

Formulario para Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante

Fecha:		20/11/2019			Hora:		Folio:		0		
Dependencia o Entidad:		Secretaría de Movilidad				Tipo de órgano:		Desconcentrado			
						Centralizado		x		Descentralizado	
Tipo de ordenamiento jurídico		Acción a realizar		¿Es un anteproyecto de regulación de alto impacto?		Sí	Implica un trámite		Implica una simplificación de alto impacto:		
Código		Reforma		Menor costo Mayor beneficio social		Eliminarlo		Digitalización, Reducción de pasos, Eliminación, Reducción de requisitos, Fusión.		Sí	
La propuesta impactará en:	Deuda pública	N/A	Gasto	N/A	Proyección financiera	Número de trámites a generar por año.	Sin trámite	Tiempo de recuperación de la inversión	Sin inversión		
	Inversión	N/A	Subsidios	N/A		Costo del proyecto	No aplica	Utilidad pública	No aplica		
Refiera los fundamentos jurídicos que sustentan la propuesta:						Artículos 84, 118 párrafo segundo, 120, de la Ley Orgánica Municipal, 93, 123 fracción IV, del Reglamento Interior de Cabildo y Comisiones del Honorable Ayuntamiento, 298 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla; 6, fracción VII, 11 fracción XI y 14, fracción III del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla.					
Se exploraron otras alternativas regulatorias o no regulatorias, evitando duplicidad, complejidad o controversia de políticas						Es necesaria la adecuación del marco normativo para efectuar operaciones de carga y descarga en el municipio, ya que los artículos 298, fracción III y 330, fracción XV, del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, se contraponen al establecer que la Dirección de Tránsito y la Secretaría de Movilidad (cada uno) tienen la atribución de establecer los horarios para dichas actividades, no obstante de ello se advierte la duplicidad de funciones, la cual podrá ser solventada únicamente mediante la modificación a dicha normatividad por estar contenida dentro del instrumento rector dentro del municipio.					

La propuesta de ante proyecto es congruente con el marco jurídico vigente internacional, nacional, estatal, municipal. Citarlas.

La propuesta se encuentra alineada al marco jurídico vigente internacional, nacional, estatal y municipal, toda vez que el artículo 115, fracción II, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que *los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia.* Asimismo, los artículos 118 y 120 de la Ley Orgánica Municipal establecen que la Administración Pública Municipal Centralizada se integra con las dependencias que forman parte del Ayuntamiento, para lo cual tendrán las funciones que les asigne el ordenamiento en comento, el Reglamento respectivo, o en su caso, el acuerdo del Ayuntamiento con el que se haya regulado su creación, estructura y funcionamiento. Dado lo anterior, el artículo 3 del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, establece que esta tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y despacho de los asuntos que expresamente le atribuye ese Reglamento, observando lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, la Ley Orgánica Municipal, el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, así como la normatividad, decretos, acuerdos y convenios que sean aplicables, por lo que dicha dependencia cuenta con las atribuciones suficientes para impulsar las adecuaciones necesarias al marco normativo que rige sus atribuciones mediante la consideración del Cabildo.

El anteproyecto se propone para (justificación1):	
Emitir una política derivada de una obligación contenida en: acuerdos internacionales, ley, norma, regulación, código, reglamento, reglas de operación.	
Modificar disposiciones que por su naturaleza deban actualizarse periódicamente, siempre y cuando dichas modificaciones no impliquen cambios sustanciales a las disposiciones vigentes.	
Eliminar políticas identificadas fuera del contexto internacional, nacional, estatal, municipal.	
Eliminar políticas no aplicables al contexto social, económico, administrativo.	
Actualizar o renovar su vigencia.	
Eliminar requisitos excesivos, complejos.	
Evitar corrupción.	En virtud de encontrarse apegado al principio de legalidad; brinda certeza a la ciudadanía, aunado a que se evita que la autoridad no competente solicite algún tipo de <i>pago</i> .
Evitar privilegios.	Toda vez que las zonas y horarios serán determinados por SEMOVI para evitar que los usuarios de transporte de carga tengan mayor ocupación del espacio público en tiempos prolongados por encima de los demás usuarios de las calles.
Ser incluyente.	
Establecer obligaciones, conductas, estándares.	A fin de regular, ordenar y concientizar sobre el uso del espacio público en las operaciones de carga y descarga, trayendo como consecuencia el descongestionamiento de vialidades.
Mitigar o eliminar un riesgo inminente.	
<p>Describe el riesgo, el número de incidencias suscitadas y la probabilidad de recurrencia.</p>	<p>Actualmente no se encuentran establecidos en el COREMUN los horarios para realizar carga y descarga de mercancías, por lo que se ha identificado que esta actividad se realiza durante todo el día y las horas pico. Particularmente en el Centro Histórico, en una hora se estacionan en doble fila de 7 hasta 27 vehículos en una calle, con un tiempo de permanencia que va de 1 hasta 50 minutos, aunque el tiempo promedio es de 15 minutos. No obstante en las vialidades primarias y secundarias este tipo de conflictos impactan en mayor grado los tiempos de traslado del transporte en general.</p>
	<p>Categorice el riesgo identificado</p> <p>Alto</p>

<p>Describe otras causas que sustentan la propuesta de anteproyecto.</p>	<p>Conforme a diversos estudios realizados en la red vial del Municipio de Puebla se han identificado tres periodos durante el día donde se presenta mayor volumen vehicular, los cuales corresponden a: la mañana de 7:00 a 9:00 horas, durante el medio día de 13:00 a 15:00 horas y por la tarde noche de 18:00 a 21:00 horas. Lo anterior acontece por los desplazamientos que la población realiza desde su origen (casa) hacia su destino (centro de trabajo y escuela principalmente) y de su centro de trabajo o estudio hacia su hogar, haciendo uso de diversos modos de transporte entre los que se encuentran: caminar, bicicleta, motocicleta, automóvil, camioneta, transporte público y transporte escolar.</p> <p>Por lo cual, los horarios recomendados para realizar maniobras de carga y descarga de mercancías serán de 9:00 a 13:00 horas, 15:00 a 18:00 horas y de 21:00 a 00:00 horas en las vialidades del municipio de Puebla. Cabe destacar que no se autoriza un horario en la madrugada para carga y descarga, debido a la molestia que puede ocasionar el ruido provocado por dicha actividad a los habitantes aledaños al punto de carga y descarga.</p> <p>En lo que respecta a las vialidades de la Zona de Monumentos Históricos en las cuales transita un alto volumen de peatones y vehículos, además de ser consideradas como de intensa movilidad y tránsito, según lo establecido en el artículo 322 del Código Reglamentario para el municipio de Puebla y, aunado a que la actividad comercial en dicha zona inicia en promedio a las 9:00 horas, se establece realizar maniobras de carga y descarga de mercancías a los vehículos de menores dimensiones y peso a 3.50 toneladas durante el periodo comprendido entre las 9:30 a 12:00 horas, sin embargo, derivado a que la actividad comercial se incrementa considerablemente entre las 12:00 y 21:00 horas, durante este periodo no es recomendable realizar maniobras de ningún tipo de vehículo, por lo cual, se establece que los vehículos del transporte de carga con un peso igual o mayor a las 3.50 toneladas y menor a las 12.00 toneladas, realice maniobras de carga y descarga de mercancías en un horario de 21:00 horas a 7:00 horas del día siguiente, lo anterior, para garantizar la seguridad vial y accesibilidad a la Zona de Monumentos Históricos.</p>
<p>Qué regulará?</p>	<p>Las operaciones de carga y descarga en el municipio de Puebla</p>
<p>A quién regulará?</p>	<p>A los conductores del transporte de carga y descarga de mercancías en el municipio</p>
<p>Cómo lo regulará?</p>	<p>A través de la Secretaría de Movilidad, quien establecerá los horarios para operaciones de carga y descarga en el municipio para el ordenamiento y regulación de dicho modo de transporte.</p>

Qué sectores se beneficiarán		Especifique el giro o población a la que impactará	Estimación del beneficio (en pesos y territorial)
Giro comercial y de servicios	Servicios	Al sector de transporte de carga y a la población en general	En virtud de la recuperación del espacio público, el beneficio será territorial para la población en general, reduciendo la afluencia vehicular al delimitar y regular las zonas y horarios para las operaciones de carga y descarga en el municipio.
Social	Educación	No aplica a alguno de los rubros enlistados	El sector social se verá beneficiado con el ordenamiento del transporte de carga al solo poder realizar dichas operaciones en determinados horarios y los operadores no tendrán que solicitar ni pagar por un permiso
Económico	Otros servicios excepto actividades gubernamentales	Comercios	Desde la perspectiva de los comercios podría resultar perjudicial por no poder ejecutar sus operaciones a cualquier hora del día; sin embargo, no tendrán que tramitar un permiso. Asimismo, a través del ordenamiento y establecimiento de horas se dará pauta a que puedan organizar sus operaciones.

Describa la situación actual (identificación y descripción del problema)

Los vehículos tanto particulares como de carga que realizan maniobras de carga y descarga de mercancías sobre la vía pública, se estacionan de manera constante en doble fila o la banqueta, lo que provoca una disminución de la capacidad vial, congestión, ruido producido por los claxons de los vehículos, obstáculo para los peatones y en ocasiones conflictos entre conductores. Así mismo se pierden horas hombre y fluidez en la corriente del tránsito. Es así que en una hora se estacionan en doble fila de 7 hasta 27 vehículos en una calle, con un tiempo de permanencia que va de 1 hasta 50 minutos, aunque el tiempo promedio es de 15 minutos.

Describa los beneficios e importancia de la propuesta de ante proyecto (justificación 2)

Brindar certeza a los conductores del transporte de carga, sobre los horarios y la manera en que han de llevarse a cabo las operaciones de carga y descarga, a fin de que con ello, se libere parte del espacio público para la fluidez en la movilidad de los demás usuarios de la calle.

Establezca un objetivo sobre la propuesta de ante proyecto regulatorio

Evitar la duplicidad de funciones entre la Secretaría de Movilidad y la Dirección de Tránsito Municipal para establecer horarios para carga y descarga en el municipio. Así como la consolidación de las disposiciones a las cuales deberán sujetarse los operadores de dicho modo de transporte, a fin de contribuir al ordenamiento de la movilidad en el municipio, lo cual impactará en la población en general dado que se tiene previsto disminuir el congestionamiento vehicular derivado de la invasión al espacio público por parte del transporte de carga.

Establezca una estrategia sobre la propuesta de ante proyecto regulatorio

Difundir e informar a la población sobre los horarios que se permitirá la carga y descarga, así como los lugares destinados para ello.

Establezca metas e indicadores sobre la propuesta de ante proyecto regulatorio

Regular el horario de carga y descarga, así como la distribución de la vía pública para realizar dichas maniobras. Reducir el número de vehículos realizando carga y descarga durante las horas pico. Reducir los tiempos de traslado de los usuarios del transporte público, particular y de carga.

Especifique los planes, proyectos o programas que deberán desarrollarse para la propuesta de ante proyecto regulatorio

Para el establecimiento de los horarios para carga y descarga será necesaria la expedición del Acuerdo emitido por la Secretaría de Movilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, para establecer horarios de carga y descarga en el municipio de Puebla, a fin de que dicho acuerdo sea modificado conforme a la dinámica del municipio. Así mismo es necesario establecer sobre la vía pública áreas exclusivas para carga y descarga y/o ascenso y descenso de usuarios de transporte foráneo, mediante el establecimiento de bahías debidamente señalizadas con señalamiento vertical y horizontal.

¿Se realizaron mesas de trabajo con los involucrados de los sectores relacionados para formular la propuesta de este ante proyecto?	No	¿Se consensó con los ciudadanos de los sectores relacionados con esa propuesta?	No	Refiera nombre y cargo de quienes revisaron y aprobaron el anteproyecto regulatorio.	Revisó: Omar Ramón Ramos Hernández, Director de Gestión de la Movilidad	Aprobó: Alejandra Rubio Acle, Secretaria de Movilidad
Relacione a los integrantes del comité por nombre, cargo y descripción de la participación en el comité:	No aplica					
Análisis sobre criterios de calidad, eficacia y eficiencia regulatoria	Vigente		Anteproyecto			
El lenguaje es claro, comprensible, sencillo, entendible.	No resulta claro en virtud de que al comparar el artículo 298, fracción I Y el artículo 330, fracción XV del COREMUN, se advierte duplicidad entre la atribución de fijar o establecer los horarios para carga y descarga		Busca eliminar la duplicidad de funciones entre la SEMOVI y la Dirección de Tránsito Municipal, dejando la atribución de establecer horarios para carga y descarga a la SEMOVI en virtud de lo establecido en el artículo 298, fracción I, 330 bis, fracciones I y XV, del COREMUN, así como 20, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del H. Ayuntamiento de Puebla.			
La regulación no es redundante ni contradictoria, congruente con el resto de las actuaciones y objetivos gubernamentales.	Resulta contradictoria al duplicar entre la Dirección de Tránsito Municipal y la SEMOVI, la facultad para establecer los horarios para carga y descarga		Elimina la atribución de la Dirección de Tránsito municipal para establecer horarios de carga y descarga, siendo la SEMOVI quien cuente con la misma en virtud del artículo 298, fracción I del COREMUN y 20, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del H. Ayuntamiento de Puebla.			
Su estructura y contenido están estandarizados y sus disposiciones son congruentes con el marco normativo vigente.	Resulta incongruente con las atribuciones establecidas a SEMOVI mediante su Reglamento Interior.		Se propone alinear las atribuciones conferidas a SEMOVI a través del COREMUN con las establecidas en su reglamento interior.			
Se determinan claramente los órganos responsables de su ejecución y el control de las medidas incluidas en la misma.	No es claro al delegar la misma atribución a SEMOVI y a la Dirección de Tránsito Municipal.		SEMOVI como autoridad para establecer los horarios y disposiciones para carga y descarga en el municipio y la Dirección de Gestión de la Movilidad encargada de la vigilancia así como de promover la aplicación de programas y estrategias para la gestión eficiente del transporte de carga y distribución de mercancías en el Municipio.			

Su contenido es el apropiado para alcanzar los objetivos para el que fue creado, es decir, sirve para atender y controlar los problemas que le dieron origen. Este análisis conlleva a determinar si la norma es necesaria; implica la identificación y definición del problema o actividad pública que dio origen a la misma, así como determinar los objetivos por los cuales se emitió.	Sin tomar en cuenta la duplicidad de funciones, ayuda a alcanzar los objetivos, sin embargo no es suficiente.	Contribuye a alcanzar los objetivos para los que fue creado, no obstante, será necesario que la titular de la Secretaría de Movilidad emita un acuerdo que sea conforme a la dinámica actual del municipio, es decir, que sea cambiante y se adapte; ya que como se ha mencionado, el problema es grave al considerar que, en una hora se estacionan en doble fila de 7 hasta 27 vehículos en una calle, con un tiempo de permanencia que va de 1 hasta 50 minutos, aunque el tiempo promedio es de 15 minutos, lo que da como resultado el congestionamiento vial y la prolongación en los tiempos de traslado.
Los beneficios que genera son mayores a los costos que implica su cumplimiento y estos últimos están justificados y son razonables, para ello es necesario identificar los impactos de la norma, lo que implica el análisis de las ventajas de la regulación y las restricciones que impone.	Aunque ciertamente no genera un trámite o el pago para permisos o autorizaciones, al no definir cuál es la autoridad competente para el establecimiento de horarios, se genera incertidumbre al particular para conocer qué autoridad dictó los horarios y zonas.	Los beneficios serán mayores a los costos generados por la determinación y delimitación de zonas autorizadas para operaciones de carga y descarga, en virtud de que en caso de incumplimiento (por parte de los particulares) operaría la imposición de una multa.
La norma regula actividades con valor añadido para el proceso; es decir, no es necesaria su modificación ya que no regula actividades sin valor añadido para la ejecución del proceso.	Modificación necesaria	Se propone modificación
Su aplicación se encuentra fundada en la experiencia o en la práctica que proporciona conocimiento o habilidad para hacer algo.	Sí	Su aplicación se funda en la práctica para operaciones de carga en el municipio de acuerdo con las condiciones actuales en la movilidad
Propicia la rendición de cuentas clara, permite dar seguimiento a las acciones y define las consecuencias de su incumplimiento.	Podría propiciar la rendición de cuentas, sin embargo no es claro al indicar cómo podría darse el seguimiento a las acciones (en atención a que existen dos autoridades competentes para el establecimiento de horarios para carga y descarga); las consecuencias se encuentran definidas.	Propicia la rendición de cuentas y el seguimiento de actividades al indicar cuál será la autoridad competente para el establecimiento de horarios para carga y descarga para que pueda haber consecuencias por transgredir las disposiciones relativas.
Permite la transferencia de competencias, es decir, retoma los conocimientos individuales existentes y los formaliza para su aplicación general y futura.	Sí	Sí
El lenguaje es incluyente en cuanto a género. Igualdad social en cuanto a religión, grupos, etnias, discapacitados, etc.	Sí	Sí
Análisis de los criterios de costo - beneficio	Vigente	Anteproyecto
Artículo, fracción, apartado, nombre de la regulación	Artículo 298, y 330, fracción XV del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla	Artículo 298, y 330, fracción XV del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla
Giro	Movilidad	Movilidad
Exento o con costo, ¿de cuánto?	Exento	Exento

Costo total de cumplimiento para los particulares (costeo social)		Actualmente no existe trámite, por lo tanto no hay costo de cumplimiento para los particulares.	No implica la creación o modificación de un trámite o servicio.
Costos total de carga administrativa (costo de la carga administrativa en unidades de tiempo)		Ejemplo de operaciones: inspección, entrenamiento, atención, reuniones, llenado de formularios, atención al ciudadano, reportes, etc. Ejemplo de adquisiciones: Costo total de la carga administrativa=Costo laboral+costo de adquisición. Costo laboral=(costo operacional* tiempo)*número de actividades por año. Costo de adquisición= sumatoria del costo de adquisición para cada actividad. Costo operacional=sumatoria del costos de cada actividad.	Aprobación y aplicación de la propuesta: 2 meses. Señalamiento de las zonas identificadas para carga y descarga: 20 días. Análisis complementario para las zonas que requieren delimitar las zonas para dichas operaciones: 2 meses. Evaluación del funcionamiento: 1 mes.
Costo total de operación		(Costo de cumplimiento+costo de la carga administrativa)*el número de trámites realizado en un año.	No se realizarán trámites para las operaciones mencionadas en el punto que antecede, toda vez que no se generará una carga administrativa a la ciudadanía.
Beneficio cuantificado en pesos	Social	Cuantificable si hubiese un pago de derechos por autorización o permiso, sin embargo no existe trámite o servicio al respecto.	Cuantificable si hubiese un pago de derechos por autorización o permiso, sin embargo no existe trámite o servicio al respecto. No obstante, también existe beneficio para los demás usuarios de la calle (aquellos que usan un modo de transporte diferente al transporte de carga), ya que con la iniciativa se pretende disminuir los tiempos de traslados a través del ordenamiento en la movilidad.
	Económico	Por no respetar los horarios y zonas, la multa por dicha infracción puede ser de 950 a 1700 pesos, aproximadamente, sin embargo actualmente no se cuenta con dichas zonas y horarios	Por no respetar los horarios y zonas, la multa por dicha infracción puede ser de 950 a 1700 pesos, aproximadamente.
	Administrativo	Delimitación de la autoridad que establecerá los horarios para operaciones de carga y descarga.	Delimitación de la autoridad que establecerá los horarios para operaciones de carga y descarga, así como la exacta aplicación de la multa por contravenir las disposiciones en materia de carga y descarga que va de los 950 a los 1700 pesos, aproximadamente.
Genera un servicio		No	No
Propicia un trámite		No	No
Elimina un trámite		No	No
Modifica el trámite		No	No
Nombre del trámite		No aplica	No aplica

Política que lo regula	Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla y el Programa de Movilidad Urbana Sustentable	Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla y el Programa de Movilidad Urbana Sustentable
Casos en los que aplica el trámite	No aplica	No aplica
Número de trámites que se generan por día	0.26	0
Plazos de resolución	No aplica	No aplica
Resolución con positiva ficta	No aplica	No aplica
Resolución con negativa ficta	No aplica	No aplica
Resolución no definida	No aplica	No aplica
Criterios para la resolución de la autoridad	No aplica	No aplica
Trámite digital	No aplica	No aplica trámite digital, sin embargo el Acuerdo por el que se establecen los horarios podrían ser publicados en el portal oficial del Ayuntamiento o bien, en los portales de Transparencia
Trámite en ventanilla	No aplica	No aplica
Días hábiles	No aplica	No aplica
Días naturales	No aplica	No aplica
Implica requisitos	No aplica	No aplica
Tipo de documentos	No aplica	No aplica
Fundamento jurídico de los requisitos y documentos	No aplica	No aplica
Pago de derechos	No aplica	No aplica
Requisitar formatos	No aplica	No aplica
Duración del trámite (por parte de quien lo autoriza)	No aplica	No aplica
Vigencia	No aplica	De acuerdo con las condiciones actuales del municipio.

¿Genera una inspección o verificación?	No	No hacia los particulares, sino a la zona donde se determinará procedente para actividades de carga y descarga
Genera una certificación ¿de que tipo?	No	No
Relación de los recursos a aplicar como tecnológicos, materiales, humano (por ejemplo contratación de empresas especializadas, arrendamientos, mantenimientos, personal, insumos, materiales y suministros, servicios, diseño, medios de comunicación, patrimonio, terrenos, infraestructura y equipo; operación, salarios, materiales, energía y servicios; costos legales, de consultoría o de tiempo para cumplir con los requerimientos administrativos de la regulación; salud, medio ambiente u otro de carácter social y administrativos, costos de personal, inspecciones, etc.)	Recursos humanos pertenecientes a la Secretaría de Movilidad (Dirección de Gestión de la Movilidad) para llevar a cabo el estudio de autorización de permiso de carga y descarga.	Personal de la Dirección de Gestión de la Movilidad y de la Dirección de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad serán los encargados de delimitar y señalar las zonas destinadas para llevar a cabo operaciones de carga y descarga y la Dirección de Tránsito Municipal, a través de los Agentes adscritos a ella impondrán las sanciones correspondientes por contravenir lo establecido en la norma que regula dichas actividades.
Capacidad instalada (mts2 inmueble)	No aplica	No aplica
Promedio de visitas por día	No aplica	De acuerdo con el PMUS, para 2015 en el municipio de Puebla se registró un parque vehicular de 578 mil 784 vehículos, de los cuales el 18.2% correspondió a transporte de carga, esto es, 105338 vehículos.
Número de ventanillas	No aplica	No aplica
Adjuntar archivo electrónico de la normativa vigente y de la propuesta de anteproyecto.		

En cumplimiento a lo establecido en los artículos 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 de la Ley General de Mejora Regulatoria; 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 y 76 de la Ley de Mejora Regulatoria para el Estado de Puebla; 2253 2254, 2255, 2257, 2258, 2259 y 2260 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla; se elabora el presente Análisis de Impacto Regulatorio Municipal para los efectos legales a los que haya lugar.

Nombre , cargo y firma

**Roxana Rivero Hernández
Analista A de la Unidad Jurídica SEMOVI
SERVIDOR PÚBLICO QUE ELABORA**

Nombre , cargo y firma

**Thania Beatriz Barradas Barradas
Titular de la Unidad Jurídica de la SEMOVI
SERVIDOR PÚBLICO QUE APRUEBA**

Nombre , cargo y firma

**Thania Beatriz Barradas Barradas
ENLACE DE MEJORA REGULATORIA**