



n o r t h m e t r o

CORREDOR Norte Metro

Comienzan las Reuniones Públicas del Corredor Norte Metro

El Distrito Regional de Transporte (RTD, en inglés) está comenzando el estudio de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para el Corredor Norte Metro de FasTracks. El Corredor Norte Metro es una propuesta de 18 millas de transporte público ferroviario de alta capacidad entre la Estación Unión en Denver y la Avenida 162. Este Folleto de Información Básica describe el proceso de ese estudio, algunas de las decisiones claves que se harán y cómo usted puede participar. También se incluye un bosquejo histórico de este proyecto, el proceso ambientalista que el proyecto debe seguir, el calendario,

y la lista preliminar de alternativas que se evaluarán en el estudio EIS.

El primer paso del proyecto del Corredor Norte Metro es determinar el alcance de los temas, las necesidades, las preocupaciones y las alternativas que se considerarán en el estudio EIS. Sobre la base de la información que se reciba en esta primera etapa, RTD y el equipo del proyecto refinarán y finalizarán el alcance de lo que se evaluará en el estudio EIS, así como la Declaración de Propósito y Necesidad (ver página 4), el criterio básico de evaluación para todas las alternativas del estudio EIS.



CONSULTA PÚBLICA INICIAL

REUNIONES PUBLICAS INICIALES

Lo invitamos a asistir a una de estas dos reuniones para recibir más información sobre el proyecto y para compartir sus comentarios sobre el estudio EIS del Corredor Norte Metro:

Miércoles 27 de Septiembre del 2006

5:30 p.m. – 8:15 p.m.

Cámara Municipal de la Ciudad de Thornton

Thornton Civic Center

9500 Civic Center Drive

(Thornton Parkway cerca de la I-25)

Thornton, Colorado

Jueves 28 de septiembre del 2006

5:30 p.m. – 8:15 p.m.

Escuela Media Bruce Randolph

3955 Steele Street

Denver, Colorado

FORMATO:

5:30 Recepción Informal

6:15 Presentación Formal

6:45 Comentarios del Público

7:30 Recepción Informal

Para más información, visitar el sitio:

www.rtdnorthmetro.com

o llamar a la Línea Directa de RTD FasTracks al 303-299-2000.

INDICE

Comienzan las Reuniones Públicas del Corredor Norte Metro	1	Metodología y Criterios de Evaluación	4
Descripción y Área del Proyecto	2	Estudios Relacionados	5
Metas del Proyecto	2	Abreviaturas Comunes	5
Historia del Proyecto	2	Estudio Estratégico del Área Noreste	6
Lista Preliminar de Alternativas	3	Participación del Público	6
Propósito y Necesidad	4	Metas para la Participación del Público	6
Proceso y Calendario del EIS	4	Cómo Usted Puede Participar	6

Descripción y Área del Proyecto

El Corredor Norte Metro es una propuesta de 18 millas de transporte público ferroviario de alta capacidad entre la Estación Unión en Denver y la Avenida 162, pasando por Denver, Commerce City, Thornton, Northglenn y sectores no incorporados del Condado Adams.

Como parte del programa FasTracks (aprobado por voto popular), el estudio de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) del Corredor Norte Metro identificará la mejor manera de proveer un servicio ferroviario de transporte público de alta calidad, confiable y de alta calidad para el área de modo que se reduzca el tiempo de viaje y se facilite el acceso a lugares de trabajo, recreación, compras o entretenimiento.

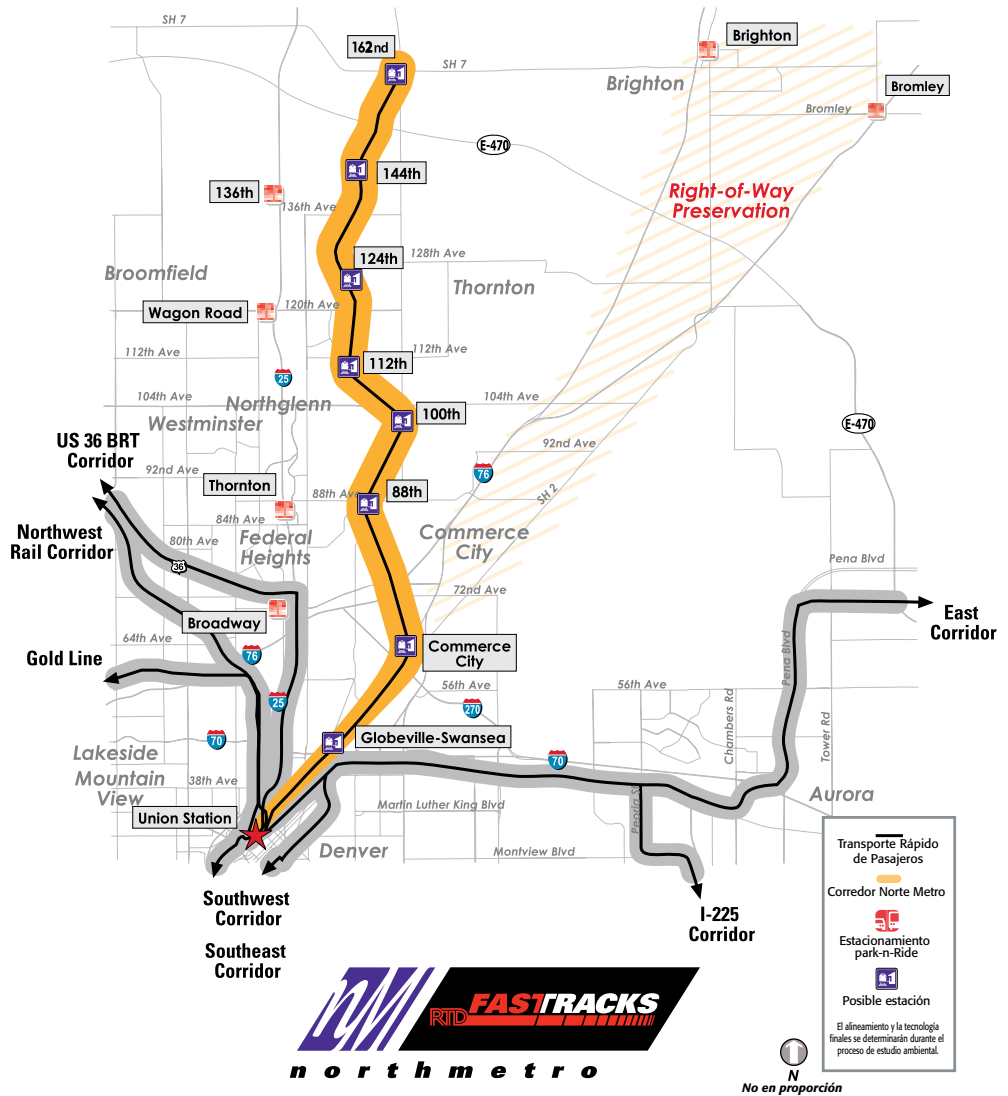
Además, un estudio especial, llamado Estudio Estratégico del Área Noreste, investigará la oportunidad de preservar el "derecho de paso" para una futura línea ferroviaria de alta capacidad para pasajeros entre el centro de Denver y Brighton. Este es un estudio separado del estudio EIS, pero se realizará en conjunto con el proyecto del Corredor Norte Metro. Para más información sobre el Estudio Estratégico del Área Noreste, ver página 6.

Metas del Proyecto

Las metas del estudio EIS de Norte Metro son:

- Proveer una opción de transporte público ferroviario de alta capacidad en el Corredor Norte Metro;
- Proveer un servicio de transporte público de alta calidad y confiable que reduzca el tiempo de viaje, reduzca retrasos y anime a viajar usando medios más eficientes y sensibles al medio ambiente que los vehículos privados;
- Proveer un sistema de interconexión con los otros corredores de FasTracks;
- Facilitar el uso de terrenos y planes de Desarrollo Orientado hacia el Transporte Público (TOD) en el Corredor Norte Metro;
- Mejorar el acceso a lugares de trabajo, entretenimiento, recreación y compras para actuales y futuros residentes del Corredor Norte Metro;
- Proveer oportunidades equitativas de acceso a transporte público, sin importar los medios financieros; y

Corredor Norte Metro



- Respaldar a comunidades sostenibles y mejorar el medio ambiente.

Se buscará alcanzar todas estas metas en el marco de evitar o minimizar el impacto en el medio ambiente.

Para que el proceso EIS tenga éxito, es esencial la participación del público. Para asegurar la máxima participación del público en este estudio, RTD ha implementado un programa de participación pública proactivo y sensible a la comunidad. Las ideas del público son vitales para que se tomen las mejores decisiones para el interés general del Corredor Norte Metro. En particular, el equipo del proyecto necesita comentarios del público en cuatro áreas:

1. Propósito y Necesidad del Proyecto
2. Alternativas a ser Consideradas
3. Proceso y Criterios de Evaluación
4. Calendario de Actividades

Para más información sobre cómo usted puede participar, vea la página 6.

Historia del Proyecto

El Corredor Norte Metro tiene una larga historia de operaciones de trenes de carga a lo largo de tres vías primarias: Union Pacific (UPRR) a Boulder, UPRR a Greeley, y Burlington Northern-Santa Fe (BNSF) a Chicago. Debido a la posibilidad de que se reduzca la actividad de los trenes de carga en el futuro y debido al crecimiento urbano, RTD, desde hace 26 años, viene estudiando oportunidades de trenes de pasajeros en el Corredor Norte Metro. Los estudios más recientes realizados por RTD es el Estudio de Transporte en Metro Norte (2001) y el Estudio de Tres Corredores (2005).

El Estudio de Transporte en Metro Norte evaluó inversiones para responder a las

crecientes necesidades de transporte en el área noreste hasta el año 2020. Se usó un proceso de evaluación por etapas para examinar paquetes de mejoras y proveer a las autoridades con información suficiente para comparar y seleccionar las opciones apropiadas de inversión. Se seleccionó un paquete multimodal comprehensivo representando la Alternativa Localmente Preferida (LPA) como la solución más favorable para el área de estudio Norte Metro. La LPA incluyó carriles especiales (HOV) en la I-25, en la I-76 y en la SH224 para buses y vehículos con más de un pasajero, ensanchamiento de las carreteras I-25 y la I-76, tren suburbano de pasajeros (eléctrico o a diesel) en las vías de UPRR a Boulder, mejoras en las carreteras, en la administración del transporte público, y preservación del “derecho de paso” para futuras vías de trenes de pasajeros a Commerce City, Brighton y zonas no incorporadas del Condado Adams.

En las elecciones del 2004, los votantes aprobaron un presupuesto de 419,8 millones de dólares para el ferrocarril de alta capacidad del Corredor Norte Metro, como parte de los 4.700 millones de dólares del Programa FasTracks. El estudio EIS del Norte Metro es el siguiente paso para implementar este programa. El estudio se basará en los resultados y recomendaciones de estudios previos. El programa FasTracks de RTD ha hecho planes para extender el transporte público desde la Avenida 124 hasta la Avenida 162.

La organización Denver Regional Council of Governments (DRCOG) está a cargo del Plan de Transporte Regional para la Zona Metropolitana de Denver (RTP), que presenta un bosquejo de las necesidades de mejorar el sistema de transporte e identifica aquellas mejores para las razonablemente se puede esperar fondos durante los próximos 25 años. El plan RTP “2030 Metro Vision”, que las leyes federales requieren para los proyectos de transporte que reciben fondos federales, se adoptó en enero del 2005, con enmiendas en enero y en junio del 2006. Este plan incluye servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril rápido en Norte Metro entre la Estación Unión de Denver y la Avenida 162, siguiendo generalmente las vías y la zona de acceso de UPRR.

El Estudio de Tres Corredores (2005) subsecuentemente analizó la alternativa LPA

del Corredor Metro Norte con planificación técnica y gestiones de ingeniería adicionales. El propósito principal fue identificar los lugares más adecuados para los componentes del transporte público, incluyendo los requisitos de los terrenos necesarios para el alineamiento de vías y las estaciones.

Lista Preliminar de Alternativas

El Acta Nacional de Política del Medio Ambiente (NEPA, requiere que, además de la propuesta de alternativas “a construir”, se evalúen la alternativa de “no acción” y la alternativa de “bajo costo” como parte del estudio EIS. Estas alternativas son las número 1 y 2 del Proyecto Norte Metro.

Alternativa 1: No acción (NA). No se construirán nuevas mejoras, excepto los proyectos que ya han sido aprobados.

Alternativa 2: Administración de Sistemas de Transporte Público/ Administración de Demandas de Viaje (TSM/TDM). Mejoras de relativamente bajo costo en el corredor, centradas en mejorar el sistema de buses que se configurará para satisfacer de la mejor manera el Propósito y la Necesidad del proyecto.

Usando el Estudio del Transporte en Metro Norte como punto de partida, se están considerando en el estudio EIS de Norte Metro varias alternativas “a construir” de transporte público de alta capacidad sobre rieles. Estas alternativas generalmente usarán el “derecho de paso” de UPRR al norte de la intersección ferroviaria de la I-270 y Sand Creek. Entre la I-270 y la Estación Unión de Denver hay dos alineamientos propuestos para este proyecto. Los alineamientos son:

Alineamiento Opción 1: Alineamiento UPRR. Norte Metro usará el “derecho de paso” de UPRR desde la Estación Unión de Denver hasta el área cerca de la refinería, en la intersección ferroviaria de la I-270 y Sand Creek.

Alineamiento Opción 2: Alineamiento BNSF. Norte Metro usará el “derecho de paso” de Burlington Northern Santa Fe desde la Estación Unión de Denver hasta el área cerca de la refinería, en la intersección ferroviaria de la I-270 y Sand Creek.

Las siguientes tres alternativas de tecnologías de transporte de pasajeros se considerarán entre las alternativas “a construir”:

Alternativa 3: Transporte de Pasajeros en Trenes Livianos (LRT). Esta alternativa va a consistir de tren liviano eléctrico (lo misma tecnología de trenes que RTD ya opera, en vías propias a lo largo de las vías del Sureste) en vías nuevas desde la Estación Unión de Denver hasta la Avenida 162.

Alternativa 4: Tren de Pasajeros de Unidades Eléctrica Múltiple (EMU). EMU es un tren de pasajero eléctrico que usa catenarios (o aéreos), o cables, como el LRT, pero el tren EMU, a diferencia del LRT, puede circular por las mismas vías que los trenes de carga, según lo dispone la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA).

Alternativa 5: Tren de Pasajeros de Unidades Múltiples a Diesel (DMU). DMU es un tren de pasajeros que usa locomotoras a diesel que no requieren cables aéreos. Como EMU, DMU pueden circular por las mismas vías que los trenes de carga, según lo dispone la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA).

Sin importar qué tecnología se elija, se anticipa que las estaciones estarán en las siguientes ocho áreas y serán evaluadas en el DEIS: Globeville/Swansea, Commerce City, Avenida 88, Avenida 100, Avenida 112, Avenida 124, Avenida 144 y Avenida 162. El tema se considerará en el bosquejo del estudio EIS. También se podrían considerar otros lugares para las estaciones.

Estas alternativas, así como otras alternativas adicionales que se identifiquen durante el proceso de consulta pública inicial, se refinarán y evaluarán continuamente hasta que se seleccione la Alternativa Preferida a principios del 2007.



Propósito y Necesidad

La Declaración de Propósito y Necesidad establece el criterio básico inicial que se usará para evaluar las alternativas del estudio EIS. Esta declaración se basa en y respalda las conclusiones de estudios anteriores (como el Estudio de Transporte de Norte Metro). Sin embargo, esta declaración no puede ser tan limitada como para que resulte imposible desarrollar una gama razonable de alternativas. El "propósito" es esencialmente la razón del proyecto. La declaración de "necesidad" debe representar las condiciones actuales proyectadas a las que el proyecto debe responder. RTD quisiera recibir comentarios sobre las declaraciones de propósito y necesidad que aparecen más abajo. La declaración final se basará en los comentarios recibidos durante las consultas públicas iniciales.

Propósito:

El propósito del proyecto es satisfacer el plan FasTracks y la Metro Vision RTP para implementar transporte ferroviario de pasajeros de alta capacidad en el Corredor Metro Norte entre la Estación Unión de Denver y la Avenida 162 en Thornton.

Necesidad:

- Ayudar a satisfacer las demandas de viaje de la creciente población y fuerza laboral del área Norte Metro;
- Mejorar las opciones de transporte para las poblaciones de menos recursos;
- Mejorar la conectividad regional;
- Proveer modos alternativos confiables de viaje en el contexto del creciente congestionamiento de las carreteras;
- Mitigar el aumento en los tiempos de viaje de la región; y
- Completar el sistema regional de transporte ferroviario de pasajeros de FasTracks.

Proceso y Calendario del EIS

El Acta Nacional de Política del Medio Ambiente (NEPA) requiere que se obtenga aprobación ambiental cada vez que se usan fondos federales para un gran proyecto de transporte. El mandato federal requiere que se evalúen una gama razonable de alternativas de transporte para determinar los efectos sociales, económicos, culturales, físicos y ambientales. El Estudio de Transporte Norte Metro (2001) comenzó el proceso de los requisitos de planificación iniciales. El estudio EIS del Corredor Norte Metro continuará con el paso siguiente de las mejoras de transporte público. El estudio EIS del Corredor Norte Metro incluirá las siguientes tareas generales:

- Definir las necesidades, problemas y temas de transporte en el corredor junto con la visión general o la Declaración de Propósito y Necesidad;
- Desarrollar una lista de las alternativas de alineación y de las tecnologías de transporte público (LRT, DMU, o EMU) que podrían potencialmente satisfacer esas necesidades;
- Identificar las mejores combinaciones de alineamientos y tecnología para satisfacer las necesidades de transporte en el corredor y conducir diseños conceptuales de esos paquetes;
- Conducir una evaluación del medio ambiente y documentar ese proceso para determinar el impacto de esas combinaciones de alineación y tecnología, y evaluarlas de una manera objetiva e imparcial; y
- Trabajar con las agencias del gobierno y con el público para desarrollar un consenso sobre la Alternativa Preferida para la inversión en transporte público en el corredor.

El gráfico más abajo ilustra (en inglés) la secuencia típica del proceso NEPA y el calendario estimado del estudio EIS.

Metodología y Criterios de Evaluación

La evaluación (o selección) de las alternativas preliminares identificadas durante el proceso de consulta pública inicial determinarán el tipo de mejoras de transporte público más promisorias para llevar adelante el estudio EIS. El proceso de selección considerará factores tales como cuán bien estas alternativas se adecuan al sistema FasTracks, cuán bien sirven para satisfacer las demandas proyectadas de viaje en el corredor, y cuál es la relación entre costo y efectividad en comparación con otras alternativas. Sobre la base de estos factores, las alternativas menos deseables se dejarán de lado y se seguirán considerando la o las alternativa(s) preferida(s) que se evaluarán en detalle en el estudio EIS, junto con las Alternativas de No Acción y de Administración de Sistemas de Transporte Público y de Demandas de Viaje (TSM/TDM).

NEPA requiere que el proceso de evaluación detallada del estudio EIS considere el potencial impacto social, económico y medio ambiental, como, por ejemplo, uso de terrenos, negocios, recursos históricos, ruidos, zonas pantanosas, calidad de aire y tráfico. También, como parte del proceso, se evaluarán medidas para evitar, minimizar o mitigar esos impactos.

Porque este es un proyecto de mejoras de transporte, algunos de los criterios de evaluación más importantes son aquellos que miden cuán efectiva es la mejora propuesta para alcanzar las metas del proyecto. Esas son las cosas que queremos



maximizar, como cantidad de pasajeros, número de usuarios y compatibilidad con el resto del sistema FasTracks.

La metodología de estudio y los criterios de evaluación son partes importantes del proceso y el equipo del proyecto quisiera recibir sus opiniones sobre estos temas.

Estudios Relacionados

El proyecto del Corredor Norte Metro coordinará muy de cerca sus esfuerzos con otros estudios regionales relacionados y con proyectos locales de transporte. Cada proyecto podría tener implicaciones importantes para los otros por lo que es de vital importancia que la información se comparta y comunique a través de cada respectivo proceso. Entre los grandes estudios regionales relacionados con este proyecto figuran:

Estudio EIS de la Estación Unión de Denver – RTD está trabajando con empresas de desarrollo y planificadores de transporte para expandir la Estación Unión de Denver a un centro multimodal de transporte para la zona metropolitana de Denver. La Estación Unión de Denver sería el destino final de 7 líneas de transporte de pasajeros de alta capacidad, incluyendo Norte Metro, e incluiría más de doce modos y servicios de transporte.

Estudio EIS del Corredor Este – Este estudio EIS evaluará las conexiones del transporte público entre Denver y el Aeropuerto Internacional de Denver, incluyendo tren de pasajeros a lo largo del corredor de UPRR y mejoras en el servicio de transporte público para conectarlo con el Corredor Este. Las mejoras en el transporte público que este estudio está considerando podrían requerir una interconexión estratégica con el Corredor Metro Norte.

Abreviaturas Comunes	
Durante el proceso EIS, se usan ciertas abreviaturas (en inglés) de los términos técnicos más comunes. La siguiente lista provee la traducción de las abreviaturas más comunes que aparecerán durante el proyecto.	
AA	(Alternatives Analysis) Análisis de Alternativas
BNSF	Burlington Northern-Santa Fe
DMU	(Diesel Multiple Unit) – Unidad Múltiple a Diesel
DRCOG	Denver Regional Council of Governments
DUS	(Denver Union Station) Estación Union de Denver
EIS	(Environmental Impact Statement) - Declaración de Impacto Ambiental
EJ	(Environmental Justice) – Justicia Ambientalistas
EMU	(Electric Multiple Unit) - Unidad Múltiple Eléctrica
FTA	(Federal Transit Administration) – Adm. Federal de Transporte Público
FRA	(Federal Railroad Administration) – Adm. Federal Ferroviaria
LGT	(Local Governments Team) – Equipo de Gobiernos Locales
LRT	(Light Rail Transit) – Tren Ligero, Tren Suburbano de Pasajeros
MIS	(Major Investment Study) – Estudio de Grandes Inversiones
NEPA	Acta Nacional de Política del Medio Ambiente
ROD	(Record of Decision) – Registro de Decisión
RTD	(Regional Transportation District) - Distrito Regional de Transporte
SAFETEA-LU	Acta de Transporte Seguro, Responsable, Fexible, Eficiente y Equitativo – Un Legado para los Usuarios
SEC	(Station Enhancement Committee) – Comité de Mejoras en Estaciones
UPRR	Union Pacific Railroad

Estudio EIS de la I-25 Norte – Este estudio EIS está preparando para identificar y evaluar mejoras de transporte multimodales a lo largo de las casi 70 millas del corredor de la I-25 desde el área de Fort Collins-Wellington hasta Denver. Las potenciales mejoras recomendadas por este proyecto podría conectarse con la zona norte del Corredor Norte Metro.

Otros Proyectos – La Línea Gold Line de FasTracks y el corredor ferroviario Northwest Rail requerirán coordinación con el corredor Norte Metro cerca de la Estación Unión en Denver. El proyecto del Corredor Este de la I-70 está examinando la reordenación de I-70 que podría afectar el corredor Norte Metro entre I-70 y I-270. Finalmente, la facilidad de mantenimiento ferroviaria conmutador de RTD probablemente se localizará en alguna parte entre Estación Unión en Denver y I-70.



Línea Directa

Talleres

Sitio de Internet

Presentaciones Públicas

Estudio Estratégico del Área Noreste

Junto con el estudio EIS del Corredor Norte Metro, RTD está realizando un estudio separado de oportunidades futuras de transporte público de alta capacidad en el área determinada aproximadamente por la US 85 y I-76, al norte y el este de Commerce City hasta el límite con el Condado Weld. Este estudio examinará cómo usar fondos aprobados en el plan de FasTracks para preservar terrenos para una futura línea de transporte de pasajeros. Como los terrenos en la zona noreste del área metropolitana se siguen urbanizando, va a ser difícil encontrar espacio para tren de pasajeros. Por eso es importante identificar ahora estrategias de inversiones.

Aunque este estudio no es parte del proceso NEPA del estudio EIS de Norte Metro, el Estudio Estratégico del Área Noreste es importante para los planes de largo plazo de RTD para servir a Brighton, Commerce City, y zonas no incorporadas del Condado Adams con transporte público de alta capacidad conectados con el resto del sistema regional de transporte público.

Como parte del Estudio Estratégico del Área Noreste, los residentes de estas áreas tendrán un proceso de consulta pública separado del proceso del que se habla en este folleto. Sin embargo, se anima a los residentes y comerciantes del Área Noreste a participar del proceso de consulta e información pública de ambos proyectos.

Participación del Público

El éxito del estudio EIS del Corredor Norte Metro depende de la participación proactiva de un público informado. La participación del público en momentos claves de decisión no sólo es algo que pide la ley NEPA, sino que es algo muy importante para tomar decisiones sobre inversiones públicas que reflejen adecuadamente los intereses del corredor y de la región. Hay varias razones por las cuales es importante que el público participe en este proceso.

- Los comentarios del público son una fuente invaluable de información para las autoridades del proyecto.
- Las propuestas de mejoras en el Corredor Norte Metro deben satisfacer

las necesidades de los usuarios del sistema de transporte público.

- Las jurisdicciones locales y sus ciudadanos sentirán el impacto de las decisiones del proyecto y tienen un papel vital en implementarlas tan exitosamente como sea posible.
- La participación del público es necesaria para formar un consenso sobre la selección de las alternativas preferidas y otras decisiones claves.

RTD y el equipo del proyecto Norte Metro están comprometidos con la participación del público mientras dure el estudio EIS del Corredor Norte Metro. El eventual éxito del proyecto depende de la buena comunicación, coordinación y cooperación entre las autoridades del proyecto y el público.

Metas para la Participación del Públicos

La principal meta de la participación del público es promover la cooperación entre las jurisdicciones afectadas, los ciudadanos, los comerciantes, los usuarios y los dueños de propiedades para identificar las mejores alternativas que satisfagan las necesidades de transporte público a lo largo del Corredor Norte Metro. La participación del público en el Corredor Norte Metro busca:

- Mantener al público informado al distribuir la información del proyecto de una manera accesible.
- Actualizar continuamente al público sobre el estudio EIS y las decisiones del proyecto.
- Proveer múltiples oportunidades y métodos para que el público comparta sus comentarios con regularidad y en los momentos claves del proyecto.
- Proveer canales de comunicación adecuados para que los comentarios del público lleguen e influyeran a las autoridades.
- Mantener las coaliciones establecidas y desarrollar consenso para las alternativas preferidas, incluyendo mitigación del impacto.
- Mantener respaldo para jurisdicciones locales para mejoras en el Corredor.

Cómo Usted Puede Participar

La participación del público es muy importante para poder realizar decisiones adecuadas sobre inversiones de transporte público para el Corredor Norte Metro. La manera más rápida y sencilla de compartir sus comentarios es visitando el sitio www.rtdnorthmetro.com. Incluso después de la consulta pública inicial, el sitio de Internet del proyecto será la mejor manera de enviar sus comentarios al equipo del proyecto. Los comentarios por carta se deben enviar a:

Dave Shelley, North Metro Corridor EIS Project Manager
Regional Transportation District - FasTracks Office
1560 Broadway, Suite 700
Denver, CO 80202

Usted puede compartir sus comentarios en persona en las reuniones públicas del 27 de Septiembre (Cámara Municipal de la Ciudad de Thornton, 5:30 p.m. – 8:15 p.m.) y el 28 de Septiembre (Escuela Media Bruce Randolph, 5:30 p.m. - 8:15 p.m.). El equipo del proyecto también tendrá reuniones en vecindarios, negocios y grupos cívicos en Septiembre y en Octubre para compilar los comentarios del público. Para solicitar una presentación para su organización, llamar a Manolo González-Estay al 303.615.9725.

También le pedimos que se suscriba a la carta noticiosa electrónica del proyecto. Su información no se venderá, dará, rentará, o transferirá a nadie de ninguna manera fuera del equipo del proyecto del Corredor Norte Metro, ni se usará con ningún otro propósito que el de enviar información sobre FasTracks y el Corredor Norte Metro.

