

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos
*Foro “Políticas restrictivas al Transporte y su impacto en
el abasto de mercancías y alimentos”*

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Sala de Juntas-2° Piso-Donceles

11 de abril de 2008

EL C. MODERADOR.- Muy buenos días. Sean ustedes bienvenidos a esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, a través de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos, les da la más cordial bienvenida a este foro “Políticas restrictivas al transporte y su impacto en el abasto de mercancías y alimentos”.

Se encuentra con nosotros la diputada Margarita Martínez Fisher para quien pido un fuerte aplauso.

El doctor Ramiro Tovar Landa, para quien pido también un fuerte aplauso.

El ingeniero Víctor Mejía, Presidente de la Comisión de Transporte de CONCAMIN.

Cedo la palabra a la diputada Margarita Martínez Fisher.

LA C. DIPUTADA MARGARITA MARIA MARTINEZ FISHER.- Gracias por la presentación Etsón, sean todos ustedes muy bienvenidos a este espacio de trabajo, reflexión, análisis. Es para mí un gran honor como Presidenta de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos de esta Asamblea Legislativa, pues contar con la presencia de tan importantes representantes de distintos sectores, no sólo de la Ciudad de México, sino de todo el país que tiene que ver con el transporte y la distribución de alimentos en la Ciudad de México.

Este espacio, este foro surgen de la inquietud de diversos sectores, bueno relativo a propuestas, tanto legislativas como por parte del gobierno de la ciudad en materia de restricciones al transporte público, no sólo de carga, sino también de vehículos particulares, como se les hizo llegar en un momento dado la invitación, pues tenemos varias cosas que analizar y ese es el propósito de este foro analizar a profundidad cuáles son las implicaciones, pero también de manera muy precisa invitarlos a todos aquellos que van a participar el día de hoy, a que hagamos siempre propuestas, a que veamos siempre las alternativas posibles y viables.

El Gobierno de la Ciudad realizó una consulta con el tema verde, creo que eso es importante ponerlo en la mesa, una gran necesidad social expresada en materia de orden en el transporte y pues a partir de eso es que se están planteando estas iniciativas.

Aquí en la Asamblea Legislativa está una propuesta de restricción al transporte carga en un horario matutino, hay una propuesta también importante por parte de la Secretaría de Transporte y Vialidad, digamos en el ámbito ejecutivo y tenemos la propuesta todavía pues no detallada del "No circula sabatino" que también es una restricción importante y que por supuesto también tiene afectaciones e implicaciones en materia de abasto.

La idea de aquí es analizar en todas sus dimensiones, cuáles son las implicaciones que tienen este tipo de políticas, para nosotros es muy valioso y muy rico como legisladores de la Ciudad de México conocer la postura de los diferentes actores, nos acompañan digamos especialistas, yo les agradezco mucho, de parte del ITAM.

Nos acompañan representantes de la industria, nos acompañan representantes de cámaras de transporte, nos acompañan también representantes de cámaras de comercio de la Ciudad de México y del interior, del centro de la República Mexicana y también invitamos a los amigos actores del abasto popular, mercados públicos, tianguis, mercados soberruedas que para nosotros también es muy importante conocer su postura.

Decir con toda claridad de este foro, de este espacio, tendremos muy buenas ideas y muy buenas alternativas para poder legislar mejor, esa es la idea, tendremos diferentes ponencias, y pues dar sobre todo la bienvenida, ponernos a sus órdenes, la idea es seguir de manera muy precisa el programa.

Quiero agradecer muchísimo que estén aquí con esta puntualidad, sobre todo con lo que estamos viviendo aquí alrededor del Recinto por la complicación del Senado.

Decir con toda claridad, para la Asamblea Legislativa es fundamental no sólo ver el aspecto del transporte, sino verlo en un contexto integral y en específico en materia de abasto, cómo relacionamos el sistema, cómo le damos mejores herramientas a todo este sistema tan importante que alimenta a la zona metropolitana en la Ciudad de México.

Sean ustedes bienvenidos. Vamos a estar aquí prácticamente toda la mañana con este trabajo. Voy a ceder este micrófono a Etson para que nos presente a nuestro primer ponente y pues estaremos con la dinámica de este día.

Sean ustedes bienvenidos.

EL C. MODERADOR.- El doctor Ramiro Tovar Landa, es maestro y doctor en economía y políticas públicas por la Duc University; licenciado en economía por el ITAM.

Actualmente es director en Estudios en regulación económica y profesor de tiempo completo en el Departamento de Economía del ITAM; sus áreas de especialización son política de competencia y regulación.

Como experiencia profesional, ha laborado en la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial como Subdirector de la Unidad del Programa de Desregulación Económica y en la Comisión Federal de Competencia como Asesor Económico del Secretario Ejecutivo.

Ha realizado consultorías para diversas asociaciones mexicanas y empresas, entre las que destacan: Asociación de Banqueros de México, Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, Asociación de Sociedades Financieras de Objeto Limitado, Asociación Nacional de Autotransporte Privado, Coca Cola Company División Norte de América Latina, Conservas La Costeña, Fomento Económico Mexicano FEMSA División Cerveza, Grupo Industrial Maseca, Grupo Nacional Provincial, Industrias Peñoles, Grupo Radio Centro, Grupo Núcleo Radio Mil, FIX, MAUSE.

Asimismo, es autor de diversas publicaciones nacionales e internacionales.

Cedo la palabra al doctor Ramiro Tovar Landa.

EL C. DR. RAMIRO TOVAR LANDA.- Gracias, buenos días.

Agradezco la invitación que se le ha formulado al ITAM para participar en este foro.

Iniciando con el objeto de este enfoque multidisciplinario que se le trata de dar a las alternativas de regulación sobre transporte en el área metropolitana, me gustaría iniciar con una breve explicación de cuál es la interpretación económica que se le da al requerimiento de tener regulaciones que pueden implementarse restringiendo o regulando en diferentes modalidades la circulación del transporte de carga y/o pasajeros en una zona urbana.

Las decisiones de los agentes económicos fundamentalmente se caracterizan por la obtención de un beneficio privado, el beneficio de trasladarse a un lugar de estudio, a un lugar de trabajo, movilizar cierto volumen de mercancía, pero lo que le da una característica que exige una política pública en materia de transporte es que estas conductas, estas decisiones que los agentes económicos, que nosotros tomamos todos los días, que las empresas requieren para movilizar sus productos, sus insumos, generan costos que no necesariamente recaen sobre los individuos o las empresas que deciden cuándo y cómo movilizar sus productos o moverse físicamente en una zona urbana.

Los costos privados difieren de los costos sociales y es por eso que en entorno internacional y en el análisis económico de las regulaciones es necesaria una intervención por parte de la autoridad.

Dada la naturaleza en materia de transporte, la conducta de los agentes incluye que se genera sobre el resto de la sociedad un costo que no es internalizado, que no es de alguna forma considerado por los actores que toma en cuenta las decisiones de transporte, seamos nosotros al trasladarnos a algún lugar o sean las empresas a movilizar sus productos.

Tenemos los costos privados y las empresas incurren al realizar su movilización y los costos que nosotros enfrentamos cuando nos trasladamos entre dos distintos puntos.

Sin embargo estos no son todos los costos, existen costos sociales que los individuos no internalizan, aquel que toma la decisión, pero que sí generan costos al resto de la sociedad, que es lo que nosotros consideramos como el costo social que se genera y que se manifiesta en términos de congestión vehicular, en términos de nivel de emisiones de contaminantes, en términos de incidencia y frecuencia de incidentes en vialidades, etcétera.

Esos costos sociales nosotros cuando tomamos una decisión, sea una persona física o una persona moral, no los contabiliza y no los toma en consideración cuando toma sus decisiones respecto a sus actividades de transporte. Es ahí cuando la teoría económica o el análisis económico del transporte recomienda que

la autoridad intervenga de tal manera que los costos privados sean cercanos a los costos sociales y que el número de viajes, la magnitud y la frecuencia de los volúmenes transportados, así como de las personas que se transportan de un lugar a otro se acerquen a lo que se denomina un nivel socialmente óptimo.

Este nivel socialmente óptimo no se identifica en ninguna forma con una restricción de tipo absoluto, dado que la valuación que tienen las empresas o las personas físicas por sus viajes no son de características homogéneas, difieren en el valor social, en el valor privado. Movilizar carga por una determina vialidad o conjunto de vialidades en diferentes horarios no tiene el mismo valor económico para las empresas, así como las personas no tienen el mismo valor económico, la misma disponibilidad de moverse en horarios de trabajo que en horarios típicamente de ocio, la valuación social es diferente.

Esa es la interpretación económica y por eso se exige cierto tipo de regulación. La pregunta entonces es: ¿Qué tipo de regulación es la que minimiza el costo que las restricciones pueden tener? Es cierto que en transporte dada la naturaleza de las vialidades, dada la naturaleza geográfica, incluso climatológica, variable a lo largo del año, los niveles de carga vehicular, los niveles de persistencia de emisiones los homogéneas en el tiempo, por lo tanto se exige considerar la naturaleza multivariable del problema que generan las externalidades de los agentes económicos que todos nosotros generalizamos nuestras actividades de transporte, inflinge sobre el resto de la sociedad y sobre el resto de los agentes que se transportan.

La recomendación es, y no es algo novedoso, ha tenido la opción de regular desde aquel tipo de restricción en forma absoluta como una prohibición a la circulación dentro de determinados horarios, una prohibición a la circulación de determinado tipo de vehículos, no es algo, no es este tipo de regulaciones algo que sea novedoso, en realidad los primeros antecedentes de este tipo de regulaciones provienen incluso de los años del imperio romano. El Emperador Julio César restringió la entrega de alimentos y otro tipo de mercancías durante horarios diurnos en la zona urbana de Roma.

Por lo tanto, vemos que este problema tiene un largo antecedente histórico y que el tipo de regulaciones de comando y control que se le denominan, aquellas que son restricciones absolutas a la movilización de mercancías pues dato incluso de años antes de nuestra Era.

Por lo tanto, la autoridad siempre ha reconocido la existencia de ese costo social que genera las decisiones de transporte y de carga y descarga de mercancías; incluso, el antecedente de esta legislación “lexmunicipales” de Julio César, incluso se sospecha que tiene antecedentes de los años de las ciudades, estado griega.

Por lo tanto, el análisis económico lo que ha aportado, es que existen alternativas a esas regulaciones de carácter absoluto y que como toda regulación genera a su vez costos, el objetivo de la regulación es no solamente lograr el objetivo, sino minimizar el costo de la regulación ¿Cuál es la forma regulatoria o la modalidad regulatoria que sea efectiva en el objeto que le da sentido a la regulación, en este caso la externalidad que genera el transporte sobre el resto de los agentes económicos, pero también que esta regulación infrinja o se implemente con el menor costo posible.

Desde mediados del siglo XX en el aspecto microeconómico del análisis de la economía del transporte, se ha propuesto que esta divergencia entre el costo privado, entre el costo que las empresas toman en cuenta para decidir su logística para la movilización de mercancías, así como las decisiones que los individuos realizan para programar el número y la intensidad de sus viajes en una zona urbana, llama la atención de tal forma de que exista algún mecanismo regulatorio que iguale el costo social con el costo privado, esto no quiere decir que exista una restricción absoluta a la movilización de pasajeros y de carga de alguna forma en el tiempo, sino que aquellos agentes que infringen la externalidad, obviamente el nivel de la externalidad o del costo que se genera por la congestión o el nivel de emisiones, no solamente depende del viaje realizado, sino de una serie de variables, como la capacidad de las vialidades, las condiciones climatológicas, los horarios, etcétera, incluso la naturaleza del equipo de transporte.

La recomendación de políticas públicas que se ha desarrollado desde mediados del siglo pasado y se ha iniciado implementar en ciertas zonas urbanas, en el orbe, ha sido que se internalice ese efecto externo por parte de los agentes que generan esa externalidad por medio del uso de tarificación de vialidades aún al interior de las zonas urbanas o esquemas de incentivos utilizando el armado fiscal prevaleciente; de tal manera que se incentive a los agentes económicos a realizar alteraciones en sus conductas, es decir modificar su organización logística y modificar su patrón de viajes, incluso como incentivo al uso del transporte público en el caso de pasajeros, de tal forma que esta tarificación trate de igualar el costo privado con el costo social.

Obviamente esta es la propuesta a nivel conceptual, pero su implementación a nivel de política pública y de regulación por parte de las autoridades, apenas se ha iniciado. Existen implementaciones de esta naturaleza en el caso de zonas urbanas en Londres, en Singapur, California y en algunas vialidades del área de Nueva Cork y Nueva Jersey.

Este enfoque de rarificar vialidades al interior de las zonas urbanas puede sonar que incremente el costo de operación de los agentes económicos; sin embargo, no es el objetivo, el objetivo es armar un esquema de incentivos de tal manera que las empresas o los agentes económicos en general que puedan postergar, recalendarizar, modificar su patrón de viajes, su patrón logístico de transporte dentro de una zona urbana lo hagan siempre y cuando vean un beneficio en modificarlo. De tal manera que no significa una restricción absoluta, sino significa la creación de un esquema de incentivos de tal manera que aquellos agentes económicos que tengan la eficiencia suficiente y la capacidad logística administrativa suficiente para modificar sus conductas lo hagan y vean el beneficio social que su cambio de conducta generan transformado en un beneficio privado, tangible.

Las alternativas entre los enfoques regulatorios ha sido una constante problemática en cuestiones ambientales y en todos aquellos ámbitos donde se genera un costo social por parte de la conducta de los agentes privados. Sin

embargo, a las autoridades, al legislador siempre hay que mostrarle no solamente las alternativas regulatorias, sino la posibilidad de que toda regulación genera un costo, que el costo no es solamente emitir una regulación y plasmarla en un Diario Oficial o en una Gaceta, sino que toda regulación genera un costo, que toda regulación genera una conducta por parte de los agentes regulados. Esa conducta puede bien contrarrestar el efecto deseado y generar un escenario completamente indistinto al original, solamente elevando los costos de los agentes particulares.

El caso particular de transporte de carga es ilustrativo porque las decisiones que se toman no lo toma un agente económico único, sino lo toman dos agentes económicos que es el que demanda el transporte en el caso de empresas no integradas por sus operaciones de transporte, aquellos que demandan operaciones de carga y descarga y aquellos que ofrecen la operación de transporte. Como son dos agentes económicos involucrados cualquier regulación infringe costos que pueden ser diferentes entre los dos agentes, entre las empresas que demandan operaciones de carga y descarga y aquellas que movilizan la mercancía. Por lo tanto al ser dos agentes los involucrados, cualquier regulación al respecto debe considerar el efecto sobre ambos. Al considerar el efecto sobre ambos es necesario considerar el efecto en costos sobre estos dos agentes, porque de tal manera que la decisión y la coordinación no se tomen en forma individual. Si solamente internaliza el costo el transportista, este puede incrementar su intensidad de viaje, si nada más internaliza el costo la empresa y demás operaciones de carga y descarga, estamos ignorando los incentivos a la mejora en los equipos de transporte y en la mejora logística de las operaciones también de la flota del transporte. De tal manera que las últimas recomendaciones han sido que se consideren ambos actores.

Y de hecho en los experimentos en casos regulatorios del área de Nueva York y Nueva Jersey, esta tarificación se realiza al propietario del a carga que se moviliza, al igual que en las operaciones de carga y descarga de la zona del puerto de Los Angeles.

De tal manera que estén involucrados los dos agentes, tanto el transportista como las empresas o que de otra forma los costos que se generan por la implementación de la regulación sea esta absoluta, una restricción absoluta, o sea a partir de incentivos fiscales o de tarificación horaria por circular en zonas urbanas, eventualmente se va a trasladar al consumidor.

Cuando tenemos un escenario de competencia y hay un incremento en los costos de operación, eventualmente el costo se traslada al consumidor final. Por lo tanto cualquier regulación debe considerar el efecto en 3 agentes económicos: consumidor, las empresas que deciden sus operaciones de logística y los incentivos a la modernización por parte de las empresas de autotransporte.

El esquema de incentivos es preferible al esquema de prohibiciones absolutas dado que son agentes económicos empresas y transportistas diferentes entre sí y con diferente intensidad en el uso del transporte y diferente demanda de viejas por horario y por zonas dentro de un área urbana, por lo tanto el esquema de incentivos trata de que sean aquellos que pueden modificar sus conductas al menor costo los que entren a la modificación de sus operaciones y vean un beneficio en la modificación porque tiene una consecuencia social.

Aquellos que por la estructura de sus costos no puedan sufragar, cambiar sus operaciones y que eventualmente tengan que transferir esto al consumidor, pueden permanecer operando. El caso es que en el momento en que exista la posibilidad de obtener un beneficio adicional, por eso es una regulación por incentivos pueda cambiar su conducta, pueda alterar sus patrones de cambio y como en estos experimentos internacionales de tarificación urbana en transporte de carga, el volumen de viajes transportados en promedio en estos casos aislados que se empiezan a implementar y que ha documentado el Banco Mundial o la OCDE, que ha monitoreado su relativo éxito, ha sido que aproximadamente el 30 por ciento de los viajes de carga modifican su horario sin tener que restringir la circulación en forma absoluta y adicionalmente las empresas transportistas incluso pueden abatir sus costos por las modificaciones horarias.

De ahí que sea necesario discutir y poner en alternativas diversas iniciativas de regulación de tal manera que se vean los beneficios y los costos de tales alternativas y que se tenga como objetivo la minimización del costo social de la regulación porque ninguna regulación en la consecución de su objetivo es de naturaleza gratuita.

A la sociedad le cuesta no sólo padecer la externalidad que existe, o sea la economía reconoce, la técnica reconoce a la existencia de un efecto externo, pero la discusión se debe centrar en cuál es la regulación que minimiza el impacto social y el impacto social cabe considerar el beneficio al consumidor, el beneficio de las empresas de tal manera que actualicen eficiencias y que se ven incentivas a cambiar sus patrones logísticos y también la modificación y el cambio tecnológico en las flotas vehiculares.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Se abre un espacio de preguntas y respuestas. ¿Alguien quiere formular alguna pregunta?

Bien, seguimos con nuestro siguiente ponente, él es el ingeniero Víctor Mejía Garza, él preside la Comisión de Transporte de CONCAMIN y cuenta con más de 20 años de experiencia en los diferentes modos de transporte en la iniciativa privada.

Cedo la palabra al ingeniero Víctor Mejía.

EL ING. VICTOR MEJIA GARZA.- Muchas gracias.

Primero que todo a nombre del señor Ismael Plascencia, presidente de la CONCAMIN, agradezco la invitación a este tan importante foro.

Tenemos una presentación que ya está a punto de abrir. Les quiero platicar un poco de las confederaciones de las cámaras industriales de los Estados Unidos Mexicanos.

La CONCAMIN fue constituida en 1918 y es el máximo organismo de representación industrial. Agrupa la opinión de los principales sectores e industrias

más importantes del país. Está conformada por 47 cámaras nacionales, 15 cámaras regionales, 3 cámaras genéricas y 44 asociaciones.

El 40 por ciento del PIB generado en el país proviene de la actividades representadas por la CONCAMIN. Hay más de 10 millones de mexicanos trabajando en este sector industrial y lo que buscamos en la CONCAMIN es diseñar políticas colectivas y toma de decisiones para tener un mejor país.

Para nosotros el transporte es un factor clave para la industria. Les quiero comentar algunos datos sobre el congestionamiento en la zona metropolitana. Hoy existen más de 4 millones de vehículos en circulación diariamente; 3.4 millones de vehículos son vehículos privados; 165 mil unidades son para el transporte público y taxis y 450 mil son unidades de carga.

De los 3.4 millones de vehículos privados quiero decirles que nada más se transporte el 30 por ciento de las personas, son datos que nos llevan a tener que pensar en soluciones diferentes.

El transporte de carga sólo representa el 11.3 por ciento del total de los vehículos y de los 450 mil vehículos de carga, el 66 por ciento están registrados o matriculados en el Distrito Federal o en el Estado de México y el resto son placas federales. Esto quiere decir que no todos los vehículos transitan diariamente en el Valle de México.

Existen más de 5 mil establecimientos mercantiles en la zona metropolitana, 3 mil corresponden al Distrito Federal y 2 mil 500 al Estado de México.

El 68 por ciento de las flotas del servicio mercantil privado tienen uno o dos vehículos, por lo que por su tamaño son altamente sensibles a los cambios en costos. Quiere decir que cualquier restricción en horarios, en utilización, afectaría gravemente el costo del transporte y que sea sostenible para brindar un servicio.

El 90 por ciento de los vehículos del transporte público federal son camiones y tractocamiones y del 15 por ciento de los viajes del servicio público federal, solamente pasan transitando por el Valle de México, no tienen ni un origen ni un

destino dentro del Valle de México. esto nos lleva también a que tenemos que buscar soluciones para que esos camiones no pasen por el Valle de México.

Les quiero comentar también que los accesos viales en la ciudad para la carga están claramente definidos. Todo lo que viene del noreste, del bajío, de Querétaro, Hidalgo, utilizan el Eje de Vallejo Poniente o el Periférico y Toreo.

Todo lo que viene de Hidalgo, Tlaxcala y Veracruz, usan el Periférico Oriente; el Estado de México, Jalisco y Michoacán toman Constituyentes, Guerrero y Morelos, Calzada de Tlalpan, y de Veracruz y Puebla, usan Zaragoza-Guelatao y Ermita Iztapalapa.

Quiere decir que si tenemos claramente definidos dónde están esos ejes, también tenemos que eso es una parte de la solución para ver qué tenemos que hacer con esos ejes.

Dentro de los aspectos ambientales, les quiero comentar que es mucho más eficiente el uso de tractocamiones que de pequeñas unidades de carga. Para sustituir una unidad, un camión T13C2, se requieren de 11 unidades de 3.5 toneladas, un camión, un trailer, tiene una capacidad de cargar 33 toneladas, unos camiones Torton rabones o camiones cortos, tienen una carga útil de 3 toneladas. Tenemos que por cada trailer, tenemos una equivalencia de 11 camiones pequeños, tienen que usar gasolina, que son los productores del ozono.

También tenemos un dato muy importante, según el sistema de monitoreo atmosférico, la concentración de contaminantes ocurre principalmente en el horario de las 7:00 horas a las 10:00 horas. Es ahí donde tenemos el principal problema y ahí denota que también tenemos que hacer algo para resolverlo.

En cuanto a competitividad y eficiencia, como bien decía el doctor, tenemos que cualquier tipo de restricción implica en un mayor costo. Tenemos que ver cómo hacemos que el transporte sea más competitivo, cómo hacemos más eficiente para que todos los agentes económicos que intervienen en la cadena, puedan tener el mejor beneficio.

En el caso del costo, el incremento en el costo por sustituir un trailer por 11 camiones, es alrededor de más de 500 por ciento en el costo. Nada más quiero que evalúen, un trailer lo manejamos con un operador, 11 camiones serían 11 operadores más todos los consumos, Diesel contra gasolina, etcétera, todos los gastos y costos y mantenimientos que van involucrados en el transporte.

Si se obliga a transportar únicamente la noche, se incrementarían más los costos, por seguridad, por tiempo extra, por horarios ampliados, etcétera, lo que estamos diciendo, es que tomar medidas que restringen el transporte en la zona metropolitana se traducirá en una presión inflacionaria. Aquí es donde se involucra al consumidor.

Restringir el tamaño de los vehículos de carga o restringir maniobras de carga y descarga, son meramente, generan una espiral inflacionaria, entonces tenemos que tener cuidado en las medidas que vayamos a tomar.

Se requiere un análisis profundo que proponga soluciones a los problemas de fondo a la congestión vehicular y la emisión de contaminantes.

Nosotros no vemos que el problema sea fácil, el problema es un problema muy complejo y necesitamos buscar una solución integral fuerte y bien fundamentada. No tenemos todos los recursos para hacerlos en el corto plazo, tenemos que ir tomando acciones, tener un plan en el corto, en el mediano, en el largo plazo.

Hay factores que intervienen como en la cuestión de la seguridad, como la cuestión de los reglamentos entre entidades federativas y servicio público federal, hay cuestiones de nuevas tecnologías, hay cuestiones de construcción de infraestructura y hay cuestiones de utilización de otros modos de transporte.

Yo les quiero comentar el caso de Chicago. En la ciudad de Chicago, corren diariamente 1000 trenes transportando mercancías, productos y pasajeros, ninguno de los cruces ferroviarios impide la circulación del transporte carretero, camión, autobuses, carros particulares.

¿Qué tuvieron que hacer ellos para poder tener eso? Pues fueron preparando una infraestructura para tener cruces, pasos a desniveles, utilización de vías para no

interferir en la circulación, situaciones de ese tipo tenemos que ir pensando, nosotros no tenemos el dinero para hacer mil cruces en el corto plazo, pero sí tenemos que ir pensando en las soluciones que tenemos que ir tomando en un plazo para poder llegar a este tipo de operación.

¿Qué es lo que propone la CONCAMIN? Lo que la CONCAMIN propone es que realicemos un estudio de manera conjunta Asamblea e industriales sobre la vialidad del Malle de México que nos proponga soluciones de fondo involucrando a los Estados conurbados.

Buscamos una solución integral, creemos que acciones aisladas no resuelven el problema de fondo solamente lo complican.

Tenemos la experiencia que se hizo un estudio de vialidad en la Ciudad de Monterrey, en donde ya se están tomando las medidas para que se pueda mejorar la vialidad, las medidas abarcan completamente desde tipos de modos de transporte, ejes que se tienen que manejar, una cosa tan sencilla como carpeteo a las carreteras para que no se detenga el tráfico, sincronización de semáforos, hay muchas situaciones que se pueden tomar y que podemos ir haciendo en el corto plazo.

Creo que tenemos que buscar en forma conjunta Asamblea, CONCAMIN, consumidores, industriales, transportistas, una solución integral.

Por su atención, muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Se abre un espacio de preguntas y respuestas.

¿Alguien quiere formular alguna pregunta?

PREGUNTA.- (Fuera de micrófono)

EL C. .- No tenemos el dato, pero sí tenemos un dato muy importante. En los horarios de carga de 7 de la mañana a 10 de la mañana solamente el 7 por ciento de la flota que se mueve diariamente corresponde al transporte de carga, de ese 7 por ciento tiene que ser una parte importante.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguna otra persona?

EL C. .- El punto que menciona sobre la composición de la carga es relevante por que una restricción, vamos a ponernos en el escenario de una restricción absoluta a la circulación, una regulación que esté basada en una restricción absoluta no distingue entre aquellos factores que son modificables por los que demandan transporte y por los transportistas de aquellos que son inherentes a la carga como bienes perecederos, su composición en diferentes tipos de carga, y otras variables como la localización, la intensidad del uso de las vialidades, si están restringidas a ciertas vialidades o son una distribución mucho más amplia.

Una restricción absoluta impone un costo sin considerar el daño o el costo que se infringe a las empresas, independientemente de su composición de la carga, independientemente del tamaño de las empresas involucradas e independientemente de la tecnología de transporte utilizada. De ahí que desde el punto de vista económico no se favorezca a las prohibiciones de tipo absoluto porque precisamente lo que se requiere es una regulación que considere la simetría entre los tipos de carga a movilizar, el tamaño de las empresas involucradas en la recepción del transporte y el equipo de transporte involucrado.

De ahí que una regulación recomendable sea aquella que dé un tratamiento diferenciado a las empresas involucradas, al tipo de carga que se está movilizando y a la intensidad del uso de las vialidades o de viajes durante determinado horario.

Lo que podemos estar ciertos es que una restricción absoluta precisamente infringe un costo ante agentes que no son iguales entre sí, no hay un concepto de carga homogénea ni de establecimientos comerciales homogéneos, de ahí que es necesario partir de que los beneficios y los costos de las regulaciones son diferentes entre los agentes involucrados.

EL C. MODERADOR.- Otra pregunta.

EL C. JOSÉ CAUDILLO.- Buenos días. José Caudilla, Presidente de CANACOPE Ciudad de México.

Quisiera dar un dato a la persona que acaba de antecederme en la pregunta. Diariamente ingresan a la Ciudad de México a la Central de Abastos

aproximadamente dos mil tráileres y mil quinientos camiones torton entre dos y ocho toneladas, sin contar obviamente todo el movimiento de carga que se da en las industrias y empresas de la Ciudad de México.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguna otra persona desea formular alguna pregunta? Damos un fuerte aplauso a nuestros ponentes.

Solicitamos a todos su atención. Continuamos con la siguiente ponencia. Se encuentra con nosotros la doctora Angélica Lozano y el doctor Juan Pablo Antuno, ambos son del Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales del Instituto de Ingeniería de la UNAM, para quienes pido un fuerte aplauso.

Cedo la palabra al doctor Juan Pablo Antuno.

EL DR. JUAN PABLO ANTUNO.- Disculpen por la tardanza, teníamos un programa que era a las diez y media que empezábamos y fue esto.

¿Cuál es el programa en 15 minutos que tenemos para presentarles? Primero quiénes somos, después los resultados principales de un estudio sobre transporte de carga en el área metropolitana de la Ciudad de México y al final unas ideas sobre un proyecto que estamos haciendo, que estamos por empezar a hacer con la Unión Europea y el CONACYT.

Entonces, primero quiénes somos. Estamos en el Instituto de Ingeniería de la UNAM.

¿Qué es lo que hacemos? Hacemos investigación teórica y aplicada especialmente sobre logística, transporte y tráfico, que trabajamos lo que está puesto un poco ahí, hay muy poco tiempo, esencialmente en cosas de carga, hacemos transporte urbano de carga, impacto ambiental del transporte de cargo y estrategias de mitigación con innovación logística.

Trabajamos sobre ordenamiento territorial logístico, sobre logística urbana, sobre logística de distribución metropolitana, sobre diseño de rutas, transporte de materiales peligrosos, hasta cosas muy últimas como logística en transporte de carga aérea, cosas en tráfico, muchas.

Venimos de Monterrey, donde estamos trabajando para el Aeropuerto de Monterrey, para NOMA sobre cosas de tráfico, sobre estacionamiento, vialidad, sobre sistemas de información geográfica aplicados a transporte y hacemos los recursos humanos.

Actualmente ¿Qué estamos haciendo, ahora? Estamos terminando estas 3 cosas que aparecen en el pantalla, las bases para un sistema integral de transporte escolar en el Distrito Federal, que es un convenio con la Secretaría de Educación del Gobierno del Distrito Federal, la planificación de la circulación vehicular terrestre del Aeropuerto del Monterrey, que es un convenio con NOMA, del Grupo Aeroportuario, y un trabajo sobre transporte de materiales peligrosos en la zona metropolitana del Valle de México.

¿Qué cosas hicimos el año pasado? Hicimos un trabajo en Guadalajara para el Centro Cultural y de Negocios de JVC, promovido por Omnilife, hicimos cosas para el Municipio de Pénjamo y antes de eso y aquí empiezo lo que van a ver en dos minutos, el estudio integral metropolitano de transporte de carga y medio ambiente para el Valle de México, que antes de que la doctora Lozano diga mucho, yo le digo costó 7 millones de pesos, lo pagó la CAM, duró 3 años, 25 personas trabajando en eso, el informe se terminó hace un poco más de un año en su versión final, si les interesa con todo gusto es propiedad de la CAM, pero el resumen ejecutivo se los enviamos a ustedes y Asamblea tienen todo el derecho de conocer la versión, simplemente avisamos a la CAM que se lo pasamos a ustedes, son más de 1,500 páginas. 7 tomos, hay proyectos de ley, es una cosa muy amplia y muchas otras cosas.

Al mismo tiempo que esto trabajamos sobre las centrales de abasto, fue un contrato, un convenio muy grande sobre las centrales de abasto hecho con la Secretaría de Economía, trabajamos sobre las centrales de abasto de México, de Guadalajara y Monterrey, trabajamos sobre 6 cadenas de suministro de productos hortofrutícolas, fuimos desde la semilla, hasta que se vende en el tianguis, siguiendo los procesos logísticos.

Fuimos a ver los mercados más grandes e importantes de Europa, estuvimos en Madrid, en Sevilla, en Bilbao, en Barcelona, en París y en Milano comparando, sacando cosas, después estuvimos en San Pablo para ver el otro gran mercado y se hicieron una serie de recomendaciones, de políticas públicas; éste probablemente le interese y muchas más cosas. Los que quieran saber más, esto no nació ayer, en el año 2006, que por eso ponemos el sellito, el Instituto de Ingeniería de la UNAM cumplió 50 años, no es la Facultad de Ingeniería, es la Consultora de Ingeniería de la UNAM.

Vamos a lo que sigue.

LA C. .- Yo les voy a presentar muy rápidamente una síntesis de estudio integral metropolitano de transporte de carga y medio ambiente que terminamos en el 2006. Este estudio como mencionaba el doctor Antún costó de muchas tareas, de las cuales surgieron muchos documentos que tratan con todo detalle todos los aspectos del transporte de carga, desde 0 que fue del que partimos, obteniendo información de campo, consiguiendo información digitalizada, haciendo diversos análisis, obtuvimos muchos documentos, son 7 documentos y estos documentos están acompañados de simulaciones, de un software también que se distribuyó a las secretarías que participaron en este proyecto como miembros del comité técnico que fueron las de transporte, medio ambiente, tanto del Estado de México como del Distrito Federal, además de la SCT y de la SEMARNAT.

Lo primero que hicimos fue analizar la oferta y demanda del transporte de carga. Para eso, analizamos todos los padrones vehiculares y obtuvimos información digital que puede ser mostrada geográficamente.

Como ven ustedes ahí por ejemplo es un mapa que muestra algunas características de cierto tipo de servicio de transporte de carga. Para todos los tipos de servicio de transporte de carga en el D. F., el Estado de México y federal, tuvimos que hacer un análisis de sus características.

También analizamos cuáles eran los principales polos generadores y atractores de transporte de carga, ahí lo mostramos; también cuáles eran las unidades que

demandaban transporte de carga, obtuvimos en campo cerca de 6 mil con todas sus características, con ubicación y características generales de todos tianguis, centros comerciales, mercados, tiendas especializadas, etcétera, todos aquellos que generan transporte de carga de alguna manera, que necesitan transporte de carga, por ejemplo todas las tiendas especializadas. Además de eso analizamos la normatividad, entonces comparamos las legislaciones de los dos gobiernos locales y del gobierno federal y vimos todas las extensiones de las leyes, los traslapes, los vacíos y las inconsistencias legales que hay en cuanto a transporte de carga.

Hay un documento que muestra todo esto en 150 ó 200 páginas con todos los detalles y recomendaciones sobre dónde se contraponen las leyes y qué se podría hacer para eliminar todos esos problemas o vacíos legales.

También hicimos un estudio sobre el origen y destino de transporte de carga, porque no se sabía nada, entonces tuvimos que entrevistar a conductores en la calle y también a gerentes de transporte y logística, obtuvimos las características del transporte, por ejemplo qué tipo de mercancías transportan según el tipo de servicio de transporte de carga, o cuántos están en tránsito, des decir, que no tienen ni origen ni destino en la zona metropolitana, pero tienen que atravesarla porque no hay anillos, esos corresponden a casi el 15%, al menos.

También, qué se transporta por cada una de las vialidades principales, ahí vemos un ejemplo sobre Zaragoza, qué se transporte y qué tipo de vehículos son los que se utilizan.

Además, por ejemplo aquí vemos cuántos puntos recorre un vehículo por día según el tipo de transporte o las antigüedades o el tipo de combustible que utilizan o el número, la cantidad de flotas corresponde a cada empresa en promedio en el área metropolitana.

Además, dónde son sus lugares preferidos para estacionarse, por ejemplo para encierro vemos en los mapas de arriba para distintos tipos de transporte de carga: el rojo, que es Iztapalapa, es su lugar preferido para encierro, pero también aquí en la tabla de abajo podemos ver cuántos del servicio público federal tienen lugar

para estacionarse para operaciones de carga y descarga y cuántos tienen lugares para estacionarse para pernocta y vemos que bastantes no tienen lugares para esas actividades.

También averiguamos los principales orígenes y destinos de todos los tipos de transporte de carga y después los clasificamos de acuerdo a su tamaño en ligeros, medianos y pesados. Aquí tenemos alguna información de orígenes y destinos de un tipo de servicio para la hora pico, con lo cual obtuvimos una matriz origen-destino base.

Este es otro, porque tuvimos que analizar cuáles son los usos de suelo de toda la zona metropolitana, identificamos aquellas zonas que tienen potencial, que tenían instalaciones para carga, según el nodo, el uso de suelo y el sector predominante.

Analizamos todos estos corredores, que son 75, que conforman 976 kilómetros, aquí lo podemos ver de toda la zona metropolitana, para cada uno de los corredores tenemos las características geométricas, se recorrió cada corredor para ver cuáles eran sus características y después pasarlo en secciones, para después eso meterlo a la simulación para decir tiene tantos carriles, cuáles son las dimensiones de los carriles o si tiene o no camellón para todos los 76 corredores y todos los kilómetros que mencioné.

Clasificamos después los vehículos en livianos, medianos y pesados, los medianos consideramos que son los de los tortones en adelante y los pesados son los tractocamiones.

Hicimos una simulación para identificar por dónde pasaban estos, aquí tenemos un mapa que muestra dónde están concentrados los vehículos medianos de carga a la hora pico, de 8 a 9 de la mañana, dónde están principalmente los vehículos pesados a esa misma hora y vemos que están principalmente en las vialidades de acceso a la zona metropolitana.

Después hicimos una simulación que es mediante computadora, la red la usamos como si estuviera viva, que tiene ciertas características que se congestiona, entonces vamos pasando flujos, aunque sean 1 millón o 2 millones de vehículos los pasamos uno a uno y se van congestionando las vialidades. Cuando ya se

congestiona una nueva vialidad, el usuario ya decide tomar otro camino y así se van congestionando y se van obteniendo otras rutas y esas rutas se pueden ir saturando.

Este es un mapa de congestión. Aquí muestra en colores rojos aquellas zonas o vialidades que están más congestionadas. El rojo es congestión con cola; el verde es flujo libre y la gama va de verde a rojo, disminuyendo las velocidades de circulación.

Aquí es el ejemplo de qué pasa cuando todos los vehículos pueden circular a la hora pico, como ven todo está rojo. La Zona Metropolitana está congestionada pues a la hora pico.

Aquí es qué pasa si quitamos los vehículos medianos de transporte de carga, sigue estando roja. De todas maneras en algunas partes de quitó, por ejemplo cerca de la Central de Abasto o cerca de Azcapotzalco.

Aquí está también si quitamos a los vehículos pesados de carga. Aquí también se descongestiona en algunas partes, pero no se descongestiona completamente porque hay muchos autobuses y vehículos privados que están congestionando.

Calculamos las emisiones para cada uno de esos escenarios, como ven ahí óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y monóxido de carbono y vemos cuáles son las posibles disminuciones de esas emisiones para los 3 escenarios.

Después analizamos cada uno de los puntos más conflictivos para el transporte de carga de la Zona Metropolitana, hicimos simulaciones de ellas, simulaciones a nivel microscópico desde estos puntos, hicimos propuestas de qué pasa si ponemos un distribuidor vial ahí o qué pasa si ponemos un puente, y algunas de esas propuestas funcionaron, otras no, probamos varias, por ejemplo aquí es drástico el cambio, se quita la congestión, pero se incrementan las emisiones.

Entonces no siempre hacer los puentes mejora. Puede mejorar en cuanto a la congestión, pero como algunos contaminantes tienen unas curvas que son que si uno va muy lento o va muy rápido se generan mayores emisiones por kilómetro

recorrido, entonces muchas veces esas soluciones mejoran por una parte la congestión, pero incrementan algunos de los gases contaminantes.

Posteriormente hicimos también el proyecto de soporte logístico de plataformas, como a nivel internacional hay varias políticas que se están usando para la distribución urbana de mercancías, una es la del ordenamiento territorial logístico de la que hablaré al final, una es gestión de la vialidad por medio de corredores que también es una de las propuestas y el otro es el desarrollo de centros logísticos.

Analizamos todos los centros logísticos que existen en la Zona Metropolitana, vimos sus características, vemos por qué funcionan o por qué no funcionan; analizamos el uso de suelo y cómo ha cambiado el uso de suelo en los últimos 15 años en toda la Zona Metropolitana; identificamos algunas zonas que si tienen potencial para poner centros logísticos y otras donde no porque el uso de suelo está cambiando bastante, la parte industrial en muchas zonas está cambiando a habitacional con servicios, entonces ya no son buenas para poner centros logísticos, pero recomendamos que debe haber áreas de reservas para uso exclusivo de actividades logísticas en la Zona Metropolitana, identificamos dónde sería conveniente y esos son muy importantes, de otra manera pues va a ser más difícil la salida y entrada de vehículos de transporte de carga la competitividad logística de la Zona Metropolitana puede disminuir.

Lamentablemente estas zonas están teniendo desarrollo sin un ordenamiento territorial y sí se usan para otras actividades y entonces se pierde esta oportunidad.

Analizamos cuáles eran los sectores que tenían potencial desarrollados en esas zonas e hicimos propuestas de varios escenarios. También desarrollamos un software, este es un sistema de información geográfica para el transporte de carga, se los proporcionamos a todos, bueno una copia a cada uno de los del gobierno del Distrito Federal y del Estado de México y el Federal. Este software tiene toda la información de la que mencioné, tiene los 6 mil puntos que dice donde están ubicados todos los puntos de atracción de transporte de carga,

permite calcular rutas mínimas para camiones y permite sacar también bandas de influencia en todos los corredores.

Ahora las recomendaciones generales son las siguientes: primero, hay que crear un observatorio metropolitano del transporte de carga de la Zona Metropolitana. Este observatorio debe tener la característica, debe conocer muy bien cuál es la situación del transporte de carga en las zonas, pero también debe ser responsable de mantener actualizada la información, porque lamentablemente esta no se tiene actualizada y por lo tanto no se puede conocer bien el problema si no se tiene la información.

Entonces tiene que encargarse de actualizar los padrones vehiculares, de conocer bien las empresas y sus necesidades, tener buena relación con esta e ir mejorando en cuanto al sistema de información geográfica y también llevar a cabo las recomendaciones que surgieron de este proyecto.

Este organismo, este observatorio debe de ser un organismo descentralizado y no debe ser un lugar, sino más bien se refiere a una red con flujo de información, en donde deben de estar involucrados pues todo tipo de instituciones gubernamentales, académicas, todos los involucrados en transporte de carga, también empresas.

Las recomendaciones, una de las recomendaciones más importantes ya generadas del proyecto, es la implementación de una red de corredores del transporte de carga, las cuales sí tengan las dimensiones adecuadas para que los vehículos de carga medianos y pesados, puedan circular sin problema, que no queden atorados al dar una vuelta, que tengan las características adecuadas de pavimento y características geométricas, porque esto a su vez haría que impactasen menos en (inaudible) por dónde circulan y estos corredores pues solamente se requiere que sean amplios para que circulen ellos, pero podrían circular todos.

No se recomienda prohibir la circulación de vehículos de carga, sino podría haber otra medida donde se recomendara cobrar. La tecnología actualmente permite el hacer uso de sistemas que permiten saber si algún vehículo está en circulación y

entonces los vehículos de carga que saldrían a circulación son solamente aquellos que realmente requerirían circular, algunos no pagarían porque no les resultaría conveniente.

Hicimos las recomendaciones sobre cómo deberían de ser estos corredores, cómo debería de ser la propuesta, cómo deberían de ser difundidos y todas sus características en cuanto a nomenclatura, proyecto geométrico, diseño de pavimento, etcétera.

También analizamos cada uno de los puntos más importantes que trae en conflicto al transporte de carga e hicimos propuestas, qué hacer en la zona norte, qué hacer en Vallejo, Azcapotzalco, etcétera. Esto surgió de varias simulaciones, de varias posibilidades.

También crear un programa permanente de aforos vehiculares, porque actualmente solamente existe información del 2003 y es solamente para algunos puntos, no tiene ni siquiera para la misma hora pico de la tarde. Entonces es primordial para conocer cuál es la situación, conocer esa información.

También es muy importante la encuesta origen destino. En la que acaban de hacer no incluye transporte de carga, entonces es necesario hacer una encuesta origen destino para el transporte de carga.

También es recomendable los circuitos viales. Hay que impulsar el desarrollo de circuitos viales y libramientos a la zona metropolitana.

En cuanto a soporte logístico, también se recomienda el desarrollo de los mismos. Se debe apoyar la preferencia empresarial de establecer o buscar el desarrollo de soporte logístico de plataforma y la promoción de estos proyectos debe ser enfocada a un tipo específico y a sectores específicos.

Damos las recomendaciones de cómo impulsar el desarrollo de estos, también dónde, por ejemplo, en el Centro Histórico microplataformas logísticas urbanas y en otras partes pues centros de transporte y logística.

Aquí también muestro algunas de las estrategias propuestas para impulsar el desarrollo de los proyectos de soporte logísticos.

Además de soportes logísticos en toda la zona metropolitana y de distintos tipos, unos enfocados a ciertos sectores, otros un poco más generales, otros grandes o pequeños y puestos en distintas zonas dentro de la zona metropolitana, también se recomienda el desarrollo de áreas de reserva para uso exclusivo de actividades logísticas, las que les mencioné anteriormente, y que podrían ser declaradas mediante un decreto.

Incluso hicimos la propuesta de cómo debería de ser el decreto conforme a la reglamentación, y estas áreas pues si no son realmente convertidas en eso van a desaparecer, después va a haber zonas habitacionales o zonas de otro uso de suelo y va a desaparecer la posibilidad de mejorar la competitividad logística de la zona metropolitana del Valle de México.

Otra recomendación es, esta es muy importante, debe haber una planificación de los usos de suelo, la ciudad crece sin ningún control en cuanto a la planificación de los usos de suelo tanto en el D.F. como en el Estado de México, hay por ejemplo impactos de los grandes desarrollos inmobiliarios y de unas combinaciones de uso de suelo que son incompatibles y que a la larga causan conflictos, como zonas industriales rodeadas de zonas de uso habitacional donde después va a haber muchos conflictos.

También sería importante integrar innovaciones como gestión de estacionamientos transitorios en vía pública para carga y descarga o sistemas de ayuda para realizar rutas de distribución de operadores logísticos y empresas. Esto es mediante nueva tecnología.

En resumen. A medida que se establezcan políticas públicas pero que tomen en cuenta las actuales tendencias de la distribución urbana de mercancías y que permitan una planeación adecuada del transporte de carga, se minimizarán los impactos adversos generados por el transporte de carga, fomentando a la vez la competitividad de la Zona Metropolitana.

Quiero hacer notar que este proyecto fue muy grande, fue muy profundo, con mucha seriedad y no hay otro para este tema con tal grado de seriedad e información.

Gracias.

EL C. .- Simplemente para no violar la promesa de la cosa nueva en la que además estamos metidos, estamos trabajando sobre centros históricos inscritos en la lista de la UNESCO en el patrimonio mundial, es un proyecto que hemos promovido nosotros en el Instituto de Ingeniería, en el que participan un conjunto de universidades en Europa y obviamente un conjunto de centros históricos europeos.

Esto no sale si no hay organizaciones empresariales atrás, o sea en cada uno de los países hay un Consejo Mexicano de Logística, digamos una asociación italiana, algo que está interesado en esto y además hay empresas, aquí en México podemos ya empezar a poner nombres, y otras que están pensando, va a haber más.

Esto tampoco se hace sin dinero sino que hace falta mucho, entonces hemos puesto en la solicitud un fondo especial de la Unión Europea, que es por cuatro millones de euros, con doce universidades y creemos que puede salir, también el CONACYT está de por medio y queremos involucrar también en el caso nuestro al Fideicomiso del Centro Histórico, aunque no ponga nada, simplemente para que participe.

El objetivo general de este proyecto es doble, por un lado con las empresas trabajar innovaciones en procesos y operaciones logísticas para distribución urbana en centros históricos, que no es fuera de los centros históricos, hay cosas muy especiales en términos logísticos, y además dar cosas de políticas públicas para agencia local, que su municipio a veces es una agencia especial de los centros históricos, depende de las ciudades del mundo.

Entonces, ¿qué es lo que esperamos del primer paquete? Muy fácil, es decir qué es lo que las empresas están esperando. Algunas herramientas técnicas mucho más sofisticadas que todavía las que ellos tienen, que son cosas sobre asignación de zonas de distribución, que hacen las rutas y los vehículos, pero distintas a las que estamos acostumbrados.

Después cosas sobre tecnología de vehículos, los vehículos en los centros históricos no son los adecuados, los que están ahora en el Centro Histórico, entonces hay vehículos que son los que más convienen para esto.

Después hay cuestiones sobre gestión de flota y la gestión de la flota en tiempo real, que se puede hacer con algunas cosas que enseguida les contamos, y microplataformas logísticas urbanas, o sea adentro de la trama urbana para mejorar las reposiciones, mejorar la logística.

A nivel gubernamental un conjunto de productos que tienen que ver con políticas públicas, una de ellas ciertos sistemas de información en tiempo real en acceso web con los modelos de simulación que permite a un gestor de tráfico, digamos, no se vayan a enojar, de Bimbo, darse cuenta de que la ruta 32 no, que vaya por otro lado, porque hay cosas como en la esquina, y es así nuestro mundo, entonces hay que cambiar, todas esas cosas se pueden trabajar en tiempo real.

Después cuestiones alrededor de políticas públicas, de ordenamiento territorial logístico, dónde poner las microplataformas, varias de estas cosas, además medición del impacto ambiental, porque el impacto ambiental es importante no sólo porque respiramos, qué sé yo, nos moriremos, pero la contaminación arruina las piedras, las piedras son los edificios y esos edificios son los que la UNESCO dijo: "Esos son para los hijos de los hijos de los hijos".

Si ustedes se mueren por envenados muéranse, pero por favor los edificios que les queden a los hijos de los hijos, que es lo que hacían, la historia, la manera, la identidad de una ciudad, por eso están escritas en el patrimonio mundial para preservarlas.

Entonces, México, Praga, Edimburgo, Barcelona, Porto, Aviñón, Napoli, son esas ciudades que todo mundo, ah, bueno, ésta es, ah, entonces hay que cuidarla también.

Con los escenarios que se pueden ver trabajando cuánto se modifica, una gestión de flota, esto, hay manera de medir las emisiones distintas, se hacen escenarios y se ven. Hemos trabajado de esto.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos a la doctora Angélica y al doctor Juan Pablo su ponencia.

Invitamos a los siguientes, que es el licenciado Arturo Mendicuti, el licenciado Javier López de Lerena, a la diputada Celina, al licenciado José Guadalupe Caudillo, y a al licenciada María Guadalupe Jiménez.

Continuamos con la siguiente Mesa “El impacto a la distribución y abasto de mercancías en la Ciudad de México por restricciones a la circulación”. Se encuentra con nosotros la diputada Celina Saavedra, para quien pido un fuerte aplauso, el ingeniero José Guadalupe Caudillo Herrera, para quien también pido un fuerte aplauso, el licenciado Arturo Mendicuti Narro, la licenciada Mónica Leñero Álvarez, el licenciado Álvaro Ramírez Ramírez, el licenciado Francisco Javier López de Lerena, la licenciada María Guadalupe Jiménez, el ingeniero Enrique Solana Senties y el licenciado Antonio Garay Orea.

Cedo la palabra a la diputada Celina.

LA C. DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.- Muy buenos días a todos y a todas.

Primero que nada agradecer a la diputada Margarita Martínez Fisher por este foro “Políticas restrictivas al transporte y su impacto en el abasto de mercancías, alimentos”.

Para nosotros en la Asamblea Legislativa el tema de transporte es vital. Ya en la conferencia que nos dieron anteriormente comentábamos sobre el impacto ambiental. Creo que hoy una preocupación no solamente de la Ciudad de México, sino de la zona conurbada y en todo el país, es precisamente cómo podemos ir realizando e impulsando políticas públicas de transporte que realmente ayuden a agilizar al vialidad, a disminuir el impacto ambiental y por supuesto y a no afectar a los comercios, que finalmente también es el motor y el desarrollo económico de esta ciudad.

Como Presidenta de la Comisión de Fomento Económico tengo el análisis de una iniciativa precisamente en relación al transporte y me parece que en ese sentido es muy importante conocer todos los puntos de vista y este foro es precisamente para eso, para conocer de qué manera podemos ir conjuntamente trabajando para sacar propuestas e iniciativas que realmente ayuden a la vialidad, no afecten a los comercios y podamos irlo adaptando a esta gran ciudad que finalmente es un gran mercado y que además tenemos el Centro Histórico, también ya comentaban hace rato de unas nuevas propuestas, que me parece que siempre es importante conocer todos los puntos de vista.

El hecho de hacer este tipo de foro, precisamente nos conlleva a conocer los pros, los contras.

Tenemos actualmente también en la Asamblea Legislativa un dictamen sobre las decisiones de tránsito al transporte y creo que también es bien importante que ustedes conozcan este tipo de iniciativas, cómo estamos avanzando en estas iniciativas y qué ustedes podrían agregar, por qué les afectaría, qué podrían también proponer, porque finalmente lo que se está buscando es disminuir la vialidad.

También platicábamos ya en otras mesas el asunto de los vecinos, a veces no consideramos este elemento, pero cuando somos representantes populares la queja vecinal es inmensa y el tema es vital.

Así como hay vecinos que dicen no quiero que el transporte esté de noche porque estoy durmiendo, también ha vecinos que dicen por favor que no circulen de las 7 a las 9 y media porque es cuando hay más carga vehicular. Entonces tenemos que ir conjuntando todo este tipo de variables precisamente y ver de qué manera sacamos una buena iniciativa, un buen dictamen. Quiero decirles que en lo particular la propuesta que hizo el diputado Tomás Pliego está detenida, el dictamen se iba a subir el martes pasado, se detuvo porque creemos que es importante que conozcamos la información de parte de ustedes, qué tanto les puede afectar y por supuesto coadyuvar mutuamente para que saquemos una buena iniciativa y como miembro del PAN y por parte el grupo parlamentario de

Acción Nacional nosotros estamos en búsqueda de estas alianzas para que construyamos algo que ayude a todos, que no afecte ni la seguridad ni la vialidad ni los comercios, porque me queda claro que también está afectando a los comercios, pero que vaya en beneficio de todos. Finalmente, los comercios establecidos, los establecimientos mercantiles también son ciudadanos.

Yo aquí dejo mi participación, creo que el panel de hoy nos va a dar mucho que decir, el tema que traemos a la mesa, la afectación a los establecimientos mercantiles es muy importante, pero también es importante escuchar las contrapropuestas para que vayamos integrando y podamos salir adelante buscando una mejor Ciudad una mejor vialidad.

Yo me pongo a sus órdenes y les doy las gracias nuevamente a la Comisión de Abasto y a la diputada Margarita Martínez Fisher.

EL MODERADOR.- Tiene la palabra el ingeniero José Guadalupe Caudillo Herrera, él es Presidente de la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño de la Ciudad de México, ha participado en la Confederación Nacional de Cámaras de Comercio, Servicios y Turismo, preside la Comisión de Atención a Cámaras de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño.

Actualmente se dedica a la consultoría en el área de informática, la administración orientada a la planeación estratégica y la capacitación.

En el sector público se ha desempeñado en niveles de dirección y subdirección en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la Secretaría de Energía, en la Secretaría de Gobernación y en la Delegación Benito Juárez.

EL ING. JOSÉ GUADALUPE CAUDILLO HERRERA.- Muy buenos días a todos.

Agradezco a la diputada Margarita Martínez Fisher la invitación que hace a la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño de la Ciudad de México.

El tema que vamos a tocar es el impacto a la distribución y abasto de mercancías en la Ciudad de México por restricciones a la circulación. En este sentido la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño de la Ciudad de México ha detectado que tanto la Ciudad de México en particular como el Valle de México

que es abarcado por los Estados de México, Hidalgo y el propio Distrito Federal, forman un área de territorio nacional que se ve seriamente afectada por la contaminación ambiental, el exceso de flujo vehicular, pues cerca de 5 millones de vehículos se desplazan en esta zona y de carga con alrededor de 440 mil vehículos; esto aunado a la carencia de suficientes y bien diseñadas vialidades, la deficiencia de infraestructura de transporte público, así como una gran población en constante movimiento de más de 19 millones de personas en la zona metropolitana, a la que se suman vehículos y personas de prácticamente todo el país en ese flujo.

Ante este problema, que podemos dimensionar como impresionantemente grande, surgen propuestas diferentes. Ante este impacto poblacional y vehicular en movimiento que trae consigo la saturación del espacio vial, la baja calidad del aire, la contingencia ambiental que tuvimos el pasado 9, la gran cantidad de riesgos a la salud, surgen diversas propuestas de diferentes sectores de la población y órganos de gobierno, que van desde el restringir durante el día la circulación de vehículos de transporte de carga, tres y media toneladas en adelante y que el abasto lo realicen únicamente durante la noche y la madrugada, pasando por otras, por quienes en otras iniciativas proponen que existan zonas de seguridad para carga y descarga de mercancías en todos los negocios, así como quienes plantean también en otras iniciativas reducir la circulación de vehículos de carga únicamente en ciertas horas del día.

Ante estos planteamientos el posicionamiento de CANACOP Ciudad de México es el siguiente:

1.- La Cámara de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño de la Ciudad de México quien en su definición de visión y valores tiene sustentada la responsabilidad social, hace patente en este foro que estamos conscientes del grave problema que aqueja a esta zona de nuestra patria.

Asimismo, por nuestra visión empresarial sabemos que no es posible permanecer en el mismo punto siempre; que se requiere avanzar, tener un constante cambio

innovador para mejorar el presente y sustentar las bases de los cambios en el futuro.

2.- Ante la problemática y propuestas brevemente presentadas, consideramos que estas tienen grandes y fuertes aspectos positivos. Sin embargo, de las más avanzadas como lo es la que pretende restringir durante el día la circulación de vehículos de transporte de carga de 3 y media toneladas en adelante y que el abasto lo realicen durante la noche y la madrugada, si es aplicada en corto y mediano plazo provocaría en el caso del comercio, los servicios y el turismo en pequeño, el desabasto, un mayor costo de los productos y/o servicios, inseguridad, cierre de negocios, pues la mayoría de los negocios son familiares y laboran durante el día más de 12 horas.

Por lo tanto la suspensión del abasto durante el día para trasladarlo a la noche es un ideal al que debemos llegar.

Hace unos momentos me antecedió en la palabra el doctor Tovar, del ITAM, y mencionaba que durante el Imperio Romano se dio la necesidad con Julio César, de abastecer a la ciudad por las noches, es decir Roma, los países de la Comunidad Europea empezaron hace más de 20 Siglos con este tipo de propuestas. Nos llevan obviamente una cantidad impresionante en el tiempo, más de 20 Siglos, en los que ellos echaron a andar este asunto.

Nosotros no somos países del primer mundo, por tanto echar a andar un proyecto de esta envergadura sí es posible. Debemos de buscar el llegar a ese punto, sin embargo consideramos que en este momento no debemos de hacer.

Como lo mencionamos, en el marco de una ciudad con una economía de primer mundo, sin embargo sigue siendo un ideal y no todos los ideales se pueden aplicar de inmediato, siendo este nuestro caso. Sería necesario por tanto ir avanzando en etapas y el no hacerlo, el no aceptar los cambios positivos, sería también una gran irresponsabilidad social.

Propuesta de la CANACOPE-Ciudad de México.

En un asunto de magnitud y gravedad como el que nos ocupa, como un primer paso que debe darse, es reconocer que las empresas no cuentan con la infraestructura necesaria para aplicar la medida restrictiva durante el día. La circulación de vehículos de transporte de carga de 3 y media toneladas en adelante y que el abasto lo realice únicamente la noche y la madrugada y en el segundo paso es reconocer también que aplicar este programa únicamente en el Centro Histórico sería una solución sumamente pobre.

Nuestra propuesta va en el sentido de correlacionar dos de los esquemas que se han presentado: uno, restringir en la Ciudad el transporte de carga por dos horas por la mañana, con las características de inamovibles, estas horas deben ser en las que se tenga un mayor flujo vehicular o de contaminación en toda la Ciudad de México y continuar con las restricciones que actualmente existen en el Centro Histórico.

Dos, estas acciones deben de estar contempladas dentro de un plan integral que es necesario elaborar; plan en el que durante su construcción tenemos y debemos de participar todos los sectores, gobierno, académico, empresarial, salud, social, entre otros. Pero eso lo debemos de hacer bajo otras condiciones.

Como antecedente al plan integral, es necesario reconocer algunas debilidades y amenazas a las que debemos enfrentarnos con resolución. Respecto a ellas cabe mencionar y es necesario reconocerlo y aceptarlo, que el Gobierno del Distrito Federal no ha trabajado en crear una cultura empresarial y se desconoce por parte de nosotros si existe un programa de apoyo al sector de la micro y pequeña empresa, pues sólo conocemos de los apoyos otorgados al mercado ilegal mal llamado ambulante, desincentivando con esto, la cultura empresarial, la cultura emprendedora dentro de la legalidad.

Otro aspecto es en los llamados verificentros, hay una fuerte corrupción y una gran cantidad de vehículos que pasan el famoso brinco, cubriendo solamente los requisitos.

Las marchas y plantones que en este momento de las que estamos participando, afectan gravemente a la ciudad, generan contaminación, alteran la vialidad,

promueven la inseguridad, dañan la economía, hay quienes argumentan a su favor, el que no se puede coartar la libertad de expresión de las personas, lo cual es ciertamente válido. Sin embargo, debemos entender también que nuestras libertades terminan donde empiezan los derechos de los demás.

Por lo que exigimos como empresarios comerciantes, prestadores de servicios, profesionales y turísticos y como ciudadanos, la regulación de esas acciones que violentan nuestros derechos.

También solicitamos buscar la forma de desincentivar la adquisición de vehículos chatarra de importación, así como el reemplazo de los ya existentes, trabajar en coordinación con el Gobierno Federal en la utilización de combustibles mejorados y alternativos.

El plan integral debe desarrollarse de manera conjunta por los diferentes sectores ya mencionados, gobierno, académico, empresarial, salud, social, entre otros, abocándose de manera simultánea a la solución, entre otros de los aspectos de, el plan integral consta de:

- 1.- Ingeniería o reingeniería del tránsito a través de la semaforización, señalización, vialidad, construcción de infraestructura, etcétera.
- 2.- Cultura cívica. El desarrollo y fomento de ella, no hay cultura cívica. Lo estamos viendo.
- 3.- Marchas y plantones, su regulación. Lo estamos viviendo.
- 4.- Transporte público. Metro, metrobús, trolebuses, autobuses, peseros, trenes suburbanos, crearlo o incrementarlo con niveles de eficiencia, de seguridad y de comunidad, siendo una opción que desincentive el uso del automóvil.
- 5.- Verificentros. Que cumplan con su objetivo de hacer que los vehículos reduzcan los gases altamente contaminantes.
- 6.- Comercio ilegal. Promoverlo hacia la cultura de la legalidad y a la cultura empresarial, eliminando también la manipulación por grupos políticos de este sector de la sociedad.

7.- Realizar un programa de reemplazo vehicular, público y privado, con esquemas blandos de financiamiento mediante alianzas estratégicas con instituciones financieras, yo agregaría también, con fábricas de vehículos.

8.- Eliminación de la proliferación de autos chatarra importados.

9.- Combustibles (falla de audio) y alternativos, haciendo esto en coordinación con el Gobierno Federal y a través de PEMEX.

10.- Elevar la actividad y la competitividad de la Ciudad de México.

Conclusión.

La situación exige compromiso con un alto sentido de responsabilidad social, de servicios en aras del crecimiento en todos los órdenes para nuestros ciudadanos, la responsabilidad que tenemos como académicos, líderes empresariales o funcionarios públicos es alta e insoslayable, aún estamos en tiempo.

Sin embargo, éste tampoco ya es mucho, se nos están agotando las oportunidades, el calentamiento global y la destrucción de la naturaleza, no esperan para ver en qué paran los debates políticos, nuestras buenas o malas decisiones nos afectarán a todos ahora y a las nuevas generaciones en corto plazo.

Tenemos la gran oportunidad de darle un giro verdadero a nuestra historia personal y a la historia de México.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias. Daremos ahora un tiempo para preguntas y respuestas.

¿Alguien quiere formular alguna pregunta? Bien.

Nuestro siguiente ponente es el licenciado Arturo Mendicuti Narro. El es Vicepresidente de Vinculación con Gobierno de la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México.

EL C. LIC. ARTURO MENDICUTI NARRO.- Muchas gracias.

Muy buenos días a todos ustedes.

Por mi conducto la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México agradece a la Asamblea Legislativa, en particular a la diputada Margarita Martínez Fisher y a la diputada Celina Saavedra por su muy amable invitación a este evento.

Señoras u señores, compañeros representantes de organismos empresariales, damas y caballeros.

En primer término deseamos en esta oportunidad de poder plantear las inquietudes y propuestas de los empresarios del comercio, de los servicios y del turismo legalmente establecidos en nuestra ciudad y que forman parte de nuestra membresía sobre el importante tema del transporte de carga que aquí se está tratando.

Ya quienes me han precedido en el uso de la palabra han mencionado aspectos muy importantes.

Saludamos también el interés que la Academia está mostrando por el estudio de temas tan importantes para que por fin podamos arribar a soluciones de carácter integral y de largo plazo en un tema tan complejo como el transporte en la Ciudad de México y que no siga siendo motivo de ocurrencias y de propuestas que muchas veces son carentes del sustento académico y formal que debieran de tener.

como antecedente conviene recordar que precisamente nuestro país cuenta con una de las urbes más grandes y pobladas del mundo, nuestro Distrito Federal, un área urbanizada de más de 1300 kilómetros cuadrados, y nuestra ya muy abundante población de más de 10 millones de habitantes ocupa uno de los primeros lugares a nivel mundial por sus dimensiones.

Esta cifra sabemos se incrementa a más de 23 millones de habitantes en el área metropolitana de la Ciudad de México.

Esta gran magnitud nos obliga a satisfacer las necesidades de millones de mexicanos que constantemente demandan servicios públicos, infraestructura,

abastecimiento adecuado y apertura de los bienes y servicios que requieren y por ende se necesitan de acciones de Estado que fomenten verdaderamente las actividades productivas.

Debemos tener una visión de largo plazo para nuestra ciudad, por ello es una necesidad apremiante e impostergable que unamos nuestros esfuerzos y capacidades para emprender acciones y programas que nos permitan enfrentar eficientemente estos retos y que definitivamente redundarán en beneficio de todos los ciudadanos de la Capital del país.

Los empresarios de esta ciudad estamos convencidos que una de las formas de cumplir cabalmente con estos requerimientos de la sociedad de manera eficiente y oportuna es mediante el fomento a la creación de nuevas empresas comerciales y de servicios en un marco de formalidad y legalidad.

Todo esto explica la imperiosa necesidad de contar con un eficiente sistema de transporte de carga en el que debe de cumplir con sus funciones de satisfacer las necesidades de demanda y garantizar el abasto oportuno, lo fundamental es evitar en la medida de lo posible desplazamientos innecesarios de los ciudadanos en la obtención de bienes y satisfactores.

Todo esto ha ocasionado que en el Distrito Federal se viva hoy en día una creciente problemática en materia de transporte, incluido el transporte particular, el de pasajeros y el de carga.

Lo descrito, crecimiento poblacional, migración hacia la Capital, la enorme extensión de la mancha urbana, la necesidad de servicios e infraestructura, abastecimiento y desarrollo de actividades productivas, entre otros factores, nos lleva a plantear una visión hacia el futuro sobre las acciones y programas que nos permitan enfrentar eficientemente estos retos.

El adecuado funcionamiento del transporte de carga para satisfacer la demanda existente para movilizar múltiples productos depende en gran medida de la correcta interrelación de todos los integrantes de nuestra dinámica ciudad.

Lo importante es propiciar un equilibrio entre todas las actividades tanto productivas como sociales que interactúan demandando los servicios, la infraestructura y el equipamiento acordes a una ciudad de estas dimensiones.

El fenómeno que predomina en el transporte es muy grave por lo heterogéneo de los vehículos que por este territorio transitan.

Por toda la ciudad circulan automóviles, camionetas y camiones de distintas características y de muy disímil carga, que en conjunto generan problemas por la saturación de vías de comunicación en horarios diurnos fundamentalmente por la contaminación ambiental y auditiva y por la pérdida de horas hombre, por citar sólo algunos.

Nuestro llamado es a unir esfuerzos, a participar activamente en alternativas viables de soluciones estructurales basadas en políticas públicas, con diagnósticos que sean integrales, que sustenten las acciones que tienen que realizarse para que los sectores involucrados tengan una mayor interacción en la distribución equitativa de costos y beneficios en las soluciones que se determinen en esta materia.

Hasta ahora no hemos sido capaces de generar una cultura tendiente a eficientar y modernizar nuestro transporte de carga conscientes de que es un servicio primordial para la capital del país, por lo tanto el gobierno, la sociedad y los sectores productivos debemos participar activamente en mejorar la calidad de vida de quienes habitamos esta gran ciudad, y por ello en particular es por lo que agradecemos la convocatoria a este tipo de foros y de eventos en donde los diversos sectores podamos expresar nuestras opiniones al respecto.

Desde el ámbito gubernamental proponemos que haya una revisión exhaustiva de las normas jurídicas, legales y reglamentarias que promuevan la inversión privada en este rubro, que simplifique los trámites correspondientes, que permita la libertad de acción de los empresarios, en suma que proporcione seguridad jurídica y que evite la discrecionalidad y arbitrariedad.

Para estos efectos los empresarios agrupados en nuestra institución reiteramos que apoyamos todas aquellas acciones que nos permiten contar con mejores

servicios de carga y distribución de los bienes y servicios que reclaman los consumidores.

Por el contrario, el ejercicio indebido de las facultades discrecionales que hoy por hoy día existen por parte de algunos funcionarios al exigir el cumplimiento de requisitos obsoletos y la excesiva regulación existente, que hacen a la tramitología un obstáculo a las actividades empresariales, todo esto tiene un alto costo económico y social en perjuicio de la ciudadanía a la que debemos y estamos obligados a servir.

Conscientes somos de que las características de una ciudad tan compleja como la nuestra requiere de un mayor esfuerzo de todos nosotros y que estamos convencidos que nuestra imaginación y creatividad son mayores a la problemática existente.

Un primer paso es contar con un ordenamiento jurídico que permita tanto el establecimiento, operación y desarrollo de las actividades empresariales en general, como establecer reglas claras y precisas sobre el transporte de carga.

La transportación de carga como cualquier otra actividad productiva necesita de apoyos mediante disposiciones acordes a nuestra realidad. Insistimos que las normas claras y sencillas respecto a la operación de estas empresas las hará más eficientes y les permitirá emplear métodos y procedimientos para interactuar con mayor eficiencia con otros sistemas productivos de bienes y servicios para satisfacer la demanda requerida y facilitar la realización de las actividades de nuestra ciudad.

En este sentido, para poder hablar de la modernización del transporte se requiere un cambio del marco jurídico y normativo, así como el replanteamiento de sus políticas y estrategias, que ya deben estar contenidas en un programa integral de transporte y vialidad con el objeto de mejorar el nivel de calidad en la prestación del servicio.

En este contexto es imprescindible que se revise y actualice la Ley del Transporte para el Distrito Federal, en particular para que los reglamentos que se emitan con base en dicha ley promuevan la modernización del transporte, y que en nuestra

opinión impide el día de hoy el sano desarrollo de diversas actividades productivas.

Uno de los principios que sustentan nuestra institución es el que se refiere a la libre circulación de los vehículos de carga que se utilizan para el reparto y distribución de las mercancías con peso de hasta tres y media toneladas de capacidad, ya que de restringirse la libre circulación de dichos vehículos podrían generarse fenómenos adversos como el desabasto, contracción de las ofertas existentes y el encarecimiento de los satisfactores que requiere la comunidad.

Por consiguiente, debe establecerse un horario diurno para maniobras de carga y descarga y que dentro de este horario se establezca siempre el funcionamiento en los horarios ya autorizados para el funcionamiento de los establecimientos mercantiles.

Como ya ha sido manifestado aquí, particularmente por los señores académicos que me antecedieron en el uso de la palabra, el adoptar medidas de establecer horarios de carga y descarga restrictivos exclusivamente a horarios nocturnos, representarían sin duda constituyéndose en medidas inflacionarias que evidentemente provocarían un alza en los precios y finalmente sería el gran público consumidor el más afectado por tomar medidas de esta índole.

En la actual transición económica en la que nos encontramos, es urgente la necesidad de incrementar la eficiencia en el trabajo de ser competitivos y por tal motivo debemos optimizar nuestros recursos y para tal efecto se debe planear el desarrollo de ruta de distribución y recolección en horarios diversos, privilegiando los horarios diurnos para los micro y pequeños negocios que no tienen capacidad económica ni logística para realizarlo en uno diverso.

Conscientes somos de la existencia de horarios pico que agravan la circulación de vehículos en la Ciudad de México. Sabemos que pudiéramos enfrentar como sector la restricción de la circulación y eventualmente de labores de carga y descarga en estos horarios pico en particular; sin embargo, requerimos que se autorice la práctica de este tipo de maniobras en horario diurno, que no interfiriera forzosamente en estos horarios pico que representan un problema en la

circulación y en la movilización de mercancías y en la circulación de las personas en nuestra ciudad.

Por ello, el transporte debe cumplir y cumple hoy por hoy con su función para satisfacer necesidades de demanda y apoyan las actividades productivas de bienes y servicios y promueve cambios y transformaciones que posibilitan mejoras de la sociedad en su conjunto.

Desde ahora reitero en representación de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México, nuestra mejor disposición para participar activamente en el diseño e implementación de todas aquellas acciones que promuevan las acciones relacionadas con un transporte eficiente de carga para nuestra gran ciudad.

Señoras y señores: Agradezco mucho la paciencia de su atención.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien quiere formular alguna pregunta?

Nuestra siguiente exponente es la maestra Mónica Leñero Álvarez, ella es Gerente de Enlace Legislativo de la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales.

Ella es maestra, cuenta con una maestría en Administración Pública.

LA MAESTRA MÓNICA LEÑERO ÁLVAREZ.- A nombre de todas las cadenas detallistas, asociadas de la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, que con cerca de 1,300 tiendas operan en el Distrito Federal, expresamos un reconocimiento a la diputada Martínez Fisher y a la diputada Celina Saavedra y felicitamos esta decisión de la Presidencia de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos de abrir este foro, revela una valiosa disposición de apertura para conocer las opiniones de los grupos y sectores vinculados al transporte y distribución en la capital del país, pero sobre todo nos muestra el deseo de analizar el tema con objetividad y rigor.

Tenemos en puerta 2 iniciativas, 1 del diputado Tomás Pliego, que hace referencia al transporte en la Ciudad de México y, otra, del diputado Alfredo Vinalay, que hace referencia a carga y descarga, pero finalmente el sector que se ve

impactado, es básicamente el mismo. Son 2 iniciativas que están en Comisiones distintas y es por eso que agradecemos esta oportunidad de poder expresar nuestras opiniones.

Las Asociaciones de la ANTAD están presentes en las 16 Delegaciones en el Distrito Federal. Las casi 1,300 tiendas de la cadena detallista de la capital, ocupan una superficie de más de 2.2 millones de metros cuadrados. Representamos más del 13% del comercio.

En los últimos 50 años de vida capitalina, la apertura y el crecimiento de las tiendas de autoservicio y departamentales y especializadas han sido un rasgo distintivo de los cambios urbanos en todas las delegaciones para el nivel de vida comunitario y el consumo de las familias.

La operación del sector detallista a través de sus centros de distribución, también ha contribuido a aliviar el congestionamiento de los centros mayoristas, en particular de la Central de Abasto en el Distrito Federal y de las centrales de abasto periféricas. Esta mayor eficiencia de distribución ha repercutido favorablemente en los flujos vehiculares y la contaminación.

Estudios econométricos han demostrado que la visión de 10 mil metros cuadrados de piso de venta puede significar la disminución de una decena de punto porcentual en la inflación de la localidad.

En resumen, el comercio de las cadenas detallistas asociadas de ANTAD, ha incidido en los siguientes aspectos del nivel de vida de bienestar de la capital nacional: estabilidad de precios, disponibilidad y calidad de mercancías para la población, calidad del consumo familiar y eficiencia en la distribución de productos, así como crecimiento del empleo directo e indirecto.

Tanto en esta administración del licenciado Ebrard como en la pasada, la ANTAD ha mantenido comunicación con las autoridades del gobierno y el Poder Legislativo en el Distrito Federal. En la administración anterior se mantuvo contacto con la Secretaría de Transporte con el proyecto de restringir a vialidades seleccionadas el transporte de mercancías.

La ANTAD sostuvo numerosas reuniones con las autoridades, el proyecto avanzó hasta una etapa piloto y estaba complementado con un aspecto clave en la discusión del tema: la vigilancia y supervisión de las autoridades de tránsito y de seguridad.

En esta administración la ANTAD ha estado atenta a las iniciativas en materia de transportes surgidas en la legislación del Distrito Federal. Igualmente, la asociación ha estado en contacto con las autoridades del Gobierno del Distrito Federal y con la Secretaría de Transporte, que han sido diseñadas en conjunto con el resto del sector comercio, de transporte y representaciones de industrias, en cuanto a la base de un acuerdo en materia de transporte de mercancías.

Los retos básicos que nosotros consideramos en el transporte para el sector comercial son los siguientes:

La ANTAD y sus asociados entienden el problema de aglomeración y saturación derivadas en la concentración demográfica. Las posturas de la asociación se derivan de los principios básicos siguientes: privilegiar soluciones de mediano plazo y de largo plazo, en lugar de respuestas coyunturales provocadas por urgencias del momento; favorecer soluciones estructurales basadas en políticas públicas, en lugar de arreglos transitorios, basados en decisiones burocráticas y sin sustento suficientes; demandar diagnósticos integrales del problema con objeto de mejor sustentar su solución. Creo que esto ya sido muy reiterado en este foro. Creemos que las propuestas y las iniciativas, así como las decisiones que se vayan a tomar en una ley, debieran basadas o tener como base finalmente el aspecto técnico, los estudios con los que ya se cuenta y el estudio también de la zona metropolitana de la Ciudad de México, como ya se propuso anteriormente que se hizo en la Ciudad de Monterrey.

Creemos que esto es algo que realmente debe considerarse, porque no observamos que las iniciativas presentadas contengan o estén basadas plenamente en una base técnica, ni que se haya convocado a los sectores involucrados y los sectores que se han visto afectados para dar su opinión al respecto y después como tiene que ser y por la legitimidad que le confiere el ser

representantes populares, puedan tomar una decisión, pero antes habiendo considerado todos los aspectos y costos tanto de la sociedad como del sector privado y de todos los involucrados en esta decisión que se vaya a tomar.

Los retos básicos del transporte para el sector comercial: Admitir que es obligada la contribución de gobierno, la sociedad y de los sectores productivos al aumento de la calidad de vida del capitalino, vía la disminución de la contaminación y del tráfico vehicular. Es necesario pues pensar en una distribución equitativa de costos y beneficios en las soluciones de los problemas de transporte.

Las medidas de transporte no puede ignorar sus efectos sobre costos operativos. En una economía de mercado es imposible hacer a un lado las repercusiones de los costos sobre precios finales.

La convivencia comunitaria, los arreglos de vialidades y tráfico repercuten necesariamente sobre la comunidad y afectan la vida diaria de los vecindarios. Ya lo señalaba la diputada Saavedra, referente a la demanda también que tenemos de manera vecinal, que por supuesto también debe considerarse.

La seguridad. Las autoridades y los legisladores deben ser permanentemente sensibles a la importancia de seguridad de bienes y personas en el espacio territorial de la ciudad. Es importante considerar que es un riesgo, siempre es un riesgo el tener qué hacer operaciones fundamentalmente nocturnas.

Los niveles de contaminación vehicular. Es importante el uso de indicadores técnicos objetivos, con el objeto de evitar la propuesta de soluciones absurdas por los que obligaría a la atomización contaminante del transporte en lugar de utilización de unidades más limpias, si bien de mayor tamaño.

El acuerdo con el Gobierno del Distrito Federal en materia de transporte. Creo que vamos avanzando. Varias organizaciones y representantes de la industria del transporte, servicios y comercio del Distrito Federal han alcanzado un acuerdo para limitar el tráfico vehicular en el Perímetro A del Centro de la Capital. El consenso ha demostrado por este acuerdo múltiple que debe ser aprovechado cabalmente con objeto de evaluar sus resultados con información relevante y precisión. Hay resultados concretos.

La propuesta del acuerdo de definir dimensiones de peso y largo de los vehículos permitidos en la circulación del Perímetro A, se trata de un indicador sumamente útil para estructurar una solución viable del problema.

La única manera de encontrar una solución que trate de equilibrar todos los puntos de vista, pues es escuchándonos justamente.

¿Cuáles son los aspectos pendientes que nosotros vemos? Mayores eficiencias del sistema de transporte o mayores costos, cómo conciliar estos.

En el mundo numerosas ciudades han propuesto soluciones para privilegiar la calidad de vida de sus habitantes, acelerar la velocidad de circulación y disminuir los contaminantes. De esta manera ha recurrido a una mezcla en inversiones como transporte público masivo, trenes, metro y autobuses articulados, la disponibilidad de facilidades públicas naturalmente reduce el uso de vehículos privados; vialidades pagadas, ya se dijo aquí; diseño y construcción de vías de circulación vehicular por las cuales deba pagarse; vialidades prioritarias, selección de rutas en las que se asignan recursos de tránsito y seguridad para volverla más rápida y eficiente.

También como ya se ha mencionado aquí y se comentó por los propios académicos que hicieron una presentación amplia y francamente extraordinaria, incentivos y políticas públicas para promover el uso de vehículos menos contaminantes.

Creemos, finalmente, que hay que continuar con los acuerdos entre los sectores y autoridades y ampliar el grupo de trabajo con legisladores, tomando en consideración todas las presentaciones que aquí se han presentado y sobre todo los estudios técnicos que apoyen las decisiones.

Establecer vialidades alternas al transporte de carga y también considerar rutas preferenciales para transportes articulados con paso preferencial y sincronización de semáforos.

Muchísimas gracias por su atención.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien desea formular alguna pregunta?

Bien, nuestro siguiente expositor es el licenciado Alvaro Ramírez Ramírez. El es consejero nacional de CONCANACO y actualmente también se desempeña como empresario tornillero.

Cedo la palabra al licenciado Alvaro Ramírez.

EL LIC. ALVARO RAMIREZ RAMIREZ.- Muchas gracias. Muy buenos días damas y caballeros.

Antes que otra cosa agradezco a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y en especial a la Presidenta de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos, Margarita Martínez Fisher, y por supuesto a la diputada Celina Saavedra, por estar acompañándonos en este bloque de lo que es el sector comercio, servicios y turismo y en el tenor personal de CANACOPE, Ciudad de Puebla, en el que reciban un abrazo y ante todo una distinción por permitirnos expresar lo que en el aspecto de las pequeñas empresas estamos preocupados, pero principalmente tratando de participar en la regulación de lo que es la modernización en el ámbito de una ciudad e indiscutiblemente por ser muy cosmopolita, necesita tener reglamentos, pero sobre todo acciones que conlleven a tener una mejor urbanidad.

Me gustaría nada más tomar como ejemplo para poder empezar a hacer un antecedente, que desde la época prehispánica, el comercio de productos agrícolas y de diferentes índoles, se ha concentrado en lo que ahora es la Ciudad de México, antes Tenochtitlan, concentrándose la mercadería en Tlatelolco, este mismo comercio ha ido evolucionando.

Hacia finales del siglo XIX el mercado de la Merced, fue el principal núcleo del comercio mayorista del país. El crecimiento urbano generó el desbordamiento de las actividades comerciales de la Merced en los años 70, la necesidad de un reordenamiento, el 22 de Noviembre de 1982, se inaugura la Central de Abastos, en una zona lacustre, chinamperías, de la delegación de Iztapalapa.

En el ámbito de las pequeñas empresas que estamos ligados a Ciudad de México y en entorno, no nada más de Puebla, sino el área conurbada, la mayoría de los empresarios tenemos las actividades directamente aquí en Ciudad de México.

Nuestras empresas familiares, están vinculadas principalmente en un entorno social, pero sobre todo ciudadano, no nos estamos apartando que la mayoría, por no decir el ciento por ciento, pero por lo menos el 98 por ciento de los seres humanos, estamos vinculados con el comercio por medio de familiares, que en este aspecto conllevan una necesidad, ¿cuál es?, el poder tener regulado, pero sobre todo leyes que nos vayan permitiendo tener nuestra actividad comercial de servicios o turismos en un ámbito de respeto, pero sobre todo de una instancia y un instrumento que nos puedan regular.

Sin este aspecto, es el poder expresar que de nuestros enfoques comerciales y vinculados en esta ciudad capital y representando dentro de unas autopistas de ser la primera más transitada del país, que es la México-Puebla, en la que recibimos y también trasladamos mercancía para un ámbito y entorno económico que nos permiten tener el día a día, un sustento, pero sobre todo un surtido en nuestras empresas.

Si en este marco regulatorio en el cual se están dando las modificaciones y ya mis antecesores lo están mencionando muy atinadamente lo menciona la maestra Mónica, en el aspecto de que no son paliativos los que se necesitan para tener una regulación en una ciudad tan poblada.

Ya estamos escuchando de por lo menos 23 millones de habitantes, en los cuales 19 millones se están movilizándose diariamente. Aquí también conlleva la responsabilidad de todos los entornos y estados conurbados en la Ciudad de México, que diario tenemos que estar transitando por cuestiones económicas, por cuestiones familiares y en negocios que nos vincula la Ciudad de México.

El transporte y la regulación de lo que se va dando por nuestras mercancías y al ser limitantes en horarios, provocarían una alza en el mismo producto e insumo, que nosotros mismos nos vemos desfavorecidos por el alto costo a que esto conllevaría.

Indiscutiblemente es que el consumidor final, o sea nosotros, terminemos pagando estas consecuencias por el alto costo que representa mover mercancías y a su vez estarlas haciendo llegar directamente al mostrador y al consumidor final.

Si en este aspecto de los 440 mil vehículos de transporte que están circulando diariamente en Ciudad de México conlleva en que las mismas reformas y por medio de estas modificaciones empieza a verse un impacto negativo al alto costo que conlleva, no nada más es el tener parado el vehículo (inaudible)...energéticos que nos están consumiendo podrían provocar que las empresas familiares en su gran mayoría que están vinculadas a Ciudad de México lleven el riesgo de empezar a ver mermados sus ingresos y por consiguiente caer en la situación de algún cierre de negocios.

Eso no es con el afán de hablar nada más económicamente del entorno que está tomando todo esto, es directamente hacer una conciencia y la necesidad que por parte de los Estados circunvecinos que nos ligan a esta Ciudad de México sean tomados en cuenta.

Las propuestas ya han estado llegando y principalmente de radicantes que están aquí en Ciudad de México.

Nosotros a final de cuentas por ser usuarios de esta urbe necesitaríamos el entorno en el cual sean los diputados los que de una manera conciente pero sobre todo agradeciendo estos foros nos permitan expresar a nombre de los empresarios de las diferentes regiones que nos vinculan a México poder tener un acercamiento, poner propuestas, pero sobre todo soluciones a largo plazo, no inmediatamente porque estas no funcionan, y lo sabemos, que en el pasado las medidas que se han realizado por tratar de tener una solución inmediata terminamos pagando costos altos y modificaciones.

Si de por sí ya es interesante poder entender las nuevas leyes, cuando se hacen las modificaciones es peor, se abren lagunas y sobre todo se abren controversias que en nada convienen y conllevan a una estabilidad en el país pero sobre todo como ciudadanos. Esto es lo que tenemos que saber.

Nosotros somos los mismos actores beneficiados y perjudicados en un entorno de regulación que es necesaria en una ciudad tan importante pero sobre todo con una vida económica mundialmente con impactos.

Esto es por lo cual el día de hoy Puebla y en nombre de CANACOPE, Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño de Puebla les quería manifestar.

No les robo su atención, muchas gracias, buenos días.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien que quiera formular alguna pregunta?

GABRIELA TORRES.- Vengo de la Revista Matora Diesel.

Mire, la mayoría de ustedes han planteado que están de acuerdo en llevar a cabo todas estas propuestas, pero todos ustedes coinciden en que quieren políticas públicas.

¿Cuáles serían las políticas públicas ideales para que ustedes aceptaran todas estos planes que está llevando a cabo la SETRAVI o no sé qué entidad esté llevando a cabo estas propuestas?

EL C. .- Como mencioné en mi intervención, todas estas políticas públicas y estas propuestas deben de estar contempladas dentro de un programa integral. No podemos tener medidas o paliativos que traten de solucionar un problema sin tener el sustento adecuado.

Los académicos ya nos hicieron la presentación de todos los análisis que han estado realizando y que mucho de las leyes que surjan como propuestas de la Asamblea Legislativa para normarnos tienen que estar sustentadas en esos estudios, uno.

Dos, en ellas debe de participar todos los sectores involucrados, gobiernos, cámaras, asociaciones vecinales, centrales de abasto, mercados, etcétera. Es decir, debemos de participar todos, y ese proyecto integral requiere, como lo mencioné, de esos 10 puntos, que serían ingeniería o reingeniería, desarrollo de la cultura cívica, eliminación de todo este tipo de manifestaciones que lesionan nuestros derechos, el transporte público eficiente, tenemos un Sistema de Transporte Colectivo Metro que lleva más de 10 ó 15 años sin que se la haga una sola actualización.

El sistema de transporte y vialidad en la Ciudad de México es desastroso, no incentiva a las personas a utilizarlo, los verificentros que supuestamente deberían estar funcionando no lo están haciendo, sabemos que son centros de corrupción exclusivamente, los automóviles que no pasan tienen el famoso brindo; el comercio ilegal, mal llamado comercio ambulante, que hay que promoverlo hacia la cultura de la legalidad y que no esté siendo utilizado y manipulado por grupos políticos; el reemplazo vehicular, porque mucho del parque vehicular está sumamente obsoleto, con quince o veinte años de antigüedad, que se necesita reemplazar; también la eliminación, como se mencionó, de automóviles chatarra; combustibles mejorados, que se sienten el Gobierno del Distrito Federal y el Gobierno Federal a platicar sobre ese asunto.

La cantidad de vehículos que circulan por aquí, ya lo mencionábamos, es impresionante. El Valle de México, que abarca lo que es la zona de Hidalgo, Estado de México y Distrito Federal también es necesario que se utilicen y se busquen alternativas de combustibles, todo esto buscar que se eleve la productividad y la competitividad de la Ciudad de México y obviamente con ello la competitividad del país.

Yo pienso que a través de ese plan integral podemos no dar soluciones paliativas sino una respuesta completa a solucionar todas estas necesidades. No es algo que se puede dar de la noche a la mañana.

Quiero recordar nuevamente el hecho de Roma, ellos empezaron hace veinte siglos, nosotros teníamos a Tlatelolco hace quinientos o seiscientos años, es decir nuestro avance todavía ha salido de ese concepto de los mercados sobre ruedas o de los mercados ambulantes o de los mercados que se establecen en la vía pública, es decir necesitamos un cambio pero hacia un país de primer mundo, pero ese salto no va a ser inmediato, tenemos que trabajar y trabajar fuerte como sociedad.

EL C. .- Escuché la participación de las cámaras de comercio, las centrales de abasto, las academias, etcétera, pero yo quizá llegué tarde y no escuché a los productores. En la zona de Puebla y Tlaxcala tenemos

aproximadamente unos 50 mil productores y son los que vienen acá y vienen con chatarra, cómo van a modernizar esos compañeros sus vehículos si es el sector más golpeado de la República por las políticas éstas que se están desarrollando. Ese es un aspecto.

Por otro lado, no somos responsables del gigantismo de la ciudad. Si aquí se concentra la actividad económica del país y la actividad política quién es responsable, fundamentalmente los industriales, porque son los que empezaron a generar la industria, las fábricas en México y en el Valle de México, por eso el Estado de México y el Distrito Federal están súper industrializados y hay un gigantismo espantoso; si no vamos a dar paliativos hay que ver el problema de la descentralización.

Dicen que en el futuro al Central de Abasto del Distrito Federal va a ser un mercado público gigantesco, porque ya no es centro de distribución, ya muchos comercializadores ya están dejando el D.F. Entonces, yo no sé en qué papel la academia de la Escuela de Ingeniería de la Facultad de Ingeniería toma en cuenta este asunto.

Por ejemplo, nosotros le vendemos a Wal Mart, a Soriana a 4 pesos, 4.50 máximo el kilo de jitomate, por qué, porque el costo de producción nos sale en 3.50, si nos llevamos 50 centavitos por kilo ya lo hicimos, recuperamos la inversión más 50 centavos por kilo, y voy a Wal Mart y está a 19 pesos el kilo. Esas diferencias de precio, ese diferencial es el que nos está rompiendo la crisma desde nuestro punto de vista y si nosotros no tomamos en cuenta estas medidas al productor lo estamos saqueando, lo estamos arruinando y después sepa cómo vayamos a proveernos en un futuro, quizás las importaciones, como le hace exactamente Wal Mart.

Entonces yo le pregunto a la Academia de Ingeniería, a la Facultad de Ingeniería cómo piensan entrar al asunto de los productores, cómo hacer un padrón de productores, primer lugar en lechuga, primer lugar en coliflor, en calabacita italiana, en tomate verde segundo lugar, pero vean las carcachas en las que vienen a distribuir aquí y si ponen un día de ingreso, que no circulen, pues ya nos

dieron en la torre y también a los coyotitos de acá y a los bodegueros y van para arriba.

Entonces, yo sugiero que se estudie bien este asunto. Gracias.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien más desea preguntar?

Nuestro siguiente ponente es la licenciada María Guadalupe Jiménez Tovar, ella es Ex Presidenta de la Cámara de Transporte de Carga Federal; actual Consejera de la Cámara de Transporte de Carga Federal; miembro activo de la AVIEN COPARMEX y es miembro del Consejo Directivo de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios Turísticos de Cuernavaca.

LA C. DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.- Nada más por el comentario que hizo, antecedió la palabra, quiero decirle que este foro está hecho precisamente para oír todas las propuestas, para oír a todos los actores y por supuesto en la Asamblea Legislativa estamos buscando eso, que no estemos afectando y que estemos involucrados todos los que tienen que ver con el transporte.

También comentarle que en la mesa, en el panel siguiente, que es el “Impacto al abasto mayorista popular, se va a tocar muchos de los temas que usted comentó, porque por supuesto que estamos aquí, para que ninguno se vea afectado o la afectación sea lo menos posible.

Yo le agradezco el comentario y también le invito a que se quede también en el siguiente panel, que será precisamente respecto al abasto popular.

LA C. LIC, MARÍA GUADALUPE JIMÉNEZ TOVAR.- Muy buenos días a todos ustedes. Muchas felicidades a todos los que aquí se encuentran.

LA C. .-- Dado que se hizo una referencia a la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, me voy a permitir tomar la palabra.

Por supuesto que nosotros mencionamos que en el grupo de trabajo que tenía que estar basado naturalmente en todos los aspectos técnicos y en todos estos

estudios, tendrían que considerarse la participación de todos, como ya lo ha mencionado aquí la diputada Celina pero no nada más eso.

En nuestra presentación nosotros señalamos los incentivos y políticas públicas para promover el uso de vehículos menos contaminantes; o sea, nosotros estamos considerando que deben darse incentivos porque hay muy distintas problemáticas, como usted lo ha señalado, que deben de considerarse para poder dar una respuesta integral.

Por supuesto que estamos considerando que ustedes son parte en todo este sector del comercio y que también deben de ser considerados. Gracias.

LA C. LIC, MARÍA GUADALUPE JIMÉNEZ TOVAR.- Reitero el agradecimiento a los que estamos aquí presentes y lo hago de esta manera porque definitivamente, independientemente de las funciones que hoy los traigan a esta reunión o el objetivo de la misma, cada uno de nosotros somos responsables de nuestras economías, de cómo se gestan nuestras economías, de cómo llevamos el sustento económico a cada una de nuestras casas y lo que ha referido el señor también lo considero de gran importancia.

Yo quiero agradecer de manera específica a la diputada Margarita Martínez por la invitación y el esfuerzo que han hecho, igualmente a la diputada Celina Saavedra y por supuesto también al ingeniero José Caudillo de CANACOPE, Ciudad de México; José te agradezco la invitación y quiero comentarles también que estoy acompañada por el Presidente de la Cámara de Comercio del Estado de Morelos, Presidente de CANACOPE, Estado de Morelos y Presidente de Asociación de Gasolineros del Estado de Morelos.

También tuve el honor y acabo de terminar mi Presidencia al frente del Consejo Coordinador Empresarial del mismo Estado. Tuve el honor de representar a CANACINTRA, CANIRAC, CANACAR, CANACO, APABAM, COPARMEX, CANACOPE, CANAIMA, CANAIVE, CANAIPE, Asociación de Mujeres Empresarias, Asociación de Gasolineros.

¿Por qué los he querido referir a todos ellos? Porque yo considero, independientemente como ya lo dije antes del tenor que aquí nos acontece, que todos como ciudadanos tenemos la obligación de atender estas situaciones.

No los quiero cansar ni con estadísticas ni con proyectos técnicos. Sí es importante por supuesto el conocimiento y la participación de las universidades, sí es importante la legislación y la reglamentación para el ordenamiento de una ciudad, pero yo también creo que se han olvidado de buscar el consenso en el sector empresarial. Y cuando digo de sector empresarial no me refiero únicamente a los grandes transportistas, me refiero a los agricultores, a los pequeños comerciantes, a todos aquellos actores que hacemos un esfuerzo por llevar a cabo el desarrollo de una economía que nos permita vivir de una manera digna.

También creo, y espero que coincidamos en esto, a nuestro país nos ha costado mucho dinero, muchos años de atraso la improvisación de proyectos hechos en un escritorio. Cuando digo hechos en un escritorio es que no se ha valorado de nueva cuenta quiénes son los que requieren los servicios, quiénes son los que necesitan esos servicios y quiénes son los que hacemos los esfuerzos para hacerlos reales. Por supuesto que la parte legal y reglamentaria es importante, pero los actores que somos ciudadanos, somos la parte medular, yo no les puedo hacer un traje a su medida si no conozco sus necesidades; yo no puedo ofrecerles un servicio cuando no satisfaga sus necesidades.

Yo insisto en que sí puede haber un proyecto, un proyecto que pueda regular la vialidad y la circulación y la saturación. Por supuesto que es importante la contaminación; también es importante prevenir accidentes, pero hoy por hoy también sabemos que la regulación por parte de tránsito no se hace adecuadamente, las vías laterales para los transportistas generalmente está llena de unidades que están estacionadas ahí, paran a una unidad foránea y pasa una unidad con exceso de dimensiones local y no pasa absolutamente nada.

Hablaban de las condiciones, de que se maltrata el pavimento por la carga o el peso o las dimensiones, sí es importante; sin embargo, también tenemos que reconocer que no se ha cuidado la calidad de la infraestructura de nuestras

carreteras. Sería irrisorio decir que tengo que avisar qué tipo de unidad voy a comprar para hacer el puente alto, ancho o bajito.

Yo creo que ya hay estándares para crear este tipo de infraestructura y que, desafortunadamente, a nivel internacional nuestro país en planeación y desarrollo ocupamos el lugar número 45; sin embargo, en delincuencia y en corrupción ocupamos el lugar número 5. Creo que a todos los que aquí estamos, a mí en lo particular me abochorna.

¿Qué es la empresa de carga? La empresa de carga tiene 100 años de existir, 100 años de superar retos, es el único concepto que paga por su herramienta de trabajo un sinnúmero de obligaciones fiscales; por referir algunas: tenencia, verificación, seguro para la unidad, seguro para la carga, vía satelital, seguro para el operador, prestaciones de ley para el operador, comisiones adicionales para incentivar la competitividad del operador, contratos que están restringidos en tiempos y movimientos, es decir, no importa cuál es el número de toneladas o la cifra de pesos que yo reciba, si yo no cumplo en los tiempos referidos como transportista, el contrato como cláusula de manera natural está cancelado, y no es una ilegalidad, es un contrato que firma el transportista o el prestador de servicios y el demandante, y eso nos hace competitivos.

Luego entonces yo les pido a mis legisladores, que cualquier proyecto o iniciativa de ley se consense, ¿con quiénes?, con nosotros. Ellos están para satisfacer nuestras necesidades, en función a nuestras circunstancias de una manera burda quizá. Una vez que éstas son manifestadas, ellos hallarán las líneas técnicas y legales para hacerlas operativas. Mientras esto no se haga de esta manera no podemos hablar de competitividad.

No olvidemos que hoy el país afronta también el problema de la globalización. ¿Era del desconocimiento? No. ¿Hubo la capacitación hacia las diferentes áreas empresariales por parte específicamente de la Secretaría de Desarrollo Económico en cada uno de sus ámbitos? No. No lo hubo. El riesgo financiero para actualizar la flota va a cargo del empresario. El empresario, por sentido común y por numerología y por financiamiento, actualiza sus unidades porque sabe

perfectamente bien que no le es costeable y se va incrementando la dimensión de las unidades en función al reparto Quizás hoy yo solamente tenía para una tres y media y no me quedaba otra alternativa que dar cinco vueltas; tres media, nos sigue 7 toneladas; 7 toneladas nos sigue 17 toneladas; 17 toneladas nos sigue 33, y de ahí obviamente el doble remolque.

Además la tecnología en esencia de estas unidades hoy por hoy son de vanguardia y efectivamente no hay ningún programa, aunque se echó a andar el programa de deschatarrización, se quedó en stand-bay o no hubo el consenso o promoverlo o sociabilizarlo adecuadamente o no hubo los canales adecuados para que quienes quieren actualizar sus unidades lo puedan hacer.

Seguimos siendo nosotros quienes absorbemos los retos de crecimiento, seguimos siendo nosotros y estamos dispuestos, somos empresarios, emprendedores, creadores, hacedores, generadores de fuentes económicas.

Nosotros queremos seguir haciendo lo que hacemos y lo que somos: empresarios. Queremos que nuestros legisladores tengan ese acercamiento con nosotros para que ellos puedan definir cuáles son los lineamientos siguientes. Por supuesto que hay que considerar este crecimiento desmedido de flujo vehicular, pero hay otras tareas que ya existen y que no se llevan a cabo.

Las unidades robadas, las unidades chocolate, la verificación. Cuando hablamos de la verificación hay que efectuar la verificación. Hoy por hoy tampoco contamos con una institución para una educación de escuela de manejo.

Sí tenemos paliativos de capacitación a operadores. ¿Bajo qué estándares? ¿Bajo qué punto de referencia? ¿Quién dijo yo quien puede ser quien certifique? ¿Estás en el área? ¿Cuál es tu pericia? ¿Cuál es tu experiencia? Luego entonces es indispensable una escuela de manejo, no una escuelita. Una escuela con las materias, con el conocimiento de los que hoy por hoy son transportistas o porque nacieron en ese gremio o es el medio que les gusta. Cada uno de nosotros realizamos actividades ad hoc a lo que queremos hacer y esa siempre que sean productivas y propositivas, son favorables.

Pero yo no puedo decirle a las madres de familia solteras, por ejemplo, señora, los problemas psicológicos y sociales que hoy afronta el país es porque ustedes se salen a trabajar. A partir de hoy no van a salir a trabajar y se van a dedicar a educar a sus hijos. La respuesta sería por supuesto, Guadalupe, nada más que tú encargas de hacerme llegar una pensión que permita la manutención.

Quiero concretar de la siguiente manera: sí a la implementación; sí a la regulación en un proyecto bilateral, en un proyecto conjunto. Las cámaras empresariales no son simplemente una agencia de tramitología, son las responsables interlocutoras con los diferentes entes de gobierno y con sus empresarios para generar las condiciones idóneas y crear las mejores alternativas que puedan fortalecer el crecimiento de nuestro país.

Yo de manera personal lo lamento y me da mucha vergüenza, que en el ensayo una y otra vez de proyectos sigamos estando en un termino medio, por no decirlo de otra manera. Luego entonces yo les invito sí a participar. No a gritar, cuando se grita con desconocimiento. Sí a cuestionar, sí a ofertar y sí a promover, porque independientemente de todo eso tenemos la obligación, quienes tenemos la oportunidad de hacer un poco más de compartir y promover el crecimiento integral de nuestro país.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien desea formular alguna pregunta?

Hay una señorita hasta el fondo.

LA C. GRETTEL TORRES.- La pregunta es el sentido de pregunta evidentemente, pero también como una observación. ¿Cómo vamos a hacer las empresas como la que yo represento, que somos un servicio especial de carga, que tenemos compromisos ante nuestros clientes, para empatar nuestros intereses y nuestros compromisos ante estas políticas? Digo, evidentemente va a haber un costo político, económico, porque aunque la mayoría de nuestra operación no se hace con vehículos de estas capacidades que se están restringiendo, sí los tenemos.

¿Cómo vamos a hacer para nosotros enfrentar los problemas que vamos a tener con nuestros usuarios al fallarles en los compromisos que como bien decía la ponente, tenemos ya en un contrato, cómo nos van a impactar estas políticas?

LA C. DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.- La idea de este foro es precisamente conocer todos los pros y los contras.

El hecho de que hayamos solicitado la detención del dictamen sobre las restricciones del transporte, es precisamente para ver de qué manera podemos empatar, es muy difícil darle gusto a todos, eso es cierto, pero vamos buscando una solución conjunta y además este asunto de las políticas también quiero comentar que es un asunto también del gobierno local, estatal en los casos de los otros Estados.

Entonces lo que estamos buscando es empatar todas estas instancias, y por supuesto, en el caso del desarrollo económico, en el caso de la creación de empleos, como es el caso de una empresa que se dedica precisamente al transporte, estamos buscando de qué manera podemos empatar ya con los servicios que actualmente tienen con las empresas, con la regulación en la medida de que no afecte ni sus servicios ni afecte también las operaciones de las empresas y de los establecimientos mercantiles.

LA C. .- Este mismo punto yo quiero referir lo siguiente. Por lo que has preguntado, es la razón por la que estamos aquí el sector empresarial, porque no estamos de acuerdo en que se instrumente una legislación, cuando no se conocen cuáles son las necesidades del sector.

Tú has hablado del aspecto logística y quiero decirles a todos ustedes que también tiene un costo económico muy representativo ya en la integración del proceso, no me lo quiero imaginar ya en la operación o aplicación de esta ley, porque el costo financiero es sumamente elevado, y no hablo solamente de que aquellas empresas que tengan un departamento de logística específico, sino de todos aquellos que generamos servicio de transporte de carga.

Por eso la importancia de estar aquí, por eso la importancia de cuestionar una iniciativa que no ha sido debidamente consensada y que a través de sus

representantes, quienes sean parte de alguna cámara empresarial o un organismo independiente como empresa en esencial, tiene que manifestar su inconformidad a esta propuesta.

No en esencia a regular el tránsito vehicular, sí la forma adecuada y cuáles son los estándares que se están tomando en cuenta, cuáles son los parámetros que se están considerando para instrumentarla.

EL C. MODERADOR.- Nuestro siguiente ponente es el licenciado Javier López Deldrena Campos. Él ha participado en la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Gustavo A. Madero, desde el año de 1990, como consejero propietario, Vicepresidente de Turismo, actualmente preside el Consejo Directivo.

EL C. LIC. JAVIER LOPEZ DEDRENA CAMPOS.- Señores muy buenas tardes ya. Es para mí un honor representar a la Cámara de Comercio de la Gustavo A. Madero, en esta ponencia sobre la iniciativa de reformas a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Podemos hablar solamente del Distrito Federal, pero los alcances son enormes.

Agradezco a la diputada Margarita Martínez Fisher, al igual que a la diputada Celina Saavedra, el interés de escuchar a todos los sectores que componen la economía.

¿Por qué viene la Cámara de Comercio de la Gustavo A. Madero; qué importancia tiene? La Cámara de la Gustavo A. Madero va a cumplir este año, 70 años de vida.

Gracias a la evolución histórica social, la ciudad llegó a la zona de la Gustavo A. Madero y la abarcó.

¿Qué importancia económica y social tiene la misma delegación? Solamente en el ámbito de lo que es el comercio, el servicio y el turismo, la Delegación tiene más de 20 mil establecimientos, así como sirve de estrategia de paso para más de 4 millones de personas que vienen a trabajar o salen de la misma ciudad a otros estados de la República. Además el impacto en el sector turismo es contundente.

Tenemos el Centro Mariano más importante del mundo (inaudible) datos históricos a la visita que hacen los musulmanes a La Meca. Eso impacta en todo el movimiento de personas, en el tráfico, incluso de bienes y servicios.

Para nosotros dentro de la Cámara de Comercio saludamos y felicitamos la atención que ofrece la Asamblea Legislativa del Distrito Federal en su intención de dar a la comunidad una ley que busque mejorar las condiciones de vialidad y que apoye a la reducción de emisiones contaminantes en la Ciudad de México.

No solamente los impactos vienen a la Ciudad de México, los impactos como estamos viendo son a los Estados que bien colindan con la ciudad y no solamente con la ciudad sino el tráfico, como lo vamos a ver más adelante, de bienes y servicios, fundamentalmente bienes, que van del norte del país hacia el sureste. Este es un nudo y debemos de hacer todo en un franco orden y en un sentido social y común.

Hemos revisado las propuestas, en concreto cuatro, que han tenido aquí en la Asamblea de Representantes el diputado Tomás Pliego, el diputado Alfredo Vinalay, la misma propuesta de SETRAVI y la propuesta del Plan Verde, de los cuales quisiera entrar en algo que es muy importante para la misma ciudad y una connotación para el turismo empresarial que hay aquí.

La Ciudad de México, la ciudad más grande del mundo, si bien tiene gran cantidad de problemas es una de las zonas turísticas e históricas más importante del país, por negocio, turismo, placer, etcétera. Nuestro Centro Histórico merece ser tratado y remozado para que muestre su gran belleza, ser tratado y visto de una manera digna que invite a sus visitantes a disfrutarla y al mismo tiempo recomendarla. Sus habitantes merecen contar con una vialidad y ambiente de calidad, así como también es de suma importancia atender que el tránsito vehicular de las principales avenidas de acceso al Distrito Federal, como son Calzada Vallejo, Vía Morelos e Insurgentes no se encuentren congestionadas de manera permanente.

Qué impacto genera el que el Centro Histórico de la Ciudad de México esté libre de vialidades de grandes camiones, es el centro turístico, cultural de gran

importancia para el país, sin nombrar que es un gran centro turístico de negocios dentro del país,

Imagínense un Centro Histórico limpio, sin cargas de transporte fuerte, va a ser transitable, va a ser disfrutable. Los que vivimos en la Ciudad de México lo notamos, los invitados que vienen de los distintos Estados lo están sufriendo.

Por lo tanto, nosotros pensamos en que la solución debe de ser integral, mantenemos la congruencia y la constancia de que todos los sectores, productores, turismo, sector social, participen en esta iniciativa.

Lo que hemos visto, estamos de acuerdo en que el sector del Centro Histórico en lo que es el perímetro A quede cerrado, hay que rescatar ese Centro Histórico, poder disfrutar de una manera constante y segura, hacer que la experiencia de visitarla sea agradable.

Qué preocupaciones tenemos en la Delegación Gustavo A. Madero, ni más ni menos tenemos que consensuar todos los problemas directos que trae esta ley, pero además todos los indirectos que de ellos también se sufren. Los problemas directos es un incremento en los precios de los productos al consumidor final.

Una respuesta que le quiero dar a la chica de UPS, ni más ni menos en nivel contable te puedo decir que te va a pegar en horas hombre por tener choferes de las 10 de la noche a 5 de la mañana, te va a pegar con seguro, te va a pegar con personal de logística y además te va a pegar con lo que viene siendo riesgo en tus unidades de distribución.

Incremento de riesgo es el segundo punto, en dónde, muy fácil, en las empresas, en los mismos transportes y en casa habitación, casa habitación no lo hemos escuchado ahorita y es un impacto social muy grave.

El tercero, un descontento social en atención a los ciudadanos, que a muchos de ellos se les tendrían que entregar sus mercancías en un horario de 10 a 5 de la mañana.

Vamos a poner dos ejemplos, hay que hacerlo palpable. Cuántos de nosotros hemos tenido que remodelar alguna parte de nuestra casa, cambiar la herrería,

cambiar las estructuras de defensa, son materiales muy pesados o de una longitud muy larga.

Imagínense que ustedes por una necesidad tienen que solicitar un producto de estos y con mucho gusto yo se lo envío, no le cobro flete, nada más que su hora de entrega está a las dos y media de la mañana.

Vamos a hacerlo más palpable, el menaje de casa. Podemos ir a Elektra, podemos ir a la mueblería familiar, podemos ir a Liverpool cualquiera, son productos muy voluminosos que toda casa necesita. Imaginemos el caso de que “sí, muy bien, nosotros se lo enviamos en la comodidad de su casa, nada más esté seguro que lo recibe a las cuatro de la mañana “. Es un impacto bastante, bastante fuerte.

El otro, vamos a meternos ya al sector social, México tiene más de 70% de micros y pequeños empresarios, muchos de estos microempresarios son empresas familiares. Imagínense el jefe de familia que trabaja de las siete de la mañana a las seis de la tarde y necesita recibir sus mercancías. ¿Las va a recibir también en la noche?

Otro punto que tenemos, aquí sí impacta lo que nos estuvo comentando el señor, la chatarrización de lo que entra y de lo que sale en el país, en la ciudad de hecho. Dentro del sistema de abasto tanto local como nacional la Ciudad de México es una vía necesaria para el tráfico de mercancías tanto del norte al sur como viceversa, obteniéndose demoras, incremento de costos y molestia para muchos de los habitantes de la ciudad, me refiero por desgraciada el sureste del país no se encuentra tan bien desarrollo como el norte, por lo tanto la necesidad de satisfactores es evidente.

Podemos decir que los manden por avión, que los manden por barco, suena razonable, los costos y los tiempos nos pegan. Podemos utilizar el transporte. ¿Qué rutas tenemos? México es un país geográficamente accidentado, por lo tanto tienen que pasar todos esos transportes con carga por la Ciudad de México.

Si nosotros estableciéramos una restricción vehicular de 5 a 7 de la mañana, de 7 a 9 de la mañana, que puede ser lo más viable según las investigaciones de la

UNAM, imagínense que lo dejáramos permanentemente. Va a llegar un transporte de mercancías que pueda venir de San Luis Potosí, Monterrey, que vaya al sureste y el chofer con una cultura cívica, sabido de lo que es un nuevo reglamento, a las 7 de la mañana va a tener que buscar estacionar un trailer. ¿En dónde lo va a estacionar y además qué problemas se va a generar a la sociedad, porque en muchas ocasiones van a ser por desgracia en ese momento un obstáculo?

¿Nosotros qué proponemos? Son varias líneas: un desarrollo integral, como ya lo hemos escuchado aquí, pero como decían concretito. Nosotros proponemos no solamente dejarle el problema a la Asamblea sino trabajar con la Asamblea cuando lo requiera para generar una opinión de lo que la Asamblea necesite.

b) Revisar las condiciones generales de las vías de circulación, como lo es el encarpetado y la ubicación de los famosos cuellos de botella. Tenemos un caso, nuestro segundo piso, es muy bueno, cuando estás arriba vas muy rápido, el problema es cuando vuelves a llegar al Periférico se colapsa, se hace un cuello de botella.

c) Restringir la circulación en horarios pico de difícil tránsito, fundamentalmente en zonas específicas. Imaginemos la Colonia del Valle, con gran afluencia de colegios, imaginemos la salida a Toluca, imaginemos la entrada por Vallejo, imaginemos el Centro Histórico.

d) Capacitación constante al personal relacionado con el tránsito y vialidades mediante una correcta estrategia orientada a permitir el tránsito libre y ordenado con una cultura vial general. Así un presidente dijo en alguna ocasión: “La solución somos todos”. Quizá también en este ámbito el problema lo seamos todos.

e) Conclusión rápida y efectiva de circuitos y vías que sirvan como oportunidades de vialidad, los famosos circuitos externos, los libramientos que se conocen en algunos estados para permitir que los tráileres, tractores que no tengan que pasar por medio de la ciudad lo puedan hacer por las zonas exteriores.

f) Mejorar un sistema de comunicación terrestre de la ciudad. Esto permitirá la disminución en el uso de vehículos automotores, lo que hemos estado

escuchando: mejorar las vías del Metro, mejorar las vías del Metrobús, mejorar el sistema de transporte ¿Cuántas ciudades en Europa ya tienen el nivel de ser peatonales, en su gran volumen?

g).- Motivar el uso de vehículo que funcionen mediante energía alterna, esto con el fin de ¿Qué? Reducir las capas contaminantes.

h).- Liberar las vialidades de automóviles abandonados.

i).- Realizar las obras de mejoras de vialidades de noche.

j).- Encontrar una estrategia que apoye la recolección de basura en la noche ¿Cuántas veces vamos por alguna avenida y nos encontramos un respetable servicio de limpieza que por desgracia en ese momento obstruye alguna vialidad y obviamente va colapsando en plan expansivo las vialidades?

Señores: Por mi parte no les quiero cansar, prácticamente como ven, en resumen, muchas gracias. Créanme que la Delegación Gustavo A. Madero, la Cámara de Comercio en la Gustavo A. Madero, lo recibe con los brazos abiertos. Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el licenciado Antonio Garay Orea, Presidente de CANACO Puebla.

EL LIC. ANTONIO GARAY OREA.- Buenas tardes a todos. Agradezco a la diputada Margarita Martínez Fisher, a la diputada Celina Saavedra por la invitación a participar en estos foros que son tan importantes, ya que los organismos empresariales tenemos la vivencia directa a través de nuestros socios, de las problemáticas que se van dando, como es lo que sucedió el miércoles pasado, en donde varios de nuestros socios nos manifestaron toda la clase de problemas a los cuales se enfrentaron por las medidas que se tomaron en el plan de contingencia.

El comercio y los servicios provenientes del Estado de Puebla hacia la Ciudad de México, ya sea para su distribución ahí mismo o sólo los que van de paso hacia otras ciudades, significan poco más de 1,200 autos diarios reflejados en 21,645 toneladas.

Entre los principales productos que se transportan, tenemos hortalizas, legumbres, plantas, manufacturas de diferentes materias, leche, en fin, diferentes productos a los cuales se transportan diariamente.

Para el Estado de Puebla las mercancías que mueve el sector comercio hacia el Distrito Federal, se pueden valorar en 1 millón 200 mil pesos diarios y las operaciones comerciales que tenemos directamente con los distribuidores de la Ciudad de México, es casi de 1 millón de pesos diarios.

Por ello, los planes de contingencia o políticas restrictivas al transporte llegan a afectar fuertemente a los empresarios poblanos que día a día mantienen una estrecha relación comercial con la Ciudad de México, significando pérdidas en algunos contratos en horas tiempo hombre como ya se ha mencionado en diferentes ocasiones y competitividad, también elevan nuestros gastos de operación.

La Cámara de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla, solicitamos a la Asamblea establecer una política razonable en la implementación de los planes de contingencia ambiental, a fin de no afectar la actividad comercial y de servicios de los Estados circunvecinos de la capital.

Como les comentaba en nuestra Cámara el pasado miércoles tuvimos varios reclamos de compañías cerveceras, compañías refresqueras, automotrices, en las cuales se vieron severamente afectadas por el no poder entrar todos los vehículos a llevar a cabo la distribución, así como también de algunos sectores que reciben a través de las compañías de mensajería que no les llegaron todos los productos a tiempo. Entonces eso significa un verdadero problema.

Evitar las medidas de discriminación para los Estados circunvecinos porque lo que es cómo se permitía que aquí sí podían circular y los Estados circunvecinos se les restringía el acceso.

Concluir y agilizar las principales obras de vialidades del Distrito Federal para que los vehículos que tienen que pasar a través del Distrito Federal pues lo hagan con mayor rapidez a través de estas vialidades y no tengan que pasar por todos los problemas a los cuales nos enfrentamos.

Hacia la problemática de la contingencia ambiental también hay que generar una política razonable a la restricción del doble no circula de los vehículos emplacados en los Estados conurbados del Distrito Federal. Es muy importante una estrategia de comunicación efectiva que evite en la medida de lo posible los trastornos de los transportistas que buscan ingresar a la Ciudad de México y que se traduce en altos costos no programados en materia de abasto. También eso sería muy importante la comunicación porque de un día a otro se lleva a cabo el plan y no hay ninguna comunicación con anticipación para que se puedan prever muchas de las cuestiones de este tipo.

En el área de carga y descarga, bueno se ha llevado a cabo durante varios años. La operación para llevar a cabo esto siempre y cuando con sus medidas, pero también no estamos de acuerdo en que se pudieran destinar algunas áreas específicas para carga y descarga porque va a haber algunos establecimientos que no lo van a poder tener y entonces eso obstaculizaría mucho más la descarga de todos estos vehículos.

Yo quiero decirles que hablo a nombre de la Cámara de Comercio de Puebla, pero también de todos los Estados circunvecinos, de todo lo que es el sureste y todos los demás, porque yo creo que toda la afectación es para todos, en este caso me tocó a mí estar aquí participando con ustedes, pero creemos que los organismos empresariales somos los más sensibles a este tipo de problemas porque lo vivimos directamente con nuestros socios.

Entonces yo creo que sí es importantísimo el tomar en cuenta todas las problemáticas para poder llevar a cabo una solución.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el ingeniero Enrique Solana Senties. El es ingeniero químico industrial, egresado de la Universidad de Puebla; posteriormente estudió la carrera de comercio internacional en la ESCA; desde 1992 se ha dedicado a actividades empresariales como empresario del sector comercial y del industrial, sector metal mecánico y del plástico, fungiendo como director y presidente de la empresa Grupo CORSOMEX, S.A. de C.V., empresa

dedicada a la comercialización del mayoreo de refacciones automotrices, así como de la empresa UNICAR Mexicana, S.A. de C.V., empresa dedicada a la fabricación de partes troqueladas, soldadura y transformación de metales, abasteciendo entre otras a la industria automotriz.

Igualmente es socio fundador de la empresa UNICAR Plastic S.A. de C.V. dedicada a la inyección de plásticos de ingeniería, abasteciendo esta empresa de manera preponderante a la industria de electrodomésticos y a la automotriz.

Su actividad empresarial ha permitido la generación de más de 120 empleos formales.

Cedo la palabra al ingeniero.

EL ING. ENRIQUE SOLANA SENTIES.- Con su venia señora Presidenta.

A nombre de la Confederación de Cámaras de Comercio, Servicios y Turismo de la República Mexicana, que me honro en participar en este diálogo social que aborda una problemática muy grave que tiene la Ciudad de México, pero que también las medidas que se tomen por parte de esta Ciudad tendrán efectos importantes en muchas otras Ciudades y Estados de este país.

Es por ello que la Confederación de Cámaras de Comercio, Servicios y Turismo que confedera a través de una ley, yo quisiera tal vez explicar un poco, ustedes han visto actuar en este foro a varias cámaras y habrán notado que todas ellas expresaron su opinión con total autonomía.

Estas cámaras empresariales a diferencias de muchos organismos privados los rige una ley de cámaras empresariales y sus confederaciones, la cual en su última modificación que fue en el año 2003 se le declara, como siempre lo fue y en el tiempo se había perdido esta característica, como un órgano de consulta obligatorio para cualquier nivel de gobierno, llámese municipal, delegacional, estatal o federal, y entonces esa ley nos hace entes públicos, en su tiempo llegamos a ser del Estado, o sea aparte el Estado, actualmente se nos denomina de interés público. Equivalente sería un partido político.

Esto nos conforma con un estilo cameral distinto al que se maneja en los Estados Unidos. En los Estados Unidos se agrupan de manera voluntaria y se pueden crear todo tipo de cámaras, en nuestro país, adoptamos en los fines del siglo XIX, adoptamos el estilo europeo de agrupación de formar gremios empresariales.

En su momento hubo una sola cámara que representaba todos los sectores, representaba al sector industria, comercio, ganadería y navegación, igual que lo hacen muchas cámaras en el resto de América Latina y también lo hacen en Europa, dada toda la problemática que hemos vivido desde el año de 1917 a la fecha, es que nos hemos visto corporizado y atomizado, al igual que el país.

Habiéndose perdido la fortaleza social de representación que nos confería en su momento al igual que otros representantes sociales, la propia Constitución, que fue una herramienta planeada por el Constituyente en el año 1917 por el Presidente Carranza, para tratar de parar el caudillaje que se daba en todo el país.

Ustedes recordarán que había levantamientos en todo el país y cada caudillo establecía su moneda, acuñaba sus propias monedas y el comercio tenía que realizarse con diferentes monedas.

Si la ciudad era tomada por un enemigo o un grupo opositor, entonces las monedas que tenía el comerciante para hacer comercio, pues pasaban a ser parte del activo o ser parte de la historia.

En ese entonces, el Constituyente piensa que la única forma de darle viabilidad de largo plazo a este país, es estableciendo o revisando nuevamente la Constitución, dándole fortaleza, revisando el pacto social o forma un Estado y dándole las atribuciones correspondientes a los Estados, a los gobiernos municipales, a los legisladores y por supuesto al Presidente de la República.

Que curioso que hoy sigamos todavía confrontados, discutiendo este tema, pero en ese entonces, en 1917 el Presidente piensa en que las Cámaras estás operando de manera aislada e inclusive ellos vivieron de intermediarios de moneda, para tomar la moneda de un grupo opositor y trasladarla al grupo siguiente. Entonces hicieron un papel muy importante para conservar lo poco de actividad económica que se pudo conservar desde 1910 hasta 1917, 18.

Entonces el Presidente Carranza dice, voy a invitar a todos los presidentes a que se reúnan y formen entre todos una confederación que represente a todos los empresarios de todo el país, y de ahí viene la Confederación de Cámaras de Comercios, Servicios y Turismo de la República Mexicana.

Lamentablemente ya fraccionada, por un lado la industria, por otro lado las cámaras de transporte, aunque son de servicio, se nos desagregaron tanto los servicios de transporte público federal, como los servicios financieros, ustedes los bancarios, yo diría tal vez, afortunadamente, porque tenemos que cargar con la vergüenza del sistema financiero actual que hoy tenemos.

Pero bueno, esa importancia del Presidente Carranza de agrupar a todas las cámaras en la Confederación, principalmente lo que buscaba es lo que hoy han visto en esta mesa, el posicionamiento independiente de diversas cámaras, expresando una problemática de competitividad, una problemática de costo, una problemática de servicio.

En este periodo tan movido, me refiero en estos 90 años que por cierto cumplimos en este año la Confederación de Cámaras, si ustedes lo analizan, se han dado una serie de circunstancias que nos han venido restando competitividad por la falta de capacidad, de agrupación, de fuerza, de fortaleza, de expresión ante el gobierno, de imposición de leyes, todo lo que hemos vivido durante tantos años.

Entonces estas cámaras hoy se han expresado totalmente autónomamente, respetuosamente y han expresado ante ustedes la opinión de 3.2 millones de unidades económicas en todo el país, que representan el 50.6 por ciento aproximadamente del Producto Interno Bruto y que están agrupadas en estas cámaras que son 250 que existen en toda la República y que están representadas en las principales capitales.

Lamentablemente la capacidad gremial del mexicano es baja y entonces de esos 3 ó 4 ó 10 millones de empresarios que están representados ahí junto con sus familiares, porque muchos de los negocios que representamos no somos una confederación de elite, somos una confederación de pequeños empresarios donde el 80 por ciento de nuestros socios son microempresas o pequeñas empresas que

no tienen a más de dos o tres empleados, muchas veces son el esposo y los mismos hijos. Ese es mayoritariamente al empresariado que nosotros representamos y que por ley la propia Constitución nos confiere este derecho.

Entonces como aquí se ha señalado, no venimos a expresar nuestra propia opinión, sino venimos a respaldar con esas 250 cámaras en todo el país que sin ninguna duda, como lo han expresado nuestros compañeros, se verán afectadas si se toma por parte de esta Asamblea una decisión unilateral donde consideren ustedes que México es el ombligo de México y que el resto del país no tiene ninguna importancia, generará terribles daños a todo el país.

En este momento se me viene a la memoria un comentario que nos hacía el anterior administrador de la Aduana del país, José Guzmán, no sé si alguno lo trataría o lo conoció, y nos decía que si paráramos todos los trailer que cruzan la frontera sólo por la frontera de Laredo, generaríamos una fila que vendría desde Laredo hasta Querétaro. Señores, eso es lo que circula en nuestras carreteras día a día.

Manzanillo nos envía 1200 trailers por día, Altamira recibe otros tantos, 1200, y manda hacia el centro 1200, 1300 trailers, y lamentablemente todos tienen que cruzar por el Triángulo de las Bermudas como se le ha dado en llamar al Distrito Federal, déjenme decir por qué, porque entran las unidades y se desaparecen.

Entonces es un costo gravísimo de robo, muchas unidades tienen que ser trasladadas por guardias privados, ustedes las ven en las autopistas circulando con guardias privados, ahora es impresionantemente complicado el transportar la mercancía por el Distrito Federal.

Alguno de ustedes señalaba que uno de los graves problemas era la altísima concentración y culpaba a los industriales, obviamente el industrial como todo empresario de cualquier giro busca las ventajas competitivas que le da una entidad, el que ha provocado la concentración, diría yo perversa, que se ha dado en el Distrito Federal, que nos hace una de las capitales más grandes del mundo o una de las ciudades más grandes del mundo, considerando la zona conurbada, es precisamente la concentración política, esa distorsión que se dio en el 17, que

había caudillaje por todos lados, se vino una altísima concentración de poder con los nuevos caudillos, ustedes los conocen, Alvaro Obregón, etcétera, no quisiera referirme a ellos, Calles, etcétera, y entonces concentraron todo el poder, ningún gobernador se movía si no le autorizaba el Presidente qué hacer o qué no hacer, menos un Presidente Municipal. Hoy creo que eso afortunadamente se ha mejorado de muchas formas.

Sin embargo el Distrito Federal por razones de tradición, de consideración, de costumbre, ha pretendido y ha muchas veces creído sentirse el ombligo del país, y efectivamente dada la pésima infraestructura carretera que tiene nuestra pobre nación, que le hace cada vez menos competitiva entre el resto del mundo global, con una (inaudible)...comunicación ferroviaria, por ejemplo.

En Europa usted pone una mercancía y sabe que va a llegar a las 8:57 a la ciudad que usted decida destinarla o de transportación marítima, no digamos de transportación carretera.

Hablaban de medidas, de dimensiones de tráileres, etcétera. Señores, estamos en un tratado internacional donde todos los días esos tráileres que hacían una cola hasta Querétaro son formados por un 60% de transporte que no es mexicano, es transporte americano que nos trae mercancía, la cual es transformada por industrias mexicanas y regresada nuevamente a los Estados Unidos. Esa es la situación, esa es la realidad económica que hoy vivimos, a la cual nos tenemos que enfrentar.

Por eso creo, como Confederación de Cámaras de Comercio de Servicio y Turismo, que antes de tomar una decisión que afecte a todo el país y principalmente, señores, quiero decirles, afectan al sur del país, el sur olvidado, el sur solitario. Quiero decirles que a Yucatán, Quintana Roo les es más fácil que llegue su mercancía a través de Miami, embarcada por Miami llegando al puerto de Progreso que por nuestras carreteras o por nuestros sistemas ferroviarios, tienen diez mil millones de dólares que importan año a año de productos comunes y corrientes como son jabón, champús, toallas, etcétera, etcétera, toda la zona de

la franja de Cancún y la cosa Maya. Es increíble y no los abastecemos porque no tenemos un sistema carretera.

Nuevamente alguien preguntaba qué hacer. La pregunta es muy fácil y muy sencilla. Cualquier país que se precie de estar haciendo política de Estado tiene que ver el largo plazo y no existe ninguna política de largo plazo que no esté sustentada en el Plan Nacional de Desarrollo, que está diseñada por el gobierno en turno en el Ejecutivo Federal, del cual se derivan las principales inversiones, la política económica, la política monetaria que va a implementar este gobierno y todos los gobiernos, les guste o no, sean del signo político que sean, tendrán que plegarse a esa política sustentada en este Plan Nacional de Desarrollo, que además es mandada al Congreso de la Unión para ser estudiada, evaluada ante el Legislativo en el Congreso por los diputados y los senadores.

Por consiguiente, tiene el poder de revisión el Legislativo y de corrección en su momento, eso es lo que nos rige, y ahí están asentadas yo me permitiría resumir tres o cuatro grandes prioridades:

La primera de ellas es la seguridad, la seguridad privada, la seguridad pública, la seguridad de hacer comercio, la seguridad de circulación, la seguridad de nuestras vidas, y efectivamente tanto el Gobierno Federal como todos los gobiernos están haciendo un esfuerzo que se nota, yo no sé si será provechoso o no o con éxito o no a largo plazo, pero están enfrentando para darnos seguridad, sin embargo hoy no la existe, hoy no hay esa seguridad.

En segundo lugar es la competitividad, o sea este país para poder seguir generando empleos para todas aquellas personas que salen de las universidades, 1.2 millones de personas que se integran a la economía real cada día y que necesitan trabajo, necesitamos crearles empleo y para crearles empleo tenemos que ser más competitivos que países que no tienen este costo de la regulación.

La regulación es costo, en cualquier tipo de regulación que imponga el gobierno a su nivel federal, a su nivel estatal o a nivel municipal, que lamentablemente es donde más regulaciones existen, son costos que impiden una operación competitiva de nuestras empresas, esa es la realidad. Entonces, tanta regulación

no la queremos, diría yo tan poca regulación como sea posible y tanta libertad como se pueda, ese es el objetivo que debiera de manejar un gobierno al establecer su política.

Estamos conscientes que la sustentabilidad de largo plazo del país, que tiene que ver con el medio ambiente, con el tratamiento del agua, con nuestros bosques, etcétera, es también una política vital y está soportada y señalada en el Plan Nacional de Desarrollo, y también es una parte fundamental para la competitividad la infraestructura de este país. Hay miles de miles de millones señalados como partidas específicas para mejorar el sistema carretera, el sistema portuario y el sistema ferroviario.

Entonces, se está trabajando y creo que tendríamos que hacer un trabajo integral de alto nivel pensando en todo el país y, señores, si ustedes cierran el transporte libre hacia todo el sur, si ya hoy el sur sufre problemas para prosperar, para progresar, tenemos dos México y es una realidad, nuestro sur sufrido y lastimado y el norte próspero porque está cercano a los Estados Unidos y ¿saben quién bloquea el paso hacia el sur? El Distrito Federal. No se vale, no es justo.

Me gustaría que estuviera mi compañero Vicepresidente de la zona sur, yo soy Vicepresidente de la zona centro, represento a todas las Cámaras de la Ciudad de México que hoy expresaron con todo derecho sus ponencias, sus propuestas para resolver la problemática de contaminación de esta ciudad que les corresponde a ellos hacerla, pero también estuvieron cámaras de otras entidades que se ven afectadas, pero podrían haber estado las Cámaras del sur y podrían haber estado las Cámaras del norte que también se ven afectadas, insisto, 250 Cámaras en toda la República.

¿Qué hacer? Por supuesto es una acción de gobierno, donde el arte y la política es buscar el beneficio de los más con el menor perjuicio de los menos y es muy difícil aplicarlo, pero si estamos buscando como prioridades que este país crezca, que genere empleo, que tenga infraestructura, que haya seguridad ¿Cómo tomamos una ley que va en contra, va en sentido contrario a estas cuatro premisas? ¿Cómo proponemos que circulen nuestros trailers en la noche, cuando

no podemos cuidarlos en el día? Es ilusorio pensarlo ¿Cómo proponemos cerrar el tráfico a la Ciudad de México si no existen los arcos que la liberen? Yo les aseguro que muchos provincianos no quisieran cruzar el Distrito Federal porque o son mordidos o son afectados o son dañados, robados inclusive.

Entonces, hay que esperar que la infraestructura a carretera se vea y así me puedo seguir, está sustentado en el Plan Nacional de Desarrollo y yo creo que tendríamos que apegarnos. Si ustedes lo ven el problema del agua de esta ciudad que es gravísimo se está manejando dentro del Plan Nacional de Desarrollo en un plan metropolitano, como lo decía mi compañero de la ciudad de Puebla, tendrían que ser considerados los circunvecinos para tomar este tipo de decisiones; entiendo que se ha hablado con Peña Nieto, pero no la zona metropolitana es el centro de esta República, les digo también está Hidalgo, también está Tlaxcala, también está Morelos, también está Puebla y también está Oaxaca y también está Guerrero. Entonces, señores, seamos humildes y consensemos con toda la República.

El compañero poblano, paisano también por cierto expresaba, tiene toda la razón, tenemos que hacer un programa de sustitución de todos los vehículos que por lo caro que ha estado el dinero por tantos años y lo altísimo que están todavía las tasas de interés y ése es un pasivo que tiene la economía mexicana para poder acceder más fácilmente a los autobuses, camiones, transporte, camionetas Pick Up, etcétera, es todo lo que tenemos que trabajar el gobierno, al cual le hemos conferido esa responsabilidad a través del pacto social que nos constituyó en estado y que quiso refrendar nuevamente Carranza, ese pacto fundamentalmente era buscando seguridad, señores; seguridad de circulación, seguridad de nuestras vidas, seguridad de nuestras empresas, seguridad de actuar, siempre y cuando no dañemos a los demás.

Eso es todo lo que yo quería decir. Felicito a mis compañeros de las Cámaras de la Ciudad de México, a ellos les corresponde este problema, solamente el mensaje de la Confederación es: "Señores, no se olviden que existe toda la República

Mexicana, no son sólo ustedes México, aunque se conozca su hermosa ciudad como la Ciudad de México”.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Sí.

PREGUNTA.- (fuera de micrófono) .. la presentación de la regulación ¿ya tiene establecido ese período de tiempo?

LA C. DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.- Les comento. Tenemos nada más dos iniciativas: Una, que es la iniciativa del diputado Tomás Pliego, que ya está dictaminada, ya pasó a Comisiones.

Hemos tratado que no se suba ese dictamen, precisamente para escucharlos a todos ustedes, para ya está dictaminada. Veremos la posibilidad de que exista alguna modificación, reforma a ese dictamen.

La otra iniciativa es la del diputado Alfredo Vinalay, que está precisamente en Comisiones Unidas de Fomento Económico que presido yo y la de Abasto que preside la diputada Margarita Martínez Fisher, que nosotros sí la tenemos todavía sin dictaminar, porque nosotros esperábamos tener esta retroalimentación en este foro.

Entonces, en ese proceso están las iniciativas y por supuesto que de aquí si salen propuestas concretas podemos también presentarlas en este período y la idea es que antes del 29 de abril, el 29 de abril termina el período ordinario de sesiones, tengamos este dictamen.

LA C. .- Diputada, yo le quiero comentar de parte de las cámaras empresariales del Estado de Morelos, CANACO, CANACOPE, CANIRAC y todos los demás, que tenemos el fehaciente interés de participar hasta el último momento y por supuesto que estamos en todo el interés y la disposición para que este resultado desfavorable sea reconsiderado y sea revertido a una situación que favorezca a ambas partes.

Entonces quiero pedirte la constante comunicación y la apertura para la participación de las cámaras empresariales del Estado de Morelos.

LA C. .- Por supuesto todos los interesados y por supuesto de parte de la diputada Margarita Martínez Fisher y una servidora, estaremos muy en contacto con todos ustedes para que vayan dando el seguimiento al proceso legislativo de ambas iniciativas y las que surgieren de este foro.

Aquí vamos a tener los datos de todos ustedes y por supuesto vamos a estarles enviando la información de cómo va el proceso y de todas maneras vamos a tener abiertos los teléfonos de ambas Comisiones para que cualquier duda, sugerencia, comentario e inclusive propuestas nos las hagan llegar.

Yo también les pediría en la medida que ustedes las vayan teniendo nos las vayan remitiendo para efectos de poder tener toda la información a tiempo.

EL C. .- Buenas tardes.

Yo soy agremiado de la Asociación Nacional de Transporte Privado, ANTP, y en opinión a lo que he escuchado en esta Asamblea, es que todos están de acuerdo en el proyecto, pero con propuestas de participación, consulta y tiempos de aplicación.

Por lo que entiendo es un proyecto común y nacional. Debemos de generar el compromiso por parte de legisladores, asociaciones, cámaras y productores de continuar con este plan aún con el cambio de gobierno, sin distinguir de qué color es la iniciativa.

Roma no se hizo en un día, y no queremos ordenar la Ciudad de México en un mes o en un año.

EL C. MODERADOR.- Gracias. Agradecemos a nuestros ponentes y solicitamos también la presencia de los que van a participar en la siguiente mesa, el ingeniero Raymundo Gonzáles Orta, a donde José Sánchez Juárez, al licenciado Rafael Vega, a Humberto García y al señor Gelasio Flores.

Para quienes deseen pasar al sanitario, es saliendo por la puerta, por el pasillo, todo a su lado derecho, está el baño de hombres y el de mujeres.

LA C. .- Le voy a pedir ya a todos nuestros amables asistentes que tomen su lugar. Vamos a continuar con este foro tan importante. Sí necesitamos ajustarnos a los tiempos de tal forma que les pido por favor que tomemos el lugar para poder continuar. Exon nos va a hacer favor de presentar a nuestros ponentes.

Para mí es muy importante pues contar con la presencia no sólo del sector empresarial y del sector de cámaras de comercio, sino también con los amigos del sector mayorista de la Central de Abasto, a quienes les voy a pedir también que nos acompañen aquí al frente, y también a los amigos de los demás canales de distribución de abasto y alimentos, que son los tianguis, mercados sobre ruedas, también por allá andan amigos representantes de mercados públicos a quienes también les voy a pedir que vayamos comenzando, Exon, por favor.

EL C. MODERADOR.- Bien, para esta mesa “Impacto al Abasto Mayorista y Popular”, se encuentra el ingeniero Raymundo Gómez Orta, de la CEDA, Hortalizas de la Central de Abastos, para quien pido un fuerte aplauso; el señor José Sánchez Juárez, presidente de “Fuerza del Comercio”; el señor Rafael Vega, representante de Mercados Sobre Ruedas Ruta-2; el señor Humberto García de “Fuerza de Comercio del Valle de Anáhuac”, y el licenciado Amado Pascual Escobedo, de la Federación de Transportistas de la CEDA.

Sí quisiera pedirles a nuestros ponentes que por cuestiones ya de que nos excedimos en la mesa pasada, fueran un poquito más breves en sus intervenciones. Gracias.

Cedo la palabra al ingeniero Raymundo Gómez Horta.

EL C. ING. RAYMUNDO GOMEZ HORTA.- Buenas tardes. Sí voy a ser lo más breve que pueda.

Primero hay que darle contexto a la central de abasto para tratar este asunto del transporte. La central de abasto es estratégica en la Ciudad de México todavía, tiene una importancia económica de primer orden, ya que concentra y distribuye cerca del 35 por ciento de la producción nacional de frutas y hortalizas.

Además se comercializan otros productos como flores, abarrotes, granos, semillas, cárnicos, lácteos. La central de abasto comercializa diariamente entre 25 mil y 30 mil toneladas. Lo que representa prácticamente el 80 por ciento del total de los alimentos que consume la Ciudad de México y su área metropolitana, y un buen porcentaje de la provincia.

A la Central de Abasto llegan aproximadamente 300 mil personas diariamente a comprar y a trabajar, genera más de 70 mil empleos directos y una buena cantidad de empleos indirectos; ingresan 50 mil vehículos diariamente a la Central de Abasto, de los cuales cerca de 30 mil son particulares, y el resto son de carga, pequeños y grandes.

Este centro comercial es el mayor de América Latina, probablemente sea el primero, segundo o tercero más grande en el mundo, no hay cifras porque las dimensiones de otros mercados como el de Rungis en París, se han modificado por cuestiones urbanas; tiene aproximadamente a 15 mil negocios establecidos y representa todavía para nuestro país un eslabón importantísimo en un sistema nacional de abasto que fue perdiendo su estructura en los años recientes.

La infraestructura de la central de abasto garantiza abasto oportuno y eficiente, incluso para las tiendas de autoservicio, me hubiera gustado ver a las personas de ANTAD con nosotros para compartir opiniones, porque incluso para las tiendas de autoservicio en la Central de Abasto le representa un porcentaje importantísimo para que ellos puedan cumplir con lo que dijeron aquí, que regulan precios y que mantienen estabilidad, algunas de esas cuestiones, yo no estoy de acuerdo que lo ellos lo hagan, sino que provienen de este sistema de abasto, que es el tradicional en nuestro país.

En ese contexto, también hay que decir que esta central de abasto no tiene esa importancia por sí misma, sino que como articula a una buena parte de productores a nivel nacional y hace llegar a una buena parte de consumidores, sobre todo los demás bajos recursos de la ciudad y de la nación, entonces la central de abasto cobra una relevancia que hay que destacar por esta cadena de distribución, de esta cadena de abasto, que es distinta a las de las tiendas de

autoservicio y de entrada sí quiero señalar esto porque el daño o los efectos que pueda producir medidas de restricción en los horarios de transportación de carga y descarga, no repercutirían nada más quienes trabajamos en la Central de Abasto, sino repercutiría en toda esta cadena alimenticia.

La central de abasto en su operación y de acuerdo con su reglamento interior, solamente descansa entre las 16 horas y las 22 horas. Todo el resto del tiempo está en actividad, y este descanso se debe a que deben de hacerse labores de mantenimiento y de limpieza.

La Central de Abasto recoge diariamente 800 toneladas de basura, que representa más o menos el 8 por ciento del total de lo que se genera en el Distrito Federal, pero no porque seamos muy sucios, sino por la inmensa actividad económica que ahí se desarrolla.

Esto significa entonces que la Central de Abasto tiene que estar trabajando prácticamente en las 24 horas del día o si le quitamos estas cuatro, veinte horas al día, porque en esta Central de Abasto se comercializan prácticamente todos los productos perecederos que puedan existir en nuestro país y de todas partes de la República.

En esta operación de tantas horas diarias hay dos tipos de compradores que tenemos que distinguir para esta exposición: el primero de ellos son compradores que acuden de la capital, que son tianguistas, comerciantes de mercados sobre ruedas, comerciantes de mercados locales, restauranteros, proveedores institucionales y todos ellos tienen que llegar en las primeras horas de la mañana para proveerse y a su vez hacer la distribución posterior.

En un segundo plano pondríamos a los que les llamamos foráneos de una manera muy coloquial, que son todos aquellos que vienen de áreas distintas a la zona metropolitana y que vienen de lugares como Cancún o Tijuana, en los extremos, a surtir lo que requieren en sus lugares de origen, ellos también tienen que hacer todas estas labores muy temprano porque los perecederos requieren llegar con cierta calidad a los lugares donde se va a consumir finalmente. Hay que hacer

esta distinción porque las necesidades de estos dos sectores también son diferentes.

Para poder terminar esta contextualización, el tipo de transporte que ingresa al a Central y que hace el desabasto tiene algunas características que hay que destacar. La más importante es que es un transporte muy variado, hay tráileres de 58 pies con refrigeración y hay desabasto incluso en taxis, en Volkswagen, es sumamente heterogéneo el modo de cómo se hace el desabasto. La segunda característica que hay que destacar es que el transporte tiene un atraso tecnológico muy importante.

Si partimos del hecho de que aproximadamente el 60% de lo que circula con carga en el Distrito Federal transporta perecederos, tomando las cifras del doctor Felipe Torres Torres, investigador de la UNAM, de los años 90, si partimos de que el 60% de lo que circula es perecedero y que de estos perecederos la mayoría tienen que consumirse en las 24 horas siguientes a cuando fueron cortados o tienen que distribuirse en esas 24 horas siguientes, entonces podemos ver con más claridad que el transporte tiene un rezago tecnológico muy importante porque para poder mantenerse en un medio de transporte se requeriría una cadena de frío adecuada, me refiero a la cadena de frío desde que se cosecha, se mete a una cámara de pre-enfriado, hasta que se coloca en un anaquel con una temperatura similar a la del pre-enfriado pasando por el frío completo, y la mayor parte de los transportes que desabastecen a la Central de Abasto no tienen las condiciones adecuadas para continuar la cadena de frío, y ya no hablemos de los mercados públicos y de los tianguis que también carecen de estas condiciones tecnológicas.

Entonces, resulta para la Central de Abasto y para todo este contexto del que acabo de hablar sumamente difícil poder entrar a programas que restrinjan los horarios de carga y descarga.

Poniendo el ejemplo de la lechuga o de algún otro producto que ustedes conozcan, pero poniendo el ejemplo de la lechuga, yo les puedo decir que si se corta en la madrugada del día de mañana, a las cuatro de la mañana o a las tres de la mañana tiene que estar en la mesa de ustedes cuando mucho 36 horas

después, porque no lleva cadena de frío la lechuga, esa lechuga que es distinta a la de los autoservicios, no viene en bolsitas ni viene pre-enfriada ni se vende en los anaqueles de las tiendas de autoservicio, es la lechuga común y corriente que se expende y que se utiliza en las torterías, en los restaurantes y en todos los lugares donde mayoritariamente consumimos, tiene que consumirse 36 horas después, de hecho en el mercado donde se expenden las lechugas lo que no se vende se tiene que tirar, y no es desperdicio ni crean que la gente quiere especular, es imposible especular con perecederos, sencillamente ya no es útil para el siguiente día, ya no se puede reutilizar.

Entonces, sería sumamente difícil el costo para los productores de escasos recursos, para los comerciantes de escasos recursos, para los comerciantes de la Central de Abasto, sería muy alto.

El problema de la distribución de los alimentos en nuestro país a nuestro juicio, y es lo que queremos proponer y aprovecho este momento para agradecer a la diputada Margarita Martínez la deferencia por habernos invitado en este tema tan sensible para nosotros, esperamos que nuestra aportación sea buena, sea lo que espera la diputada, nuestra aportación para esto, porque quiero sintetizar, les platico el problema rápidamente a grandes rasgos.

Hay muchas cifras, incluso hay una heliografía muy notable de investigadores y académicos que se han ocupado de estos asuntos, yo nada más tomo la información general, nuestra propuesta es básicamente la siguiente.

En este momento no podemos considerar que los transportes perecederos entren a un programa de restricción. Internamente en la Central de Abastos podemos restringir muchas cosas, podemos reglamentarnos, incluso ser muy disciplinados en la reglamentación, habría que hacer lo que nos corresponda, pero nos preocupa muchísimo la distribución de los alimentos en estas partes que son muy frágiles, económicamente muy sensibles como son los tianguis, los mercados públicos, las concentraciones, las tienditas de la esquina, las recauderías.

¿Qué hacemos entonces? Miren, parte de estos problemas derivan en mucho de que en México no existe una Ley de Abasto, una Ley de Abasto que regule tanto

las transacciones comerciales, como la logística como la estructura financiera en este asunto del abasto.

En los 80 había una idea sólida de lo que era abasto, se crearon centrales de abasto, se crearon almacenes y se dieron algunas normas, el Estado tenía en sus manos más o menos una regulación. Posteriormente, sin entrar en detalles políticos, se pierde esta dirección del Estado y nos encontramos ahora con que no existe prácticamente regulación alguna y digo nuevamente que me hubiera gustado que los compañeros de ANTA estuvieran presentes porque no me gusta hablar de esto sin su presencia, lo que en otros países es un delito, aquí en México está permitido.

Particularmente quiero decirles que los dos países donde Wal Mart ha tenido un crecimiento impresionante, sin igual en el mundo son México y Brasil y casualmente son los dos países que carecen de Ley de Abasto, no hay regulación para su crecimiento.

En otros países como España, que se asimila mucho a nosotros en su estructura cultural, el desarrollo de las centrales de abasto, de los mercados fue aparejado y se potenció por la legislación que se hizo al respecto. La Empresa Mercada privada y pública en alianza, potenciaron todo el comercio de estas características con el apoyo del Estado, entonces nuestra propuesta, nuestro pedimento es que obviamente tendría que ser a nivel federal, pero abusando de la amabilidad de la diputada le queremos pedir que sea conducto para solicitar nuevamente que se legisle al respecto.

En segundo lugar, la Central de Abastos tiene que salir de sus fronteras, porque tiene que abastecer y evitar los problemas de transporte, lo que requerimos son programas logísticos. Estamos ahora con la Secretaría de Economía tratando a través del Programa Pro-lógica, de establecer un proyecto que nos lleve a la construcción de centros de distribución intermedia, en donde podamos ofrecer a los mismos precios que en la Central de Abastos pero sin vender al menudeo, porque no se trata de hacerle competencia a los distribuidores, sino se trata de que evitemos más gastos, tanto de transportación, como de merma.

La tercera y la más importante, que tendría que ser colateral y subyacente a una Ley de Abasto.

También necesitamos reglas de normalización y de embalaje. Uno de los problemas grandes que se presentan y que repercute en el transporte, es que no tenemos normalización de nuestros productos; hay muchos productos que se venden todavía a granel, vienen del campo a granel y se siguen distribuyendo a granel y transportamos mucho producto que es merma, aproximadamente el 30 por ciento de lo que llega a la Central de Abastos se pierde hasta que se consume finalmente. Si ustedes multiplican por la transportación (inaudible) para tomar estas decisiones reglamentarias sería muy importante que estuvieran basadas en estudios técnicos de los especialistas, hoy estuvieron aquí personas importantes muy conocedoras de esos temas y pues nosotros estamos en total disposición de apoyar estas acciones y muchas gracias por habernos invitado.

Es todo.

EL C. MODERADOR.- A continuación el señor José Sánchez Juárez, presidente de “Fuerza del Comercio”.

EL SR. JOSE SANCHEZ JUAREZ.- Distinguidos miembros del presidium; señoras y señores; público en general:

Agradezco a la diputada por su amable invitación a este importante foro. “Fuerza del Comercio” es una organización que aglutina a un importante número de organizaciones de comerciantes tianguistas, reguladora de los precios del mercado en particular de productos básicos que adquiere directamente del campo, como naranja, huevo, fríjol y otros productos más que se dan a mejores precios en ocasiones que en la propia Central de Abasto, con el consiguiente beneficio para el campesino y el consumidor.

Estamos aquí para decirles a nuestras autoridades que el “Hoy no Circula los Sábados” podría generar efectos negativos para el medio ambiente y repetir problemas que se trataron de evitar al cambiar el programa hace 10 años.

No sólo eso, la medida puede provocar un nuevo aumento en el parque vehicular y en el uso de autos usados. Este fenómeno se trató de erradicar con el holograma 0 que permitió circular sin restricción y que se empezó a otorgar desde 1998, para evitar que dueños de autos nuevos compraran otro para los días en que su unidad más reciente no circulaba.

Sabemos que el programa “Hoy no Circula” se constituyó como una medida para controlar las emisiones contaminantes, pero desde su implantación en 1989 el Programa “Hoy no Circula” ha sido cuestionado por su falta de efectividad.

Con esta ampliación de días al “Hoy no Circula” se pretende desalentar el uso de autos más antiguos y contaminantes, así como disminuir el tráfico y el congestionamiento vial. Esto se revierte cuando se revisan las cifras y nuevamente resulta que los más afectados son los que menos tienen.

El gobierno pretende sacar de circulación a los vehículos que tengan más de 8 años de antigüedad que dejarán de circular un día más a la semana y se les otorgará el holograma de verificación número 2, esto vendrá acompañado de un paquete de medidas ambientales.

Esta acción de gobierno lejos de beneficiar a la ciudadanía la perjudica, de hecho hasta el Premio Nóbel de Química, Mario Molina, cuestionó el “Hoy no Circula en Sábado”, al señalar que es la única medida de todas las propuestas que no tiene un beneficio claro ya que como está diseñado parece que busca más mitigar los congestionamientos debido al impacto relativamente pequeño en la disminución de las emisiones contaminantes.

La aplicación de la medida, sin duda es una imposición y al final afecta a los que menos tienen porque no cuentan con recursos para comprar otro vehículo. Me pregunto ¿qué se hará contra la contaminación generada por los vehículos del mismo gobierno de la Ciudad, como los camiones recolectores, las patrullas y qué decir de los taxis y microbuses?

La sola posibilidad de no circular los días sábado representa, para nosotros los comerciantes, pérdidas millonarias mensuales, porque el día con más ventas es el

día sábado. Esto afecta al comerciante, pero también a la gente de escasos recursos que buscan calidad y precios, dada la carestía actual.

Otra situación que nos preocupa, es que sus medidas perjudican directamente el abasto de los productos básicos. Nosotros como organización, compramos la mayoría de las veces la cosecha al campesino, pero si no puede transportar sus productos, estos se encarecen, sencillamente por la razón de que sus productos no podrán entrar a la ciudad de México.

A nombre de todos los compañeros comerciantes tianguistas, hago un exhorto a las autoridades del Distrito Federal, y hasta del Estado de México, para que midan el costo-beneficio al implementar el Hoy No Circula los Sábados.

Nosotros como fuerza del comercio, contribuimos al desarrollo del país por ser una organización que genera miles y miles de empleos directos e indirectos y los sostiene, somos una organización con una fuerte carga social, pero también con un gran espíritu político, cuando se trata de medidas que no benefician a la sociedad, nosotros nos regimos bajo los principios de corresponsabilidad, solidaridad e igualdad, y eso mismo pedimos de nuestras autoridades, que nos escuchen. Por ello, las organizaciones de comerciantes tianguistas, estamos en contra de que se aplique esta medida.

Reitero y concluyo, que es necesario que los gobiernos trabajen en las cuestiones que verdaderamente interesan a la gente, que sean capaces de dar respuesta a sus demandas y que estén sujetos al efectivo control ciudadano, cuando no cumplan. Por ello es fundamental fortalecer los avances de representación y participación de la esfera política.

Los mexicanos estamos aprendiendo lo que es la participación ciudadana y el poder que ésta tiene, sobre todo, si estamos organizados sobre objetivos comunes, así como hoy en este día, donde tenemos este espacio para ser escuchados.

Señoras y señores, por su atención, gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el señor Rafael Vega, él es de la Confederación Nacional de Comerciantes Prestadores de Servicios.

EL C. RAFAEL VEGA.- Señoras y señores, buenas tardes; compañeros de presidium; licenciada Margarita Martínez Fisher, Presidenta de la Comisión de Abasto y Distribución de Alimentos, en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

En primer término, felicito a usted por la consulta ciudadana y popular que ha organizado, mediante este importante foro de política restrictiva al transporte y su impacto al abasto de mercancía de alimentos, que pretende inicie el segundo semestre de este año, el Gobierno del Distrito Federal, tomando la consulta verde como argumento suficiente, omitiendo la información técnica que fundamente esta decisión que afectará de manera importante a la ciudadanía, ya que dejará de circular 1.6 millones de vehículos.

Todo esto sin contar con las condiciones de movilidad y transporte, ya que limitar al transporte privado, sólo generará problemas de movilidad, mientras no se den opciones de transporte masivo, que no está valorando este gobierno, ignorando que no tenemos un transporte eficiente, los capitalinos, por lo que el programa hoy no circula sabatino, sólo generará la adquisición de más autos para poder circular todos los días.

Esto es por el lado de la movilidad del transporte, pero existe otro referente al abasto y distribución de alimentos, como el que realiza el mercado soberruedas, programa que nació hace más de 3 décadas, teniendo como base principal evitar el intermediarismo para lograr el abaratamiento de la canasta básica, contando con 1501 oferentes distribuidos en 10 rutas que distribuyen a las clases más necesitadas como no lo hace ningún otro medio de distribución de abasto popular y menos aún el gran comercio de las tiendas departamentales.

Sí hemos visto desarrollarse el mercado soberruedas, también ahora en los últimos tiempos lo hemos visto decrecer por no ser competitivo ante el gran comercio, ya que el pequeño comerciante es desde su propio chofer, su propio proveedor, su propio cargador y su propio oferente, que origina una serie de

gastos individuales que no le permite abaratar como lo hace el gran comercio, toda vez que tenemos que pagar desde una mensualidad por la compra de un vehículo de carga, los pagos en la Central de Abasto por ir a comprar, así como la gasolina que incrementa cada mes, independientemente de los gastos irregulares que genera la corrupción de los agentes de tránsito, lo que provoca que el flete se encarezca y el día que no se circula se multiplica el gasto de transportación de mercancías y alimentos para el abasto popular, al tener que erogar la renta de un transporte concesionado, aunado al abandono de SEDECO, nuestras autoridades encargadas del programa.

Es decir, que si la autoridad todavía nos va a castigar mayormente con la prohibición para no circular los días sábado, esto repercutirá de manera importante en el incremento en alimentos básicos, afectando al ama de casa, repercutiendo en su economía familiar.

Por ser una población que atendemos y acercamos el abasto de la canasta básica en diversos lugares, esto aunado a que los dos tipos de inflación eleva los precios en detrimento del consumidor, primero por el exceso de la demanda y la más importante, por la elevación del transporte de alimentos y la otra causa de inflación en percusión del consumidor y comerciante es el exceso que rebasa el Gobierno del Distrito Federal.

Presupuestamente es decir que los índices de precios rebasan el promedio medio del país, por lo que nuestra ciudad es cara, con inflación excesiva, y esto del Programa Hoy no Circula Sabatino va a repercutir en encarecer los precios del flete a los comerciantes y los precios de la canasta básica al consumidor.

Cabe mencionar que a la Central de Abastos ingresan alrededor de 57 mil vehículos y 300 mil personas diariamente, por lo tanto se realizan 47 mil viajes aproximadamente.

Por esto, cabe señalar la importancia de la actividad comercial en nuestra Capital y la afectación que esto conllevaría si se llevara a cabo el programa en mención.

Pero para sostener los precios requerimos no solamente que se lleve a cabo el Programa de Hoy No Circula, sino que también demandamos de esta Asamblea

Legislativa del Distrito Federal que la Ley del Transporte y los Reglamentos de Tránsito den verdadera facilidad para circular a los vehículos que transportan y distribuyen mercancías y alimentos del abasto popular, así como productos perecederos.

Lo anterior expresado como perspectiva de plazo inmediato se regule este tipo de transporte bajo normas de carácter metropolitano, que permita la libre circulación de mercancías de alimentos en Estados, Municipios y Delegaciones bajo la legalidad de hacer maniobras de carga y descarga de nuestros productos y alimentos básicos.

En virtud de lo anterior expresado en mi calidad de Presidente de la Confederación Nacional de Comerciantes y Prestadores de Servicios, me permito de manera resumida hacer a esta Asamblea las siguientes propuestas:

Uno, impedir legalmente se instale de manera obligatoria el Programa Hoy No Circula Sabatino, por encarecer la distribución de mercancía y alimentos de la canasta básica, cuyo razonamiento lo hago en párrafos anteriores,

Dos, modificar la Ley de Transporte y Reglamento de Tránsito para facilitar la circulación en el D.F. de vehículos que transporten mercancías y alimentos básicos.

Tres, concertar y posteriormente editar normas metropolitanas con el Gobierno del Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal para expresar el libre tránsito de mercancías básicas en el Valle de México, con la autorización para la libre carga y descarga de las mismas. Todo esto por ser la actividad comercial los encargados de distribuir a la población de menores recursos la canasta básica, vestimenta, etcétera y ser parte de la gran derrama comercial de esta enorme capital y del Valle de México.

Quiero agradecerle la invitación a la diputada Margarita Martínez Fisher y la atención brindada a mi persona.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el señor Humberto García, de Fuerza de Comercio del Valle de Anáhuac.

EL SR. HUMBERTO GARCÍA.- Muy buenas tardes a todas y a todos. Gracias por la invitación a este foro por el órgano legislativo, que esperamos que la opinión que versa en materia de mercados públicos, la política descriptiva que se está dando al sector popular obedece principalmente a la privatización, ese es nuestro sentir como sector popular de los mercados públicos, al que rechazamos tajantemente, a la política restrictiva en la que se está conduciendo un régimen de gobierno, no abierto a la pluralidad, se restringe a los que menos tienen.

Desgraciadamente los que me antecedieron han tenido toda la facultad y la atribución porque tienen representantes ante la Cámara de Diputados o en la Cámara de Senadores y en la propia Asamblea Legislativa del Distrito Federal, pero si ellos que cuentan con todas las herramientas políticas, económicas y de grupo, como cámaras, no han podido hacer frente a una política privatizadora, pero que hoy representa el capital trasnacional o las tiendas de Wal Mart, esto señoras y señoras va más allá.

Nos urge reorganizar la industria, la producción nacional los que tenemos y vivimos en este gran país. No tenemos la culpa de que desgraciadamente no exista un plan de desarrollo urbano en el Distrito Federal. No tenemos la culpa de que en el Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno Federal no se considere una política pública de libre tránsito y sin embargo en esta restrictiva sí se margina a los que menos tiene. Eso es lo que tenemos que rediseñar porque efectivamente el Distrito Federal es el nudo del cordón umbilical de la República Mexicana, es aquí el problema porque se asientan los Poderes de la Unión, se asientan los poderes económicos y se asienta básicamente la política republicana.

Entonces, sí le quiero pedir a la diputada Margarita Martínez Fisher que usted como representante en este momento del órgano legislativo y que tuvo a bien invitarnos a este foro, que acepte tajantemente que el sector popular de los 317 mercados públicos del Distrito Federal y las 212 concentraciones rechazamos tajantemente la política restrictiva de libre tránsito que se pretende llevar a cabo en

el Distrito Federal, porque si bien es cierto de por sí tenemos una subsistencia, con esto automáticamente se liberaría el camino para la privatización, ahí es donde tenemos que rediseñar una política de abasto, distribución y comercialización.

Tenemos que revisar de manera simultánea las ubicaciones en que están establecidos los mercados públicos y que en política y mercadotecnia los 317 mercados del Gobierno del Distrito Federal estratégicamente están ubicados al centro de la colonia, barrio, pueblo porque son los centros de convivencia social y que todavía se pueden rescatar.

Es importante también que se limite ya la privatización de las vías de comunicación del Distrito Federal, porque hoy desgraciadamente se están dando nada más a unos cuantos. Un ejemplo, el Metrobús que se les hace un carril (inaudible) a cruzar ese carril del Metrobús, si hay inclusive comerciantes tianguistas o se afectan a peseros (inaudible) los grupos se van y es precisamente el poder que representan económicamente en gran afectación a la mayoría (inaudible) no es posible que se pueda dar algo (inaudible) del Distrito Federal en sólo unos cuantos.

Es importante también que se reconsidere que el libre tránsito es al que tenemos derechos todos los ciudadanos que vivimos en este Distrito Federal y en muchos de los que vivimos en la zona del oriente, del poniente, del norte, del sur que también tenemos ese derecho de transitar sin acciones, sin restricciones al Distrito Federal que todavía podemos gozar y es el momento todavía de rescatar.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- (fuera de micrófono)

EL C. .- Buenas tardes. Más que nada yo quiero agradecer la invitación a la Central de Abastos, a la diputada Margarita Martínez Fisher (inaudible).

Nosotros como transportistas de carga de la Central de Abastos (inaudible) de la Central de Abastos hacia mercados públicos, tiendas de abarrotes y tianguis.

Nos insertamos en el sistema de abasto alimentario para la Ciudad de México (inaudible) Central de Abastos que opera (inaudible) actuando al mismo tiempo como (inaudible) de depósitos de diverso tipo, como son 311 mercados públicos (inaudible) 16 delegaciones políticas y 482 mercados en el Estado de México.

Los mercados sobre ruedas y los tianguis que constituyen las arterias que alimentan el abasto de la Ciudad de México, aunque este sistema tiende a (inaudible) todavía constituye una (inaudible) importante.

Actualmente existen (inaudible) 871 tianguis que estén presentes en todas las delegaciones del Distrito Federal y 877 en la zona conurbada del Estado de México (inaudible) que la zona metropolitana de la Ciudad de México (inaudible) la cual se distribuye a través de 3, 461 establecimientos que representan el 32 por ciento del total nacional (inaudible) representa aproximadamente el 1 por ciento de estos establecimientos y que concentra actualmente el 70 por ciento de la (inaudible) metropolitana.

Es decir, el proceso de modernización del (inaudible) una cada vez mayor (inaudible).

La dispersión de los lugares de destino nos ubican en un patrón de (inaudible) taxis de destino nos ubican en un patrón de comunidades en sus actividades de 2 a 3 puntos en promedio diariamente, lo que se traduce en muy baja rentabilidad de nuestras operaciones, congruente con las características de operación de vehículos en rutas de operación menores de 100 unidades.

Estamos en la categoría de trabajadores del volante, ya que la propiedad de nuestro vehículo es del promedio de 12 años, constituye un servicio público en el cual se..... **(INAUDIBLE)**...

Hoy al principio del año 2008, el escenario del movimiento de transportación de personas y mercancías, nos muestran un comportamiento caótico (inaudible) la capacidad humana, para darle vitalidad al funcionamiento de la ciudad, se encuentran ante los retos de hacer vivir a una ciudad cuyas contradicciones muestran tendencias desencadenables (inaudible) de la crisis y la tendencia del pago de los procesos de producción y circulación.

El punto es qué hay que hacer para hacer frente a este fenómeno de crisis. (Inaudible) apropiada significa recoger conjunto de partidas, la experiencia global para atacar este fenómeno. La propuesta para mejorar el sistema de transporte mediante corredores para el transporte y carga.

Desarrollar bajo los estudios del Instituto de Investigaciones (inaudible) laboral, dirigido por la investigadora Angélica Lozano Cuevas, que hoy nos dio una charla, son medidas convenientes para un estado permanente de emergencia vial, en donde las principales arterias de la ciudad, se encuentran (inaudible) y saturadas de vehículos, pero en una sociedad en el cual el modelo neoliberal se encuentra en pleno desarrollo, es de trascendental importancia el profundizar la acción consciente y colectiva de la sociedad civil, para lo cual se proponen se realicen diagnósticos de las áreas físicas de congestión existentes en el Distrito Federal, identificar una (inaudible) de los flujos para terminar el impacto espacial de sus componentes principales, a fin de establecer el (inaudible) para la aplicación de consultas seculares destinadas para la aplicación de políticas de ordenamiento vial en estas zonas, bajo el cuidado, participación y organización de la partición ciudadana.

Se requiere utilizar la más amplia participación ciudadana para realizar la consulta y para promover una red de (inaudible) ciudadanos, que participen de manera voluntaria en las coadyuvancias del ordenamiento y administración de la vialidad, coadyuvando a identificar (inaudible) para el transporte de carga.

El 55 por ciento de las actividades que demandan, se localizan en el Distrito Federal, se incluyen en el territorio de la zona metropolitana del Valle de México de manera heterogénea, identificándose las delegaciones de Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, así como los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Naucalpan, Tlalnepantla, como las (inaudible) de transporte de carga.

Las principales zonas (inaudible) son: el corredor transportista México-Querétaro, el corredor vía Gustavo Baz, el corredor Manuel Ávila Camacho, el corredor Poniente Lomas, el corredor Paseo de la Reforma en la zona Rosa, el corredor de

la zona Santa Fe, el corredor de Insurgentes Sur, Perisur, Coapa, Pericoapa, Mercado de Cuemanco, (inaudible) en la colonia Obrera, en la zona del Aeropuerto, en Centro Histórico, la carretera a Texcoco, el corredor (inaudible) México-Pachuca, la zona industrial Vallejo, la estación de ferrocarril Pancarta.

En las horas pico, de 08:00 a 09:00 horas, se estima que alrededor de 242 mil 623 vehículos ligeros en circulación, en 123 mil 189 vehículos medianos y 42 mil 077 vehículos pesados.

Las 6 (inaudible) internas más utilizadas en el transporte de carga son: Anillo Periférico, Eje Central, Ignacio Zaragoza, Circuito Interior y Ermita Iztapalapa, los vehículos de servicio mercantil privado (inaudible) vehículos, transportan principalmente productos alimenticios procesados, mientras que los de menos de 100 vehículos transportan principalmente vegetales y mobiliario. Los vehículos de servicios públicos federal transportan como cuarta prioridad, (inaudible) procesados y vegetales.

Las recomendaciones más destacadas dirigidas por los transportistas de carga para mejorar el servicio, se encuentran: mejorar las vías de tránsito, ampliar la resistencia y crear nuevas; eliminar la protección de la policía, incrementar la vigilancia, (inaudible) e incrementar los lugares de estacionamiento.

Ahora bien, las acciones propuestas para el mejoramiento del sistema de cargas serían las siguientes: los vehículos de transporte de carga ocasionan varios problemas, por ejemplo, ocupan más de un carril, obstruyen el tráfico al dar vuelta, arruinan el pavimento y se atorran en los puentes.

Estos problemas se dan principalmente por la falta de reglamentación y las características geométricas inadecuadas en las vialidades. El impacto puede ser difundido significativamente mediante el mejoramiento de la vialidad.

Es conveniente en dichos vehículos tratando de encontrar una ruta de sus orígenes a sus destinos para que eviten zonas habitacionales, también de ser posible encontrar vehículos de carga en puntos que no deberían ser sus orígenes o destinos pero que son utilizados como estacionamientos.

Si existieran rutas con características adecuadas para camiones entre los principales orígenes y destinos de los mismos, estos no tendrían que circular por otras zonas.

La buena información y la generalización adecuada harían posible concentrar a los vehículos de carga sobre las vialidades especialmente diseñadas para soportarlos.

Los corredores referidos no deberán ser de uso exclusivo de camiones, sino que también deberán ser utilizados por otros vehículos, pero estarán diseñados para la adecuada circulación de los vehículos de carga medianos y pesados.

Tampoco es recomendable prohibir la circulación de los vehículos de carga, incluso en horas pico, y que esta medida haría de la zona metropolitana del Valle de México menos competitiva en términos logísticos, lo que estaría repercutiendo en su desarrollo económico.

Una medida con potencialidad y efectividad es que se cobre a los vehículos de carga por el uso de vialidades a horas pico, los recursos obtenidos de esa medida, como proponen los investigadores, ayudaría a mejorar sus corredores de carga.

Por otra parte, intentamos que igual que los compañeros de CANACAR, que esto humanice contribuir al organismo de transporte de carga del Distrito Federal, pero sin olvidar que por lo que se refiere al transporte primero para el abasto de alimentos juega un papel fundamental en la conservación de los niveles de precio de los alimentos porque es un segmento del servicio público que más que ser considerado para pagar viajes por concepto de ir por vialidades deben ser motivo de apoyo entre gobiernos para mantener su viabilidad económica.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Se fusionaron las mesas “Implicaciones de las Restricciones para los Prestadores de Servicios de Transporte Público y Privado” con la de “Consecuencias en la Planta Productiva”.

Para ello, se encuentra con nosotros el ingeniero Leonardo Gómez Vargas, él es Director General de la ANSTP, para quien pido un fuerte aplauso.

El licenciado Ernesto López Rojas, Director Jurídico de CANACAR.

El ingeniero José Luis Rodríguez Errazu, Director de Vehículos Bimbo S.A. de C.V.

El ingeniero Pedro Bizcarra, Gerente de Vehículos de Lada México.

Cedo la palabra al ingeniero Leonardo Gómez Vargas.

EL C. ING. LEONARDO GÓMEZ VARGAS.- Tuve que cambiar mi inicio, ya que decía “buenos días”, por buenas tardes.

Como parte de esta mesa, y viendo y atendiendo a nuestros antecesores en la palabra, nos toca hacer un resumen, y parte de todo ello es buscar un poco de entendimiento dentro de lo que para nosotros como industria, y a la que me refiero es a la Asociación Nacional de Transporte Privado como Usuario del Transporte de Carga.

Agradecemos la oportunidad que nos brindan en participar en esta ponencia, la cual para nosotros es fundamental atender toda vez que lo que buscamos es colocar nuestros productos en tiempo y forma al menor costo posible, en donde gane la ciudadanía.

El transporte de carga y el comercio finalmente están ligados a la ciudadanía, entre más se solicite, se pida productos que se van a consumir, pues bueno, requeriremos de un mayor comercio y de un mayor transporte.

Tenemos que buscar ante todo hacerlo en tiempo y forma al menor costo posible, pero también tenemos que buscar atender nuestro mercado, compitiendo no sólo con productos que se fabrican en nuestro país, sino que al estar en una economía globalizada buscamos también competir en todas partes del mundo.

En este sentido lo que la propia NTP busca es si bien atender la necesidad de abasto, atender la necesidad de nuestra población, lo hacemos buscando ante todo también la parte del negocio, pero respetando la regulación, el medio ambiente y la seguridad.

Déjenme comentarles en dónde estamos parados porque luego se nos olvida cómo estamos compitiendo a nivel mundial, pero también a nivel de los propios estados en México.

Si vemos esta gráfica, los costos logísticos, y lo comparamos, lo que gasta México en costos logísticos a nivel mundial, tenemos que México gasta el 15.3% del producto interno bruto en la logística y nuestros socios comerciales como Estados Unidos y Canadá gastan el 10.5, eso quiere decir que tenemos un gran reto por delante.

También es importante señalar y darles a conocer los estudios que tenemos por parte del IMCO, el Instituto Mexicano de la Competitividad, en donde se ubica el Valle de México y el Distrito Federal, y podemos ver que el Valle de México, el Distrito Federal, Hidalgo y el Estado de México están por debajo de algunas otras entidades que están teniendo un mayor desarrollo. ¿Por qué lo señalo? Porque es la capacidad que tiene una entidad para absorber la inversión y buscar generar la riqueza para poderla distribuir.

En los sectores económicos con potencia también vemos por debajo al Distrito Federal comparado con Querétaro, Monterrey y algunas otras entidades en las cuales hace algunos años estábamos por arriba de las mismas.

Aquí no se ve bien, pero déjenme decirles también en una gráfica que nos permite también ubicar en dónde está el Distrito Federal, antes estábamos en una entidad de alta competitividad, hoy vemos que se viene perdiendo competitividad y esperamos que la mejora regulatoria que todos queremos no nos vaya a llevar a perder lugares.

También quiero señalar hace rato o al principio de este foro se presentó por el Instituto de Ingeniería de la UNAM el estudio de cómo se hizo. Yo nada más quisiera dedicarle unos minutos a darles a conocer el diagnóstico, lo que finalmente queremos rescatar.

Si bien tenemos 20 millones de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México, 4 millones de autos participan en el movimiento diario y se va incrementando anualmente el 10%. 35 millones de viajes diarios que significan el 87% en pasaje y el 13% en carga, 4.55 millones de viajes de carga, 71% se mueven en vehículos de hasta 4 toneladas y 19% del resto son tipo de tractocamiones.

El acceso carretero, aquí yo quisiera hacer un paréntesis, no está la señora legisladora, pero estoy seguro que están tomando nota, que nos podrán apoyar, una de las cosas que estamos viendo ahorita, y lo discutía hace rato, es que cada uno trae sus cifras.

Aquí haciendo o viendo las cifras del Instituto de Ingeniería de la UNAM se señala que hay 25,726 vehículos de carga al día, en ocasiones hace rato también se dijo que eran 12 mil, hay otros que dicen que son 24 mil, otros que dicen 12 mil. Aquí tenemos que trabajar conjuntamente para tener unas cifras reales en las cuales sea el punto de partida.

Si bien continuando con el Instituto de Ingeniería de la UNAM, que es bueno y creemos que nos sirve como un elemento de partida en donde estamos parados, el 17% se concentra de 7 a 10 de la mañana y de 1 a 4 de la tarde, el consumo de combustible el 77% utiliza gasolina, la gran parte es en particulares, el 20% usa diesel y el 3% usa gas.

También hablando de la parte de las emisiones la contaminación es provocada principalmente por los autos particulares, en el 87 por ciento, los que todos traemos, los vehículos de carga el 13 por ciento e incluye el 2 por ciento en la parte de tractocamiones.

En la parte de accidentes también es importante señalar que el 64 por ciento es derivado de autos particulares, el 8 de taxis y 5 por ciento vehículos de carga, las licencias locales y la movilidad urbana aquí estamos bien.

La que sigue, por favor. Aún cuando se nos señala que el transporte de carga solamente participa en el 17 por ciento del parque vehicular, bajo el sentido propio de responsabilidad social hemos venido colaborando con nuestro gobierno, muestra de ello es que hace algunos años participamos en el Programa Piloto Voluntario para mejorar la circulación vehicular del transporte de carga, en el cual se busca ante todo el tener menos tránsito, menos contaminación, pero buscar también la competitividad de esta ciudad; en ello participamos con el Gobierno del Distrito Federal a través de la Secretaría del Medio Ambiente, Transporte y

Vialidad, Seguridad Pública y donde también está participando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Nosotros como industria lo hicimos a través del Consejo Coordinador Empresarial, tanto industria, comercio y el transporte.

El que sigue, por favor. Compromisos fueron varios, entre ellos, la firma de un convenio que tenemos todavía, la difusión del Programa Piloto, el compromiso de señalamiento en accesos de carretera, apoyo de la propia Secretaría por cuestiones de seguridad, la evaluación del Programa Piloto que lo tenemos, lo queremos mostrar, ya que para nosotros como industria estamos seguros que el programa ha funcionado.

En ese sentido, también estaba conformado el Comité por un 50 por ciento de la autoridad del Distrito Federal y el otro 50 por el sector industrial en su conjunto.

También dentro de ello queremos señalar porqué de las acciones conjuntas. Si vemos esta gráfica de las 7 a las 10 de la mañana, es donde se concentran las principales emisiones.

Por otro lado, los resultados del Programa Piloto Voluntario de 7 a 9 en donde se pedía que no ingresarán a la Ciudad de México vehículos articulados, podemos señalarles que tuvo éxito, ya que solamente el 1.6 por ciento de 7 a 9 vehículos que entraban a la Ciudad de México es una minoría, podemos citar Constituyentes entraron 37 vehículos de un total de 16,68⁰ que es .2 por ciento y aquí podemos ver los resultados.

Aquí es importante señalarlo toda vez que el trabajar conjuntamente nos ha llevado a tener el resultado que esperan, no nada más nuestro gobierno o la industria, el comercio, sino también la propia ciudadanía.

¿Qué puede pasar y qué queremos evitar? La industria y el comercio comprometidos con el medio ambiente, la seguridad, hemos manifestado que si en un momento dado se limita por cuestiones ambientales la entrada de tractocamiones y si tomamos en cuenta que un tractocamión su carga útil es de 34 toneladas, el comercio, la industria y la propia distribución de estos productos,

tendremos que atender el mercado que nos compete y estaremos atendiéndolo con vehículos pequeños ¿esto a qué me lleva? Contrario a lo que siempre hemos querido; porque mercado está ahí, lo tenemos que atender.

Por eso inicié comentándoles que la industria y el comercio, la propia distribución está ligada a la ciudadanía. En la medida en que tengamos mayores necesidades en una ciudad como de Distrito Federal, como la de Monterrey, como la de Guadalajara, entre otras, en esa medida vamos a tener que poner nuestros productos como ya lo hemos mencionado: tiempo, forma al menor costo posible.

Señores: Tengan la seguridad que la industria, el comercio no pretende meter más vehículos de los que necesita, tenemos que hacer más con menos si no nos va a costar más y esto lo va a tener que absorber lamentablemente todos los consumidores, la ciudadanía, que es lo que no queremos.

La que sigue, por favor. La parte de los temas por resolver, propuestas de políticas para la competitividad nos tienen ahorita en el debate con dos iniciativas, tanto en la parte de la Asamblea Legislativa y el Gobierno del Distrito Federal, parte de las restricciones de la circulación de carga.

Si bien entendemos que la parte de abasto en su momento se ha querido regular el abasto, pero cuando ya establecen temas específicos de carga y descarga y llevarlo a horarios, ya también compete a la propia distribución y a la transportación de mercancías.

En principio tenemos en la parte de la Asamblea Legislativa la propuesta de Ley de Transporte y Vialidad, la propuesta de Ley para el Funcionamiento y Establecimientos Mercantiles, y con la Secretaría de Transporte y Vialidad estamos trabajando conjuntamente para ver las restricciones en su momento en el Centro Histórico.

Hablando sobre la parte de la Ley del Transporte en el Distrito Federal pues bueno las pretensiones es que el transporte de carga tenga de circular de 07:00 a 09:00 de la mañana.

Yo quisiera hacer aquí un paréntesis también porque si en un momento dado cuando se nos ha señalado que el problema es el transporte de carga aún cuando lo estamos poniendo claro con números del propio Instituto de Ingeniería de la UNAM, si nosotros quitamos un tractocamión o un vehículo de carga no se va a quedar el espacio, es atendido y ocupado por un vehículo particular, entonces lo único que estamos haciendo es retrasar en su momento el problema de las horas pico, pero bien en un sentido de responsabilidad hemos colaborado con la autoridad para buscar que la restricción en su momento no impacte a nadie.

La Ley para la operación de establecimientos mercantiles al pretender regular los establecimientos mercantiles trasgrede o pasa su ámbito de competencia y se va a la regulación del transporte de carga. No soy abogado, pero eso lo van a explicar más adelante.

El establecimiento de este tipo de zonas de carga y descarga estoy seguro que quien lo tiene lo está ocupando y lo está optimizando, sin embargo cuando se señala que el no lo tenga, yo nada más quisiera darles a conocer el 80 por ciento de los productos que se comercializan en el Distrito Federal se hace en pequeños establecimientos. Yo les pregunto quién tiene zonas de carga y descarga y no es porque queramos continuar así. En la medida en que haya soluciones conjuntas vamos a participar en ellas para buscar una mayor movilidad en esta ciudad.

Quien no la tenga, entonces los van a mandar a un horario nocturno, vamos reitero se está trasgrediendo otro ámbito de competencia.

Aquí las restricciones en el Distrito Federal sobre la parte de la SETRAVI, como les decía, estamos trabajando en ello para que esto se vaya al Centro Histórico. Por supuesto que todos queremos colaborar y rescatar nuestro Centro Histórico. Nada más hago un señalamiento que el 90 por ciento de los establecimientos es comercio en el Centro Histórico.

Entendemos que parte de ello en la industria, el comercio, está distribuyendo los productos en vehículos de bajas emisiones, en vehículos eléctricos, vehículos a diesel de 3 y media toneladas, aún cuando estos vehículos son más costosos se

está teniendo a través de una responsabilidad social, estamos participando con nuestro gobierno.

Sin embargo si esto lo quieren llevar a toda la Ciudad de México, el impacto sería mayor, eso es multiplicador y entonces lo vamos a pagar todos los ciudadanos.

Nos han puesto como ejemplo varias ciudades del mundo y todos anhelamos una mejor ciudad, todos queremos un mejor México por supuesto, pero nada más tenemos que decir si estas medidas pasan, tendríamos que señalar el costo que tiene para todos los consumidores, todos los que estamos aquí y toda la población de esta ciudad.

Las implicaciones de las políticas restrictivas al transporte de carga en el Distrito Federal. Hace rato señalábamos que si bien hoy se gasta el 15 por ciento del producto interno bruto en la logística, estas medidas que ya he señalado pueden ser aún más grande si entran en vigor.

Dando un ejemplo rápidamente, hicimos un análisis del costo para ajustar dos horas de manera voluntaria el que no entren vehículos de 7:00 a 9:00 horas, y digo de manera voluntaria porque habrá momentos en los cuales se va a atender el mercado con mayor número de vehículos, pero bueno, viendo esta situación, el ejemplo es que se debe de modificar la manufactura, la distribución primaria de sus productos, pero no nada más es modificarla, todo con ello viene el trabajo de justo de tiempo y de menores costos.

La logística finalmente es cómo reduzco costos para tener un beneficio, no nada más de tener un mayor ingreso, sino que mi producto esté en el mercado al menor precio posible.

Costo de almacenamiento también me reflejan en su momento, aún cuando sean dos horas, si yo estoy trabajando en justo a tiempo, tengo que modificar todo mi abasto, mi fabricación y la distribución. Esto tiene impactos nada más por una empresa de alrededor de 410 mil pesos por día, nada más de una empresa; multiplíquelo ahora ustedes por el número de empresas que hay en esta ciudad, y no estamos incorporando al comercio.

Los efectos negativos, ya aquí también se han señalado. No quiero abundar, más que decirles que si hay una pérdida de productividad, cierre de empresas y comercios pequeños, hay a quienes podrán decir, oye 210 mil pesos diarios para una empresa no es nada, hay para muchas, pero para muchas, que lo es todo.

El incremento de precios en todos los productos, y eso finalmente se tendrá que cubrir por quienes están consumiendo estos productos.

También la falta de productos en establecimientos medianos y pequeños. Le reitero que el 80 por ciento del mercado se hace en estos establecimientos, en ocasiones hemos escuchado algunas cosas que se nos hacen un poco creíbles, nos dicen, si el comercio al que le vas a vender no te atiende en la noche, no le vendas. Señores, es el 80 por ciento.

El desabasto de productos y mercancías en el cual se encuentran productos básicos de primera necesidad, perecederos, medicinas, combustibles, agua, gas. Hace rato comentaban a manera de ejemplo, el hecho del gas; quién va a recibir o quién de nosotros va a recibir el gas a las 04:00 horas o quién le va a dar al señor del gas las llaves de casa para que llegue, abra y él distribuya en esos momentos del gas.

Propuestas y sugerencias. Yo creo que aquí a lo largo de este foro hemos escuchado muchas propuestas, todas en busca de una mejora regulatoria que nos permita atender nuestros negocios y a la ciudadanía de la mejor manera para que busquemos tener una ciudad competitiva y una sociedad cada vez más atenta a lo que estamos participando, en la cual estamos participando todos, con temas muy factibles.

Las medidas yo creo que son muchas, qué bueno que se está escuchando, qué bueno que se está atendiendo la participación de toda la ciudadanía, pero estamos seguros que si atendemos lo que es el transporte colectivo, una metrópoli que camine, ya sea ha dicho mucho, pero contar con servicios integrales, simple y sencillamente en el sentido de infraestructura, porque aún cuando nosotros tengamos y modifiquemos nuestras operaciones, que tengamos vehículos más limpios, si no tenemos infraestructura, difícilmente se va a poder atender lo que los

objetivos que se requieran. La educación es básica y la educación vial no nada más es para el que está operando, sino para todos los que transitamos y somos peatones.

Solicitamos que haya una continuidad en el programa piloto voluntario, aprovechar los estudios, por ejemplo, el del Instituto (inaudible) UNAM, es bueno, ponemos a su consideración, señora legisladora, a la gente experta en estos temas, que tengan la seguridad que estamos buscando tomar las decisiones que beneficien a esta Ciudad.

La parte de la seguridad, ya también se señaló, la parte de los robos, hay productos sensibles a la parte de los robos. La asignación de mayor vigilancia en puntos delictivos, eso es fundamental.

Miren, hay sectores industriales que cuando les señalamos esto, lo primero que me dicen es al consultar a la (Inaudible) Ya señalé la parte de la infraestructura, el señalamiento, la campaña de difusión, terminar programas de puentes y cruceros críticos, diseños de construcción de nuevos accesos.

Las emisiones, bueno tenemos que realizar pruebas conjuntas de combustibles alternos. Los vehículos híbridos que hoy están en el mercado, si no hay un incentivo, tanto para quien lo vende y quien lo va a utilizar, difícilmente se va hacer útil en una ciudad como la de México.

Tomemos ejemplos en este caso de lo que ocurre en otros países, se busca el incentivo para que estos vehículos puedan circular todos los días y buscar que no haya restricciones en su operación. En la medida que se restrinja el transporte, su costo va a ser mayor.

Reitero que tenemos que revisar conjuntamente el estudio de la UNAM y yo quiero referirme a él porque hay cosas importantes. En uno de sus artículos señala este estudio, que hace poco práctico restringir la entrada y salida de vehículos de carga, y para ello tenemos que buscar o que debe ser más conveniente la facilitación de la renovación y el mantenimiento del parque vehicular.

Tampoco se recomienda que se prohíba la circulación de vehículos de carga, incluso en horarios pico, ya que en esta medida la zona metropolitana del Valle de México se hace menos competitiva en la propia logística.

Hace rato escuchábamos que quien quisiera transitar en los horarios pico, que pagara, que a lo mejor tuviera una cuota extra, nada más que aquí si eso fuera la solución, ya se hubiera implementado, porque no es un problema de costo en el sentido propio de pagar un impuesto, sino simple y sencillamente hacer más eficiente el parque vehicular con el que se está atendiendo esta ciudad y también los programas o las políticas públicas que tenemos que trabajar conjuntamente.

Señoras legisladoras; señoras y señores, hagamos juntos un mejor país, una mejor ciudad, pero reitero, si no lo hacemos juntos, cada quien tiene su información, información que luego muchas veces está en debate y no nos ponemos de acuerdo por muy simple que ésta sea. Estamos seguros que si trabajamos como hasta estos momentos, muestra de ello es este foro, vamos a buscar la mejor solución para esta ciudad y para el país.

Le queremos hacer también una petición, de que antes de que se dictaminen estas leyes, la de Transporte está ahí pendiente, pero la parte de lo que es abasto, le solicitamos si nos pudiera decir cuál es su posición, ya sea personal o de partido.

Por su atención, muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el licenciado Ernesto López Rojas.

EL C. LIC. ERNESTO LOPEZ ROJAS.- Que tal, buenas tardes, diputada Margarita Martínez Fisher, qué bueno que este foro abre las posibilidades a todos los sectores para discutir, para analizar, para plantear y también para soñar; solamente los hombres que sueñas y solamente los hombres que proponen, pueden transformar los motores y a las generaciones.

Con este preámbulo, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, sector que está basado en el autotransporte federal en cuanto a unidades básicamente articuladas, comparece a esta Asamblea para hacer algunos planteamientos y me

tocó por una situación de consenso dentro de la propia CONCAMIN, plantear un problema de carácter árido quizás, difícil de comprender que es la competencia de leyes en cuanto al marco relativo a la Asamblea de Representantes.

Sin embargo, me parece que habría que hacer una grande reflexión para señalar lo siguiente. La importancia de este foro, diputada, radica fundamentalmente en lo que se ha dicho, en 20 millones de personas que habitamos en esta ciudad y que el día de ayer me sorprendí, cada uno de nosotros somos generadores de 24 toneladas de alimentos de productos y servicios en esta zona metropolitana, eso es lo que me alarmó. Entonces cómo poder llegar a esa grande satisfacción.

Como marco de referencia Nueva York tiene 30 toneladas por habitante, nosotros tenemos 24, no sé si porque comemos menos o porque consumamos menos también.

Me parece que aquí también en este foro se ha hablado y me llamó mucho la atención de dos aspectos importantes que tienen que ver con la competitividad y que tienen que ver con el orden de nuestra Constitución, y yo diría, en el ámbito legal y normativo existe gran cantidad de leyes, reglamentos, normas, acuerdos y circulares que tienen ingerencia con el transporte de carga, no hay entidad federativa y ahora también los municipios arrojan funciones de revisión a la situación del transporte, por lo tanto es una actividad sobrerregulada por todas las actividades con las que se relaciona y por lo tanto en muchas ocasiones se vuelve ineficiente ante la falta de conocimiento de ello.

¿Qué es lo que tenemos que hacer? Tenemos que propiciar una congruencia legislativa para evitar una sobrerregulación en materia del transporte.

¿Cuál es el diagnóstico de carácter legal? Resulta que de acuerdo a nuestro orden legal en el que nos hemos desarrollado el autotransporte se regula por disposiciones de carácter federal y de carácter estatal y tiene un emarcamiento fundamentalmente al área de competencia y de jurisdicción en el que se mueve, es decir, si el autotransporte federal converge mayoritariamente en carreteras federales tiene que ser regulado por la Federación; y si este es regulado por el

Estado, su área de aplicación tiene que ver exclusivamente con áreas urbanas y suburbanas.

En este tenor, las legislaturas, el Congreso de la Unión tiene que legislar conforme al artículo 73 de nuestra Constitución en leyes federales y la Asamblea de Representantes en leyes que tienen que ver con el transporte de carácter local.

Aquí ya también se ha dicho, y nada más como paréntesis por parte de Leonardo, que hay una gran diferencia entre el transporte articulado y el transporte pequeño, es decir en cuanto a la forma de combustible y también en cuanto a las características de la mercancía que se transporta.

En base en esto, qué es lo que se propone a esta Asamblea? Tiene que haber congruencia legislativa y la congruencia legislativa la establece nuestra propia Constitución al establecer las propias competencias tanto para el Congreso de la Unión como para la Asamblea de Representantes.

Pasaríamos rápidamente este análisis a lo que son las disposiciones constitucionales.

Nuestra Constitución en su artículo 40 habla que nuestro país es una República compuesta por Estados y cada entidad y el Distrito Federal tiene su propio régimen interno, pero que no se nos olvide, tenemos que estar ligados a una Federación para que las acciones de los Estados sean congruentes con la propia Federación y no haya diversidad de criterios en cuanto a una actividad que es preponderantemente importante y que incide en dos o más entidades federativas como es el transporte.

Ahora bien, nos refiere en su artículo 41 que cada entidad tiene su propia competencia en cuanto a las materias que serán sujetas a leyes en lo que toca a sus regímenes internos, y que en ningún caso podrán contravenir disposiciones que tengan que ver con el pacto federal.

Pero aquí viene un aspecto que está dentro de nuestra propia Constitución y yo ayer lo platicaba con algunas gentes y les decía: "Lo voy a detonar ante la propia Asamblea". Dice que los estados no pueden gravar el tránsito de personas o

cosas que atraviesen su territorio, prohibir o gravar directa o indirectamente la entrada a su territorio ni la salida de ninguna mercancía nacional o extranjera. Esto lo previó el Constituyente de 1917 y precisamente se prevé en el artículo 117 constitucional.

A su vez el artículo 122 dice, de nuestra Constitución, que el Distrito Federal está a cargo de los órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial y que en materia de legislación tendrá que ser la Asamblea Legislativa del propio Distrito Federal que debe expedir leyes congruentes con el propio Congreso de la Unión para que haya ese respeto al Pacto Federal. En base en esto la competencia, independientemente de su Ley Orgánica, deriva propiamente del Estatuto de Gobierno en su propio artículo 24.

Ahora bien, ante estas circunstancias que ya vimos de competencia federal, estatal y municipal cómo podemos enlazar una congruencia legislativa que nos lleve fundamentalmente al aspecto de no sobrerregular el transporte, porque si no yo quiero decir las disposiciones del Distrito Federal van a ser igualmente propuestas o imitadas por 31 entidades federativas en donde van a establecer sus propias disposiciones a nivel de áreas urbanas y entonces van a hacer intransferible la posibilidad de que el transporte pueda circular.

En base a ello, y aquí concretamente, diputada, me permitiré señalar que la Asamblea Legislativa en su carácter de órgano autónomo e independiente en cuanto a materias de su competencia estimamos que debe de emitir disposiciones que no se contrapongan entre sí, ya sea internamente también, por lo cual lo relativo al transporte, que se regula a su vez por la Ley de Transporte y Vialidad, debe de respetarse ese espacio en cuanto a materia para no crear disposiciones en una disposición diversa que tiene que ver con establecimientos mercantiles.

No sé si estuvieran de acuerdo o no, pero a mí me parece que una Ley de Establecimientos Mercantiles no puede prever qué tipo de vehículos es el que debe de regular el Distrito Federal, ahí hay una situación de incongruencia.

Estimamos que los vehículos regulados por la Federación a través del permiso federal no deben de ser sujetos al cumplimiento de disposiciones de carácter local, que quede claro, en cuanto a su operación y explotación, sólo deben de ser sujetos a las reglas de tránsito que establezcan las propias autoridades locales.

El no establecer disposiciones legales congruentes entre la Federación y los estados propiciaría que todas las entidades federativas, que ya lo señalaba, regularan el servicio de autotransporte federal y daría como resultado la imposibilidad de circular en forma continua y eficiente, causando menoscabo en el suministro y abasto, afectando con ello la competitividad.

Este criterio tampoco no lo sostiene su servidor, este criterio lo ha sostenido la Suprema Corte de Justicia de la Nación, quien se ha pronunciado que en la circulación de calles y calzadas de áreas urbanas por donde pasa el autotransporte regulado por la Federación, sólo deben observar las disposiciones de carácter de tránsito.

Ahora bien, los sectores organizados de la industria, el abasto y el transporte están de acuerdo, y así lo han demostrado y aquí se ha señalado, en contribuir con las autoridades del Distrito Federal y de la Asamblea Legislativa a fin de establecer compromisos que contribuyan al reordenamiento del transporte y al mejoramiento de la circulación vial.

¿Cuál podría ser una consecuencia de este compromiso? Ya lo señalaron aquí también, ya hay un compromiso para reordenarnos en el Centro Histórico porque todos queremos vivir en este Centro Histórico, como aquí se dijo, que es el Patrimonio de la Humanidad, y nosotros tenemos que ser congruentes con ello.

Ahora, para la implementación de ello, se propone un programa de señalamiento vial entre autoridades y sectores organizados y que es fundamental para el establecimiento de una cultura vial; es decir, mucho de lo que salimos aquí, nos vemos con los comerciales. Yo creo que no le cuesta al Gobierno del Distrito Federal un peso y pudiéramos establecer un programa de señalamiento vial en el Distrito Federal debidamente orientado y apoyado, con una circunstancia de trípticos y de difusión que pueda hacerse y yo también me pronunciaría, ojalá los

espacios de que dispone el estado, podamos abrigar una cultura vial para el efecto de que todos seamos responsables en la circulación. En la medida en que seamos responsables, vamos a contribuir en el mejoramiento del transporte.

Otra de las cosas importantes, y aquí los jóvenes nos deben poner la prueba, la utilización de la tecnología para la consulta de los lugares que ofrecen mejores condiciones de circulación, será fundamental en el objetivo que se persigue; es decir, por qué no acceder a un banco en donde en determinado momento nos pueda referenciar cómo son las condiciones de circulación de esta ciudad y cuáles son las que deben de prevalecer para el efecto de entrar a ellas o abstenerse de lo mismo.

Finalmente, me pronuncio aquí también, como lo señaló la Universidad en el estudio, debe de haber el establecimiento de un centro de evaluación entre las autoridades, los grandes usuarios, que será fundamental para la propuesta de mejores acciones en la circulación vial.

En el 87, año 20 años, tuve oportunidad de estar en Francia y en Francia ya había un centro de tres personas exclusivamente que estaban trabajando en recomendaciones sobre situaciones de semaforización y en condiciones de cómo agilizar la situación del transporte; en la profesionalización de nuestra actividad tiene que llegar a las universidades.

Finalmente, me pronuncio y doy la bienvenida al primer acuerdo que se logró entre el Distrito Federal y el Estado de México para sacar un Reglamento Metropolitano; éstas son las acciones que en determinado momento podremos coincidir o no coincidir con algunas imprecisiones que tiene, pero es el primer documento que se obtuvo a través de un consenso para el mejoramiento de la sociedad y esto lo tenemos que llevar a las 32 entidades federativas. No podemos estar en una circunstancia de que circulemos por Hermosillo y haya determinadas disposiciones y ese día nos levantaron una infracción y nos quitaron la placa; no, señores, eso tenemos que evitar a través del Repuve, pero otro día lo trataré.

Finalmente, una de las cosas que además yo creo que podemos también incentivar, es propiciar en caminos y puentes federales la posibilidad de que en los

accesos nocturnos haya tarifas preferenciales para incentivar el vehículo que viene en tránsito por este Distrito Federal.

Gracias, diputada, y le agradecemos la oportunidad en esta apertura democrática de abrirnos a todos los sectores y le decimos concretamente: usted el día de hoy escuchó la posición de diversos sectores, una medida mal tomada de un impacto, será trascendente para la vida de esta ciudad.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Le damos la palabra al ingeniero José Luis Rodríguez Errazú, Director de Vehículos BIMBO.

EL C. ING. JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ERRAZÚ.- En principio, el agradecimiento a la diputada Martínez Fisher por habernos permitido estar aquí, presentando nuestro caso particular.

Hasta ahora se ha hablado en general. Yo tengo la oportunidad de decir qué nos pasa a nosotros y voy a ser muy rápido, así que no se preocupen.

Diariamente nosotros atendemos aproximadamente 600 mil visitas en la zona metropolitana. Estos clientes nuestros que visitamos, van desde tiendas, mercados, autoservicios, hospitales, escuelas, hoteles, restaurantes, comedores, lecherías, es decir el mercado es tremendo; tal vez lo más notorio de todo esto, es que el 95 por ciento de estos clientes son tiendas.

Entonces, estas medidas a nosotros nos pegan en el 95 por ciento pero fuertísimo.

El hecho de mover pan, de mover productos que tienen que ver con la frescura nos lleva a que todos los días salen de sus bases de distribución 6 mil 500 vendedores en 5 vehículos y esto se hace, es decir nuestra operación inicia a las 4 de la mañana por las lecherías, por las tiendas que abren muy temprano. Decir que vamos a parar a las 7 de la mañana pues no le encontramos el sentido.

Estamos muy conscientes de la magnitud de nuestra operación, son muchos vehículos y de nuestra participación tanto en el tráfico como en la afectación al medio ambiente estamos muy claros de eso, siempre lo hemos estado haciendo y también de la necesidad de hacer algo. También hemos estado participando en

todo lo que es posible, lo que está en nuestras manos para ayudar, para hacer esto.

Las principales medidas que hemos tomado es concretamente con nuestra flotilla, voy a hablar concretamente de lo que hemos hecho desde hace muchos años y que cada vez se viene incrementando más.

Mantenemos nuestra flotilla en las mejores condiciones mecánicas para evitar cualquier problema. El Centro Histórico lo surtimos desde hace muchos años con vehículos eléctricos, usamos la tecnología más moderna, lo principal que vamos encontrando en el mercado, lo que es más efectivo lo implementamos; renovamos constantemente nuestra flotilla, la edad promedio de nuestra flotilla en la zona metropolitana es de 4 años; estamos creciendo en la implementación de combustibles o energéticos alternos, eléctricos, gas, diesel, nos falta algo así como el 30 por ciento de vehículos que todavía usan gasolina, pero la hemos quitado prácticamente toda.

Nuestro personal está capacitado para una operación profesional, ellos reciben una capacitación muy fuerte para que conozcan y sigan en los reglamentos y las normas de seguridad, especialmente un énfasis en al seguridad vial; su operación es supervisada y participan en un programa de incentivos para no tener accidentes viales.

Desde que se inició el programa de autorregulación hemos estado presente y participando con las autoridades; pagamos nuestras tenencias, pagamos nuestros impuestos, nuestras placas, y ahora resulta que no los podemos usar.

Estas propuestas de regulación nos afectan en diferentes aspectos, por ejemplo la inseguridad, ya se ha hablado, pero yo quisiera muy práctico en esto. Un vehículo parado dos horas en algún lugar, un vehículo de reparto, que sabe la gente que traemos dinero, se nos suben andando, o sea andando la camioneta se suben, sabiendo que van a estar parados dos horas por todos lados, pues caramba somos bastantes atractivos y nosotros mucho menos que muchos. Yo hablo por mí, pero hay muchos más que son más atractivos que nosotros. Circular por la noche, pues ya sin comentarios. O sea, ¿qué nos va a suceder? Pues no sé.

Hemos tenido problemas muy fuertes, asaltos, compañeros golpeados, compañeros heridos; hemos perdido compañeros, o sea esto es una realidad, es algo que todo mundo sabe. Hoy hay zonas en nuestra ciudad que a las 6 de la tarde cierran y no porque no quieran vender, sino porque ya no se puede. Yo tuve la oportunidad durante un entrenamiento de repartir producto durante 4 meses en mi ruta, con mi camión y todo, y les aseguro que se da uno prisa, se uno prisa para terminar pronto porque en las tardes se torna aquello tremendamente peligroso. Dos horas detenido el vehículo alargaría esto y nos lleva, aunque no quiera, a trabajar en la noche.

¿Qué le pasa a nuestra gente? Pues las jornadas son más largas pensando en que nos detienen dos horas. Si sale a las 4 de la mañana, hoy estará saliendo al mediodía, un poquito después, se alarga. Pero el que sale a la 6 de la mañana, va a llegar en la noche, con sus consecuencias de afectación personal y familiar, menos descanso y no se diga si trabajamos de noche.

Afectación en la venta, las escuelas, los comedores, las lecherías, los consumos tienen horarios muy claros y no hay otra hora más que a determinada hora para llegar y si no llega uno, ya no llegó.

Tenemos, de ese 95 por ciento de nuestros clientes, mucha gente que trabaja 14 horas, 16 horas, y si los vamos a hacer que abran la tienda en la mañana, perdón, durante la noche, lo que va a suceder es que van a buscar otro empleo, con todas las posibilidades que hay, una persona que no tiene forma de trabajar más que (inaudible) pues a lo mejor va a buscar formas diferentes de hacerse llegar sus ingresos.

La otra es la frescura de nuestro producto, siempre hemos pregonado eso, seguramente tendríamos afectación, seguramente vamos a tener problemas en esos controles de calidad y demás.

Mayores costos, al cerrar el lapso de entrega, o sea hoy tenemos nosotros una logística que nos lleva a cubrir todo el horario que tenemos, en la medida en que se cierre esa ventana, ya sean dos horas o ya sea solamente en la noche, nos llevaría a tener que comprar más vehículos, a tener más personal que trabaje,

gente que atiende a esos vehículos, es decir, se incrementan en los costos de una manera importante, hoy usamos los vehículos, algunos vehículos los usamos para que hagan doble ruta, en la medida en que esto suceda, pues ya no se puede y entonces se incrementa más.

Nuestras fábricas en México, igual que en otras partes, trabajan 24 horas, también no es una situación particular de nosotros, trabajan 24 horas, como es producto perecedero, en cuanto sale se montan a los camiones y se van. Si paramos dos horas o paramos en la noche, qué hacemos con ese producto, insisto, no creo que sea un problema solamente de nosotros, debe ser de mucha gente.

Qué tendríamos que hacer, pues tener grandes almacenes y gente que mueva ese producto, todo eso también cuesta; lo que no sabemos es dónde pondríamos esos grandes almacenes, no hay terrenos, no hay donde ponerlo, es algo así que creo que sí ya vale la pena aterrizar antes de pensar en votar por un reglamento de este tipo.

Hoy nos abastecemos durante todo el día y llegan implementos de los diferentes estados de la república, si esto se echa a andar pues seguramente todo el mundo vamos a tener problemas y se va a hacer no un problema para la zona metropolitana, sino para todos lados, en una ventana menor de tiempo de trabajo, tendrán que surtir todo a todos, y yo no sé que va a pasar ahí.

Cosas muy prácticas, por ejemplo, dan las 07:00 horas, dónde nos estacionamos; seguramente vemos un lugar, nos estacionamos y resulta que es donde el señor que entra a las 08:30 horas deja su carro para trabajar, ya le ocupamos su espacios, nosotros y todos.

¿Qué va a suceder? Congestionamiento en las calles, segundos o terceros carriles tapados.

¿Qué va a suceder cuando todos a las 09:00 horas decidamos arrancar, o sea otra vez congestionamientos, otra vez todas esas cosas.

Cosas secundarias, el trabajo nocturno, el consumo de luz va a subir para todos.

¿Qué hacer? Nos comparamos con Tokio, nos comparamos con Nueva York, quienes hemos tenido la oportunidad de conocer estas ciudades, no tienen el 95 por ciento de tienditas, es más no existen. Entonces no podemos hacer una equivalencia de la forma en la que se resuelven las cosas allá y aplicarlas aquí, no puede ser directo.

Sí hay que hacer un estudio, yo me preocupo por eso, es en el caso de la UNAM está muy completo, pero es solamente la carga, no soluciona nada, habría que hacer un estudio completo de todo lo demás que circula por nuestra ciudad, y que este estudio, mi propuesta sería que lo haga gente cuyo único objeto, cuyo único objetivo, cuyo único interés sea resolver el problema de la circulación, nada más, o sea, que no piense en otra cosa, solamente en resolver el problema de la circulación.

Yo tuve personalmente la oportunidad de pertenecer al programa piloto para la disminución voluntaria de la circulación en la zona metropolitana y me queda claro de que cuando uno conoce el problema es muy complicado, pero también tiene uno la ventaja de saber que hay soluciones o cuando menos buscar por dónde están estas soluciones.

De manera voluntaria lo presentaba Leonardo hace un momento, logramos reducir hasta el 50 por ciento de los articulados que entraban en esos días a la zona metropolitana, de manera voluntaria, sin ningún incentivo, sin ninguna ventaja, nada absolutamente, solamente les pedimos que buscaran la forma de no entrar de las 7 a las 9 y llevamos notas, hay datos de todo esto, hay archivos, o sea, no hay ninguna duda.

Se los propongo, un día váyanse a las 6:30 de la mañana, 7 de la mañana a un landador arriba de la entrada de Zaragoza o en Vallejo o en donde sea, es muy interesante, entre otras cosas peligroso, pero ahí se ve, ahí se ve dónde está el problema, no hay que inventar nada, no hay que llevar datos, es cuestión de pararse ahí y ver qué está pasando y se soluciona.

Nuestras autoridades del D.F. lo vieron, ellos saben qué es lo que hay que hacer.

No logramos efectos positivos notorios ni en la disminución de contaminación ni en la circulación. A mí me queda muy claro, la solución no está por ahí o al menos no solamente por ahí, hay más cosas que hacer.

Yo insisto, habrá que hacer un estudio, yo pediría el que se hiciera un estudio completo con la gente que está involucrada, con la gente que conoce de todo esto, y que se haga algo que realmente funcione, porque hay que pensar en ahorita y hay que pensar en el futuro.

Los datos que sacó la Universidad de México hoy quién sabe si sean los mismos, ya pasó un año.

Entonces ojalá y sí tengamos la oportunidad de ser escuchados y antes de votar, antes de levantar la mano se den la oportunidad de conocer completamente el problema y buscar la solución en la que seguramente todos vamos a estar de acuerdo.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Tiene la palabra el ingeniero Pedro Vizcarra.

EL C. ING. PEDRO VIZCARRA.- Gracias, buenas tardes a todos.

Nada más para mencionar algunos puntos estadísticos como los que comentaba el ingeniero José Luis.

En Grupo Lala nosotros al día en lo que es el Valle de México estamos despegando alrededor de 1000 rutas diarias, son 1000 unidades las que salen diario a mercado, de estas, 800 son de venta a detalle.

De estas rutas traemos un promedio de visita de 100 clientes diarios aproximadamente, sacando números no muy difíciles de obtener nos damos cuenta que es una visita de 8000 clientes diarios.

Desde que tenemos datos de estas nuevas disposiciones que se están contemplando hemos hecho algunos censos con los clientes y los números que tenemos hasta el día de hoy son números muy fríos, incluso escalofriantes.

Hemos encontrado que incluso el 95 por ciento de los clientes que han sido censados nos han comentado que no están en ninguna disposición de recibir el producto en altas horas de la noche o en reparto nocturno. Esto obviamente pues sería para entrar en pánico o pensar que entraríamos en pánico.

Esto pues tendría repercusiones mucho muy importantes en el hecho de pensar que tendríamos para empezar un desabasto de producto en la tiendita de la esquina que es tan de uso común para nosotros, lo comentaba ahorita el ingeniero, estilos que no se tienen en otros países, hemos vivido alguna experiencias con algunas armadoras de camiones que han venido con todo su ideal y todo su expertis a traer sus camiones ya modelos y los han presentado aquí en México, han hecho la ruta con nosotros y sencillamente se han tenido que regresar a su país a reconfigurar su camión porque simplemente no está hecho para las necesidades que nosotros tenemos.

Entonces así de difícil, así de caprichosa es la necesidad que cada uno de nosotros vamos teniendo, así es como tenemos que ir acoplando pues también nuestras legislaciones para poder tener una distribución que garantice que el abasto de producto va a llegar en tiempo y forma al cliente consumidor.

Les comentaba, estos números son fríos, hemos llegado a algunas conclusiones rápidas para ver hasta dónde puede llegar, y los números, insisto, siguen siendo más escalofriantes conforme vamos avanzando.

Nos damos cuenta que incluso con la gente que trabaja actualmente con nosotros también se han levantado censos y ellos apuestan a que también entre un 80 y 90% de la gente empezaría a desertar de las filas de la empresa, obviamente son horarios en donde la seguridad no tiene ninguna garantía, como comentábamos también se manejan valores dentro de las unidades. Si actualmente hoy en día padecemos y sufrimos de la inseguridad que nos llega a pegar, en cualquier momento el vendedor obviamente se rehúsa a pensar en que se manejara un esquema de ese tipo.

Entonces, pensamos obviamente insisto en el desabasto de producto, pensamos en el sobre costo que esto pudiera traer ya de entrada, ni siquiera pensando en el

sobrecosto que como empresa podríamos o tuviéramos la necesidad de impactar en el producto final, sino en el costo de oportunidad encontrar en la tiendita que sí aceptara recibir el producto, seguramente tendrían que manejar un costo ya muy particular por el riesgo que están corriendo ya en sus propias personas o en sus propiedades.

Hicimos también algunos datos rápidos en cuanto a la restricción de la entrada de las unidades de transporte pesado por las mañanas. Nosotros tenemos una afluencia aproximada de 182 unidades semanales, esto es por ahí de 64 unidades diarias, nosotros necesitaríamos un terreno para poder guardar esas unidades de aproximadamente 7 mil metros cuadrados. La pregunta que nosotros nos hacemos es en dónde ese terreno, quién lo tiene, dónde están esos parques logísticos que nos permitirían almacenar esos camiones.

Ahora nosotros en el caso particular que manejamos un producto todavía más perecedero en el tiempo, como es la leche, la materia prima para nosotros es importantísima que llegue en tiempo y forma. Obviamente la empresa como tal o las empresas hacemos una inversión extraordinaria en vehículos de modelo reciente, con tecnología de punto, en donde invertimos en motores de bajas emisiones.

Hablamos hace un rato también de los costos privados y sociales, hay costos privados que nos impactan directamente en el producto y que la empresa sí absorbe, como son por ejemplo esa inversión en equipos de nueva tecnología, insisto, en la capacitación de los operadores, lo que es la seguridad vial, es una parte donde se le está apostando mucho, donde el vendedor tenga una conciencia también no sólo del cuidado de su unidad sino de su cliente consumidor y son inversiones que prácticamente se van quedando y se van absorbiendo, pero también se hacen con la idea de que el producto llegue en tiempo, forma y calidad al cliente consumidor.

Ese impacto que yo les comentaba ahorita representa una inversión de 55 mil pesos, perdón, 500 mil pesos mensuales. Hace rato decía Leonardo quizá para una empresa 500 mil pesos mensuales no son nada, hay para quienes es mucho y

al final del camino todo ese impacto y todo ese dinero a dónde va a llegar, seguramente al cliente consumidor. Es donde estamos preocupados realmente por si este tipo de decisiones se llegaran a tomar.

Tenemos la empatía en el Grupo Lala de compartir todos los ensayos que sean necesarios, ya hemos participado activamente con la Asociación Nacional de Transporte Privado, hemos estado trabajando hombro a hombro con ellos, con toda la disposición; hemos estado analizando también la idea de combustibles alternos en los equipos pesados; hemos tratado de mejorar nuestra logística en el arribo de camiones también de uso pesado, entonces realmente ha habido un trabajo atrás que sentimos que de repente no se está reconociendo, es un trabajo que necesitamos que también se tome en cuenta, es un trabajo que también requerimos que sea considerado porque se está haciendo, en realidad se está ejecutando.

Sí se demostró, como comentaba también el ingeniero José Luis Rodríguez, que en el programa piloto realmente los resultados que se obtuvieron no impactaron de una manera significativa, realmente lo que sí pusimos en riesgo de repente algunos fue que el suministro de productos estuviera llegando realmente en tiempo y forma.

Estuvimos también analizando el punto de la distribución en la zona Centro, las restricciones en la zona Centro. A nosotros de entrada nos impactaría en tener que hacer una inversión de 250 unidades más, así sería simplemente tener que poner a circular 250 camiones más, que tan sólo pensar en la inversión de dónde vamos a sacar para 250 camiones más y mantener obviamente la nómina de 250 camiones más es donde nos empieza a impactar, y obviamente seguimos pensando y creyendo que todo esto puede impactar en el precio final del producto.

Somos una empresa socialmente responsable, trabajamos por ello y con ello, no con esto es sólo ostentar el título de empresa socialmente responsable, tenemos un compromiso total con nuestro cliente y consumidor, trabajamos, insisto, día a día por ello, lo queremos lograr y realmente nuestra preocupación, lo escuchábamos ahorita, los datos estadísticos, 24 millones de toneladas de

alimento contra 30, yo creo que es una tarea en la que tenemos que fijar más nuestros ojos.

Tenemos que pensar en que los mexicanos tenemos que estar mejor alimentados, con una mejor oportunidad, un mejor precio de oportunidad y con precios de calidad. Entonces, realmente nuestra preocupación está por ahí, nuestra convicción está por ahí, creemos que existen planes más rápidos, como los que comentaban hace un rato, como la ingeniería de tránsito, como por ejemplo cosas tan simples como la sincronización de semáforos que a veces es tan irrisorio, que sale uno de un semáforo y avanzas 10 metros y ya caíste al otro y eso lo pienso yo a veces cuando traigo un coche de uso particular, yo no me quiero imaginar a un transportista lo que a de sufrir.

Comentaban también algunos de los ponentes que ellos están convencidos y nosotros también, que los operadores son los últimos que quisieran cruzar por la Ciudad de México y de eso estamos convencidos.

Creemos que los circuitos exteriores que rodean a lo que es la ciudad, podrían ser una gran alternativa, que incluso nos diera mucha mejor oportunidad a todas las empresas de distribución que estamos comprometidos con proyectos como éste.

Entonces, prácticamente nuestra postura es, estamos en la convicción de trabajar, de poner todo lo que sea necesario, pero con programas que nos ayuden a abonar, a seguir alimentando toda la vida. Gracias.

EL C. MODERADOR.- ¿Alguien que quiera formular alguna pregunta?

Entonces cedo el micrófono a la diputada Margarita Martínez Fisher, quien nos dará las conclusiones y la clausura del evento.

LA C. DIPUTADA MARÍA MARGARITA MARTÍNEZ FISHER.- Muchas gracias. En verdad yo les agradezco mucho la paciencia, toda la cooperación que ha habido para que podamos a llevar a cabo este foro, a pesar de lo, bueno, característica de tener aquí afuera el relajito que tenemos, ha sido como muy interesante a pesar de estas restricciones que tenemos por los asuntos políticos, pues la posibilidad de tener una mañana para sentarnos a trabajar, a escuchar, a

analizar de manera detenida desde muchos puntos de vista una problemática, creo que es muy valioso.

Yo tengo que sentarme a revisar todas las ponencias que han hecho favor de darnos. Tenga la seguridad de que toda esta documentación que nos dejan, nos sirve para la fundamentación de dictámenes, nos sirve para la exposición de datos duros en materia de nuestras argumentaciones, créanme son datos muy importantes que nos ayudan para el trabajo legislativo y comentarles yo rescataría a lo mejor de manera muy general la primera parte, digamos la postura académica, la postura de los estudiosos, la parte de finalmente la regulación; cualquier regulación tiene un costo y, bueno, la pregunta que hace de manera muy clara quien es experto en economía, al final este costo quién lo va a asumir, yo creo que es un cuestionamiento muy importante, digo, valdría la pena decirlo en el contexto de todos los incrementos que se han presentado en la ciudad, en metrobús, en microbús, la parte de predial; o sea, hay una serie de costos que han estado asumiendo las familias de la ciudad, que son muy importantes y por supuesto preocupa que este costo en un momento dado de una regulación pudiera llegar al consumidor final, sobre todo a las familias más desfavorecidas.

Yo creo que esos son los primeros planteamientos importantes. Me pareció interesantísimo el estudio de la UNAM, yo creo que tenemos que sentarnos otra vez y volverlo a ver todo y que nos expliquen de manera muy precisa, yo en lo personal tengo toda esa apertura, toda esa disposición, pero sería importantísimo y uno de los planos que nos ponían los doctores, en donde hacían con simulador en el plano, digamos los niveles de tráfico en las vialidades más importantes, sin restricción y con restricción y es prácticamente lo mismo.

Creo que eso es un dato duro, muy importante el estudio que se ha generado, que tendríamos que considerar también para este debate. Y creo que hay otro dato duro que nos dan tanto ANTP como la gente de industria, que nos dicen finalmente la sustitución del camión grande por otras unidades pequeñas, pues a la larga no es lo que va a acabar de resolver el problema, porque utilizan combustible que es contaminante, porque implica igualmente tráfico. Creo que son

el personal, digo, de todo lo que escuché son tres datos que a mí me parece que son muy rescatables y son datos duros, porque al final este tipo de decisiones como ustedes bien comentan se tienen que tratar y se tienen que tomar con datos duros.

Yo me pondría ahora del otro lado también, que tiene que ver con la parte de la demanda ciudadana, de la demanda social, que creo que todos aquí asumimos existe; o sea, existe el mecanismo que generó el Gobierno de la Ciudad en cuanto a la consulta verde, a lo mejor ahí sí decir con toda claridad no necesariamente compartimos este procedimiento de todos, votemos porque haya un mejor medio ambiente, claro, o sea todos vamos a ir a votar a favor de que sí el tema es el cómo y bueno esta legitimación mayoritaria de o populista de ciertas decisiones nos parece que no es la correcta, eso sí yo lo pondría en la mesa. Pero de que existe una demanda para resolver el tema del tráfico, creo que hasta los que están en esta mesa sentados la tienen, es decir todos estamos preocupados por el tema del tráfico, las familias, los estudiantes y ustedes mismos como empresas y como transportistas lo tienen en esa materia del tráfico.

La otra el tema del medio ambiente, es una preocupación que a quien le pregunten va a decir, por supuesto lo que hagas a favor del medio ambiente, pues será bien recibido.

Fíjense, analizamos aquí, creo que nos metimos mucho en la parte del transporte de carga y las restricciones al tema de descarga, pero también se habló y la idea era también trabajar el tema del "Hoy no Circula" y son dos extremos, las dos medidas son restricciones a circulación, en dos extremos totalmente distintos en los que yo encuentro dos similitudes.

La primera es que no necesariamente resuelven el problema, que ese es uno de los temas que me parece importante, la otra vez decíamos finalmente la restricción que está planteada en términos del dictamen que hoy está pendiente aquí en la Asamblea, pues el 60 por ciento de los que circulan son perecederos y los de carga son 17 por ciento de los que circulan, al final la medida no va a acabar de resolver el problema completo, que es lo que al final todos quisiéramos. Sí el

beneficio o el impacto fuera superior al costo, pues al o mejor estaríamos hablando en otros términos, pero creo que sería muy importante decirlo.

En la parte del “Hoy no Circula Sabatino” también decirlo con toda claridad, o sea al final mientras no haya una revisión de todo el tema de los verificentros, mientras no haya una revisión de toda la parte de los vehículos del gobierno porque generan tráfico, porque generan contaminación, pues el hecho de restringir un día a la semana a la gente que tiene los vehículos más viejos, tampoco va a resolver el problema.

Entonces creo que esa sería una de las consideraciones que yo encontraría en común, no necesariamente van a resolver el problema y los costos en un momento dado por todo lo que ustedes nos han comentado podrían ser mayores que los beneficios, creo que eso yo lo rescataría.

Me preguntan la postura de nosotros, ustedes saben que de las propuestas que se están discutiendo hoy en día pues una es del PRD y una es del PAN, pues vamos a ponerlo en la mesa. La idea con este evento es poder en un momento dado presentar desde el punto de vista del partido al que yo pertenezco que es el PAN, decir tenemos que revisar el tema con mayor profundidad, aquí están los estudios, aquí están los actores sociales, aquí están las empresas, aquí está la gente de abasto y del sector popular de comercio y tenemos que analizarlo. Esto nos ayuda a nosotros a poderlo analizar a mayor detalle.

La otra iniciativa está en Comisiones todavía, en la de la diputada Celina y en la mía, creo que tenemos muchas posibilidades de seguir trabajando el tema, lo único que yo les dejaría de tarea y se los dejo de tarea, porque de todo esto tiene que continuar este diálogo y este camino, es que sí en términos de legislación.

O sea no queremos esto, como actores sociales, porque no resuelven el problema completo y generan costos que en un momento dado podrían impactar la economía familiar, pero tenemos el tema de que requerimos orden. Entonces que sí, qué es lo que sí podemos establecer en términos de normatividad porque al final lo que trabajamos aquí en la Asamblea son leyes, que en un momento dado

podieran mejorar las cosas. Esa es la tarea que en un momento dado dejaría abierta para que podamos seguir en este diálogo.

Yo veo que sí va a ser muy posible pues detenernos a analizar estos temas, se los digo con toda franqueza. Entonces la preocupación de que un momento dado se pudieran ir a un proceso fast track o en ese sentido creo que pueden ustedes tener la certeza de que no va a ser así, ese es el ofrecimiento concreto y preciso que podemos hacer en este caso, pero nos ayudaría muchísimo saber lo que sí podemos generar en un momento dado para poderle decir a la ciudadanía, esta demanda que tú tienes en la parte del transporte de carga es una de muchas causas en materia de tráfico y de contaminación en la ciudad, estamos haciendo esto. ¿Sí me explico?

Nos ayudan ustedes como actores sociales y como agentes económicos pues también a darle cara a los ciudadanos, que también esperan de nosotros que legislemos en materias importantes.

A veces la Asamblea como ustedes saben está metida en temas que no necesariamente son tan importantes, pero son temas de reflector, que si el cambio de sexo gratuito, o sea lo pongo en la mesa porque son temas que no son tan importantes, estos temas sí son mucho más importantes.

Entonces la invitación es a que podamos trabajar en el como sí las dos comisiones, ya la diputada Celina se los comentó aquí públicamente, yo lo reitero, soy la otra comisión, soy Presidenta de la otra comisión dictaminadora, estamos con toda la disposición de que en un momento dado podamos trabajar en el sí.

En el otro caso del dictamen, en un momento dado, pues solicitar mayor tiempo para discutir las cosas. Creo que ese es el tema que podríamos generar en este momento, agradecerles muchísimo, es muy valioso para la Asamblea, para la Comisión de Abasto, que estén ustedes aquí.

Les pido una disculpa en términos de que los tiempos a veces son difíciles de controlar en términos de la gente que participa, pero siento que fue y ha sido muy rica la participación de todos ustedes.

Vamos a integrarnos a una base de datos de correos electrónicos para hacerles llegar la información de ponencias que tenemos aquí, la publicaremos en Internet, tendremos las ponencias disponibles en una versión estenográfica, la idea es hacérselas llegar a todos los compañeros diputados, en un momento dado, y bueno tengan la seguridad de que todo lo aquí dicho serán argumentos que también utilizaremos en un momento dado para la discusión y el debate legislativo.

En ese caso pues yo clausuro oficialmente, siendo las 15:11 horas, de este día viernes 11 de abril del 2008, clausuramos este foro, pero con la esperanza y con toda la buena voluntad para que sigamos trabajando, muchísimas gracias, son muy bienvenidos a esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

