

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad

Tarifas y Formas de Cobro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros y
Vialidades del Distrito Federal

Foro

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Auditorio “Benito Juárez”

09 de agosto de 2010

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Vamos a dar inicio a los trabajos de este foro denominado “Tarifas y formas de cobro en el servicio público de transporte de pasajeros y vialidades”.

Antes que nada quisiera agradecer el interés que están demostrando en este tema tan importante para la ciudad, para los capitalinos.

Agradecemos, quisiéramos dar nuestro reconocimiento a todas las dirigencias de todas las rutas, del transporte colectivo y en lo individual sin exclusión alguno.

Daremos inicio y escucharemos el día de hoy un conjunto de ponencias relativas al tema que nos permitirá recoger y enriquecer el trabajo legislativo que nos permita próximamente presentarlo y que sea el cristalizado en un documento que presente la Comisión de Transporte y Vialidad al seno de los diputados.

En pasados días, el jueves para ser exacto, tuvimos la oportunidad de estar en un evento internacional de sindicatos a nivel internacional del sector del transporte, y escuchamos con mucha atención el discurso del Jefe de Gobierno, en donde decía que él estaba a favor de los derechos humanos, de los grupos organizados en el transporte.

Que la Ciudad de México tenía el programa más amplio en esta materia de derechos humanos, y esta Comisión, dará seguimiento y será vigilante de que así sean, pero el día de hoy lo que les queremos compartir es que esta Comisión de Transporte y Vialidad hará su trabajo y será muy objetivo con la demanda y con la realidad.

Por ello les pedimos ponerse de pie, siendo las 10:00 horas, de este 9 de agosto del 2010, damos por inicio los trabajos de este foro, aquí en este Auditorio "Benito Juárez", este denominado "Tarifas y formas de cobro en el servicio público de transportes de pasajeros y vialidades en el Distrito Federal". Muchas gracias y buena suerte.

Nos acompañan, estamos esperando, seguramente se irán incorporando algunos dirigentes de distintos partidos que fueron invitados, algunos ponentes y nos da muchísimo gusto que nos acompañe aquí nuestro vicepresidente el diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda, así como nuestro primer ponente, el maestro Gerardo Moncada Martínez, coordinador de Investigación y comunicación del poder del consumidor. Bienvenido, muchas gracias por acompañarnos, con quien vamos a dar inicio a la primer ponencia.

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- Gracias, buenos días. Si podemos iniciar la presentación.

El Poder del Consumidor es una asociación civil que como su nombre lo indican, trabaja en la defensa de los derechos consumidores y en la promoción de prácticas de consumo sustentables, racionales, y en ese sentido, todo lo que se refiere a servicios es un tema que nos concierne y hemos trabajado un par de años en los temas de transporte, hemos estado en algunos foros, pero nos da mucho gusto hoy que el público mayoritario sea gente del volante, transportistas, esto no nos había ocurrido en otros espacios y creo que es un actor fundamental en estos temas.

Empezaremos con datos que seguramente muchos de ustedes manejan, pero que son indispensables para poder ponernos de acuerdo en algunas cuestiones.

El número de viajes, según la Encuesta Origen Destino, realizada por el Gobierno del Distrito Federal y el INEGI en 2007. Tenemos que en el Distrito Federal son 8.6 millones de viajes al día, 65 por ciento de ellos son realizados en colectivos, luego sigue taxis 17 por ciento y le siguen en orden descendente, metro, autobús suburbano en todos los casos que son viajes que cruzan la frontera del Distrito Federal y Estado de México, RTP, Trolebús y Metrobús.

Cuando hablamos de tarifas, ustedes mismos seguramente cuando adquieren cualquier clase de servicio o producto, lo primero que se plantean es: ¿Esta tarifa corresponde a la calidad que yo recibo? Eso es lo que se plantea cotidianamente el usuario de transporte público en la Ciudad de México.

Nosotros hicimos un sondeo de opinión, un sondeo de percepción, no es un sondeo exhaustivo, pero sí queríamos tener una aproximación a lo que estaba percibiendo el usuario del transporte, respecto a la calidad que encontraba en el servicio, y encontramos, seguramente ustedes lo viven cotidianamente, son malas noticias realmente; 35 por ciento de los entrevistados consideraron que el servicio era pésimo, el 29 por ciento que era malo y otro 29 por ciento que era regular. Si sumamos pésimo y malo, tenemos prácticamente dos tercios de los encuestados diciendo que el servicio no corresponde con la calidad de lo que esperarían de un transporte público.

El número se eleva cuando se preguntaba si consideraban que el servicio era seguro o inseguro, si era cómodo o incomodo o si era rápido o lento. Los porcentajes se van arriba del 70 por ciento, considerando de manera negativa el servicio de transporte.

Cuando se les preguntó ya en términos específicos qué transporte consideraban que era el peor, el 52 por ciento mencionó a los microbuses, 18.8 por ciento a las combis, 7 por ciento a los autos, y si se les preguntaba qué era lo mejor, 38 por ciento mencionaban al metro, 13.9 al Metrobús, 5 por ciento al tren ligero, y había un 23.9 por ciento que también hablaba de que los autos era el mejor medio de transporte. Estos son datos interesantes, porque hay una

parte muy fragmentada en la percepción del automóvil, para algunos es el peor modelo de transporte porque es el que genera más congestión en las vialidades y entorpece toda la circulación del transporte, pero la calidad que perciben en el transporte público, como la consideran muy mala, creen que la mejor opción es tener su propio auto y no tener que estar lidiando con el transporte público. Eso nos genera una complicación potencial.

Esta es la parte medular finalmente de lo que concierne a esta mesa, la relación costo-calidad. Se les preguntaba a los entrevistados si lo que pagaban les parecía que era adecuado con la calidad del servicio que recibían, 38 por ciento dijo que era lo justo, 34 por ciento dijo que era caro y 13.8 por ciento demasiado caro.

Esto significa que si sumamos caro y demasiado caro, la mitad de los usuarios, por lo menos los entrevistados en este sondeo, la mitad consideró que el servicio, la calidad del servicio que recibían, no correspondía con lo que estaban pagando.

Los tiempos son un factor clave porque finalmente, como vamos a ver más adelante, los usuarios lo que buscan en primer lugar es velocidad, es llegar a tiempo; no tanto velocidad por sí misma, si no llegar a tiempo.

Entonces cuando les preguntamos cuál era su valoración del tiempo de traslado, 53 por ciento consideraron que era excesivo el tiempo que tardaban en llegar a su destino y 69 por ciento, esto es un dato que adquiere relevancia, consideró que en los últimos años se ha incrementado el tiempo que tardan en llegar a su destino, 69 por ciento consideró que ha estado creciendo el tiempo de traslado.

Esto es lo que les comentaba, cuando les preguntamos por qué eliges el modo de transporte que eliges, sea cual sea que ellos elegían, el porcentaje más alto que fue 29 por ciento dijo que por rapidez, 19 por ciento porque lo dejaba más cerca del sitio al que quería llegar, 17 por ciento por el costo y 9 por ciento por seguridad.

Este es un tema que también es relevante, nos parece a nosotros el tema de qué modo de transporte contamina más, según la percepción del usuario y también se convierte en un factor de imagen, es una imagen negativa de estos

modos de transporte, la mayoría 39 por ciento dijo que era el microbús, 29 por ciento que el automóvil, 17 por ciento combi y 8 por ciento taxi.

Finalmente en esta encuesta que hicimos nosotros, le preguntamos qué consideraba el usuario que era necesario para mejorar el servicio. El 31 por ciento dijo que lo que era necesario era que el operador de la unidad acatara los reglamentos de vialidad y tránsito, el 23 por ciento dijo que con que el operador condujera con precaución, sería suficiente para que mejorara el servicio; luego un 14 por ciento dijo que sería necesario que se respetaran las paradas o que fueran las paradas en específicos, 12.9 por ciento habló de las limpiezas de las unidades, 8 por ciento de que hubiera claridad en las tarifas y 6.5 por ciento, la forma en como está la unidad, es decir, la distribución de los asientos fuera adecuada a las condiciones de los adultos.

Entonces si sumamos las dos primeras respuestas que son las de mayor número de elección por parte de los encuestados, tenemos que 54, casi 55 por ciento considera que con modificaciones en la manera como conduce el operador de la unidad de transporte público, podría mejorar el servicio.

Éste es un dato, nosotros lo consideramos relevante, sabemos que las condiciones en que están operando, sobre todo los microbuses, son condiciones que empujan al operador a conducir de una manera que sale de cualquier parámetro y cualquier lineamiento de operación o reglamentario: la batalla por el centavo, las condiciones de completar la cuenta día a día, etcétera, son condiciones que generan una enorme presión sobre el operador, pero quien percibe los daños de estas condiciones, aunque no lo tengan claro, son directamente el usuario.

Yo quiero sugerirles que vean estos videos que realizó un joven cineasta Francés, entrevistó a varios conductores de diferentes rutas y también a otras autoridades, líderes de rutas, en estos videos que están en YouTube que se llaman "Microbuseros hasta siempre". Es un documental en tres partes, pero por un lado deja muy claro las condiciones que están impuestas al servicio de microbuses, pero también deja ver cómo el conductor es un actor importante en lo que está pasando con el servicio de microbuses.

Nosotros en el trabajo que hemos venido haciendo, consideramos que hay oportunidades para mejorar la calidad del servicio y que por supuesto las tarifas siempre son, ya lo mencionará más tarde el maestro Javier Hernández, pero las tarifas siempre son una oportunidad para mejorar el servicio.

Nosotros consideramos que si se atacan algunos elementos claves como regularizar e institucionalizar el servicio de transporte público, es decir, todo este proceso que están viviendo en el microbús, lo que es convertir al hombre camión en una empresa en la cual cada uno de los conductores son accionistas y que entran en un esquema verdaderamente regularizado e institucionalizado bajo sistemas de capacitación estrictos.

Creemos que el sistema puede muy rápidamente mejorar sustancialmente, puede cambiar radicalmente la percepción que tiene el usuario del transporte público, se puede lograr un servicio con mayor seguridad.

La confiabilidad en los tiempos de traslado son clave y para eso es importante que haya un esquema que le permita al transporte pública circular en condiciones preferenciales, no que tenga que pelearse con todos los automóviles que están ocupando las vialidades, el esquema del Metrobús se puede replicar en otros sistemas de transporte público, no tiene que ser necesariamente Metrobús, pero sí es muy importante que el transporte público tenga condiciones preferenciales de circulación y operación, porque finalmente es un servicio que está trasladando a decenas o a cientos de personas en comparación con cada automóvil particular que lleva a 1.5 usuarios en promedios en esta ciudad.

Mantener, crear sistemas o esquemas que permitan mantener una calidad sostenida en la operación, en la presentación del servicio y en la operación es fundamental, para eso sí es necesario que haya una estructura institucional en las rutas que prestan el transporte público.

Finalmente que los corredores que se creen de transporte público, tengan un proceso de crecimiento sostenido. Esto se ha demostrado en muchas ciudades europeas, que sea cual sea el modelo de transporte que se instale y sean cuales sean los operadores que estén participando en ese modelo de transporte, ya sea metrobús, sea tranvía, tren ligero, el esquema que ustedes

quieran donde se creen corredores, si no se crea una red articulada rápidamente para estos modos de transporte, no hay forma de que eso funcione.

Rápidamente se saturan los primeros corredores y empiezan a resultar conflictivos. La opinión del usuario empieza a decaer respecto a esos modelos de transporte.

Esto es parte de eso. La experiencia internacional demuestra muy claramente que es necesario restaurar los equilibrios en las vialidades, en el uso de vialidades, se ha preferenciado el uso del auto particular, si se empiezan a dar equilibrios donde el transporte público tenga también ventajas para ofrecer más rápidamente el servicio, los usuarios empiezan a alternar el uso del automóvil con el transporte público y con otros modos de transporte.

Aquí es una discusión que sentimos que no se ha dado abiertamente y que ahí pueden participar muy claramente tanto los prestadores del servicio como los diputados especializados en temas de transporte, institutos de investigación, usuarios por supuesto, que es la discusión de costo beneficio: ¿cuánto cuesta cada modo de transporte y qué beneficios da a los usuarios, a los operadores, a la ciudad en su conjunto?

Si nos ponemos a evaluar costo beneficio, ahí las cosas y abiertamente de una manera más participativa, creo que vamos a encontrar algunas opciones que son muy atractivas, tanto para el gremio de los conductores como para los usuarios y para la ciudad en su conjunto.

Es un transporte público que tiene que entender que en esta ciudad ya no se puede estar trabajando queriendo atender a minorías y que esas minorías ocupen todas las vialidades, tenemos que pensar en transportes masivos, cómodos, rápidos, seguros, no contaminantes, que el servicio sea prestado de manera profesional, que las redes sean articuladas y que tengan conexión unas con otras, que cuenten con un carril exclusivo y que tengan paradas predeterminadas, eso es lo que garantiza velocidad en la prestación del servicio.

Estos son sólo algunos datos para cerrar, ya que el foro también habla de cobro en vialidades. Esta es la experiencia internacional, aquí sólo hay dos

casos, que se están dando en muchas ciudades del mundo, se están demoliendo las supervías porque han demostrado que no son una alternativa de movilidad en las ciudades.

Arriba tenemos la primer supervía que se construyó en el mundo, es de Manhattan, la West Side Highway, apenas se terminó de construir, cuando ya se hablaba de que se tenía que ampliar porque no era suficiente, fueron años de discusión y finalmente lo que se hizo fue lo que está a la derecha, demolerla para generar una avenida de doble circulación y abrir un espacio para quienes quisieran circular sin vehículos motorizados, es decir, en bicicleta, corriendo, caminando, vean simplemente la cantidad de luz y cómo cambia el entorno sin la súper vía.

El caso de abajo está en el otro lado del planeta, es Seúl. Se había construido ese segundo piso, esa supervía sobre un río, el Cheonggyecheon, empezó la discusión porque se saturaba la supervía y finalmente la decisión fue lo mismo, hay que quitarla, hay que recuperar el espacio.

Se alcanza a ver apenas que a los costados de este río están las calles. Lo que se hizo fue crear un entorno con muchas condiciones atractivas para el esparcimiento de los ciudadanos y hoy es uno de los sitios de mayor atractivo turístico, tanto para la gente de Seúl como para los visitantes extranjeros.

Esta es otra cosa que se está haciendo, se están cambiando las vialidades en las zonas céntricas de cada ciudad importante.

Abajo tenemos lo que ocurre en nuestro Centro Histórico, una saturación de automóviles y la gran pregunta de muchas autoridades: ¿Cómo le hacemos para que los autos puedan circular, para que más autos puedan llegar aquí?

Lo que están haciendo en otras ciudades, la decisión de hay que sacar los autos, hay que crear rutas simplemente de transporte público que sean amables con la gente y con el medio ambiente.

Lo que tenemos arriba es una de las principales ciudades de Francia, Ruán. Restauraron todo para que hubiera solamente espacio para peatones y para transporte público, un tipo Metrobús y una ciclopista y así está operando. Entonces las banquetas se vuelven espacios muy cómodos para montar pequeñas cafeterías y cosas por el estilo.

Finalmente la recuperación de espacios públicos, que aunque a ustedes les parezca que no es así, el transporte público en estos casos es fundamental porque es el que articula la llega de la gente a esos espacios.

Estas son zonas céntricas de muy diversas ciudades. Arriba a la izquierda es como estaba en los años 30 la calle de Florida en Buenos Aires, se recuperó el espacio para que sea sólo peatonal y comercial, atrae una gran cantidad de gente de argentina y del extranjero, van ahí a hacer compras y estas zonas tienen una enorme accesibilidad, tanto con rutas de transporte público superficiales, como con el Metro y otros sistemas de transporte y son un éxito comercial.

Arriba está la Florida, abajo a la derecha está Grafton and Street in Dublin, una de las calles más exclusivas en términos comerciales de Dublín, Irlanda, pero que es peatonal completamente, a la cual llega la gente, ya sea a través de una red de estacionamientos que están a las afueras del centro o a través de transporte público.

A la derecha, bueno la mayoría no lo va a poder ver, pero es una calle muy parecida en Copenhague, Dinamarca, Estrogen, esa calle también es un largísimo corredor comercial de esparcimiento, entretenimiento, completamente peatonal.

Eso es lo que está ocurriendo en el mundo, se están recuperando espacios para que la gente acuda a esos espacios, y el transporte público ahí juega un papel fundamental articulando estos espacios. Eso es todo por mi parte, cualquier aclaración.

Hay algo muy importante.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Orden, va a haber una ronda de preguntas, les vamos a pasar ahorita el uso de la palabra para que puedan ustedes hacer preguntas, pero vamos por orden para que levanten la mano y vamos recogiendo preguntas. Dénos la oportunidad de llevar este orden.

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- Con mucho gusto empezamos con esta pregunta que ya salió: ¿Cuánto cobran allá?

Hay algo muy importante, en la mayoría de las ciudades europeas y de América, la consideración de las autoridades locales es que el transporte público es un servicio a la comunidad y por lo tanto tiene que tener un cierto subsidio.

La gente no paga por completo el servicio, el costo del servicio, el costo real se paga una parte y la otra parte la asume la autoridad, porque es un servicio como lo hace con el agua y con otros servicios básicos. Entonces aquí por eso les puse no sólo casos de primero mundo, está el caso de Buenos Aires, donde el costo del transporte puede equipararse con el de México.

Aquí el tema no es tanto cuánto se paga en pesos y centavos, sino qué porcentaje asume el gobierno local para tratar de mantener un esquema de buen servicio de transporte público. En realidad si nos ponemos a hacer comparaciones, en algunos casos México, la Ciudad de México está bastante mal, hay ciudades donde la gente paga bastante menos, pero el diferencial lo asume el gobierno local. No sé si hay alguna otra pregunta.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Sí, si se sirven levantar la mano para hacerles pasar.

PREGUNTA.- (Fuera de micrófono)

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- Esto es algo que tiene que gestionar el gremio por supuesto junto con la sociedad. Yo creo que ahí algo que ha pasado es que el gremio se ha manejado estrictamente como gremio y no ha establecido vínculos con la sociedad para que la sociedad también apoye las demandas de qué hace falta para mejorar la calidad del servicio; si se manejan por separado el gremio y los usuarios, creo que ahí los dos pierden. Tienen que estrecharse vínculos de acción en el que se plantee cómo se puede mejorar la calidad del servicio, cómo podemos establecer todos juntos algunos compromisos para mejorar la calidad, pero que necesitamos trabajar de manera articulada usuarios y conductores, solicitando algunos subsidios, porque eso no es nada nuevo, ocurre en todo el mundo, en todo el mundo hay subsidios al transporte público.

PREGUNTA.- (Fuera de micrófono)

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- En el interior de la República que cobre 3 pesos, es la pregunta del compañero. Hasta donde yo sé no hay ninguna ciudad en el interior de la República que cobre menos de 3 pesos.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- A ver si te puedes acercar para pasarte el micrófono para que te escuchen los demás.

EL C. .- Buenos días, compañeros. Yo me dirijo a lo que decía el compañero de todo lo que nos pasó ahí en la pantalla. Pues ahora sí que yo veo algo que de todo lo que nos dijo, pues es un poco erróneo para lo que nosotros venimos a ver, porque nos ponen las comparaciones con otros países de un nivel mucho más amplio al de nosotros. Nosotros no estamos en ese nivel en que se encuentra Francia ni los países que ustedes nos pusieron.

No contamos con ese recurso de subsidio ni contamos con una tarifa adecuada para poder hacer lo que ustedes dicen. Ahora sí que yo lo veo muy erróneo eso.

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- Por eso quise empezar con la Encuesta, compañero. Probablemente sea erróneo, pero desgraciadamente es la percepción del usuario. Ahí hay que trabajar, tenemos que trabajar todos para mejorar la percepción del usuario de cómo está viendo el servicio que reciben y cómo se va a demandar apoyos para que esa calidad del servicio mejore en la Ciudad de México, que es de lo que se trata aquí.

Ahora, no estamos hablando de verdad, no es sólo el primer mundo: Argentina y Brasil han mejorado mucho la calidad de su servicio, modificando cosas básicas. El asunto es no sólo creo que si ustedes se concentran, esa es la percepción porque estamos del lado de los usuarios.

Si ustedes se concentran su lucha sólo en mejorar la tarifa, ahí vamos a perder a todos porque lo que va a pasar, les va a volver a pasar lo mismo, van a pasar años o décadas para que les autoricen un nuevo incremento, si sólo se está hablando de tarifa.

Lo que tenemos que hacer es buscar la manera de que haya un replanteamiento en el que la tarifa vaya acompañada de mejoras, sistemáticas, progresivas y también apoyos al transporte público.

EL C. .- Si me permite la réplica de lo que usted me dice. Mire, yo creo que tiene usted razón en lo que dice, pero mire, aquí hay una falta de cumplimiento del gobierno, creo yo que por ahí es donde tenemos el problema más grave, porque ahora sí que nos prometió que no nos cumplió, y creo que ustedes y todos nosotros los sabemos.

Nos dijo que nos iba a apoyar para el cambio de las unidades con un bono de 100 mil pesos, cosa que no hizo. No sé si a todos los compañeros se los hayan dado, pero que yo sepa no. Esta es una de las cosas.

Otra. Todos nos dicen chatarras, algunos compañeros que todavía andan con sus chatarritas por ahí, y yo creo que aquí el culpable de todo esto es el gobierno, para mí o para todos nosotros, es porque no nos cumple con lo que nos promete. Entonces compañeros, vamos a seguir con nuestras chatarritas. Entonces no nos pueden exigir más de lo que no se puede cobrando 3 pesos.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Los compañeros que vayan a preguntar si se pueden acercar aquí para tener un orden. Anoten bien en la hojita su planteamiento para que no se haga diálogo, si no que sea su intervención general y si quiere acercarse por aquí, atrás del compañero.

Adelante.

EL C. .- Yo creo que vamos a ser más concretos, más realistas.

La situación que estamos viviendo, no la estamos viviendo en comparación de países del primer mundo. Aquí en México tenemos una política muy integral, a través de las instituciones.

Nosotros somos una república institucional que está manejada a través de las instituciones. Tenemos una Secretaría de Transporte, la cual regula a los concesionarios, a través de su órgano completo como son, la autoridad son los que le dan un tarjetón, una concesión a un concesionario.

El tarjetón, si el conductor dicen que es malo, pues hay que echar la vista para atrás, señores. Ese conductor no salió del gremio, salió de una institución con un documento que lo avala para conducir. Para empezar ahí estamos mal, no hay que satanizar al mundo, cada quien debe ser responsable de lo que hace.

Ahorita usted como consumidor, muy bien, yo lo entiendo, nos da un panorama diferente a la que su función es. Nos dice a través de números y de encuestas, que quién sabe de dónde salieron esas encuestas de lo que pasa en el transporte, pero yo nada más le digo, ¿por qué hay más carros en la ciudad? Dicen que se fomenta el transporte el público.

¿No se estuvo regalando un bono de chatarrización, si tú tenías una unidad para que cambiaras a uno nuevo; qué pasa cuando tú cambias a un carro nuevo? Ese carro circula todos los días, pero en cambio muchos compañeros dicen, ¿bueno qué pasa con el bono del transporte? Yo no me voy más al bono del transporte, yo me voy a la realidad. El costo del pasaje, lo acaba de comentar, en ningún lado de la república es más barato que en el Distrito.

Las vialidades. Es cierto, nosotros no estamos en contra de la modernización y menos del avance y del progreso para una Nación, no para un grupo cierto de personas que se quieren adueñar del transporte o quieren sacar beneficio de lo que ha sido las fuentes de trabajo.

Dice claro, las vialidad, sabemos que el cambio se está dando en el transporte, pero por qué metrobús o por qué cierta empresa o por qué esto, si para mejorar en el transporte no necesitamos esto, una vialidad que sea única para el concesionario y poder tener una movilidad.

El tipo de camión, pues yo creo hay empresas aquí que se dedican y saber qué transporte.

Hablamos de los pequeños negocios que están sobre las avenidas, sabemos que cuando se hace una avenida única, se cierran casi la mayoría de negocios. No estamos en contra de eso, estamos a favor del cambio, pero que sea un cambio real.

Primera, que se nos respeten los 40 años que venimos trabajando. Si venimos ahorita a una reforma de tarifa, no venimos a que nos expliquen si en Francia, en Inglaterra, en Argentina, también sabemos que en distintos países ha habido movimientos políticos fuertes y armados.

Aquí en México no, aquí en México venimos a través del diálogo a exigir nuestro derecho, o sea como consumidor yo nada más les presento, ustedes como consumidor que hicieron cuando nos están subiendo constantemente el

diesel, la gasolina y todavía tenemos el descaro de ir a una gasolinera y que te digan "litro por litro", señores. Ya estamos como en los campos electorales, voto por voto.

Vamos a las gasolineras, nos roban el diesel, nos roban las gasolineras y qué hay, no hay una solución. Cuando se quisieron dar la solución, decían que tenían una merma, fíjense nada más eh, y la merma quién la paga, el consumidor.

Para nosotros como transportistas también somos consumidores, hacemos nuestros pagos y ahorita nos dicen, que con los pocos camiones, porque ya muchos cambiamos, traemos un camión y estamos cumpliendo por lo que la ley nos marca, pero de todos modos yo nada más les decía, si las instituciones así como nos exigen a nosotros, cumplieran ellos, pues no habría necesidad ni de sentarnos, conforme van aumentando los ridículos sueldos.

Decíamos hace rato, por qué la gente prefiere un carro. Señores, porque nunca lo van a tener con los ridículos sueldos que se gana. Es obvio.

Lo que estamos generando es lo que más podemos. Si ustedes nos dan la fuerza, cómo, a través del apoyo institucional y se respete a todos los compañeros, nosotros somos capaces de operar, de administrar, hasta de cursos o de preparar a la gente para que esto cambie, juntos con el gobierno, pero con un gobierno de realidad, no de falsas ni de promesas.

Hoy que estamos hablando de tarifas y ojalá nos enfocáramos en este punto, porque hay muchos puntos en la agenda, hay una mesa de transporte muy amplia, y con todo el respeto que nos merecemos, tanto ustedes como representantes del pueblo, así nosotros también lo necesitamos, señores.

Necesitamos caminar en un progreso y en una base para todos los transportistas.

Gracias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Compañeras y compañeros, es muy importante que no se pierda la esencia del foro, que llevemos un orden, hay un número importante de ponente, varios también de ustedes están anotados de distintos puntos de vista, el espíritu de este foro es recoger. Yo les

pediría aquí a los compañeros, que tomen su cartulina, que la pueden sostener, pero que nos permitan aquí el espacio, ¿sí, compañeros?

A ver, yo les digo. A ver, compañeros, vamos a llevar un orden. El espíritu de este foro es precisamente recoger múltiples opiniones de la sociedad civil, de investigadores del transporte, ciudadanos, etcétera.

Esta Comisión va a recoger y va a hacer mesas de trabajo posteriormente con ustedes para presentar un documento final. Entonces no se desesperen, estamos iniciando los trabajos, algo que no se ve que estamos iniciando un trabajo, que permitan como lo dicen efectivamente sus cartulinas, tener ese cuerpo legal que permita ya una despolitización de este tema de la tarifa.

Entonces yo diría de forma muy concreta, hagan anotación en su pregunta, y que no se vuelva intervención, porque si no va a ser pregunta-ponencia, entonces no vamos a acabar y ni vamos a permitir respetar un orden. Este es un acuerdo que tenemos y yo les pido que está el micrófono para que hagan preguntas, y nos vamos con dos preguntas más y pasamos con el siguiente ponente, por favor.

Adelante.

EL C. JORGE SANCHEZ PALMA.- Gracias. Compañeros muy buenos días tengan ustedes. Pertenece al Pacto.

Es interesante la intervención, señor diputado, pero debido a la ponencia que hizo nuestro compañero, muy buena exposición, entonces queremos tomar los temas que ahí se vertieron.

Es importante indudablemente, llegamos al término de la tarifa indudablemente, pero los temas que se vertieron también son comentario para todos nosotros debido a que creemos que es importante hacerles notar aquí a este presidium, que necesariamente tenemos que buscar la forma de llegar a lo que es Europa en el servicio público.

Yo creo que el día de hoy podemos expresarnos, si es así, sabemos que es un foro, lo que luego nos lastima son las diferentes mesas de trabajo que posteriormente se hacen y son tardías y vamos a terminar el trienio y luego el sexenio y nunca vamos a terminar un acuerdo, compañeros.

No sé si estén ustedes de acuerdo en que toquemos verdaderamente los temas que venimos a tocar el día de hoy, lo que es la tarifa, compañeros, pero una tarifa que nos han dejado de dar desde el 2002 a la fecha, y parece que se les ha olvidado.

Yo creo que cuando ustedes toman la mesa de la Presidencia de la Comisión de Transporte, señores diputados, debieron de haber tenido un acta-recepción como lo hacen en todas las instituciones, y ahí se debieron de dar cuenta de que los anteriores diputados se pasaron de lanzas, no nada más esos eh, los otros y los anteriores, porque si tenemos ya 8 años sin que se nos lleve a cabo una alza de tarifa, y eso sí los insumos y los consumos suben cada día más, hasta el Metro que leemos todos los días, ya nos subió, compañeros, era de 5, ahora ya lo subieron a 7.

Aquí la importancia es tal vez esas fotos que nos muestra con todo respeto, fueron tomadas tal vez un día posterior a un día festivo de Europa, porque si aquí usted toma la foto del 16 de septiembre a las 07:00 horas, le juro que no ve ninguna circulación, inclusive ve poco servicio público, pero vámonos más allá, por qué no implementar el reto.

Siempre se nos a cuestionado en que somos malos servidores públicos, en relación a la prestación del servicio, compañeros, pero la pregunta expresa es también dónde está nuestro Instituto de Capacitación o una escuela de capacitación que nos dé y nos brinde cómo prestar un buen servicio.

La mayoría de nosotros hemos encontrado esa circunstancia a través de herencia: a mi hijo, de mi padre a mí y así sucesivamente, compañeros, pero una buena capacitación les juro que no nos la dan, pero eso sí nos recriminan y nos recriminan.

Por eso hoy que están aquí nuestros gestores de la sociedad, los señores diputados, queremos hacerle extenso que necesitamos forzosamente una escuela de capacitación. Ya lo decía aquí el compañero, sin una escuela de capacitación o una buena capacitación, no podemos prestar un buen servicio, y no porque seamos malos servidores, sino porque lo prestamos como presta el servicio el gobierno, de ocurrencias nada más.

El día de hoy yo creo que necesariamente también tocó un tema muy específico o muy especial, ¿cuál es?

Si habla usted de Metro, es un excelente servicio según las encuestas que vimos ahorita; si toma el Metrobús es un excelente servicio, sin lugar a duda; si toma el Trolebús, es un excelente servicio, pero sabe qué, nada más saque las encuestas cuánto lo subsidian cada mes a estos servicios, ¿y a nosotros cuánto nos subsidian, compañeros?

No es que nos pongamos de acuerdo, pero yo creo que ya estamos hartos, y qué bueno que existan estos foros para establecer un compromiso con ustedes que son los gestores de la sociedad, pero que tal parece y perdón, señores diputados, si esto los lacera, pero cuando están en campaña, dicen que van a componer las malas circunstancias que existen en el gobierno, pero cuando llegan parece que les sirven a los funcionarios que están en cuestión y nos olvidan a nosotros.

Yo apelo a su buena voluntad, apelo indudablemente a las mesas de trabajo, pero que no sean tardías. Necesitamos urgentemente el alza de tarifa, ¿o no, compañeros?

Por su atención, muchas gracias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- De nueva cuenta invitamos que se centralicen en el tema de la pregunta.

Adelante, compañero.

EL C. .- Compañeros, soy transportistas desde hace más de 45 años y yo nada más quisiera decirle a las personas aquí presentes. Los resultados de las propuestas en las que influye demasiado el usuario, es por la forma tan satanizada que nos han dado los mismos medios de comunicación y las autoridades, y tan satanizados estamos, que ya no nos llaman conductores ni choferes, microbuseros; los medios de comunicación al comunicar algo, yo diría que serían chismosos, yo creo que ya basta que nos insulten, porque para mí es degradante que me llamen microbusero, señores. Soy un conductor de transporte público, a lo mejor soy malo, pero soy un transportista.

Entonces yo deseo que las autoridades ya también nos dejen de satanizar y que las encuestas las hagan con personas reales, realmente que vean la problemática, no nada más que se dejen llevar por lo que los medios de difusión dicen, porque la verdad nos han satanizado a todos.

Un pequeño accidente que tiene un carro de un microbús, y señores, mataron a no sé cuánta gente, aunque no sea cierto. Yo creo que ya basta de que nos estén tratando de esta forma, dénos respeto, para que también las autoridades tengan respeto de nosotros.

Eso es todo.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Gracias. Para dar respuesta, maestro Gerardo Moncada.

EL C. MTRO. GERARDO MONCADA MARTINEZ.- En la exposición yo lo mencioné y creo que es algo que no está de más repetir, el servicio tiene que ser profesionalizado.

Los métodos que ustedes decidan implementar o desarrollar para profesionalizar su oficio, serán los que ustedes decidan. Hay muchas experiencias, hay incluso experiencias en México de cómo se ha profesionalizado algún servicio de transporte público con mucho éxito y ha mejorado sustancialmente la percepción que tiene el usuario, no porque sean unidades nuevas, sino porque obtienen mucho mejor servicio. Esa es la parte que a mí me interesa destacar, porque creo que cuando se tiene buen servicio, el tema de las tarifas adquiere un lugar secundario y es muy fácil negociarlo.

Cuando el servicio que se obtiene el usuario es de buena calidad, es fácil gestionar las tarifas y es fácil lograr el apoyo de la sociedad para que los gobiernos locales participen con un margen de subsidio.

Creo que en ese sentido, lo que es fundamental es lograr acuerdos, no sólo gremiales que es muy importante, pero también acuerdos con las instituciones políticas como los partidos, como los diputados, con los usuarios, con otros actores y exigir a las autoridades que cumplan lo que ofrecieron, lo que prometieron, pero también que se involucre más en un esquema que no puede dejarse solo, que lo soporte el gremio, tiene que ser un sistema que sea subsidiado porque así ocurre en todo el mundo, y no sólo estamos hablando de

países de primer mundo, estamos hablando de otros países, incluso de economías que están por debajo de la mexicana. En América Latina es subsidiado el transporte público porque es una prestación necesaria para la sociedad.

Entonces ahí mientras, yo sí creo, mientras ustedes insistan en manejarse sólo como gremio, van a perder y vamos a perder todos, la sociedad también. Necesitamos articular más el trabajo en ese sentido.

Gracias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Le damos las gracias aquí al maestro Gerardo Moncada Martínez, quien no señalé su currículum, es egresado de la Facultad de Ciencias Políticas Sociales de la UNAM, se especializó en periodismo ambiental y ha trabajado en diversas revistas como Expansión y Proceso, así como para el Diario Español “El País”, “Suplementos” La Jornada; fue productor y conductor de programas radiofónicos en el Instituto Mexicano de la Radio, y otras tareas que ha tenido, por lo que le damos las gracias y es usuario del transporte público todos los días.

Yo los invito, compañeras y compañeros, a que cuidemos el foro, que nos permitamos escuchar. Hay ponencias de varios, de las dirigencias que ustedes son representados a fin de llevar un orden e insistimos en que se les ha pasado un volantito para que anoten sus preguntas o sus dudas.

Damos la más cordial bienvenida al diputado Federico Manzo, que se incorporó hace unos minutos.

Ya están llegando los presidentes de distintos partidos, ya se incorporó el licenciado Manuel Oropeza, que le damos la bienvenida, Presidente del Partido de la Revolución Democrática del Distrito Federal. Muchas gracias.

Sigue el siguiente ponente Emilio Bravo Grajales, de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad A.C.

Adelante, tiene el uso de la palabra.

EL C. EMILIO BRAVO GRAJALES.- Hola, yo no me voy a sentar en la mesa, con respeto a la mesa y respeto a ustedes.

Yo traía una ponencia preparada de la fragmentación, ya algunos de ustedes me conocen, muchos de ustedes participó en el CENFES, soy coordinador de investigación en el Centro del Fomento de Educación y Salud de los Operarios, ya nos hemos sentado en una mesa de trabajo muy interna, éste es un foro, es diferente.

Me recuerdo a algunas personas y que puedo nombrar, y decíamos que necesitábamos una mesa de este tipo, para efectivamente revisar algunas cuestiones.

Si me pones la lámina 8 por favor. Rápidamente, efectivamente el foro es de tarifas, necesitamos un pequeño sustento, porque a veces no podemos partir de una base de que todo el mundo sabe o que todo el mundo lo debe de saber, para no dar el supuesto de que él, ellos, lo deben de saber, vamos a dar dos laminitas de cómo se deben sustentar y por qué entonces nosotros como miembro de la sociedad, tenemos derecho a exigir ciertas cuestiones.

En la Ciudad de México actualmente hay mayores y largos desplazamientos, dando como consecuencias una saturación de vialidades; qué significa, que la Ciudad de México al ser primero en el cuadro uno en el que estamos en donde estamos, fue creciendo, fue creciendo, hasta conformar la periferia y conformarse la ciudad como la conocemos actualmente, toda la periferia, Neza, Chalco, Ixtapaluca, por el otro lado Ecatepec, es decir, es una metrópolis, es una ciudad muy grande.

A nosotros en este momento nos compete el Distrito Federal, pero que absorbe efectivamente todo lo que hay alrededor de esta ciudad, y nosotros muchos de ustedes seguramente trabajan en el Distrito Federal, pero viven en el Estado de México.

Nos ha tocado atender a operarios en el CENFES, que efectivamente trabajan en el Distrito Federal y viven en la zona periférica, es decir, nosotros como ciudadanos no conocemos esas fronteras, trabajamos en un lado, nos desplazamos y esto genera desplazamientos y largas saturaciones.

El actual patrón de movilidad urbana de la ciudad, se da por el automóvil individual, sobre el transporte público y/o concesionado, así como por la infraestructura vial.

¿Qué significa esto? Que efectivamente muchos de nosotros de los ciudadanos de la zona metropolitana del DF o periferia, usamos el automóvil para desplazarnos, pero por qué, no voy a resolver por qué lo usamos, que se quede la pregunta.

El aumento de los tiempos y distancias destinados a los desplazamientos, con un mayor desgaste en los viajes, es por motivo laboral, hay que ir por la chuleta, hay que ir por el pan, hay que ir por la papa, tenemos que trabajar, todos los que estamos aquí trabajamos. Entonces el número uno de los viajes o el motivo por el que nos desplazamos es por el motivo de ir al trabajo.

¿Qué significa? Que ustedes que son transportistas, taxi, colectivo particularmente o carga, a lo mejor hay alguien aquí o transporte escolar, por qué no, efectivamente están movilizandando la fuerza de trabajo, o sea la mano de obra, ¿a quién mueven ustedes; al que trabaja; a la Secretaría que trabaja tal vez en este edificio, porque se le hizo tarde? Tiene que tomar un taxi porque dejó al niño en la escuela, al papá tal vez que tuvo que pasar a dejar a los niños a la esquina de su casa o tal vez tuvo que desplazarse más kilómetros y ustedes son los que los desplazan; al que llega corriendo a la oficina, al estudiante que tiene examen y que por estar estudiando se duerme tarde y se despierta tarde, entonces tiene que llegar corriendo digamos, son ustedes los que desplazan.

A quiénes estamos moviendo, o sea están moviendo ciudadanos como ustedes, comunes, como ustedes, como nosotros. Por ejemplo, hoy en la mañana tomo el micro, tomo el Metro, y llego con ustedes, sí son operarios o no.

Entonces en esa profesionalización digamos que ustedes tienen que hacer, es efectivamente no solamente el saber manejar, el ir para adelante, para atrás, sino más allá, también un poco de cultura, un poco de todo, para que efectivamente no se denigre el estatus que ustedes guardan como servidores públicos.

¿Entonces qué hay? Hay un parque vehicular obsoleto, no transportista, sino general, hay un creciente déficit del transporte colectivo, hay un detrimento de la oferta del transporte público de personas, una inadecuada coordinación entre

las instituciones públicas y concesionarios, si ustedes dicen cuándo se había presentado una mesa de este tipo e ahí una respuesta a este cuestionamiento, una inadecuada coordinación, no hay coordinación, está digamos a dónde está la SETRAVI, la encargada de responder también a estas cuestiones, hace falta también en esta mesa.

Una mala organización de operación, es decir, se está operando, la ciudad no se detiene, está circulando, todos llegamos en este momento por un medio de transporte, caminando, por el que ustedes quieran, pero hay que organizarla también; tal vez ustedes están organizados por rutas, pero un poquito más de organización y nos daría otro tipo de ciudad.

Educación vial de los operarios. Ahí está, se está trabajando ya por parte de la SETRAVI digamos con este acuerdo que se hizo con la universidad de la Ciudad de México y que seguramente ya fueron, se está yendo hacia la profesionalización de los operarios hacia ustedes.

Aumentar la seguridad y confort del usuario, esto es inherente a esto.

¿Qué se tiene como propuestas? Esto en general y aquí es donde entra la parte obviamente de tarifas, pero que se tiene que hacer una mesa urgentísima y yo me comprometo digamos como sector académico y como investigador, a formar parte de la mesa a la que me inviten y hacer propuestas concretas, o sea hacer análisis, hacer realmente números pero concretos. Esto es un panorama general.

Conseguirte un modelo de movilidad urbana, basado en tendencias de un nuevo urbanismo mundial, es decir, que no esos grandes desplazamientos que hacemos desde Neza para acá, Chicoloapan, en fin, todos los que ustedes conocen, que se reforme también, pero ir más a fondo.

Establecer una red de espacios exclusivos para movilidad también en bicicletas, bueno, la participación ciudadana es muy importante lo que estamos haciendo, esta mesa de trabajo es lo que se agradece, inducir una cultura urbana basada sustentable en un sistema de transporte que con el que ustedes tienen se puede realizar.

Aumentar la seguridad y confort al usuario dando mantenimiento a los transportes, una coordinación entre las dependencias.

Esto es algo muy importante, implantar una red de corredores de movilidad metropolitanos, dando prioridad al sistema de transporte público, eficiente, sustentable.

¿Qué significa? No significa que tenemos que cambiar por grandes unidades, no. Significa que hay muchas formas de concebir esta red, desde la vía exclusiva para el sistema que ya opera con mejores capacitaciones, con mejores autobuses, dando prioridad digamos, a este sistema existente o a esta movilidad que existe no inventando nosotras, sino que lo que está en el mercado y lo que está en la ciudad, y esto es importante porque aquí es donde entra realmente el diálogo entre la autoridad, entre la ciudadanía y entre los que brindan el servicio.

¿Por qué es importante? Porque no se puede ver aislado, no podremos ver solamente sí tarifas, sí pero también en la concepción general, es decir, que esos corredores que se están proponiendo, seamos realmente nosotros los que están ustedes trabajando por un lado a diario, los que estamos investigando y por otro lado las autoridades nos sentemos y realmente hagamos una propuesta eficiente que salga de una propuesta que yo hacía anteriormente.

Desde la opinión de la ciudadanía, de aquel que está trabajando, de aquel que se gana el pan diario, la chuleta digamos que estamos ahí trabajando y que efectivamente nos sentemos y a reordenar esas, no sé, pongo un ejemplo cualquiera, un eje donde ya hay prioridad de vialidad o de uso.

¿Qué pasa? Hay que ordenar ciertas rutas, hay que ordenar la periodicidad, la frecuencia de paso, que se organicen mejores prestaciones, en fin. Entonces esto se puede realizar y esto va de la mano efectivamente con eso, no hay vuelta de hoja, van conjuntamente y en este momento si lo que realmente se está trabajando es sobre foros, tarifas, bueno ya hay acuerdo, eso ya es otra cuestión.

Lo que yo les vengo a presentar digamos es el sustento del por qué realmente sí se puede trabajar sobre estos aspectos y como ciudadanos, como profesores, como autoridades, podemos sentarnos urgentísimo, o sea de hoy, de mañana ya, a trabajar y a hacer propuestas, donde podamos puntar a aquellas fotos o imágenes que presentaba ya el maestro, de otros sistemas,

pero que no estén lejos, sino que realmente seamos nosotros con la experiencia de 40 años, por ejemplo, que tiene el operador que acaba de decir y con la experiencia que tienen ustedes de coordinar rutas, que tienen de trabajar digamos, sentémonos, la exigencia es sí, pero también es el trabajo que es como ustedes se ganan la comida diaria, trabajando, exigiendo y yo creo que es a lo que estamos en este momento.

Yo me atrevo, con el permiso de la mesa, a autoinvitarme a aquella mesa a la que más convenga y a donde realmente salgan unas propuestas eficientes para que no ganen ustedes, no gane yo, no gane la Cámara de Diputados, gane la ciudadanía, que ganemos todos, todos vivimos en la ciudad, respiramos el mismo aire, bajamos y subimos por las mismas vialidades, o sea sería yo tonto decir en que yo no uso esa calle o no uso ese transporte, o sea no, me estaría yo engañando.

Entonces yo quiero una mejor ciudad, una mejor calidad de vida, pues aquí estoy, trabajemos juntos y mejores digamos este aspectos.

Esto sería todo por mi parte, señores diputados.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Gracias. ¿Alguna pregunta?

Damos la más cordial bienvenida aquí al Presidente del Comité Directivo del PRI en el Distrito Federal, el arquitecto Jaime Aguilar Álvarez.

Sí, una pregunta.

EL C. RICARDO RODRIGUEZ.- Buenos días. Soy Presidente de Ruta 106.

Muy importantes las propuestas que hace el compañero. Yo pienso que como sociedad sí nos hace falta voltear hacia el público usuario, debemos de ser también un eje para que la ciudad funcione, sólo que de alguna manera la pregunta que son tres es: sin ninguna problemática, que el gobierno de alguna manera solucione con respecto a las obras que hace, primero las obras están mal enfocadas, no están bien organizadas en tiempo y en lugar, y eso produce mucho tráfico, también para nosotros y para poder transportar a ese público usuario. Eso es por una parte.

Por la segunda, nosotros no podemos dar un servicio de primer mundo, sin una tarifa adecuada. Eso nos queda claro.

Tercero. La problemática que para mí también resulta y para muchos compañeros es, el público usuario también necesita de educación vial, necesita de educación, porque nosotros movemos masas de gente, nosotros a lo mejor somos 28 mil, pero la gente que transportamos necesita de esa base de cultura para poder subirse a un transporte educadamente y bajar en paradas establecidas educadamente. También el público usuario necesita de educación.

Nosotros hemos durante 40 años transportado todas esas miles de personas y lo único que también me queda claro es que ustedes están haciendo algo por beneficiar al público usuario y a su vez al transportista, pero yo quisiera y esa sí sería una pregunta específica, ¿cómo lo van a lograr? Si lo que hace falta es economía, hacen falta los espacios públicos y cada vez venden más vehículos automotores, cada vez la gente de alguna manera quiere vehículos para transportarse y cada vez se saturan más las vialidades.

En cuanto construyen un eje, construyen un puente o hacen alguna vialidad, se satura totalmente el tráfico y ya es ineficiente y con eso terminaría mi intervención.

Una sugerencia, que ya no hagan que entre rutas y compañeros que tenemos tanto tiempo laborando, nos estemos peleando por un pedazo de suelo, siendo que lo hemos trabajado durante tanto tiempo.

Gracias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Gracias. La siguiente persona, de una vez como conjunto de las preguntas para avanzar.

EL C. JOSE LUIS FRUTOS.- Muy buenos días. Soy Presidente del Movimiento de la Organización de Colonos.

Yo quiero disculparme ante ustedes, señores diputados, ante los invitados, porque creo que aquí hay un error fundamental. Nos piden nuestras preguntas, usted hace mucho hincapié en esa situación, yo quiero decirle que nosotros que somos los que estamos viviendo y sosteniendo la problemática del transporte, pues somos realmente a los que debió invitar para hacer las ponencias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Están.

EL C. JOSE LUIS FRUTOS.- Ahora, nuestra educación es limitada, es cierto, la mayoría de todos nosotros no tenemos tal vez ni siquiera la preparatoria, más sin embargo, en este sentido sí es importante que nosotros veamos las estadísticas, los datos que ustedes como profesionales tienen, pero debo ser claro en el sentido de que ahí no hay demasiada razón.

La vez pasada que estuvimos con usted y es algo que sí agradezco y me siento satisfecho, porque independientemente de que podamos ser habitantes de la misma zona y haya o no votado por usted, por ustedes perdón, pues qué bueno que hay alguien que se está preocupando por saber por ejemplo de los problemas que genera el Metrobús, porque ya lo dijo por aquí algún compañero, en realidad el Metrobús no es una solución ni seguir con técnicas de estrategia tan equivocadas, nos va a dar la solución.

Yo creo que sí es importante que se coordine y sobre todo con gente como ustedes, porque nuestro problema actual, nuestro problema actual, como transportistas es que no tenemos dirigencias, señores.

La ruta 1, la Ruta 2, que eran los que trabajaban para que nosotros tuviéramos cada cierto tiempo un aumento de tarifa, ahora se vendió al Metrobús. ¿Entonces dónde está nuestra solución? Si nosotros no hacemos llegar nuestro pensamiento y no levantamos nuestra voz, y con esto no quiero decir que nos revelemos ni que entremos en conflictos sociales.

Afortunadamente hay aquí personas que nos están dando la pauta, precisamente para resolver nuestro problema, pero señores, si no queremos hacer Federaciones o Confederaciones, por lo menos sí tenemos que estar unidos, porque seamos camioneros, microbuseros, taxistas, todos estamos en el mismo problema. Todos tenemos los mismos años de no recibir ese aumento de tarifa.

Entonces la solución no es el diputado ni el otro diputado, ni los presidentes de los partidos, la solución somos nosotros. En un estricto sentido de que como dijeron, si vamos por los centavos y dejamos ir los pesos, es porque no tenemos la conciencia de que tenemos que estar unidos y no contra el gobierno ni a favor del gobierno, sino de la gente precisamente que como los

señores se están tomando la molestia, para que cada uno de nosotros, el que queramos, pasemos a exponer lo que cada uno consideramos.

Yo aquí puse mecanismos y vigencia. ¿Por qué? Porque de eso carecemos, de mecanismos. Señores, no porque el gobierno nos diga el Metrobús, tiene que ser así, nosotros tenemos que conformar mecanismos e ideas claras para poder salir adelante y seguir sobreviviendo, no tenemos que venir aquí a quejarnos amargamente que después de 40 años nos quieren quitar lo que tenemos; no, señores. Tenemos que venir precisamente a defender, a ubicarlos porque ellos quieren saber qué nos pasa y a ubicarnos porque nosotros tenemos qué resolver lo que nos pasa.

Finalmente, les doy las gracias y que tengan buen día.

EL C. PROFESOR EMILIANO BRAVO GRAJALES.- Gracias.

Rápidamente, lo que alcancé es cómo se lograría hacer estas cuestiones sobre congestionamientos viales, sobre las cuestiones que se están planteando por parte del gobierno.

Pues yo creo que es así porque yo como académico no tengo la experiencia que ustedes tienen, yo estoy tal vez metido en los libros, en la investigación aquí y allá, pero si no salgo con ustedes, si no me pongo en contacto con ustedes, que es lo que he estado haciendo los últimos años, efectivamente, combinando eso, pues no se puede avanzar, pero si después solamente estamos los académicos con los usuarios y si no se hace una mesa de trabajo con las autoridades, pues yo no puedo decirle, quizás ahí es donde están estos mecanismos de los que hablaba la persona anteriormente, estos mecanismos que tenemos que encontrar, pero no urgentes, o sea, eran para hace muchos años, pero hoy que tenemos la oportunidad hay que hacerlos, hay que plantearlos. Entonces esa sería la solución, no hay otra.

Sí hay muchos sistemas, hay sistemas europeos, americanos, sudamericanos, hay experiencias exitosas. Está bien, tomemos lo mejor y qué es lo que más le conviene a la Ciudad de México, a ustedes como personas que están trabajando en esto desde hace muchos años y a qué nos conviene a todos como ciudadanos.

Entonces hagamos esa parte porque no hay otra, si no hay ese diálogo, pues no se podría resolver. Yo podría estar haciendo revistas, libros, y podría estar haciendo, haciendo, haciendo, pero pues si nadie los lee o a nadie le interesa, pues de nada sirve; o si yo estoy investigando, investigando, pues tampoco no sirve de nada si no hay como un mecanismo donde realmente podamos sentarnos, podamos analizar esto.

¿Por qué? Porque esa sería la solución, yo no encuentro otra.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias, Emiliano Bravo.

El es coordinador de investigación del Centro de Fomento de Educación y Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México.

Pasamos, falta por llegar Obdulio Avila Mayo, del Partido Acción Nacional, pero ya está por aquí el licenciado Manuel Oropeza Morales, Presidente del Partido de la Revolución Democrática. Tiene el uso de la palabra.

EL C. MANUEL OROPEZA MORALES.- Muy buenos días.

Gracias por la invitación al diputado Héctor Guijosa. Con gusto asistimos a este foro sobre transporte público y tarifas en la Ciudad de México.

Quiero comentar algunas cosas muy concretas sobre este tema, porque creo que este tema está muy estudiado y lo que se requiere es encontrar las rutas para llegar a los acuerdos que permitan conciliar los intereses legítimos y las visiones que todo mundo tiene para garantizar el transporte público en el Distrito Federal.

El objetivo del transporte al final de cuentas es garantizar la movilidad de los ciudadanos, la movilidad de los usuarios, garantizar la sustentabilidad ambiental y urbana de la ciudad; y particularmente en esta ciudad el transporte público requiere de un subsidio muy importante por parte del Gobierno de la Ciudad para garantizar el acceso de los ciudadanos, de los usuarios, a este servicio estratégico.

Hay factores estructurales que impactan de manera directa en el tema del transporte público, uno es el incremento constante, permanente, que decretó el Gobierno Federal a las tarifas del diesel y de la gasolina. Ustedes saben perfectamente bien los datos, simplemente un litro de diesel en enero de 2008

valía 5.93 pesos, ahorita vale 8.72 pesos, estamos hablando de 3 pesos de incremento en el costo del diesel; en el caso de la gasolina premium, estamos hablando de 8.7 pesos a 9.9; en el caso de la magna, de 7 pesos a 8.3, a lo que costó el día de ayer acudir a una gasolinera a consumir combustible.

Entonces este es un problema estructural donde el Gobierno Federal ha decidido que mes con mes las tarifas de estos insumos son estratégicos para la economía, para el transporte, para movilidad, están incrementando una política errónea, que aunque no es un ámbito del Gobierno Local, y hay que darle solución a la demanda de los transportistas y a la demanda de los ciudadanos de tener un transporte público de calidad, es un problema que no podemos dejar de comentar, dejar de lado, porque este es uno de los insumos fundamentales que impacta en el costo del servicio y por tanto impacta en la demanda de los trabajadores del transporte, de exigir un incremento en el caso de las tarifas.

Está el tema también del incremento permanente que estamos teniendo en el costo de la energía eléctrica, que tiene un impacto en el costo de operación, del Metro, del trolebús y del transporte eléctrico que brinda el Gobierno de la Ciudad, lo cual también es un elemento que rebasa al ámbito del Gobierno de la Ciudad, pero que no se puede dejar de mencionar y de ubicar.

En este marco, de cualquier forma el Distrito Federal es la entidad del país que brinda el transporte público más barato, y creo yo de mejor calidad a los ciudadanos y a los usuarios en esta ciudad, sí comparamos el costo de tarifas por ejemplo en el caso de una ciudad como Guadalajara, donde el costo promedio es de 6 pesos, el costo del transporte público; el costo mismo que tienen las tarifas del Estado de México con relación al Distrito Federal, donde estamos hablando de 7 pesos en el caso de los microbuses y de 3.5 pesos que cuesta en promedio trasladarse en microbús en la ciudad, vemos una diferencia importante.

No hablemos del servicio del metrobús, que ahorita hay un debate y quiero fijar mi postura con toda claridad al final, donde cuesta 6 pesos el servicio del metrobús en la Ciudad de Guadalajara y cuesta en promedio 5 pesos en promedio el costo de este servicio en el Distrito Federal.

Quiero concluir el tema de los datos sin dejar de mencionar que el asunto del subsidio es muy importante en las decisiones que debe tomar el gobierno y la Asamblea Legislativa. El 70 por ciento de los trabajadores asalariados de esta ciudad ganan menos de 3 salarios mínimos y en promedio, está estudiado, una persona gasta en promedio de 16 pesos diarios en transporte público para trasladarse. Estamos hablando del 31 por ciento del equivalente a un salario mínimo que debe gastar diariamente un usuario, un ciudadano para transportarse fundamentalmente a su fuente de trabajo o a su fuente de estudios.

En este marco, en concreto qué es lo que yo quisiera comentar el día de hoy. En primer lugar, en lo que se refiere a las tarifas del servicio público que directamente presta el Gobierno a la ciudad, me refiero al Metro, al sistema de RTP, al Sistema de Transporte Eléctrico, el gobierno tiene que ver en la perspectiva del presupuesto del 2011 la necesidad de mantener los subsidios al transporte público que brinda el Gobierno de la Ciudad. Esta es una cuestión elemental de equidad social, de apoyar la economía mundial popular de los habitantes de la ciudad, y de un sector muy importante de habitantes del Estado de México que transitan diariamente por el e acaban de dar este año los incrementos a las tarifas del Metro, que subió de 2 a 3 pesos, el incremento que se ha dado en las tarifas del trolebús en estos corredores que subió de 2 a 4 pesos, y yo creo que el gobierno y los diputados tienen que hacer el esfuerzo extraordinario para garantizar el acceso de los usuarios, de los ciudadanos, al servicio público de calidad a bajo precio por las cuestiones que acabo de comentar.

En el caso del transporte concesionado, que además es el que brinda el mayor número de viajes y de servicios en la ciudad, todos lo sabemos, aproximadamente el 70 por ciento del servicio de transporte que se brinda en esta ciudad se brinda a través de los llamados microbuses y de los taxis, que también es un sector muy importante que brinda un servicio muy importante en la ciudad, se requiere llegar a estos esquemas de acuerdo, de concertación, para garantizar el acceso de los ciudadanos a este servicio tan importante para impulsar el proceso de modernización y de reconversión de las unidades, y por otra parte la viabilidad y la sustentabilidad de servicio, que también es una

demanda legítima que hacen quienes se dedican a este sector y que se tiene que generar este acuerdo de concertación.

En esta lógica, me parece muy importante que el Gobierno de la Ciudad escuche y llegue a acuerdos particularmente con los trabajadores que están ahorita en movilización, en conflicto por el asunto de la Línea 3 del Metrobús.

Estamos obligados en que todo proyecto no solamente requiere de viabilidad técnica, de viabilidad económica, de viabilidad urbana, sino también del acuerdo de la legitimidad, del acuerdo político. Ningún proyecto es viable si no se ven todas las variables que deben componer la toma de decisiones.

Esto mismo lo hemos planteado, con eso concluyo, por ejemplo en el tema de la supervía, que tiene que ver con transporte, que tiene que ver con desarrollo urbano, donde no solamente bastan las visiones técnicas sino las variables ambientales y el consenso social para la toma de decisiones; y creo que esta debe ser una regla permanente de un gobierno democrático y más de un gobierno que emana de las filas de mi partido, un partido de izquierda que tiene como compromiso trabajar por la igualdad y la equidad social.

Esto es lo que yo quisiera comentar y agradezco la invitación a todas y todos ustedes.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias, Manuel Oropeza.

Vamos a dar el uso de la palabra al final de la intervención a los 3 Presidentes y hacemos una rondita de preguntas.

Tiene el uso de la palabra el licenciado Obdulio Avila Mayo, Presidente de Acción Nacional en el .

EL C. LIC. OBDULIO AVILA MAYO.- Buenos días.

En primer lugar, agradecer la invitación que se me hace a este Foro "Tarifas y formas de cobro del transporte público y vialidades en la ".

Las problemáticas en el transporte de la podríamos señalarlas de manera muy indicativa. Hay un uso intensivo y creciente del uso del automóvil, hay un alargamiento de distancias y de tiempos de traslado, hay aumento en los niveles de congestión y contaminación, hay una estructura vial escasa, desarticulada, problemática y centralizada, hay una distribución modal

concentrada principalmente en vehículos de baja capacidad, hay una cobertura relativamente escasa de medios de transporte masivos y planeados, hay una existencia de organizaciones de transporte con fuertes problemas de gestión y prestación del servicio.

En nuestra ciudad existen políticas y propuestas que se han planteado para combatir estos problemas con diferentes resultados, entre ellos las restricciones del uso del automóvil en días, horas o lugares de la ciudad, por ejemplo el Programa Hoy No Circula, la construcción constante parecería de infraestructura vial, el escalonamiento de horarios, la adecuación, mejoras y mantenimiento en la infraestructura y del equipamiento existente, la implementación de medios masivos tecnológicamente más avanzados, hay una presunción en la planificación equilibrada de usos de suelo. Sin embargo, dichas acciones no han sido suficientes, algunas de ellas totalmente contradictorias.

¿Cuáles son las razones de las problemáticas de las políticas aplicadas en materia de transporte? Primero, políticas de transporte urbano mal diseñadas, desarticuladas y de escaso horizonte temporal; análisis e intervención sectorial del transporte; problemas de gestión y organización por parte del gobierno y de los transportistas; privatizaciones mal diseñadas e igualmente mal reguladas; una baja inversión en infraestructura; una mala elección de las tecnologías; un desconocimiento de las demandas de viaje y sus condicionantes.

La movilidad en las grandes urbes como en la nuestra, como en la , se caracteriza entre otras cosas por el aumento en la cantidad de viajes, así como en las distancias y tiempo en las distancias y tiempos de recorrido, por la dispersión de motivos y destinos de viaje, por la utilización creciente de vehículos motorizados de baja capacidad, en especial del vehículo privado, con sus consecuencias ambientales, sociales, económicas y de funcionalidad, tanto para nuestra ciudad como para los habitantes.

¿Cuáles son esos diversos paradigmas? La diferencia entre la movilidad y la accesibilidad. La movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan, se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de

los propios desplazamientos realizados, pasajeros-kilómetros, toneladas-kilómetros.

La accesibilidad es un concepto vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o de contacto desde un determinado espacio; y por extensión, se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de clientes y suministros a un determinado lugar. La accesibilidad, por consiguiente, se valora o viene en relación al coste o costo o dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades o bien en relación al coste o dificultad de que los suministros o clientes alcancen el lugar en cuestión.

En este sentido, las políticas o propuestas que buscan tener un impacto en la movilidad se centran principalmente en medidas para ampliar y mejorar la oferta de infraestructura vial y de transporte y con ello facilitar los desplazamientos.

Mientras que las propuestas que se centran en la accesibilidad plantean una reducción de las necesidades de desplazamiento y el aprovechamiento de medios de transportación alternativos, como bicicleta y el traslado a pie.

¿Cuáles son las propuestas para este nuevo paradigma? Analizar la movilidad urbana no sólo es cuestión de comparar la oferta y demanda de transporte, sino es necesario tomar en cuenta variables como características socioeconómicas y demográficas de la población, formas de producción del espacio, estructuras de organización y gestión del transporte, pues todo ello nos permitirá observar con mayor claridad los problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad de la población en general y los sectores más pobres u más marginados de la sociedad en lo particular.

Las propuestas que busquen atender la problemática de la movilidad y transportación desde la perspectiva de mejorar la accesibilidad de la sustentabilidad de la movilidad urbana, parten pues de un mejor equilibrio entre el espacio urbano y el sistema de transporte, así como un mejor aprovechamiento de los beneficios que este puede llegar a tener.

¿Cuál es nuestro posicionamiento? En este contexto, proponemos en primer lugar promover medios de transporte público menos contaminantes y más

eficientes como es el Metro y autobuses articulados, que implican no sólo aumentar su oferta sino darles prioridad en el sistema de transporte y en la estructura vial.

Segundo, incentivar modelos urbanos y metropolitanos orientados al transporte público, que implican lograr distribución de actividades, así como una estructura vial y de transporte adecuados para medios masivos y equilibrados.

Tercero, articular eficientemente los diferentes modos de transporte, incluidos tanto la bicicleta y los traslados a pie, que implica promover el uso de estos medios y crear infraestructura adecuada para ellos con gran atención a la seguridad de ciclistas y peatones.

Cuatro, así como la restricción y optimización del uso del automóvil privado.

Podemos establecer que los efectos positivos del transporte colectivo para hacer directos necesitan una fuerte coordinación gubernamental en todos los niveles, que permitan potencializar estas ventajas, así como una planeación urbana y de transporte a largo plazo que centre su objetivo en la accesibilidad y no en la movilidad.

Quiero señalar que es en la peatonalización y en la inversión del transporte público articulado y no en autopistas de paga lo que le urge a esta ciudad.

Señalar que el sector del transporte público en la cuenta con el apoyo del Partido Acción Nacional. Somos sensibles a sus reclamos, queremos construir una ciudad mejor.

No venimos a golpear o a señalar, nos invitaron a un foro y no a un debate y aquí está el diagnóstico y la propuesta en el tiempo que nos han pedido.

Yo celebro que los integrantes de esta Comisión, el Presidente de la Comisión, a quien le agradezco la invitación, a Héctor Guijosa, a los demás integrantes, a Juan Urbina, al diputado Federico Manzo, a los Presidentes aquí presentes del PRD y del PRI, los demás de la mesa, su presencia, y quiero que juntos construyamos una mejor , un mejor .

Lo que necesitamos es una ciudad que les facilite a todos sus integrantes el desplazamiento vía los medios de transporte colectivo o masivo; y ahí debe estar el acento y ahí debe estar la inversión.

Yo les agradezco la invitación a los miembros y quedo a sus órdenes para sus preguntas.

EL C. MODERADOR.- Gracias, licenciado Obdulio Avila Mayo, Presidente del Partido Acción Nacional en el Distrito Federal.

Tiene el uso de la palabra el arquitecto Jaime Aguilar Alvarez, Presidente del Comité Directivo del PRI en el Distrito Federal.

EL C. ARQ. JAIME AGUILAR ALVAREZ.- Gracias, diputado.

Históricamente el Partido ha sido partidario y ha luchado porque sea un eje de las políticas públicas para la ciudad el desarrollo de los medios de transporte, especialmente colectivo, y que este sea eficiente.

En este medio trabajan miles y miles de mexicanos como ustedes, que para empezar trabajan en condiciones muy malas, no hay seguridad social, quienes son concesionarios y tienen una unidad tienen ciertas ventajas, pero la gran mayoría, y habrá que decirlo y lo tenemos que decir, le paga a quienes son concesionarios de las placas o de las rutas sin tener como respuesta ninguna obligación ni del concesionario ni del Gobierno del Distrito Federal.

Pero por otra parte, hay millones de mexicanos que usan los servicios de los concesionarios de transporte, millones de mexicanos que sí efectivamente uno de los temas son las cuotas y lo que hay que pagar por el transporte.

Pero cómo podemos conciliar las dos cosas, si las tarifas que ustedes tienen que cobrar no están estructuradas de acuerdo a las necesidades de un buen servicio, si la tarifa no corresponde a una unidad que esté en buenas condiciones, a un operador que tenga la capacitación que debiera tener, a un trabajador que tenga la seguridad necesaria mínima para él y su familia, a una tarifa que no corresponde a lo que es el salario real de los trabajadores en el Distrito Federal, una tarifa que siempre está atrás de los aumentos, por cierto cada vez más periódicos y más rápidos, de los combustibles. Entonces cómo podemos pensar que ese transportista puede dar el servicio que quien lo paga merece.

Yo creo que aquí está uno de los temas fundamentales del problema de las tarifas. No podemos dejar como segunda parte las tarifas, no podemos ver

como un asunto político o de botín político, para decirlo claramente, el problema del transporte ciudadano.

Necesitamos un gobierno, necesitamos concesionarios y trabajadores del transporte público que puedan discutir con realidad las tarifas que se tienen que cobrar y prestar un servicio que quien las pague esté convencido de que es el que debe ser para la ciudad, en la seguridad, en los seguros, en todo. Yo creo que aquí es uno de los grandes problemas.

Inventamos muchas cosas sobre lo que debe ser el servicio público, inventamos que deben tener muchas características, pero no hacemos nada para lograrlas, y no hacemos nada ni como gobierno ni como ciudadanos ni como concesionarios muchas veces ni como trabajadores del transporte. Pero sólo podremos hacerlo si tenemos la capacidad todos de reconocer el costo real que significa para un trabajador como ustedes el poder prestar ese servicio, el que tengan ustedes la capacidad de tener una vida digna para ustedes y para sus familias.

No podemos seguir teniendo tarifas que no nos permitan y relaciones laborales que no nos permitan tener seguridad social, no podemos seguir teniendo tarifas que no nos permitan tener los vehículos como los debemos tener, no porque no quieran ustedes, simple y sencillamente porque la tarifa no lo permite.

Por eso para mi partido es tan importante el foro al que hoy nos convocan.

Yo no quiero ir mucho más allá sobre la explicación de todo lo que es el tema de transporte en el Distrito Federal y lo que es el movimiento de la ciudad. Creo que no es el tema de este foro, es simple y sencillamente este otro.

Mi partido está tan interesado en el tema de los trabajadores de los sistemas de transporte colectivo, que tenemos a Leobardo Urbina, un diputado que fue nuestro candidato precisamente porque representaba esos intereses, porque representa los intereses de los trabajadores del transporte. Por eso Leobardo fue nuestro candidato y hoy es diputado a la Asamblea de mi partido, pero sobre todo el que viene a representar realmente en carne propia lo que para ustedes es el problema de todos los días.

Por eso, Leobardo, tienes de parte de tu partido el más absoluto apoyo para el trabajo que se está realizando en este tema.

Sabemos que la Comisión de Transporte que encabeza Héctor Guijosa está haciendo un importante esfuerzo por llegar a soluciones como la que estamos estudiando el día de hoy.

Mi partido está convencido y no lo hacemos porque queremos en este momento hacer proselitismo electoral, está convencido que si no resolvemos el problema de las tarifas no podremos tener en el Distrito Federal un transporte concesionado y colectivo de acuerdo a las necesidades de quienes aquí vivimos.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL C. MODERADOR.- Gracias, arquitecto.

Les he pedido el uso de la palabra para hacer algunas preguntas. Si bien es cierto, no estaba en el formato.

Les pedimos a los Presidentes que nos permitan escuchar algunas interrogantes, porque tenemos compromisos de agenda.

EL C. ARQ. JAIME AGUILAR ALVAREZ.- Mira, yo me voy a tener que retirar.

EL C. MODERADOR.- Si puede ser algo muy concreto porque traen el Foro de la Reforma de la Ciudad y es muy importante que se retiren, pero hacemos una intervención y con esa nos vamos.

PREGUNTA.- Yo tengo que hacerles una pregunta a las personas que integran la mesa y en especial a los Presidentes de la bancada del PRI y del PAN.

La problemática que tiene el transporte no es sencilla de resolver y tiene muchos años.

Empezando, mi pregunta se la haría al licenciado que es Presidente del PRD: ¿A quién pertenece nuestro Jefe de Gobierno en el Distrito Federal? Al partido.

Tenemos un partido de izquierda con una política demagógica y neoliberal, donde ha golpeado al gremio a más no poder, donde satura nuestro trabajo como transportistas y no nos permite desarrollar un sistema más convincente al público, nuestras tarifas están muy castigadas.

Déjenme decirles, por favor, que yo quisiera comprometer a la bancada del PAN y del PRI que si nosotros tenemos un punto de acuerdo sobre las tarifas,

¿la van a apoyar? o esperan a que les digamos de qué se trata el problema que tenemos hoy en día de que el gasto no alcanza para solventar a nuestras familias, endeudarnos con nuestros camiones y coches donde no podemos pagar un solo peso más allá de estarnos muriendo de hambre.

Déjenme decirles también que estamos hartos en el Distrito Federal de un partido que nos está llevando a la ruina a todos, en el gremio del transporte cada día tenemos empresas más fuertes que quieren entrar a sustituir a nuestras familias que tienen más de 40 años en él. ¿Estamos dispuestos a aguantar eso?

Entonces qué esperan, compañeros, para tener ese punto de acuerdo.

Déjenme decirles algo muy claro, yo no estoy en contra del PRD, voy a mostrarles mi credencial de afiliaciones del PRD. Esta credencial ahí va a parar si no hay respuesta de ese partido.

Debemos nosotros hacer lo mismo con esta ciudad, la pintamos de rojo, la pintamos de azul, de qué color prefieren. Va a ser del color que nos apoye verdaderamente.

EL C. ARQ. JAIME AGUILAR ALVAREZ.- Compañero, por qué no nos pintamos de mexicanos y resolvemos el problema. Con mi partido cuentan, porque no sólo cuentan con mi partido, cuentan con un diputado que salió de ustedes y que va a luchar aquí por ustedes.

EL C. MODERADOR.- A ver, uno más, porque hay un compromiso muy delicado de los Presidentes en unos minutos.

PREGUNTA.- Yo quiero aprovechar el espacio para comentarles que la semana anterior hicimos un movimiento, hicimos una marcha nosotros, hicimos un movimiento para plantear algo que nos corresponde, el incremento a la tarifa.

Yo le quiero comentar, le quiero preguntar aquí al licenciado Manuel Oropeza, al diputado Guijosa, no está el licenciado Armando Quintero, desgraciadamente, que está anunciado pero no ha llegado: Después de la marcha, nosotros como Ruta 87, mi nombre es Jaime Sánchez, yo soy Secretario de Ruta 87, hemos recibido amenazas de parte de Ruta 1 y Ruta

111, por asistir a la marcha, en especial por Fernando Ruano. Yo quiero que el diputado Guijosa y el licenciado Manuel Oropeza me comenten a mí si ahora es el grupo golpeador del Gobierno de la Ciudad de México.

Eso es todo lo que quiero que me comenten nada más.

EL C. MODERADOR.- Compañeros, a ver, por favor, los Presidentes tienen que estar en otro lugar. Si ustedes permiten que ellos se vayan, quedamos los diputados aquí, vamos a hacer el compromiso los 3 diputados con ustedes, pero permitan ustedes que nuestros Presidentes se retiren, por favor.

EL C. LIC. OBDULIO AVILA MAYO.- Me gustaría mucho agradecer y señalar que el compromiso es la presentación de la iniciativa a la reforma política, no es otro, porque este tema es importante y total para Acción Nacional.

Señalar a la persona que me antecedió en el uso de la palabra, que fuimos como partido los que señalamos los riesgos de la contratación de ADO, que hemos sido también por conducto del diputado Federico Manzo los que de manera constante hemos expresado la necesidad de la revisión de las tarifas y sí es el caso que se ajusten estas tarifas. Lo hemos dicho y lo hemos señalado y aquí lo volvemos a reiterar.

Yo les agradezco a los miembros de la Comisión, al Presidente de la misma, que nos haya permitido.

Nos retiramos no porque queramos hacerlo, sino también hay que cumplir con otra propuesta importante para la ciudad.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Muchas gracias.

Dejemos a Manuel también dar su respuesta final.

EL C. MANUEL OROPEZA MORALES.- YO nada más diría que tenemos que respetar el derecho de expresión y manifestación de los trabajadores del transporte, que nadie puede estar haciendo amenazas de ningún tipo a ningún ciudadano por ejercer su derecho constitucional a expresarse y a impulsar legítimamente sus demandas y podríamos ver quiénes son estas personas, y claro, independientemente de la arbitrariedad, nadie tienen derecho a estar intimidando a ninguna persona.

Concluyo simplemente diciendo que se tiene que generar un esquema de concertación donde se pueda mediar la sustentabilidad de la ciudad, el acceso de los usuarios a un servicio público de calidad y la viabilidad del servicio para que ustedes sigan prestando este servicio a la ciudad. Creo que eso es a lo que hay que trabajar y sobre lo cual hay que impulsar que desde el gobierno y la Asamblea se pueda orientar en ese sentido.

Muchas gracias.

PREGUNTA.- Nada más medio minuto.

A ver, en primer lugar, escuchar a todos los compañeros que están en el presidium, a los diputados y Presidentes de cada partido, porque eso quiere decir que están preocupados por nosotros, compañeros; y aprovechar este foro, aquí nos podemos pasar 10 horas pidiendo y lamentándonos de mil cosas, pero queremos aterrizar en lo siguiente.

Uno, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal es el responsable de dar excelentes servicios aquí en donde estamos parados. Aquí y en el mundo los gobernantes son los que son responsables. En este caso, es el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon.

Segundo, estamos pidiendo que en esta ocasión se ajusten las tarifas, pero más bien hay que aterrizarlo y hablar claro, queremos que de esa iniciativa que están haciendo o estamos haciendo todos, se convierta en ley, para qué, para que ya no vengamos a suplicar como aquí que se nos ajusten las tarifas. Siendo ley, cada año se tienen que revisar por ley.

Si además de eso, yo tengo 89 años, compañeros, he visto cómo pasa el transporte. En los años 50, 60, 70, teníamos todos un bono que nos daba un subsidio para ir a cargar gasolina, ahora qué tenemos, nada. Por eso estoy felicitando a ustedes.

Decirles que para dar un servicio digno a la población somos responsables todos, aquí está el equipo de trabajo, no queremos que vayan a Estrella Blanca ni a ADO a buscar soluciones. Las soluciones prácticas estamos aquí, aquí, por qué, rápido, por qué estamos aquí, y lo deben de saber, porque todos nosotros dicen que son 28 mil ó 30 mil, no es cierto, somos muchos, porque cada uno tiene una familia.

Sólo nosotros en aquellos años las brechas las hicimos caminos, después carreteras y después avenidas. Con qué las hicimos, con pico, con barreta y con marro, además la pala, y los abrimos. Ahorita, ahora bonitamente quieren entrar las empresas con mucho dinero a sentarse a la mesa a comer, y eso no se vale.

Si queremos dar una tarifa digna, justa y equitativa, equitativa es a todos los Estados, es necesario que participemos todos.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias.

Agradecemos a los Presidentes de los 3 partidos que se retiran.

Le damos el uso de la palabra al siguiente ponente, que es Ernesto Alfonso Torres Romo.

EL C. ERNESTO ALFONSO TORRES ROMO.- Miren ustedes, voy a hablar como mal nombrados nos dicen, como microbusero, esto es, me pongo al lado del gremio de los microbuseros para dar esta ponencia.

Creo que de aquí empiezan las ponencias nuestras y en esta ponencia que di quiero dar una alternativa, porque creo que no basta nada más con la tarifa, y voy a decir por qué. La tarifa indiscutiblemente es fundamental, pero no basta con la tarifa.

Mi ponencia se llama “Diversidad en el Parque Vehicular del Transporte Público Colectivo en la Ciudad de México y su Tarifa”. Voy a hacer un diagnóstico de esto.

En este diagnóstico somos aproximadamente, voy a hablar del dato en aproximado. Vamos a decir en datos aproximados, tenemos en la 30 mil concesiones, por lo tanto tenemos 30 mil unidades, entre autobuses, microbuses y vagonetas, que dan el servicio en toda la periferia de la ciudad y en el centro de la ciudad; y digo toda la periferia porque ahí es donde vive realmente la gente que se moviliza en transporte público, la población vive en la periferia no en el centro de la ciudad. Es un dato muy importante.

Ahora, tenemos de ese parque vehicular dos terceras partes que tienen más de 8 años, o sea que ya está caduco, significa que los microbuses están a

punto de colapsarse; y tenemos una tercera parte que tienen menos de 8 años, o sea, nuestro parque vehicular en el es viejo, en pocas palabras.

El gobierno nos dice “les voy a dar un bono de 100 mil pesos para que renueven sus vehículos”, pero resulta que nos da un bono de 100 mil pesos por 250 vehículos, 300, 500, pero no, nos falta por dar 20 mil vehículos. Si nos diera un bono para los 20 mil vehículos necesitaríamos 2000 millones de pesos para esos 20 mil, pero como da un bono anual de 300, nunca acabaríamos, porque cuando acabemos pues ya vienen los demás que están viejos, o sea, esa no es la solución. Sin embargo, ya ni siquiera nos dan el bono de chatarrización.

Pero qué pasa con las empresas, han subido las unidades, si se fijan, en enero del 2007 costaban 690 mil pesos en promedio, y ahora en el 2010, en agosto, cuesta en promedio 1 millón 200 mil pesos una unidad. Significa que han subido el 100 por ciento las unidades, o sea, no hay un tope de la alza en los precios de las unidades.

Qué pasa con respecto, aumenta la tarifa, con respecto al diesel. Nos subieron 50 centavos hace un par de años, subió el 14 por ciento en este sexenio las tarifas, sin embargo el diesel ha subido el 125 por ciento como insumo, o sea, hay un desfazamiento inmoderado en el aumento de los insumos con respecto a la tarifa. Significa que por más que subamos la tarifa, los insumos van a seguir corriendo bastante más adelante que las tarifas y ahí caemos, podemos caer en este garlito, que ahorita voy a hablar más delante de ello.

¿Ahora, qué tenemos en la Ciudad de México? ¿Qué organismos de transporte público? Transporte concesionado con la SETRAVI, Metrobús, Metro y RTP.

¿Qué ha hecho el gobierno con estos organismos? Ahí me preocupa porque creo que nuestro gobernante Marcelo Ebrard coincide con lo que propuso el PAN hace rato y más bien creo que se equivocó de partido, voy a decir por qué. En el Metrobús Tepalcates-Tacubaya gastó 1 mil 200 millones de pesos en el carril confinado, para mover cuántas personas, cuántos viajes personas, para mover 150 mil viajes pasajero por día, o sea, una inversión muy grande para una movilidad muy pequeña en esta línea transversal de Tacubaya a Tepalcates.

¿Qué pasa con la Línea Dorada del Metrobús, la gran obra de este gobierno? Va a gastar 25 mil millones de pesos en esta obra para mover 300 mil viajes persona por día. Fíjense nada más la desproporción, o sea, un mundo de dinero para mover una parte pequeña de la población en la .

Por otro lado, nosotros los microbuseros, como mal nos llaman, movemos, nos dan 25 millones de pesos en bonos, o nos los daban, y movemos nada más y nada menos que 18 millones de viajes día por persona, quizás se oye exagerado, pero una persona que va de origen destino usa mínimo 3 vehículos para poder llegar a su destino y 3 de regreso, o sea, una persona usa 6 transportes. Por eso es que se incrementa este número. Pero fíjense nada más la pequeña cantidad con respecto a la movilidad que tenemos nosotros los microbuses.

Ahí está una tabla comparativa. El Metrobús recibe el 6 por ciento del presupuesto y mueve al 1 por ciento de la población, la Línea Dorada recibe 93 por ciento del presupuesto y mueve el 2 por ciento de la población, y al contrario, los colectivos reciben el 1 por ciento del presupuesto y mueven el 97 por ciento de la población con respecto a esos organismos, o sea, está mal dirigido el presupuesto de la ciudad a quien realmente moviliza a la población de la .

¿Ahora, qué pasa con la SETRAVI? No tiene proyectos para solucionar el problema.

¿A qué se dedica? A cobrarnos a todos los microbuseros, a cobrarnos qué, revista física documental, verificación, pago de baches, licencia tarjetón, y luego nosotros gastamos en mantenimiento, en seguro, y gastamos un promedio de 60 mil pesos mensuales en esto.

¿Qué significa? Que simplemente le damos pagos a la SETRAVI y nos mandan avisos que si no pagamos nos van a parar y nos van a meter al corralón y nos lo hacen, no nada más nos mandan avisos.

Nosotros tenemos, si tuviéramos un vehículo, un nuevo autobús propio, está bien, así es como nos ven las autoridades, dicen “lo que pasa es que ustedes son chillones, porque ustedes si tienen un autobús gastan el 20 por ciento y ganan el 80 por ciento”. Se las vamos a agarrar, si los tuviéramos, pero resulta

que el autobús no lo compramos sacando el dinero del colchón sino lo compramos a crédito comúnmente, los que sustituimos microbús por autobús.

¿Qué pasa con esto? Que a la hora de que compramos el vehículo lo compramos en 1 millón 200 y nos dan a crédito, nos cobran otro medio autobús porque hay que pagarlo a 5 años. Al final del día pagamos 1 millón 700 mil pesos por cada vehículo durante 5 años, y tenemos que darles un promedio de 25 mil pesos a las empresas que nos los venden, que son poquitas y está monopolizado el mercado, ahorita vamos a ver cuáles son y por qué está monopolizado.

Le damos 25 mil pesos al mes, sin embargo nosotros trabajamos en promedio 24 días al mes, por los días festivos, y recibimos de cuenta aproximadamente 1000 pesos. Significa que traemos un déficit, un déficit del 24 por ciento, o sea, el que tenga un microbús y quiera ir a comprar un vehículo nuevo a estas agencias monopolizadoras no lo puede comprar porque no es sujeto de crédito, necesita tener más de uno, necesita tener mínimo 3 unidades. Eso es claro y lo sabemos nosotros porque nos lo han hecho.

Entonces no es la solución, porque además nos dicen las autoridades “pues renueven el parque vehicular, modernícense”, pues sí, pero pues nos mandan al matadero simplemente.

¿Cuáles son las empresas que monopolizan al transporte en todo el país? Tenemos Mercedes Benz, Volvo, Volkswagen y Dina. En particular en México, en el Valle Metropolitano de la el 81 por ciento lo vende Mercedes Benz. Estos son datos genéricos.

Por ejemplo, en Aguascalientes todo es Mercedes Benz, en Guanajuato el 67 por ciento es Mercedes Benz; pero en la Ciudad de México el 81 es Mercedes Benz, 5 por ciento Star, 11 por ciento Volkswagen y 3 por ciento Dina. Así es como está la venta o la entrada de vehículos al Valle de México.

Ahora, les voy a dar un dato. En 2008 Mercedes Benz metió a la Ciudad de México 346 unidades, Internacional 72, Volkswagen 47, Dina 33, Dodge 14 vehículos, y qué percibió Mercedes Benz por esa entrada de vehículos, al mes 8 millones 650 mil pesos y al año 103 millones 800 mil pesos.

¿Qué quiero decir con esto? Que todo lo que dan, lo que recaban los microbuseros, lo que gasta la sociedad en moverse, va a parar a las bolsas de las transnacionales, ni siquiera se queda en México ese dinero, o sea, es lo último que hay en la cadena económica.

Significa, por un lado, que si nos aumentan las tarifas ellos nos van a seguir aumentando los precios, y quien es el ganón al último pues son las transnacionales, compañeros, ni siquiera nosotros, y ahí tenemos que tener ojo, o sea, el aumento de la tarifa continuamente está desfasado con respecto a los precios siempre a la alza, el costo a las unidades y sus insumos, o sea, van siempre en una carrera sin fin, en la cual siempre le van a ganar al concesionario las transnacionales porque ahí es donde cae; y esas transnacionales siempre se van limpias en estas broncas, nunca salen a relucir que son los que se están llevando el dinero de los ciudadanos y el dinero de los transportistas; y resulta que cuando las autoridades dicen “renueven su parque vehicular”, se prestan como los mejores vendedores de estas transnacionales.

Ahora, qué hacemos ante esto, la pregunta es: ¿Qué alternativa hay para el transporte? Porque hay que buscar una alternativa, tenemos que dar una alternativa, no basta nada más con las tarifas sino tenemos que buscar una alternativa sustentable, inmediata, a mediano y a largo plazo.

¿Cuál podría ser la alternativa? Que el gobierno debe pensar en nosotros, porque no está pensando, simplemente es una descalificación constante a los colectivos, a los concesionados, y piensa en obras faraónicas como la supervía, como el Metrobús y como la Línea Dorada, pero ustedes saben que en las periferias es donde vive la ciudad y quien saca a la gente de las periferias es realmente los concesionarios, nosotros los microbuseros.

Entonces ahí hay que pensar en eso, que es la mayoría que mueve a esta población, que mueve el 80 por ciento, no el 60 y tantos como se dijo aquí en la mesa; el 20 lo moverá el Metrobús con 4.5 millones, perdón, el Metro con 4.5 millones, el Metrobús que está moviendo 300 mil personas, 450 mil con las dos líneas, pero no pueden meter Metrobús en todo, porque hablaba el señor del PAN, es que hay que meter articulados, pues sí, a poco vas a meter articulados en Alvaro Obregón, en Magdalena Contreras, en Tlalpan, o sea, que es donde vive la gente, ahí no puede haber articulados, tienen que haber, es más

vagonetas, ni siquiera autobuses grandes, en la montaña, donde vive la población, o sea, no podemos tener un esquema, como lo decía también aquí el ponente, con esquemas europeos donde tenemos un Valle de México con montañas, que es donde vive la población, o sea, tenemos que partir de la realidad que tenemos en nuestra ciudad.

¿Ahora, cuál es la propuesta? La propuesta es muy sencilla, que la , el Gobierno de la Ciudad piense realmente en una propuesta sustentable, que haga una armadora en la Ciudad de México donde ocupe empleados, técnicos, científicos, para hacer vehículos que requiere la población y a precios adecuados.

¿Qué necesita la para armar su parque vehicular? Para empezar, 15 mil unidades pequeñas de 8 metros, como la parte de arriba; 5 mil unidades medianas y 1500 unidades grandes de 12 metros.

¿Sin embargo, qué nos venden estas transnacionales? Nos venden vehículos no adecuados para transportar pasaje, es un vehículo de carga carrozado para transportar pasaje, como las dos que estamos viendo arriba.

Cuando decimos “transporta pasaje”, es que transporta seres vivos, o sea, humanos, que intercambiamos clases por arriba y por abajo, y vamos a apiñonados en un autobús que no es adecuado para transportar pasaje y es incómodo por las incomodidades que hablaban hace rato.

Cómo es posible que vivamos y tengamos en el tercer mundo este tipo de transporte y además caro, porque esos vehículos no pasan de valer la mitad en cualquier parte de Europa y de Estados Unidos porque son vehículos atrasados ecológicamente y funcionalmente. Sin embargo, en eso técnicamente no se han metido para nada la SETRAVI ni el Jefe de Gobierno, simplemente es la recriminación.

Necesitamos como el que está abajo donde ven la distribución del pasaje, es diferente y hay ventilación, hay confort, dónde están los vehículos, hacer vehículos para transportar a nuestros pasajeros con confort. Eso, aunado a la profesionalización obviamente de los transportistas que somos nosotros.

Necesitamos hacer vehículos como estos, que tengan esa distribución. Este vehículo tiene menos de 8 metros, 7.50, pero vean su distribución, es diferente,

es precisamente para transportar al pasaje; donde tenga un área para los pasajeros de distancias cortas y un área para los pasajeros de distancias largas, con una rampa para subir a los minusválidos, porque en esta ciudad y en este Valle de México y en este país no se pueden subir en las horas pico los minusválidos, los niños y los ancianos, pues cómo va a subir 3 escalones a empujones una anciana, pues la dejan ahí y nosotros la dejamos, como transportistas, por qué, porque andamos correteando, como dicen por ahí “los centavos”.

No están adecuados para transportar a toda la población porque tenemos vehículos además inadecuados, que tengan estos espacios al interior para que puedan transportarse digna y cómodamente nuestros usuarios.

¿Qué pasa ecológicamente con los vehículos que nos venden? Nos venden vehículos con normas ecológicas, como está allá abajo, con hasta, 98, los Mercedes Benz que compren ahorita y los International, son hasta 98, están desfasados más de 10 años con respecto a los vehículos europeos, de los que nos hablaba aquí el señor y de los vehículos estadounidenses.

Significa que estos vehículos tienen mayor emisiones de gases efecto invernadero, óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, CO₂ e hidrocarburos, que son efecto invernadero.

¿Y por qué lo permiten las autoridades? ¿Por qué no tienen orden? Porque hay “*cuchupos*”, así de fácil. Porque ellos tienen que parar este asunto, no es posible que nos vendan esta chatarra ecológicamente aunque estén nuevos, pero ecológicamente afectan a una población como la que está concentrada en el Valle de México.

Tenemos que hacer esto, no es cosa del otro mundo, simplemente tener ingenieros para los puntos finitos, hacer este tipo de carrocerías que vayan de acuerdo a las características de la Ciudad de México y de acuerdo a la diversidad vehicular que requieren.

Esto en el país, un dato más, no hay una sola fábrica de motores. Cualquier motor que tengan sus vehículos son importados, no hay una sola fábrica en el país de motores.

Bueno, si importan eso pues se pueden ensamblar. Esto lo hacen todas las compañías estas que nos venden carísimo, ensamblar los trenes motrices y concluir con vehículos de este tipo que se pueden hacer en este país; y eso lo tiene que hacer el Gobierno de la Ciudad de México, y dar los precios adecuados y estarlos regulando, porque no podemos vivir economías donde el dinero se va fuera del país y donde nos ponen a trabajar a todos como esclavos porque en última instancia somos esclavos del capital transnacional porque a ellos les damos nuestro dinero mensualmente.

Entonces tiene que haber una producción en el país, en la ciudad, donde haya fuentes de trabajo, fuentes de desarrollo técnico y científico, donde produzcamos esto y que sea sustentable e inmediato.

Eso es lo que tiene que hacer este gobierno para poder resolver, aparte del aumento de las tarifas, para poder resolver el problema del transporte en esta ciudad.

Ahí está un vehículo que también se puede hacer aquí en la ciudad, y con qué se puede hacer si no pueden porque además siempre argumentan que no tienen dinero, pero gastan 25 mil millones en esta Línea Dorada con un transporte mínimo, bueno, con esos 25 mil millones, así de sencillo, hubieran renovado todo el parque vehicular que tenemos nosotros, y hasta nos sobra, y nos lo hubieran regalado y les movemos el 80 por ciento de la población. Sí tienen dinero, que no lo saben hacer, es otra cosa; y que corresponden a intereses neoliberales, como se dijo hace rato; y que no tienen programas de desarrollo para la población y para el gremio de transportistas, también es cierto.

Vehículos como estos, sí son largos, realmente para transportar a la gente, que ya los hay en CU, el famoso Pumabús, y que en estos nuevos corredores que metieron simplemente no metieron vehículos adecuados para el transporte, por qué, porque había que meterse con las transnacionales, porque no hay ni un programa ni un proyecto de desarrollo a largo plazo en esta ciudad.

Esto es en términos generales mi ponencia.

EL C. MODERADOR.- Tiene el uso de la palabra Jesús Padilla Centeno, de Ruta 2.

EL C. JESÚS PADILLA CENTENO.- Muy buenos días a todos.

Buenos días, diputado Héctor Guijosa.

Miembros integrantes de la Comisión de Transporte, compañeros transportistas y dirigentes, buenos días.

Yo quisiera comentar varias cosas. Primero, si entendemos a qué venimos a este foro, si este es un foro para exponer el posicionamiento de los transportistas o es un foro para exponer desde diferentes ángulos y formas de ver las cosas de investigadores, consultores, académicos y transportistas.

Pareciera, compañeros, que en este auditorio lo que quisiéramos es escuchar a una sola voz que suban la tarifa para ganar un aplauso y decir que nos fue bien.

En realidad el foro es un foro para escuchar la forma en que cada quien percibe el tema de las tarifas y las formas en las que se están haciendo los cobros de los servicios en el transporte.

Pero también hay que hacer alguna reflexión. No estamos aquí porque algún grupo de nosotros nos haya convocado, no estamos aquí porque alguna organización popular o dirigente nos haya convocado. Porque si nos hubiéramos convocado nosotros no estuviéramos aquí todos, porque el problema lo tenemos entre nosotros. Si hubieran convocado los de la derecha, dirían que los de la izquierda no tienen que ir, si hubieran convocado los de atrás, hubieran dicho que por qué les hacen callo gordo a los de adelante, así es como es el gremio.

Entonces a la invitación que hace la Comisión de Transporte a escuchar sobre el posicionamiento que tenemos algunos sobre este tema, lo menos que tenemos que hacer es escuchar con respeto las diferentes posiciones; y en ese sentido darnos cuenta que nosotros por sí solos hemos sido incapaces de convocarnos a discutir muchas veces en muchas ocasiones este tipo de temas y que quizá no encontremos en todos los ponentes lo que queremos escuchar, cada quién trae su visión de lo que debe de estar pasando en materia de tarifas.

Yo como compañero transportista de ustedes desde hace 25 años, al nacimiento del Metrobús nos vimos en la oportunidad y necesidad de aprender otras cosas. A la hora de dar conferencias, más que enseñar hemos ido a aprender.

Quiero exponer cuál es mi posición al respecto del tema de las tarifas. Una vez que la tarifa tiene un nivel competitivo, estandarizado, a los demás Estados en el caso de la República, en lo que menos nos deberíamos estar peleando los concesionarios, tanto de una forma o de una modalidad como de la otra, es que la tarifa tuviera una actualización.

Pero hay unas reflexiones que tenemos que hacer los que nos dedicamos al transporte.

Descansa el 20 por ciento de las unidades de transporte colectivo todos los días, sin meternos en muchos detalles, eso lo único que significa es que nos sobran cada día 4 mil unidades. No sé si las cuentas estén bien, más o menos 20 mil microbuses, poquito más, pero si descansa el 20 por ciento cada día, quiere decir que 4 mil de nosotros no tenemos nada qué hacer en el negocio.

¿Por qué? Porque ese día no producimos, sobramos.

Pero aparte de eso, de que el 20 por ciento ya no está, todavía cuando circulamos en un día normal, en las horas como está, nos está sobrando otro 30 ó 40 por ciento de la flota circulando y dando vueltas en vacío.

¿Por qué digo esto? Porque entonces no todo el tema es tarifa.

Si nosotros pudiéramos organizarnos y ponernos de acuerdo sin la necesidad de nadie, para disminuir ese 20 por ciento, serían 4 mil unidades, y el problema es cómo nos ponemos de acuerdo.

Pero si además tuviéramos la capacidad de organizarnos bien y sacáramos otros 10 ó 15 por ciento que nos sobran de la operación cotidiana, tendríamos un 30 ó 35 por ciento menos.

Si pudiéramos hacer eso, es un supuesto, ya nos ahorraríamos 30 por ciento del gasto o podríamos aumentar nuestro ingreso en un 30 por ciento sin tarifa. Esa es una de las reflexiones.

Nosotros queremos comentar el tema de una política tarifaria, para qué.

Aquí hay unos datos de referencia de las características de los viajes, no voy a repetir mucho, ahorita el maestro Romo lo señalaba, creo que indistintamente de la forma en que están distribuidos los viajes, lo importante es señalar que el transporte público, y no quiero entrar aquí en un asunto de datos, pero lo tenemos entre el 65 y 80 por ciento de prestación. Esto es, nosotros movemos a la enorme mayoría, hablando del colectivo, a la enorme mayoría de los usuarios de esta ciudad, a los ciudadanos.

Tenemos el automóvil con una proporción mínima, el colectivo, que hay 14.13 millones de los 30 millones de viajes; tenemos el Metro, que es menos de la tercera parte de lo que nosotros movemos a pesar de su importancia.

Estos datos son muy importantes porque entonces nos indican el tema de la tarifa, sí o no y para qué.

La participación modal en la Sala Metropolitana del Valle de México.

Del lado izquierdo tenemos los servicios que presta el Gobierno de la Ciudad, que alcanza un 22 por ciento de la demanda, con 5.09 millones de pasajeros días, distribuidos más menos de esta manera. No quiero decir con esto que los datos sean precisos, son datos de referencia que uno toma de alguna bibliografía.

Del lado derecho, está el transporte concesionado con el 78 por ciento de la demanda, cercano a lo que decía hace un rato el profesor Romero, 80 por ciento de la demanda. De ahí, sí, y en eso radica la importancia de la prestación del servicio que nosotros tenemos.

Si luego es cierto que el gobierno está intentando emular, imitar, copiar, sistemas que han resultado eficientes en otras partes, en el mejor de los casos contra el sistema de corredores de transportes tipo VRT, que es el Metrobús, luego de su desarrollo completo estarán volviendo de ese 78 por ciento que dijimos tan sólo al 20 por ciento de nosotros; del 100 por ciento de lo que movemos nosotros, el concesionado, una vez que la red de transporte VRT tipo Metrobús esté completa, solamente moverá al 20 por ciento de los usuarios.

Por eso entonces la gran estrategia tiene que estar en las otras modalidades, en los corredores viales y sobre todo los compañeros que se encuentran como auxiliares y alimentadores.

Creo que la gráfica no se ve muy bien, pero aquí hay un ciclo vicioso de rezago de la tarifa y la mención del servicio.

Tenemos corrupción y falta de control. Yo creo que aquí nadie puede dudar que hay corrupción, mucha corrupción, quizá como no la habíamos tenido en años, en las áreas de gobierno.

Esto nos lleva a un exceso de flota, ya comentamos, al menos hay 4 mil que ya no estamos en el negocio, ya no estamos porque un día no prestamos servicio. Una competencia irracional que nos lleva a la guerra del centavo, todos contra todos, y ese es un tema que complica nuestro negocio, más allá del asunto tarifario.

Ingresos insuficientes a los concesionarios, obviamente no tenemos dinero para invertir, nuestras unidades se han envejecido y se han hecho obsoletas, se descomponen más seguido, por lo tanto cuesta más su mantenimiento. En consecuencia, prestamos un mal servicio, tenemos una imagen muy mala como sector y se condiciona la tarifa a la modernización, y estamos en el círculo vicioso de quién fue primero si el huevo o la gallina.

El gobierno dice “si no cambias no te doy tarifa”, y yo le digo, nosotros los transportistas, “pero para cambiar necesitamos tarifa”, y entonces nos estamos rebotando la pelotita todo el tiempo, quién debe de tomar primero la decisión si darnos tarifa para cambiar o debemos ir cambiando para tener tarifa, como en el caso de los corredores.

Efectos de una política tarifaria como la actual. Tenemos deseconomías por exceso de flota obsoleto, conflictos de tránsito y contaminación. Es evidente que ya al competir sí tenemos alto riesgo, nuestros operadores, nuestros choferes, maltratan los vehículos, los aceleran, los frenan, les exigen mucho a las máquinas, exponen permanentemente nuestro patrimonio por las condiciones de operación.

Los operadores no tienen la preparación suficiente, pero si ponemos unidades nuevas con operadores mal capacitados, no vamos a resolver el problema. Pero si ponemos unidades nuevas donde tengamos que seguir compitiendo por el paje, tampoco vamos a resolver el problema.

Entonces más bien es el modelo de servicio el que está obstaculizando prestar por parte de nosotros un servicio de calidad.

Tenemos impedimento para utilizar avances tecnológicos como la tarjeta de prepago, digo, la tarjeta de prepago es una gran herramienta de control de la operación de planeación de los servicios del transporte y sobre todo de nuestros ingresos. Pero nos encontramos, como siempre, confrontados con la realidad con muchas mentiras, la tarjeta de prepago universal no existe, entonces llega primero acaso al Metrobús.

Lo que nosotros solicitamos cuando la tarifa era de 3.50, que era inadecuada, fueron 13 centavos de ajuste a la tarifa para mantener nuestro nivel de costos, 13 centavos, porque en el diseño propio del órgano regulador Metrobús, dice que la tarifa será actualizada y que para eso sirve la tarjeta prepago, para actualizar en centavos, entonces pedir 13 centavos no afectaba mucho a la población y sí ayudaba mucho al operador, pero se ha utilizado más bien como un mecanismo político, más que de beneficio, de las empresas operadoras. Por lo tanto, tiene un gran potencial que no es aprovechado.

Sistemas de localización y conteo en tiempo real, bueno, el gremio está empobrecido porque tenemos la tarifa más baja de este país y todavía nos señalan como pésimos prestadores de servicio.

Tenemos demostraciones para organizar la operación, la distribución racional de los servicios y la jerarquización de los corredores. Pero más allá de que el gobierno nos diga cuándo brincar, cuándo correr, cuándo sentarnos y cuándo pararnos, tampoco hemos sido capaces de ponernos de acuerdo con nuestros propios prestadores, a veces compartimos con una o dos rutas un lugar, un recorrido, y no nos hemos puesto de acuerdo para evitar la saturación y la competencia.

Por qué digo esto, y como ejemplo, cuando nosotros decimos que el negocio ya no es negocio, y si aquí hubieran 100 prestadores de servicio y cada uno tuviéramos un vehículo, y todos dijéramos que ya no es negocio y le echamos la culpa a todo mundo, desde luego que hay culpables, va a aparecer por ahí alguien que diga “yo sí creo en el negocio, yo les compro los 99”. Una vez que

él compre a los 99 su participación, la primera decisión que va a hacer es disminuir su parque vehicular, la primera, no sacar flota que no necesita.

La segunda decisión que va tomar es decirle a los operadores, decía, la primera decisión que tomaríamos es quitar flota que no necesitamos cuando ya hay un operador, un dueño; la segunda que va a tomar el dueño es decirles “ya no compitas por el pasaje, ya no maltrates mi patrimonio, ya no destruyas mi flota, porque lo que vaya en la unidad 5, en la 30, en la 50 es mío, por lo tanto ya no tienes por qué competir”, y entonces vamos tomando decisiones a favor del negocio y en lugar de tener de cinco a seis modelos compramos de un modelo, y en lugar de ir a comprar a la refaccionaria hacemos que nos lleven a nuestra casa los insumos y conseguimos mejores niveles de costos. Esas son las economías de escala.

¿Por qué esto no sucede, compañeros? porque no nos podemos poner de acuerdo en una ruta o compartimos dos o tres rutas por alguna razón, entonces tiene que llegar el gobierno e imponerlo, llega a decir aquí va a pasar esto les guste o no les guste y, además, lo más triste, lo hace mal, que es la parte que nos ocupa hoy.

Entonces, tenemos limitaciones para organizar la operación, confrontación entre organizaciones, eso es permanente, todo mundo estamos dando de golpes, intercambiando alguna pelea, arrebatándonos un pedazo de cuadra y tenemos un mal precedente en los corredores Periférico-Reforma, porque el gobierno argumenta en todos lados que nosotros como sector no queremos cambiar, pero los que ya cambiamos podemos decir que no hay ninguna garantía para el cambio, los que ya cambiamos podemos decir que no hay presencia institucional del gobierno para regular la operación, fideicomitir los recursos y hacer que el negocio sea buen negocio para todos.

Entonces, en ese sentido yo veo muy difícil que el sector se anime a arriesgar su patrimonio y a comprometer su futuro cuando no hay ningún tipo de certidumbre.

Las economías que genera. En los cierres de circuito tenemos abuso en la ocupación vial, a veces cuatro, cinco o diez unidades esperando un lugar para poder salir más o menos con las tablas.

Contaminación por desechos sólidos, espacios inseguros, atracción de ambulantes, fauna nociva, trato irrespetuoso a peatones, usuarios, automovilistas y vecinos, confrontación permanente entre prestadores de los servicios.

En las paradas y vialidades, afectación al valor comercial del suelo, conflictos de tránsito, incremento en las emisiones contaminantes vehiculares por gases y ruido e incremento en tiempos de viaje particulares.

En el sector productivo tenemos empleos sin seguridad social, sin prestaciones laborales, evasión fiscal, mercado no controlado, incertidumbre en las fuentes de empleo y mal clima laboral.

En el caso de las experiencias de los dos corredores que iniciamos, la falta de la presencia institucional y de regulación de la SETRAVI dio como resultado la permanencia de servicios con niveles de calidad y tarifas sensiblemente diferentes.

La participación de RTP en un esquema completamente incongruente que atenta contra la modernización de los servicios concesionados y pone en riesgo la viabilidad financiera.

Incapacidad para gestionar esquemas de preferencia para los nuevos corredores, los concesionarios que apoyan la modernización son los más vulnerables y los que más arriesgan y un servicio que opera de forma ordenada no puede vivir con otros que no cambian.

Podemos decir lo que queremos desde el ángulo que queramos, podemos decir yo tengo un microbús y el otro decidió ser Metrobús y me afectó. Yo tengo un microbús, una combi o una vagoneta y el otro decidió convertirse en corredor y me afectó, pero en cualquiera de los dos lados nos estamos haciendo daño, porque el que se decide a transformar no puede cumplir sus compromisos financieros, en tanto que la tarifa aumenta beneficia a los que cobran menor tarifa, o sea la competencia que tenga un costo menor.

¿Qué cubre la tarifa en el caso de la individual? Los ingresos por concesionarios, operador y auxiliares, el combustible, los servicios de mantenimiento, los derechos y los impuestos individuales. En el caso de la sociedad mercantil cubre las utilidades a los socios, operadores y plantilla

administrativa, combustibles e insumos diversos, seguridad social, derechos, impuestos individuales y de empresa, financiamiento de la flota, equipamiento de la flota, equipamiento de patios y talleres, infraestructura, servicios de mantenimiento y la operación regulada.

Este comparativo de tarifas en diversas ciudades del país nos damos cuenta, compañeros, que por acá se encuentra el D.F., nada más veamos esta pequeña franja, digo no hay que hacer cuentas, estamos casi a la mitad de lo que cobra cualquier otro estado.

Se nos argumenta, respetamos el argumento de que la gente no tiene dinero y gasta mucho para el transporte, quizá eso es cierto. Electoralmente hablando en términos de partidos cuidan una tarifa que socialmente sea adecuada para la población en espera de votos, nada más que para los que piensan así, compañeros, en el Estado de México la tarifa vale más del doble de la que tenemos aquí, más del doble y siguen votando por el PRI, así es que ese argumento no sirve absolutamente para nada.

Por otro lado, nos damos cuenta que en todos estos estados hay una tarifa que aplica a todas las modalidades. Uno de los graves errores que se tiene en la ciudad es que haya diferentes tarifas, esa es mi posición. La tarifa debería ser la misma al menos desde nuestro punto de vista de 4.50 o 5 pesos para todos, para la combi, para el microbús, para el Metrobús, para el autobús, para todos porque es lo único que estimularía la competencia y el ánimo de ir haciendo un esquema de renovación y sustitución del parque vehicular, pero en tanto tenemos tarifas diferenciadas y unos tienen menos capacidad económica que otras entonces no damos pauta para mejorar el servicio.

Aquí tenemos una gráfica que habla de la inequidad del gasto público. La referencia de esta gráfica consiste en lo siguiente: aquí hay una inversión por pasajero, estimamos lo que tenía que estar invirtiendo, lo que está invirtiendo alguna institución, el gobierno o los concesionarios para poner en marcha algún sistema de transporte.

En el caso del Metro, y tomando la Línea Dorada, estamos estimando que por cada pasajero de los que se van a mover vía de los 400 que suponemos, hay una inversión de 75 mil pesos, en el caso de la Red de Transporte de

Pasajeros 2,100, en el caso del Metrobús entre 1,700 y 4 mil, nosotros, servicio colectivo, por el valor que le damos a la unidad actualmente es de 87 a 200 pesos y en los corredores de transporte entre 2 mil y 2,575.

¿Para qué sirve esta gráfica, compañeros? para un asunto que el gobierno ha estado insistiendo. Por qué nos dicen que deben de entrar ADO a la Línea 3. Argumentan que no tienen dinero, pero la Línea 3 costaba mil y tantos millones de pesos, ahorita cuesta casi el doble, pero no toda la infraestructura es para la Línea 3, estamos hablando que en lugar de hacer dos carriles de concreto hidráulico de repente dijeron vámonos por todos y nos quieren cargar a los transportistas el muerte, y dicen como no alcanza la lana vamos a ver si nos la creen y vamos a decirles que como no alcanza entonces a los compañeros de la Línea 3 vamos a quitarles su patrimonio, porque eso es quitar el patrimonio, no es compartirlo ni nada, es quitarlo.

Pero los argumentos que da la autoridad tampoco se pueden defender. Señalan también en los medios de comunicación que como no está RTP ni Transportes Eléctricos no es negocio, no alcanza, pero en el mejor de los casos si RTP estuviera tuviera como participación el 25% y el 25% de las 54 unidades, compañeros, daría como 13 y 13 unidades más o menos de 5 millones de pesos son como sesenta y tantos millones de pesos, que de ninguna manera son los 300 que argumentan que les hacen falta, o sea es mentira tras mentira, engaño tras engaño.

¿Por qué le quieren entregar nuestro patrimonio a ADO? Nos deberían de dar una explicación clara porque hasta ahorita no nos han podido convencer.

Estos datos de referencia, el costo real del pasaje, nosotros nos preguntamos si no te alcanza por qué sigues prestando un servicio que necesita un subsidio y que además no es bueno.

Si ustedes ubican aquí donde dice Red de Transporte de Pasajeros 2,100, 9 pesos, subsidio de 7, luego ubican Servicio de Transportes Eléctricos 2,400, costo real 13 pesos, subsidio 10, nos podemos comparar aquí abajo con los corredores del transporte, yo sé que no alcanzan a ver pero aquí abajo dice 2,500, tarifa 4.50.

Si ubicamos este dato del corredor, que es lo que más se parece a la Red de Transporte o al Servicio Eléctrico, ubiquen la diferencial entre lo que cobramos unos y lo que cobra el otro. La inversión en cualquiera de los casos es semejante, inclusive quienes hemos invertido en corredores invertimos un 15% más de lo que invierte el gobierno, pero hay un subsidio a la operación, les está costando al gobierno más del 80% lo que nos cuesta a nosotros, entonces por qué insistir en prestar un servicio que es caro, que es malo y que es costoso. Si el argumento es que no les alcanza el dinero, ya deberían de deshacerse de estos dos. ¿No están de acuerdo ustedes? No tienen por qué estar aquí, no tienen por qué asignarle mil millones de pesos a RTP, porque ese dinero se necesitaría para la modernización y sustitución del parque vehicular en otras modalidades en cualquier parte de la ciudad.

Entonces, el argumento de que no tienen dinero, pero lo meten a servicios que son insuficientes, que no son adecuados y no son buenos, tampoco lo podemos creer.

Pero ahí les va otro todavía, se dice en el caso de Reforma y Periférico: “No, es que ustedes hicieron el cambio de camiones, no es Metrobús, entonces tenemos que mantener la presencia del gobierno con autobuses a dos pesos”. Nada más nos preguntamos: ¿Y si fuera Metrobús cuánto estaría cobrando el gobierno? 5. Si Reforma y Periférico hubieran sido modelos VRT cobrarían 5 pesos, entonces otra vez el argumento no les da. Seguimos sentados en una mesa sin nivel, sin capacidad de argumentación y una discusión que no nos lleva a nada. Si estos corredores estuvieran funcionando como Metrobús deberían ser 5.

¿Cuál es la sugerencia entonces? En cualquiera de los corredores el sistema Red de Transporte de Pasajeros RTP o Transportes Eléctricos, tiene que subirse, sumarse y fusionarse a la operación, cada quien con su participación y con la misma tarifa que tengamos nosotros, no nos pueden competir de otra manera, de cualquier otra forma yo les digo, y a lo mejor me equivoco, ni se arriesguen porque pueden exponer ampliamente su patrimonio.

Si van a mantener competidores de menor costo, sobre todo los del gobierno, no se expongan, compañeros, no está tan fácil el negocio, no se ve tan sencillo. Entonces, el cuadro comparativo sirve para indicar que el esfuerzo que

estamos haciendo en los corredores o que pretendemos hacer muchas rutas es tal alto como el que hace el gobierno, solamente que cuesta la mitad en términos reales la operación.

Aquí tenemos inversiones aproximadas de un Metro 50 millones de pesos por kilómetro recorrido, tenemos Metrobús 4.5 millones de pesos por kilómetro recorrido y en los demás no hay inversión en el servicio que prestamos como colectivo y corredores.

Beneficios. En términos de calidad del servicio, tenemos la necesaria para el desarrollo económico de la ciudad. Estamos hablando de la tarifa, una tarifa que permita ser competitivos en esta ciudad, para tener una flota moderna y no contaminante.

Fíjense que las grandes corporaciones financieras del mundo, el Banco Mundial, el BID, y otras expresiones han hecho un trabajo muy lento para entender la dinámica de cambio que está requiriendo el mundo y las reglas de operación y los mecanismos para presentación de proyectos que pueden tener acceso a recursos económicos o a tasas de financiamiento baratas o plazos altos todavía no caen en el transporte concesionado, pero en el tiempo el problema del cambio climático va llevar a que ellos nos estén buscando a todos nosotros los operadores para como medida urgente y oportuna se haga la renovación del parque vehicular.

Ya lo señalaba el maestro Romo, qué pasaría si nosotros tuviéramos flota moderna, Euro 3, Euro 4 ó Euro 5, qué representa eso en términos de contaminantes de efecto invernadero para esta gran ciudad. ¿Qué representa que en lugar de 20 mil unidades tuviéramos 10 mil ordenadas, organizadas a través de un planteamiento, un programa de movilidad y transporte para esta ciudad que al día de hoy no existe? ¿Qué significaría para nosotros tener una tarifa competitiva que nos permitiera mantenernos en el negocio como cualquier otra?

Ustedes saben en el caso de San Luis Potosí, una ciudad media, una unidad de transporte como las nuestras le produce 6 mil pesos en bruto al día, compañeros, en San Luis, díganme quién se los gana aquí, nadie, compañeros, y si vemos de referencia a la tarifa que tiene Monterrey,

Monterrey tiene cuentas libres de 3,500 y 4 mil pesos diarios, esos amigos con algunas empresas renuevan cada tres años o cada cuatro años su flota.

Entonces, no nos pueden voltear a ver a nosotros como los culpables, como los malos de la película, como los que estamos haciendo mal las cosas. Una vez que tengamos una tarifa adecuada vamos a tener viabilidad financiera, vamos a poder hacer uso de tecnologías, ver en un GPS dónde está la flota, quién la trae, cómo la conduces, si rebasas, si se sale de ruta o no, contadores de pasajeros para saber cuántos suben, cuántos bajan, vamos a poder tener cámaras de video, vamos a poder regular la operación y vamos a tener un sistema que haga más seguro el viaje al usuario.

El usuario evidentemente merece respeto, merece un trato digno, todo el tiempo que dedica arriba del vehículo significa que debe de viajar de la manera más cómoda, y eso no es tan sencillo para nosotros. Este tipo de unidades que tenemos no las escogimos, compañeros, hace muchos años gente que está en este mismo gobierno dijo: “Ese es el vehículo que ustedes tienen que integrar, ese es el vehículo que les autorizamos” y es con el que prestamos servicios hasta ahora, nada más que se les olvida y quieren voltear a vernos como culpables.

Beneficios de una tarifa o una política tarifaria. Tendríamos unidades modernas, mantenimiento eficiente, servicios programados, flota racional, sistema de cobro exacto y diferenciado, localización satelital, sistemas de comunicación en tiempo real, gestión del servicio a distancia, una imagen hacia el usuario del servicio de calidad, limpieza, personal entrenado, certidumbre en recorridos y tiempos de viaje, patrimonio a nuestro servicio, experiencia y atención a quejas y sugerencias, liberación de espacios viales, certidumbre jurídica para usuarios, conductores, empresarios y ciudadanos, armonización con el paisaje urbano y las actividades públicas y desarrollo a largo plazo.

Hoy una de las grandes preocupaciones de nuestro sector es que no sabemos cuántos días vamos a estar en este negocio, falta certidumbre jurídica. Yo les puedo decir que los compañeros de la Línea 2 de Metrobús no tienen certidumbre jurídica, no están concesionados ni tampoco tenemos concesión los de Reforma ni los de Periférico. Díganme a dónde nos están llevando, cuál

es el fondo de esa estrategia de no tener certidumbre jurídica una vez que hacemos una inversión que va por arriba de los 300 millones de pesos.

Vamos hacia la formalización legal, laboral, financiera y fiscal de los transportistas, planeación de la red de movilidad sustentable y jerarquizada, liberando y especializando vialidades y espacios para la infraestructura en terminales, talleres y patios de encierro.

¿Cuáles son las conclusiones, compañeros? es urgente dejar la actualización de las tarifas fuera del capricho y la conveniencia política del Jefe de Gobierno en turno.

El problema de la ley no es que tengamos que hacer otra ley, es que no la cumplen, no la respetan, es que se la pasan por el arco, ese es el problema de la ley, compañeros. Si la ley como está fuera respetada, no estuviéramos aquí sentados peleándonos con el gobierno.

Las tarifas actuales deben fijarse en un nivel que favorezca la modernización de los servicios. ¿La tarifa actual de 3 pesos alcanza para modernizar el parque vehicular, compañeros? Pues no, ni va a alcanzar aunque sueñen los que sueñan, y entonces volvemos otra vez al abogado del Diablo, ya dijeron varios de ustedes, grandes inversionistas, con todos los favores políticos que han podido tener, como el caso de ADO, que es una empresa con servicio desregulado de transporte foráneo, ahí la tarifican la pueden poner como quieran ellos, tienen 70 años sí, pero pasaron todo lo que pasamos.

Entonces, parece que nos quisieran empobrecer cada día más hasta llevarnos al límite para traer un salvador de afuera y decir: "Éste grandote sí tiene capacidad económica, financiera, sí conoce y ustedes son una bola de burros que no entienden del negocio". ¿Eso lo vamos a permitir? Pues no, de ninguna manera, compañeros.

El esquema actual perjudica a los concesionarios que apoyan el programa de modernización y favorece a los que siguen trabajando en condiciones actuales. Pues sí, si no nos ponemos de acuerdo va a ser difícil que alguien dé el siguiente paso.

Debe establecerse una política congruente para la participación de los servicios que presta el Gobierno de la Ciudad, específicamente RTP y

Servicios Eléctricos, ya lo comentamos, si participan que sea con la menor presencia y con la misma tarifa de nosotros.

Debe promoverse un esquema de actualización anual de la tarifa, que considere entre otros elementos, la regla es muy fácil, lo dice la ley, el 79 y el 81. ¿Qué debemos de considerar, compañeros, para la actualización de la tarifa? El precio de la unidad, porque la unidad de hace 8 años no vale lo mismo que ahorita, el precio del diesel, el precio del combustible. En el caso de los que usamos diesel, el diesel cuesta casi 40% más caro que hace dos años, el índice de precios al consumidor o la inflación.

Tenemos que tomar en cuenta los costos de operación, lo que nos cuesta salir a producir el servicio. Si esto se hiciera, compañeros, si esto se hiciera seguramente esta ciudad sería diferente, seguramente nosotros no tuviéramos que estar gritando en las calles alegando tanta injusticia de este gobierno, que todavía no alcanzamos a entender cómo es posible que esté tomando acciones de derecha cuando es un gobierno de izquierda.

Les agradezco mucho su atención.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Gracias. Tiene el uso de la palabra Francisco Carrasco.

EL C. FRANCISCO CARRASCO.- Gracias. Muy buenas tardes ya. Buenas tardes, compañeros.

Mi ponencia es en razón a lo de la tarifa igual, aquí realmente el compañero Padilla ya hizo una exposición muy amplia y muy certera.

Yo lamento honestamente la no presencia del Secretario de Transporte, ahí nuevamente demuestra la falta de interés hacia el gremio, el no querer escucharnos, es lamentable honestamente pero bueno, allá él y su carrera política también, eh.

Buenos días. Agradezco la invitación a la Comisión de Transporte de la Asamblea de Representantes, que preside el diputado Héctor Guijosa Mora, miembro del presidium.

Compañeros y compañeras, a nombre de los concesionarios del transporte concesionado tengo el honor de exponer algunas reflexiones relacionadas con el incremento de la tarifa.

Actualmente las tarifas del transporte público, de acuerdo a la ley, son autorizadas, determinadas exclusivamente por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, lo que provoca que ésta sea autorizada mezclando criterios políticos con los criterios técnicos y de productividad. Nuevamente reiteramos que quiten esa facultad al Jefe de Gobierno para que sea una cuestión realmente técnica, que es lo que nosotros necesitamos.

Aunado a este proceso, la ley sólo establece una revisión anual y no se realiza la actualización, porque así lo marca la ley, que se revise, más no que se actualice, es una cosa también aquí de los compañeros diputados que tendrían qué hacer algo al respecto.

Como ejemplo, en diez sólo ha habido dos incrementos que equivale a un peso, señores, con lo que no se llega a cubrir todos los aspectos relacionados con el servicio público de pasajeros.

Por otro lado, el gobierno ofrece servicios de transporte público colectivo estableciendo una competencia desleal porque cubre sus costos de operación e inversión con subsidios públicos con los que no cuentan los concesionarios.

Sólo por ejemplificar, las tarifas en diez años se han alejado del crecimiento que ha tenido en los precios de los insumos utilizados, generando una pérdida de liquidez en el sector, que aumenta el paso de los años y que no permite la profesionalización del sector.

Los egresos asociados a la prestación del servicio de transporte público concesionado de pasajeros incluyen salarios de operadores, combustible y lubricantes, mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, pago de derechos, pernocta de unidades, financiamientos diversos, llantas, inversiones a infraestructura, inversión de capital humano, inversión en tecnología de administración y control de operación, inversión en unidades cómodas y ambientalmente limpias, sin embargo con la tarifa actual no se puede cubrir estos gastos, dejando de atender lo relacionado con la inversión y la capacitación empresarial.

Cobros del gobierno, señores. Los cobros que realiza el gobierno contribuyen a la necesidad de incrementar la tarifa, ya que son excesivos y en ocasiones se duplican, como la tenencia, la verificación, la Revista, bases y derroteros, paraderos, tarjetas y trámites administrativos, los cuales se incrementan en una forma excesiva cada año. Como ejemplo ponemos la Licencia-Tarjetón, que aumentó el 20% con respecto al año anterior, señores.

Luego, del sector del transporte concesionados. Los transportistas concesionados de pasajeros han apoyado en diversos momentos a la ciudad, ya que son los que realizan la mayor cantidad de viajes persona-día y en momento de crisis han estado presentes en atender las necesidades de la movilidad de los habitantes de la ciudad, y recordemos la huelga y la quiebra de Ruta 100, estuvimos presentes también ahí nosotros, estuvimos funcionando y la ciudad funcionó.

No obstante las tarifas bajas los concesionarios se solidarizan con la población, los transportistas cumplen con un obligado de ofrecer el servicio en unas condiciones que sean necesarias. Cuando se abre una nueva colonia o escuela estamos atentos a satisfacer las necesidades de la movilidad.

La propuesta de nosotros, señores, es: Los transportistas proponemos que la tarifa se establezca en forma real, de acuerdo con un servicio de calidad. Para lograr una calidad se requiere invertir para adoptar tecnología y esquemas de administración y operaciones modernos, que la tarifa sea ajustada actualmente para que el deslizamiento de ésta no afecte significativamente a los usuarios, a través de parámetros específicos que permitan su ajuste automático.

Una forma en que el gobierno puede contribuir directamente a mantener una tarifa baja es mantener bajos los costos de los cobros que realiza. Es importante señalar que el gobierno debe establecer estándares de calidad de servicio, que sirvan de referencia a los transportistas, como evaluación de cumplimiento. Los concesionarios del transporte público de pasajeros buscamos alcanzar estándares internacionales de calidad en la prestación del servicio, pero se requiere que las tarifas sean reales, a efecto de que se contribuya en el proceso de modernización y consolidación de la conciencia empresarial del sector.

Señores, muchísimas gracias. Señor diputado, muchísimas gracias.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Gracias. No sé si haya alguna pregunta para los últimos tres ponentes. Tenemos aquí el formato, tenemos un receso de 10 minutos, o si gustan continuamos. ¿Un receso, 10 minutos de receso? A ver, levanten la mano quien diga un receso. ¿Los que nos seguimos? Mayoría de votos.

Le pasamos el micrófono aquí al diputado Federico Manzo Sarquis, quien va a moderar el tema 2, es “Análisis de los artículos 78 al 82”. Adelante diputado, para que se vaya preparando el próximo ponente, el ingeniero Amílcar López Cepeda, Coordinador de Áreas de Investigación y Desarrollo del Centro de Transporte Sustentable México A.C.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muy buenas tardes a todos.

Continuamos, como decía el Presidente de la Comisión, con el segundo tema del día. Como ya mencionó el Presidente, el segundo tema es el análisis de los artículos 78 al 82 del Capítulo XII titulado “De las tarifas”, del Título Segundo del Transporte, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente.

Para esta mesa tratamos de integrar el panel con personalidades de un perfil más técnico y nos permitimos anunciar la intervención del ingeniero Amílcar López Cepeda, quien es Coordinador del Área de Investigación y Desarrollo del Centro de Transporte Sustentable de México A.C., CTS México, cuya ponencia versará sobre el sistema de recaudo, una variable fundamental para la implantación de un proyecto de transporte exitoso. Ingeniero, sea usted bienvenido a este foro y adelante con su intervención.

EL C. ING. AMILCAR LÓPEZ CEPEDA.- Buenas tardes. Muchas gracias por la invitación.

Como ya dijeron, soy parte del Centro de Transporte Sustentable de México, que es una organización no gubernamental, no estamos afiliados a ningún partido ni seguimos ningún fin político, somos una organización completamente técnica que se dedica a ver el transporte sustentable desde diferentes perspectivas, diferentes puntos de vista.

Como les decía, dentro del Centro de Transporte Sustentable de México perseguimos una misión que es catalizar soluciones de movilidad sustentable en beneficio para las ciudades mexicanas. Somos parte de una red de centros de transporte sustentable que está a nivel internacional con varias representaciones en varios países, nosotros vemos el transporte desde una perspectiva más integral, donde vemos que no sólo es el transporte sino vemos qué es el desarrollo urbano y también las cuestiones económicas.

Yo les vengo a exponer un poco de lo que es el sistema de recaudo, específicamente que no somos expertos en el tema de recaudo, aunque sí vemos el transporte como un sistema integral, de entre los que destaca el sistema de recaudo, entonces vamos a ver el panorama de la movilidad primeramente, y es cómo estamos viviendo nuestra ciudad actualmente.

Actualmente en la Ciudad de México por cada niño que nace al día se integran dos autos particulares al parque vehicular, estamos hablando de más de 200 mil vehículos al año que ingresan al parque vehicular.

Por otro lado, el transporte público, ya aquí muchos ponentes ya lo han dicho, transporte aproximadamente el 80% de la población, mientras que los automóviles particulares o los esquemas de transporte particular tan sólo transportan al 20%.

Esta gráfica lo que en resumidas cuentas nos muestra es la gran proporción de autos particulares que se tiene en la ciudad cuando lo comparamos con otras ciudades de México o del mundo, donde vemos que en realidad el problema es que cada día tenemos más autos, cada día se le da menos espacio al transporte público y todo esto en lo que detona es en problemas de congestión.

Día a día todos los habitantes de la ciudad consumen mucho más tiempo en sus traslados debido a que cada día hay mucho más autos particulares, menos prioridad al transporte público, lo que dificulta la circulación de todos en el día con día.

¿Eso en qué nos afecta? En cuestiones de salud nos afecta en que cada día hay más contaminación, el transporte en general es el segundo sector que produce el mayor número de contaminantes al año y también es el que consume la mayor cantidad de energía, el 40% de los combustibles en México

los consume el transporte y no sólo es una cuestión de emisiones sino también es una cuestión de accidentes viales.

Al año más de 20 mil personas mueren en accidentes de tránsito, más de 40 mil quedan con alguna discapacidad de por vida, 750 mil quedan hospitalizados al año y eso retribuye en un costo económico de aproximadamente el 1.3% del producto interno bruto nacional.

Entonces, teniendo todo ese panorama en donde vemos que la movilidad cada día es más difícil en nuestras ciudades y donde cada vez se le da menos prioridad al transporte público, vamos a entrar a un punto que es qué es el sistema de recaudo. Muchos conocemos el sistema de recaudo como las tarjetas y estas cuestiones de los boletos, pero en realidad es un tema mucho más profundo, que es el que vamos aquí a abordar.

Un proyecto de transporte en qué consiste. Consiste en una parte fundamental que es la infraestructura, que sí son las unidades de transporte, la infraestructura vial, estaciones, y entrando en lo que es el sistema de recaudo todos estos sistemas de monitoreo de información y equipos de recaudo, y también tiene otro componente que es el componente organizacional institucional, donde tenemos un organismo que gestiona el transporte, donde tenemos las empresas que operan los sistemas de transporte por supuesto y modelos de remuneración, donde ahí entran las cuestiones de la tarifa y los costos por kilómetro, algunas políticas tarifarias.

Sin embargo, el sistema de recaudo no es inherente a sólo uno de estos elementos sino que tiene una liga muy cercana tanto al tema de infraestructura como al tema de organización institucional.

¿Qué es el sistema de recaudo? El sistema de recaudo se habla de tres generaciones en la teoría, la primera generación es el boleto de papel, ese que todos conocemos, el que todavía se da cuando se paga el pasaje; la segunda generación que es el boleto magnético, como el que se da en el Metro; y una tercera generación que es la tarjeta sin contacto, que es como la de Metrobús o la que también ya se está utilizando en el Metro.

¿Esta tercera generación qué tiene? Esta tercera generación es una tecnología muy parecida a la que utilizan los bancos, en muchas ocasiones mucho más

avanzada y hay ejemplos de cómo se ha utilizado no sólo en Metrobús, no sólo en Metro sino en sistemas como transbús o como boletur en Sinaloa, en Villahermosa, en los autobuses convencionales.

El sistema de recaudo de qué consta. Consta de dos elementos, uno que es el hardware y otro que es el software. El hardware que son las tarjetas, los validadores, los torniquetes y por el otro lado el software, que es el sistema de control y que todo va relacionado a una red de venta y recarga. Aquí hay algunos ejemplos, pero para explicar cómo funciona un sistema de recaudo, porque no es sólo tarjetas y no es sólo validadores, éste es el ejemplo más claro: lo que son los recursos o el usuario, el dinero con el que cuenta el usuario se ingresa en una red de comercialización a base de los validadores o de estas máquinas donde se recargan las tarjetas.

¿Cómo pasa todo ese dinero que están en las tarjetas a los operadores de transporte? Es muy sencillo: cuando se entra al sistema y se paga con la tarjeta se hace un mecanismo donde todo el dinero cae en una sola bolsa, en esta sola bolsa se reparte posteriormente el dinero dependiendo de cómo sean las prioridades y de cómo se establezcan las prioridades o las políticas, primero va a los operadores, luego se genera una reserva técnica, que ésta se genera para cualquier falla en el sistema o para mantenimiento o para infraestructura y después si existe algún sobrando se va a lo que es el organismo gestor.

¿Cuáles son los beneficios? Esto ya es lo más importante, cuáles son los beneficios de tener un sistema de recaudo, que lo hemos visto en todos los sistemas de transporte en los que hemos participado como el Centro:

Uno es más seguridad, más seguridad tanto al usuario como a los transportistas. ¿Al usuario por qué? Porque el usuario no tiene que cargar efectivo, tiene únicamente su tarjeta y si pierde su tarjeta se le puede rembolsar.

A los operadores les da una garantía de su ingreso. ¿Por qué? Como el operador no tiene que lidiar con el dinero no puede haber robos ni fugas, el operador siempre tiene garantizado su ingreso, sabe perfectamente cuándo dinero entra al día, cuántos pasajeros abordan y cuánto tiene que tener él en su bolsa, entonces no hay manera de que tenga pérdidas ni robos, esto lo

hemos visto en muchos sistemas en donde la principal motivación por lo que lo ha implementado es para saber cuánto tienen que estar ganando y saberlo diariamente.

Mayor rapidez. Al tener un sistema de pago el conductor no se tiene que preocupar por cobrar, por manejar y por vigilar que nadie se le suba indebidamente al vehículo, entonces el conductor únicamente se tiene que preocupar por manejar y por lo tanto se puede agilizar más la operación, tener tiempos de recorrido menores, los cuales pueden llegar hasta un 10% menos.

Mejor integración, con más opciones de tarifa, lo que mencionaba. En muchas ocasiones la inserción de este tipo de tecnologías lo que facilita son los cambios de tarifa. Es muy sencillo, con la tecnología de ahora no se tiene que hacer una enorme difusión sino que la tarjeta puede facilitar este cambio, también puede facilitar esquemas tarifarios, no sólo se puede cobrar una misma tarifa sino se pueden cobrar tarifas por tiempo, por distancia o por cambio entre diferentes zonas.

Algunos otros beneficios es un mejor conocimiento del número de usuarios que manejan, un mejor conocimiento de cuáles son sus orígenes y destinos y sobre todo promover la sustentabilidad financiera del sistema, saben exactamente cuánto les va a ingresar al día, cuánto se están gastando y cuántos pasajeros tienen al día.

Algunas restricciones. Tiene un alto costo para los usuarios que no utilizan cotidianamente el transporte público, se tiene que crear un esquema especial para ellos. Por otro lado, todavía hay usuarios que no están acostumbrados a usar la tarjeta, en sistemas como en León o en Villahermosa hemos visto cómo al usuario no le gusta que uno le diga que su dinero está en una tarjeta, no confían mucho pero sin embargo al paso del tiempo y el uso lo han asimilado perfectamente, y muchas veces es una falta también de confianza por parte de los diferentes actores que participan en el transporte, puesto que nunca ven el dinero físicamente, únicamente saben cuánto entra, pero muchas veces eso da mucha desconfianza al no ver el dinero físicamente.

Ejemplos de aplicación en México hay bastante, aquí sólo vamos a mostrar tres. El primero, creo que muchos ya lo han visto, ya se ha platicado aquí, es el

Sistema Metrobús, ahí están las características generales, con un cien por ciento del uso de la tarjeta, actualmente están en circulación más de cinco millones de tarjetas.

Aquí ejemplos muy claros de cómo es el sistema, que ya casi todos conocemos.

El Sistema de Metro, el cual también ya está utilizando la tarjeta, actualmente hay aproximadamente 3 millones de tarjetas circulando y que ha tenido una buena acogida por el público en general.

El sistema Macrobús, en Guadalajara, porque no sólo en la capital se han hecho ya estos sistemas, sino Macrobús, que ya tiene un sistema bastante robusto, con un aprovechamiento de la tarjeta de un 40% de los usuarios.

Para los que están interesados, porque esto no sólo se ha generado en los sistemas grandes como Metro o Metrobús, sino también en sistemas convencionales en ciudades, como ya les decía, en Villahermosa, en Tabasco, San Luis Potosí, en Sinaloa, en Guadalajara, en otros donde para que los transportistas tengan mayor seguridad de sus ingresos, sepan en realidad cuánto están ganando y puedan hacer esquemas financieros mucho más robustos y firmes, también se han generado sistemas de recaudo bastante eficientes, entonces a los que gusten les podemos entregar esta tabla con las características, cuál fue el costo y en qué les benefició.

En general vamos a llegar a las conclusiones. ¿Por qué moverse hacia la implementación de un sistema de recaudo dentro del transporte? Es muy sencillo: uno es en ciudades con transporte público informal y escasa organización empresarial el sistema de recaudo automático sirve como un elemento estructural dentro de los procesos de reorganización, esto les va ayudar mucho a saber cuál es su ingreso, cuáles son los viajes que están movilizándose diariamente y les puede también ayudar con esta información a pedir una tarifa justa, porque lo primero que hay que saber es cuánta gente se está moviendo, cómo se está moviendo, cuáles son los costos de operación, para entonces poder solicitar una tarifa justa.

Por el otro, garantiza un manejo del dinero. El que ustedes tengan menor porcentaje de robo o de fugas de su dinero es fundamental. En Guadalajara los

transportistas esto lo hicieron para saber perfectamente cuántos pasajeros estaban teniendo y cuánto les tenían que dar sus conductores, les sirvió bastante, bajaron sus niveles de fugas y de robo en un 10%, que era lo que ellos estaban perdiendo y el sistema de recaudo les ayudó para no tener esas pérdidas, en realidad les fue muy provechoso.

¿Cuáles son los retos más importantes? Uno es escoger implementar sistemas abiertos que permitan la integración entre todos los modos. Muchas veces se han tomado decisiones incorrectas en la elección del sistema de recaudo y luego se sufre para la integración, lo podemos ver con Metrobús y el Metro, e implementar políticas tarifas que también incluyan tarifas justas y adecuadas para ustedes, que eso también les va a servir al sistema de recaudo.

Mi participación fue muy breve, ahí están mis datos y cualquier información que deseen. Muchas gracias.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muchas gracias al ingeniero por su brillante exposición.

Cederemos el uso de la palabra al licenciado José Luis Castillo Molotia, licenciado en derecho, secretario de acuerdos de la Procuraduría de Justicia del Estado de México y actualmente titular del módulo de normatividad del CENTES, instructor, particularmente es instructor de normatividad del transporte. Démosle la más cordial bienvenida y procedemos con su intervención.

No se encuentra el ingeniero. Ante la ausencia del licenciado José Luis Castillo, le daremos la palabra en el orden al maestro Roberto Remes Tello, Director de Transporte Público del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo del ITDP. Maestro, muchas gracias y adelante con su intervención.

EL C. MTRO. ROBERTO REMES TELLO.- Qué tal. Buenas tardes.

La intervención que voy a hacer es simplemente para ahondar en la discusión sobre el capítulo de tarifas de la Ley de Transporte y Vialidad vigente, así como iniciativas de ley de movilidad que se han presentado, concretamente la que presentó la fracción del Partido Acción Nacional hace aproximadamente 15 días.

Entonces, lo que vamos a ver en los siguientes minutos es los principios que debe seguir una política tarifaria, la redacción actual, la redacción propuesta por el PAN, propuestas para una ley de movilidad que pudieran integrarse en el capítulo de tarifas hacia una política tarifa, qué elementos debe contener una política tarifaria, pago por pasajero o pago por kilómetro, tarjeta única, red de movilidad del Gobierno del Distrito Federal, la capitalización del transporte y hacia un modelo de utilidad.

Espero que estos comentarios que haga a la legislación sirvan a la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa para tomar las decisiones adecuada en torno a posibles modificaciones a la ley.

Principios de una política tarifaria. En primer término hay que entender que la política tarifaria no es política social, es decir no podemos mejorar las condiciones de la población directamente a través de la política tarifaria, sino que en todo caso la política tarifaria debe darse en el contexto de la política social y no hacer política social por la política tarifaria en sí misma.

Las políticas sociales no se definen en la SETRAVI, hay que tener claro que las políticas sociales no se definen en la SETRAVI. La tarifa debe ser suficiente para brindar un servicio básico, digno, eficiente, seguro, confortable, limpio, no lujoso pero certero y suficiente.

La integración modal incluye la integración tarifaria. Cuando hablamos de integración modal, cuando hablamos de un programa integral de transporte y vialidad hay que pensar en integración tarifaria. La tarifa no debe ser un elemento de marginación que por la falta de capacidad se convierta en un elemento que limite oportunidades de la población.

Es decir, entendemos que haya población que no tenga capacidad para pagar en un momento dado una tarifa, entonces es cuando entra la política social, una segunda etapa y resuelve esas insuficiencias que pudiera generar una política tarifaria.

El subsidio es una condición temporal y no una situación ideal, en el largo plazo los subsidios a la operación deben desaparecer. Hoy día medios como el Metro, los Transportes Eléctricos están muy subsidiados. Hay que tener claro que nuestra situación ideal es que tengamos el ingreso suficiente para pagar

las tarifas que debe tener la ciudad y no pensar en subsidios de por vida, que en todo caso si alguien no puede pagar alguna tarifa ayudar a esa persona que no pueda pagar la tarifa.

El subsidio debe llegar a todos los que necesitan el subsidio, más que llegar a todos en general, es decir el subsidio específico permite hacer una mejor asignación del subsidio.

Voy a referirme a la legislación actual. El artículo 78 habla de que el Jefe de Gobierno determina las tarifas a propuesta de la SETRAVI. El artículo 79 habla de que la tarifa se integra en función del tipo de servicio, las condiciones de salario mínimo, inflación general, precio de los insumos de las unidades a precio de gobierno y que la SETRAVI debe elaborar un dictamen tarifario.

El 80, que la SETRAVI establecerá los sistemas de cobro para las tarifas del servicio público incorporando en lo posible los avances tecnológicos.

Ojo, al establecer que la SETRAVI establece los sistemas de cobro deja una serie de ambigüedades que impiden en un momento dado que los concesionarios incorporen sus sistemas de cobro y le está pasando obligación a la SETRAVI, obligación que hoy día la SETRAVI no está cumpliendo porque hoy día no estamos estableciendo sistemas de cobro.

El artículo 81 define que las tarifas se deberán revisar el tercer trimestre de cada año y publicarse el cuarto trimestre, y el artículo 82 que el Jefe de Gobierno podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales o preferenciales a sectores específicos de la población.

Yo aquí me pregunto si tenemos el marco legal idóneo para las tarifas. Creo que no lo tenemos. Al pasar a lo que propone el PAN, que es muy similar a lo vigente, el artículo 133 es igual al 78 vigente, el 134 es similar al 79 vigente, una pequeña referencia a un consejo asesor de transporte, pero el 135 dice: "La Secretaría establecerá una tarjeta única como mecanismo de prepago integrada a todos los sistemas de transporte de pasajeros público". No hay mención a una cámara de compensación, que sería la condición básica para que una tarjeta única operara.

Asimismo, el artículo 136 es muy similar al 81 vigente, el 137 parece contradictorio con el 133 porque fija que haya un método de actualización distinto al que fija ese artículo, entonces se tiene que revisar esto.

El artículo 138 determina cuáles son los sectores sociales que deben ser beneficiados y el 139 está un poco redundante y dice que los estudiantes deben recibir beneficio del 30% de descuento en el servicio.

Hay que tener cuidado cuando se establecen este tipo de descuentos de manera obligatoria, porque los prestadores del servicio de transporte ellos tienen que dar el descuento o ellos tienen que dar el acceso gratis a personas con discapacidad o adultos mayores sin que ellos estén recibiendo un beneficio por tal servicio.

¿Esto qué es lo que puede provocar en un momento dado? Que si en una parada hay una persona con discapacidad, si hay una persona mayor no le van a hacer la parada porque ya saben que no va a pagar. Si están pasando por una universidad podrían no hacer la parada porque ya saben que los estudiantes en una determinada hora les van a llenar el autobús y van a impedir que haya ingreso en las siguientes paradas, los estudiantes van a saturar el camión y el resto de la gente no va a poderse subir, entonces ellos dicen: "Mejor no subo a estudiantes y subo al resto de la gente". Si no se da un apoyo para financiar estos subsidios a población especial no tiene sentido establecerse porque genera incentivos perversos y al ratito a quienes se intentó beneficiar los termina perjudicando.

Paso a las propuestas que hacemos para la Ley de Movilidad. Hay que incluir en un artículo transitorio la obligatoriedad de la SETRAVI de definir un calendario de instrumentación de la tarjeta única, es decir no basta con decir que haya la tarjeta única, hay que fijarle a la SETRAVI un calendario de instrumentación o que defina ella una estrategia de instrumentación.

Incluir esta mención, que voy a leer a continuación en el artículo 137: "Cuando haya una actualización del servicio podrá ajustarse la tarifa por encima de la inflación siempre que exista una mejora sustantiva para el usuario y la nueva tarifa no genere exclusión. Asimismo, entre los medios de transporte que cuenten con integración tarifaria se autorizará que existan tarifas diferenciadas

por hora del día, medio de pago o zona de la ciudad cuando esto ayude a elevar la capacidad y eficiencia del sistema”.

En el artículo 139 la propuesta es que las referencias a estudiantes venga en el 138, que es lo que decía, y que se sustituya por éste nuevo artículo.

Los servicios prestados por la red de movilidad sustentable del Distrito Federal, es decir Metro, Tren Ligero, Transportes Eléctrico, RTP, cuando estén subsidiados deberán hacer público el nivel de subsidio en su operación. En este caso el Jefe de Gobierno deberá de presentar un plan de convergencia entre el costo de operación y la tarifa de cada servicio, así como los mecanismos para que la población en condiciones de vulnerabilidad reciba un subsidio que garantice su acceso a todo transporte por medio de la tarjeta única de transporte.

Una redacción así facilitaría mejoras a la red de movilidad sustentable, que proponemos exista con los organismos que hoy proveen servicio de transporte y que el subsidio vaya mucho más dirigido a quien tenga necesidad y no dejar un subsidio general.

Elementos de una política tarifa. Voy a definir muy rápidamente para no entretenerme en esta parte. Hay que hablar de tarifas, antes que hablar de tarifas hay que desarrollar una política tarifaria, hay que tener claro qué es o que se quiere.

Un fuerte subsidio no asegura el acceso de la población de menores ingresos al transporte. Un ajuste incremental de las tarifas al servicio concesionado lo único que garantiza es que el servicio concesionado siga siendo de muy mala calidad.

Los transportistas demandan un incremento, veo yo aquí algunas pancartas, demandan un incremento a su tarifa. Si el incremento sólo es de la inflación con respecto al último incremento, vamos a seguir teniendo microbuses viejos y en general un servicio de mala calidad. Hay que replantear el servicio y hay que poder establecer nuevas tarifas e irnos a tarifas más suficientes.

Si estamos jugando sobre 3 pesos, 3.50, 4.50 no vamos a llegar nunca a mejorar el transporte público. Y si hay persona que quede fuera del servicio de transporte porque no alcance a pagar una tarifa mayor, entonces hay que

apoyar a esa persona y no pensar en que toda la sociedad sea víctima de un mal transporte por una mala tarifa y que estemos siempre manteniéndonos en un círculo vicioso.

Hay que ir sobre el subsidio dirigido a quien no pueda pagar el transporte y una tarifa que asegure que los microbuses nunca más vuelvan a circular en esta ciudad, que tengamos autobuses correspondientes a las condiciones, entiendo que algunos entran por calles pequeñas, etcétera, podrán ser más cortos, pero que tengamos autobuses de acuerdo a las vías por las que circulan, que en ejes viales siempre circulen autobuses de 12 metros y que los que entren a las barrancas, los que entren a la sierra tengan otras capacidades.

Hoy día el subsidio que se da en el Metro, en Transportes Eléctricos y en RTP, que es un subsidio muy fuerte, solamente están llegando a un 25% de la población y el 75% restante sí está pagando tarifas mayores. ¿Esto qué significa? Que no estamos dando el subsidio a quienes debemos darle subsidio, eventualmente usuarios del Metro pueden pagar más y no lo están pagando. Entonces, habría que pensar un mecanismo distinto para hacer que el subsidio llegue a todos y entonces esto nos va a permitir incrementar las tarifas del transporte concesionado y a su vez incrementar la calidad del servicio.

En 2010 los ingresos de los organismos serán de aproximadamente 4,600 millones de pesos, sus egresos serán superiores a los 13 mil millones de pesos, es decir traemos algo así como un subsidio de 7,500 millones de pesos y esto significa que la cuarta parte de la población recibe un subsidio como de 10 pesos diarios, mientras que 6 millones y medio de habitantes no está recibiendo subsidio alguno al transporte, entonces el replanteamiento que señalo habría que hacerlo y habría que igualar las tarifas e integrar la posibilidad de transbordos entre el Metro, Tren Ligero, Trolebús y autobús RTP. Si integramos las tarifas tendrá que ser una tarifa más alta y aplicar insisto el subsidio a quien no pueda pagarlo de manera muy dirigida, podríamos dar un servicio mucho mejor entre todos los medios. Si a esto se integra el transporte concesionado todavía sería mejor.

La Encuesta Origen-Destino habla de que sólo un viaje entre el Distrito Federal y el Distrito Federal es en promedio de 7 pesos. ¿Entonces qué es lo que está

pasando si tenemos tarifas de 2 pesos en el RTP o de 3 pesos en el Metro? ¿Por qué la Encuesta Origen-Destino nos reporta que la gente en promedio está pagando 7 pesos?

Pago por pasajero o pago por kilómetro. Nos quejamos mucho del servicio que dan los microbuses, pero todo el incentivo que tienen hoy los transportistas es para detenerse cada vez que alguien alza la mano en una vialidad. Si no cambiamos los incentivos por qué un microbusero va a pararse solamente donde haya un parabús si el de atrás le va a robar el pasaje. Si no cambiamos los incentivos y nos vamos al pago por kilómetro y reglas de cómo debe circular cada ruta, no vamos a mejorar el transporte por muchas multas que pongamos.

El transporte concesionado debe tener por cada ruta un sistema de recaudo, si tienen un sistema de recaudo común, que es un poco lo que exponía Amílcar hace unos minutos, si tienen un sistema de recaudo común entonces es mucho más fácil que cumplan con las paradas fijas y entonces aunque el pasajero haga la parada, si no se detienen el pasajero se verá obligado a caminar a la parada porque ningún otro microbusero se va a detener entre dos paradas, hoy día se detienen porque tienen todo el incentivo porque es a la ganancia, los 3 pesos, 3.50 ó 4.50 de ese pasajero.

Si nos vamos a un fondo común de recaudo y a un pago por kilómetro entonces cambiamos todos los incentivos y entonces sí los transportistas van a tener oportunidades de ahorrar dinero no parándose en cada esquina o no deteniéndose 5 minutos afuera de una estación del Metro y sí en cambio dando un servicio más regular, no con velocidades muy bajas, porque también muchas veces para incrementar el pasaje se van circulando a 10, 15 kilómetros por hora, cuando pueden ir un poco más arriba.

La tarjeta única es básica para la mejora en el transporte, la redacción debe facilitar una tarjeta inteligente, debe incentivar a que la autoridad instrumente sistemas de transbordo entre los distintos sistemas, sería ideal tener una tarjeta en el largo plazo, yo sé que esto no tiene por qué darse de la noche a la mañana, que si nos subimos en el Metro, nos bajamos en un eje vial, ahí tomamos un transporte concesionado, transbordamos, etcétera.

¿Cuál sería la tarifa de integración? Probablemente ande por los 7 pesos. Quien no alcance a pagar esto, insisto, subsidio directo, darle subsidio directo a quien no pueda pagar los 7 pesos de una tarifa de integración, pero sí que todo el transporte concesionado esté integrado y todos los trasbordos estén incluidos dentro del Distrito Federal o eventualmente que haya posibilidad de zonificar el Distrito Federal para que traslados muy largo den lugar a una tarifa un poquito más alta, esto simplemente en función de evaluaciones que se realicen.

La red de movilidad del Gobierno del Distrito Federal debe integrarse y debe tener una tarifa única, y me parece muy importante que el transporte esté capitalizado, o sea pensar que solamente estamos con incrementos chiquitos nos perpetua a un transporte malo.

Los transportistas deben tener seguridad social, algunos son dueños, otros no son dueños, pero todos deben tener a una seguridad social. Si el día de mañana pierden la concesión por un comportamiento indebido jamás generaron un fondo de retiro. Si el día mañana alguien deja de trabajar en el transporte público, si tiene algún accidente, si por alguna razón ya no puede volver a manejar no generó nunca un fondo de retiro, no generó nunca una antigüedad en el Seguro Social. Hay que generar ese tipo de antigüedades y hay que generar la posibilidad de que la modernización del transporte no traiga un rezago.

Hoy día no hay un solo peso entre quienes tienen microbuses de 1989, 1990, no tienen un solo peso para mejorar su transporte. Si no generamos un fondo de capitalización siempre estaremos con este rezago. Si generamos un fondo de capitalización entonces a partir de que se cambia la unidad aplica la depreciación, una vez que la unidad depreció en ese momento va generándose el fondo que permita la siguiente renovación y tendríamos que tener cambio de unidades de transporte cada 8, 10 años y no transporte de 21 años de antigüedad como hoy, que en 1989 fue cuando más microbuses se incorporaron y vean las condiciones en las que se encuentra, y no son el vehículo más adecuado. Hay que pensar desde luego que los vehículos sean los más adecuados para esta ciudad.

Voy hacia el final, me faltan dos láminas. La ciudad tendría que establecer métodos mucho más complejos de cálculo de tarifas que no estén definidos en la ley, es decir pensar que la ley nos hable de que la inflación y de que cuánto subió la gasolina, etcétera, es perpetuar un sistema no idóneo de construcción de tarifas, sino más bien pensar que la ley obligue a la autoridad a que en una norma establezca métodos mucho más complejos, estaríamos hablando de métodos económicos, econométricos, de probabilidad para el cálculo de la tarifa, estrictamente tendríamos que llegar a un modelo de utilidad en donde se tomara en cuenta el ingreso de las personas, se tomara en cuenta los costos del servicio, se tomara en cuenta las condiciones del servicio y en el caso del usuario el deseo de pagar, existe una propensión a pagar, una vez que alguien está en un vehículo les aseguro que estaría dispuesto a pagar mucho más por el transporte si hubiera carriles confinados, si hubiera un mejor servicio, si hubiera un servicio expreso hasta zonas céntricas, etcétera.

Entonces, hay que pensar en la disponibilidad de pagar que tiene la gente, evaluarla, hacer que la autoridad la evalúe y entonces que la autoridad emita normas mucho más complejas, que hablar simplemente del incremento en los insumos de gasolina, lubricantes, etcétera o hablar de inflación, habría que hacer algo mucho más complejo.

Éstas son en términos generales las propuestas que hacemos, se las podemos hacer llegar a todos los integrantes de la Comisión de Transporte, yo creo que también las observaciones que estamos haciendo a la iniciativa que presentó Acción Nacional, que nos la hizo llegar al Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo, las haremos llegar de manera formal a todos los integrantes de la Comisión de Transporte y pensar en algo mucho más ambicioso tanto en materia de tarifas como en materia en general de mejoras a la Ley de Transporte y Vialidad, o si se va a emitir una nueva ley a una ley de movilidad.

Muchísimas gracias.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muchas gracias al maestro Roberto Remes por su exposición.

Finalmente como lo hicimos en la mesa anterior, también vamos a dar paso a la exposición de las condiciones del punto de vista de los transportistas a través de personas que están integradas a la comunidad del transporte.

Para el particular tenemos al señor Nicolás Vázquez Figueroa, de la Organización Nuevo Milenio A.C., quien nos hará una exposición sobre la certeza jurídica con respecto a los artículos 78 al 82 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y la creación de una ley de tarifas. Adelante por favor.

Mientras se adecua la presentación del señor Nicolás Vázquez, no sé si entre el público asistente hubiera alguna inquietud, alguna pregunta qué hacerle a los ponentes, tanto al maestro Remes como al ingeniero Amílcar López.

EL C. .- Nada más la pregunta concreta es ésta, señores. No sé si se han dado cuenta que en las diferentes exposiciones nos han dado la razón, que la tarifa que tenemos es injusta, desde los representantes de los partidos lo han manifestado.

Otro punto, no sé si han dado cuenta que la idea o la idealización de la gente que también está aquí en la mesa es de meternos el transporte articulado, Metrobús o como se le llame, a fuerzas.

Les digo esto porque es cierto hay fallas, pero hay fallas desde arriba, desde la Secretaría del Transporte, desde planeación, de todo. Yo creo que sí es justo que haya una modernización, pero una modernización donde participemos todos y que aquí el foro que está presente participe, que tiene la experiencia.

Hace rato hablaba un compañero académico, estudiado, desafortunadamente muchos de nosotros no tenemos estudios pero tenemos la experiencia, hablaba y decía de sus estudios pero que no tenía la experiencia en el campo, aquí hay gente que la tiene. Éste comentario se los hago porque hace días hicimos una marcha con una finalidad: primera, que no entrara ADO a los corredores, porque nosotros somos pueblos, nosotros tenemos la misma necesidad y no aceptamos que un partido que es para el pueblo monopolice en un cierto grupo de gentes, ese es el primer punto y el otro la tarifa.

Que se nos tome en cuenta, yo creo que aquí hay gente capacitada para participar de cualquier forma, hay hijos, técnicos y estudiados, que nos den esa oportunidad.

Gracias.

EL C. .- Compañeros, buenas tardes. Buenas tardes, compañeros del presidium.

Hoy nos invitaron a hacer una presentación sobre tarifas del transporte público de pasajeros. Creo que está más que discutido, sería cansarlos, hacer toda la presentación que se hizo, sólo mencionaremos en términos muy generales que la tarifa actual está regida dentro de la Ley de Transporte y Vialidad en el Capítulo XII, del artículo 78 al 82 y directamente hay un reglamento que establece la situación, esta misma situación del artículo 90 al 100.

El punto más importante que nosotros como transportistas observamos hoy a partir de esta ley es que el Jefe de Gobierno tiene la facultad de otorgar o no el incremento al transporte. Entonces, bajo esta situación resulta ser que la tarifa que se establezca no es una tarifa que se dé bajo un análisis técnicos, ya mencionaba la persona que me antecedió en la palabra, el compañero que me antecedió que se pueden hacer diferentes modelos, sí se pueden hacer diferentes modelos, solamente que si no tienen la situación de implementarse de nada servirían los modelos.

En 1995 se da la primera mención en la Ley de Transporte de lo que sería una especie de norma para la emisión de la tarifa y hacen una fórmula que tenía uno menos un factor de movilidad, de productividad, nunca nos pudieron decir cuál era el factor de productividad del señor Ramírez de Aguilar, recuerdo mucho, se lo pregunté en Guadalajara, y nunca se pudo establecer.

Yo creo que se pueden dar muchísimos modelos y decía el ponente que inició este foro, se está regresando a lo más sencillo, destruyen incluso los segundos pisos en muchos lugares porque la movilidad tiene que ver con cómo se mueve la gente, pero también cómo le prestamos el servicio. Hoy el servicio que podemos prestar es lo que básicamente nos paga y creo que está sustentado incluso en las palabras de mi antecesor en la exposición.

Muy claramente hicimos alguna propuesta en donde básicamente dice, están ahí básicamente los artículos, el 91, el 92 hasta el 100 y hay una propuesta clara y concreta es que la tarifa se fije en base a los estudios que contemplen los costos de producción del viaje, no necesariamente tiene que ser un pago directo y ya se mencionaba, es el subsidio; se menciona que el subsidio no es una situación que se tenga que dar indefinidamente. Desafortunadamente, hoy a cualquier país y en cualquier gobierno el tema de la tarifa es escabroso porque impacta directamente en el bolsillo de todas las personas, así que el gobierno deberá determinar bajo algún esquema cuál es la situación en la cual se puede otorgar.

El único lo mandó el Jefe de Gobierno en el 2008, una propuesta a partir de una movilización que pretendíamos realizar, el día 26 de febrero negociamos y se estableció la propuesta en la que el Jefe de Gobierno mandó la iniciativa de ley a la Asamblea Legislativa en donde decía que se indexara la tarifa conforme al análisis que se realizara, sobre todo era el índice nacional de precios al consumidor, situación que tendría que analizarse, porque el índice nacional de precios al consumidor es un método para determinar la situación inflacionaria; sí, nada más que nosotros en el sector transporte no consumimos velas, por ejemplo, nosotros consumimos diesel o gasolina o gas, gastamos en llantas y básicamente todos los insumos que nosotros tenemos. Por eso nosotros decimos tiene que ser derivado de la implementación de nuevos sistemas y de nuevas cuestiones pero que permitan que la participación de los concesionarios, no el desplazamiento de los concesionarios, bajo la situación el análisis de los principales costos de producción.

Nos dice por ahí en la ley se considerará el precio de gobierno de las unidades. Perdón, déjenme decirles, nunca nos han dado el precio de gobierno, yo creo que debe ser bastante bajo para considerarlo. Pero que decimos nosotros, que se considere entonces el precio mercado de las unidades y hagamos una proyección de cómo queremos el transporte, qué pedimos los transportistas hoy a nuestros representantes sociales, sean de partido que sean. Les pedimos que de verdad se solicite, se haga el plan integral de transporte, porque solamente de esta manera podremos incluso definir por tiempos la situación de las inversiones.

Hoy tenemos compañeros aquí de varias rutas, hay compañeros de Tláhuac que tienen cambiado en un porcentaje quizá mayor al 60 ó 70% su parque vehicular, muchos de ellos están endeudados, porque cambiaron de un microbús por un autobús, un autobús que debe de andar en estos momentos en un costo cercano al millón de pesos más los intereses. Cómo lo paga si se da hoy dos o tres vueltas.

El tema no es solamente la tarifa, el tema es integral, el tema incluso hay un consejo asesor de transporte, en el cual los concesionarios no estamos incluidos, el tema es de modificación de la ley, pero el tema es de modificación de los esquemas mediante los cuales podemos determinar cómo realizar la ley, cómo empezar a tener algunos procesos, le entregamos, varios compañeros aquí estamos presentes de todos los que estuvimos participando, al Jefe de Gobierno y al propio Secretario de Finanzas, un documento en donde decíamos hagamos un fideicomiso revolvente para que el gobierno no nos regale, que le ponga una lana y que los concesionarios que vayan pagando de acuerdo a los estudios que se vengán realizando, que vayan pagando sus unidades y estaríamos canjeando todas las unidades en un cierto tiempo.

Es mentira que por ignorancia estamos de esta manera, no es cierto. La Ciudad de México no fue planeada, la Ciudad de México creció y los transportistas le dimos movilidad, en cada colonia que se estableció nosotros llegamos, con baches, con lluvia, como fuera, lo establecimos de esa manera y hoy nos dicen es que ustedes no funcionan, no; yo creo que la autoridad nunca ha funcionado. Por eso dije, sin que se valga decir partidos, ninguna. El gobierno federal hasta este momento no ha bajado los recursos suficientes para cambiar porque traen una bronca entre ellos y ni el federal se pone de acuerdo con el local. Bajaron 3 mil 200 millones de dólares de un préstamo para incidir en las ciudades, pues no hemos visto nosotros los transportistas en la Ciudad de México como baja este recurso.

Yo considero que lo primero que debe de haber es precisamente una política incluyente en donde todos y cada uno de los que somos representados sea tomado en cuenta. Y hoy por eso agradecerles el foro, después de varios años nos invitan y veo casi a todos mis compañeros, era muy selectivo el asunto, se invitaba a 5, 10 gentes y sacan un foro y sacaban un resolutivo y hacían algo.

Hoy estamos muchos aquí, yo creo que venimos a dos cosas: Una, hemos presentado una propuesta de modificación de tarifa tal como lo establece la ley y el reglamento, es casi exactos, el último día del mes de abril, nada más nos dicen que se revisará, nosotros decimos se debe decir se actualizará y bajo la revisión que realice.

También aceptamos que puede contener errores, pero el mismo reglamento dice tienen 15 días para que bajo el análisis que realicen nos regresen el documento y nos digan están mal en esto, tenemos la posibilidad de realizarlo, lo realizaron ingenieros que saben de transporte y ahí está la tarifa que solicitamos 2010-2011, para los primeros 5 kilómetros 4 pesos, para de 5 a 12, 4.50 y más de 12 kilómetros 5 pesos en el caso de los microbuses y las vagonetas y hay una propuesta para los autobuses porque se habla también del diferente sistema o del diferente modo de transporte.

Concretamente nosotros decimos necesitamos una tarifa que puede permitirnos generar el ahorro suficiente para cambiar las unidades, necesitamos también los subsidios en este momento sí son importante, porque no hacerlo impactaría de manera muy profunda en la población, se habla de que 7 pesos es la tarifa que tiene el Estado de México, el Distrito Federal con 3,50 difícilmente va a poder hacer algo.

Entonces yo lo dejaría en esa situación solamente para reflexión, no dejarle al Jefe de Gobierno la potestad de poder decidir si lo hace o no lo hace, los elementos técnicos que hoy existen el consejo asesor, incluyendo obviamente porque ni la propuesta del PAN de movilidad lo contempla, que en el consejo asesor esté un representante, dos, tres o que se tome en cuenta los estudios que realicemos transportistas para poder hacer la fijación de tarifa, y el más importante, si no hay un plan maestro de transporte, no podemos hacer nada. Mañana nos dicen hoy va el metro por acá o sale una línea de metrobús, los compañeros el Eje 1 hoy están ahí porque los movieron del corredor cero emisiones, llegan y les dicen ahora ya no va a ser cero emisiones, ahora va a ser metrobús y vamos a ver si los incluimos porque ADO, que sí sabe cómo hacerlo, va a venir a decirles.

Señores, si viéramos el índice de accidentes que tiene ADO seguramente alcanzaría los niveles de los que tiene, nada más que dijo uno de mis

compañeros a nosotros sí nos satanizan, cada vez que choca un microbús lo ponen en la página principal; si sacaran cada uno de los que choca ADO o cuando se desbarranca y se vieran las fotos tan crudas como las que ponen de nosotros, yo creo que también tendríamos que decir que es el factor humano, porque tampoco responsabilizamos a nadie, somos seres humanos y ninguno de nosotros sale a matar a alguien o a cometer un accidente.

Gracias.

EL MODERADOR.- Muchas gracias por su exposición a Nicolás Vázquez.

Damos paso a la exposición de José Antonio Sánchez Escalante, quien pertenece a Rutas Unidas, con el tema El servicio gubernamental como factor de la inequidad en la tarifa.

EL C. JOSÉ ANTONIO SÁNCHEZ ESCALANTE.- Muy buenas tardes a todos.

Señor diputado Héctor Guijosa Mora, Presidente de la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa; diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda, Vicepresidente de la misma Comisión; diputado Federico Manzo Sarquis, integrante de la misma; a todos los integrantes de esta Comisión y a nuestras compañeras y compañeros, buenas tardes a todos. Muchas gracias por la invitación.

Espero que nuestra intervención y el documento pueda ser utilizado para poder generar algunos resolutivos, ya que ha habido muchísimas intervenciones valiosas que ojalá y queden plasmadas en un documento y figura de un foro de transporte es de que se debieron haber establecido algunas mesas de trabajo con las ponencias, espero que después de esto sí sea, desconozco cuál vaya a ser el procedimiento, pero ojalá y pueda ser de utilidad para todos ustedes.

La tarifa del transporte público concesionado ha sido utilizada hasta la fecha como un instrumento político para engañar a la sociedad y de esta forma aprovechar para desaparecer al gremio de acuerdo a los intereses particulares y proyectos de los políticos o los que aspiran, pues es exactamente lo que han hecho al gremio de transporte público de pasajeros en la Ciudad de México y uno de los principales motivos de la prestación del servicio en que se encuentra actualmente.

Díganme en qué parte del mundo o del Estado de la República tienen una tarifa como la del Distrito Federal. Pero eso sí, el Jefe de Gobierno se llena la boca haciendo alarde de que es en beneficio de la población, cuando lo que está haciendo es exactamente lo contrario: despojar al pueblo para entregarle los mejores corredores a la iniciativa privada, como es el caso de ADO.

A nosotros nos niegan una tarifa justa, pero cuando se trata de una privada les autoriza una tarifa de hasta 10 pesos, con el mismo tipo de autobuses como los que tenemos nosotros, y ustedes los pueden ver sobre Circuito Interior y avenida México-Tacuba, para que lo comprueben por sí mismos.

En este caso se olvidó del pueblo, para de una vez beneficiar a los empresarios. Qué clase de gobierno de izquierda es este. A ver si también nos pueden explicar por qué no lo entendemos nosotros.

¿Saben qué es lo que pasa? Que nos ve y tratan como ciudadanos de tercera, como ignorantes y faltos de preparación académica. Se equivocan, porque sí hay quien vamos a la escuela para prepararnos, para entender claramente que no vivimos en un estado de derecho, sino de intereses políticos personales.

Por otro lado, también tenemos que competir con el transporte de Estado en forma desleal, inequitativa, abusiva y prepotente. Nómbrenlos ustedes: eléctricos, RTP, metro y los que se le ocurran al despertarse hoy al Jefe de Gobierno.

A nosotros se nos niegan subsidios, ayudas económicas y por si fuera poco, genera incertidumbre entre los banqueros para que no nos presten dinero barato, si lo hacen que sea tres veces más caro que a cualquier empresa. Además saben que su tasa de retorno de la inversión se encuentra en muy alto grado de inseguridad por considerarnos un sector de muy alto riesgo político, todo derivado de una tarifa miserable y la falta de una política pública clara para todos que nos dé certidumbre jurídica y económica.

Comentábamos también en otra ocasión que en materia de vialidades hoy vemos con verdadero asombro que un gobierno de izquierda auspicie los intereses de la derecha concesionando las mismas a la iniciativa privada, como es el caso de la supervía, o la del Secretario de Transportes y Vialidad quien se dice representante de la izquierda y manifiesta en entrevistas con López

Dóriga, que se estaba invitando a los empresarios a invertir en un sector que siempre ha sido del hombre-camión, esta vez que vaya hacia la iniciativa privada, contraviniendo el pensamiento de la verdadera izquierda ya que despoja de su fuente de trabajo al verdadero transportista para dárselo al empresario.

El gobierno le ha apostado al transporte particular, por eso lo de su supervía del poniente, proyecto que a todas luces fracasará de acuerdo a las experiencias vividas, además de que esta vez se cobrará por primera ocasión en la historia de la Ciudad de México por transitar por ella. Otra acción de un gobierno de derecha disfrazado de izquierda es el resultado de la política pública en esta materia del licenciado Marcelo Luis Ebrard Casaubon.

Ha sido totalmente negativo hasta la fecha, sólo mediáticamente ha podido sostener mínimamente su imagen, y no lo decimos nosotros, sino las mismas encuestas ordenadas por él.

Pasaríamos mucho tiempo tratando de demostrarles ejemplos, pero solamente mencionaré uno de muchos que últimamente han ocupado los medios de comunicación. La línea 12 o Dorada del metro está invirtiendo aproximadamente 20 mil millones de pesos y solamente transportará un promedio de 400 mil pasajeros al día. En el sector transporte con modalidad de colectivo transportamos 20 mil pasajeros de hombre-día y sólo se nos asigna una ayuda promedio de 25 millones anuales. Para cambiar todo el parque vehicular restante en esta modalidad nos llevaría muchísimos años para poder lograrlo.

Por todo lo anterior, es necesario un incremento de tarifa urgente de mínimo un peso e inmediatamente ponernos a trabajar conjuntamente con ustedes para establecer y legislar una política de precios y tarifas adecuadas, planteando nuevos esquemas de inversión del hombre-camión para el desarrollo de la infraestructura y de la operación del transporte público, incluyendo beneficios adicionales claros como son la publicidad entre muchos otros.

Impulsar por su conducto un marco legal nuevo para el sector transporte que garantice los derechos y un verdadero desarrollo de este sector en beneficio del usuario y toda la sociedad del Distrito Federal, tomando como base la

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como la primera modificación de la Ley de Transporte y Vialidad, modificada en el año de 1995, ya que a partir de ahí en 1997 se cambió la figura política del Departamento por lo que hoy es el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, y en consecuencia los ordenamientos jurídicos en su mayoría fueron modificados por esta razón, entre ellas las leyes, reglamentos y códigos. Por eso hoy en día el Jefe de Gobierno hace lo que quiere a la hora que quiere.

Por lo anterior, esperamos que este foro rinda los frutos esperados por todos los transportistas y se conviertan en realidad para todos los habitantes de la Ciudad de México principalmente.

Y sin embargo, el usuario se mueve.

Es cuanto, señoras y señores.

EL MODERADOR.- Muchas gracias a José Antonio Sánchez Escalante por su intervención.

Damos paso al último expositor de esta mesa, el ciudadano Arturo Alberto Morales Fernández, quien pertenece a la organización Ala Ciudadana, con el tema Necesidad del incremento a las tarifas en el transporte colectivo.

EL C. ARTURO ALBERTO MORALES FERNÁNDEZ.- Muchas gracias. Buenas tardes, compañeras, compañeros; señores diputados de la Comisión de Transporte aquí presentes.

Sería reiterativo y repetitivo algunas de las palabras que mis compañeros que me antecedieron en la palabra han expuesto aquí categóricamente en relación a la problemática del transporte, vamos a coincidir en muchas de ellas y en muchos puntos.

Por qué olvidar que históricamente en nuestro gremio, el transporte, le ha hecho un gran favor al gobierno de esta Ciudad prestando el servicio para el cual el gobierno ha tenido que desarrollarlo o que darlo porque es su obligación constitucional, pero no se reconoce esa labor, señores diputados. Para lo cual voy a comentarles brevemente un poquito la historia porque precisamente se olvida lo que este gremio ha hecho durante más de 40 años.

El transporte de pasajeros concesionado en la Ciudad de México se realiza en dos formas principales: transporte colectivo, para lo cual nos llamamos rutas y transporte individual de pasajeros en taxis, estos a su vez en varias modalidades. Desde que nació esta forma de movilidad de las personas en la Ciudad, nuestro gremio ha sido quien cubriera tan importante labor, ayudando al Gobierno del Distrito Federal a satisfacer la necesidad de transportar a los ciudadanos de un lugar a otro.

Comenzamos con vehículos sedan de 4 puertas, luego con camionetas tipo combi, después con vehículos tipo microbús y hoy con autobuses. Los taxis también han ocupado diversos tipos de vehículos, primero los de 4 puertas, luego por muchos años se utilizó los sedan de 2 puertas y hoy volvemos a los de 4 puertas.

La creación de las rutas y sus ramales de sitios y bases fue iniciativa de los concesionarios y sus choferes, nunca del gobierno, de quien fuera la obligación. Nuestra labor ha sido tan importante, que cooperamos con la fundación y el crecimiento de grandes colonias de esta Ciudad a las cuales unimos unas con otras, hemos sido solidarios en grandes desastres como el terremoto de 1985 y también apoyamos campañas de salud, entre otras nobles causas.

El desarrollo y sustento económico del gremio ha sido siempre sostenido por el esfuerzo propio y son nuestras familias las que han soportado la carga ya que cada día que pasa lo que ganamos nos alcanza menos. Es cierto que la crisis económica le pega a casi todos los niveles sociales, aclaro, casi a todos los niveles sociales, no a todos; pero también es cierto que los concesionarios durante más de 40 años hemos subsidiado el transporte de pasajeros con los recursos que hemos obtenido por la prestación del mismo, a diferencia de los servicios que el gobierno da a los pasajeros que transporta a través de sus diversas modalidades como metro, trenes eléctricos y RTP.

Señores diputados, la tarifa aplicada al transporte colectivo y de taxis en esta Ciudad ha sido resultado, quisiéramos decir de caprichos o voluntades políticas se ha cuidado más la imagen y posición del gobierno ante la sociedad, esto sin importar el detrimento económico y hasta social de nuestro gremio.

No se necesita mucha ciencia para detectar la situación crítica por la que atravesamos en este momento los transportistas. Los transportistas queremos progresar, sí, queremos innovar, queremos cambiar nuestro parque vehicular, queremos que nuestras familias estén mejor. Pero con esta tarifa que hoy por hoy es la más barata del país, sería muy difícil. Sin embargo, tenemos compañeros que han hecho un gran esfuerzo y han logrado el cambio de su parque vehicular por sus propios méritos sin apoyo alguno. Para esos compañeros nuestro reconocimiento y exigimos a las autoridades correspondientes se les reconozca y respete por lo que han hecho.

Señores diputados, actualmente se nos ataca y se nos compite deslealmente, claro ejemplo es RTP cuya función principal por la que fue creado este organismo era prestar el servicio en la periferia y en las zonas marginadas de la Ciudad. Hoy los vemos circular en las vías más importantes, invadiendo nuestras rutas, destrozando nuestra economía porque cobran ellos una tarifa subsidiada.

Que ya no se permita el crecimiento de RTP, que no se siga derrochando el dinero de los que tributamos. Pongo como ejemplo los autobuses escolares de RTP quienes deberían de estar atendiendo las zonas marginadas para transportar esos niños que no tienen recursos para llegar a sus escuelas y no como normalmente están prestando el servicio a escuelas particulares.

También quiero manifestar la importancia de contar con una certeza jurídicas de nuestras concesiones que garantice que nuestros derechos no sean vulnerados ni pisoteados por nadie.

Es por ello que decimos sí a la regularización del transporte colectivo, pero proponemos que el costo sea de dicho trámite, sea similar al de los taxis, porque se rumora que el costo será de 15 mil a 20 mil pesos.

Nosotros no somos responsables de todo el atraso administrativo de la SETRAVI, son 15 años en los que no se ha podido regularizar nuestra situación.

Por tanto proponemos en este foro y en los que sigan: Que es urgente un incremento de tarifa para colectivos y taxis y también se le dé curso a la Asamblea Legislativa la iniciativa que ya tienen y que se hizo llegar en la

anterior Legislatura y se pueda aprobar la indexación de la tarifa, el cómo y el por qué y el cuánto lo discutiremos todos los transportistas junto con ustedes, si ustedes se prestan para eso. De esta forma ya no tendremos la necesidad de enfrascarnos en luchas y forcejeos estériles.

En conclusión, sí a la regularización con un precio justo y sí a la incremento de tarifas que tanta falta nos hace en este momento.

Gracias, compañeros.

EL MODERADOR.- Muchas gracias a Arturo Alberto Morales Fernández.

Le vamos a dar continuidad al foro.

Para el tercer tema, el diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda será quien modere la siguiente mesa.

EL MODERADOR, DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.-

Compañeros, nos toca el último tema e igual de importante que todos los demás, el tema 3 es Propuesta de un nuevo marco jurídico para normar las tarifas y formas de cobro en el servicio público de transporte público de pasajeros y vialidades del Distrito Federal.

Le vamos a dar el uso de la palabra al maestro en ingeniería Javier Hernández Hernández, él es jefe de la Academia de Transporte de la Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencia Social y Administrativas del IPN.

Compañeros, ahorita en este temática va a ser al revés, van a empezar los transportistas y luego le damos el uso de la palabra los técnicos.

El señor Rubén Alcántara Gaytán, Vicepresidente de la Alianza de Organizaciones de Radio Taxis, Sitios y Bases en el Distrito Federal. Su ponencia es Costos de insumo con respecto a las tarifas de taxis.

EL C. RUBÉN ALCÁNTARA GAYTÁN.- Buenas tardes, compañeros.

Esta tarde estamos aquí tratando de nutrir este trabajo tan complejo que lo venimos acarreado hace meses. Esperemos que la exposición y el seguimiento que se le dé a todo este número de ponencias aquí en la Asamblea rinda fruto a corto plazo.

Mi ponencia es la siguiente: Las organizaciones y sus legisladores, el marco jurídico y la importancia de la revisión de las leyes y sus reglamentos.

Es ineludible para esta organización el participar en este foro del transporte por una mejor tarifa, donde se llevará a cabo el seguimiento de una etapa de trabajos dignos, representativos y con perfiles de inteligencia que nos muestren el compromiso y la sensibilidad con valor cívico de transparencia. Será el conducto para dirigirnos a ustedes para expresar la necesidad que tiene este importante sector de cerrar filas en torno a la pésima atención que viene mostrando este gobierno democrática, según ellos, desde hace más de una década, discriminando sin consideración a los compañeros y sus organizaciones.

Somos una organización con enormes convicciones, nuestra propuesta justa es por la que hoy daña a nuestros representados.

En la ciudad más grande del mundo circulan 130 mil taxis regulares del que depende aproximadamente el 15% de los habitantes de esta gran Ciudad. Desafortunadamente, el 20% de ellos pertenece a alguna organización. Se mueven en promedio 3 millones 950 mil personas en 2 millones de viajes al día por ese medio de transporte legalmente concesionado. No se cuenta con ninguna prestación social, pero sí pagamos onerosos impuestos, como son: en la gasolina, las refacciones, en la canasta básica, sus incrementos han sido en los últimos 3 años entre un 27 y un 140% desorbitado, golpeando sin duda los niveles de consumo de las familias y el rendimiento del servicio que se presta.

Los conceptos de impuestos para poder desempeñar nuestra actividad que marca el Código Fiscal del Distrito Federal, el gobierno capitalino ha incrementado su costo en los últimos 8 años entre un 40 y un 60% y qué decir de los servicios externos que no los considera el Código Fiscal, pero en complacencia con los prestadores de estos servicios, tales como la verificación de contaminación, la verificación de taxímetros, los cursos y el examen médico para poder obtener la licencia-tarjetón, su incremento en el último año ha sido del 30 al 50% aproximadamente.

Sólo como dato les digo que la plantilla del gobierno y empresarial ha tenido aumento salarial del 30% aproximadamente del año 2002 a la fecha y nosotros en los mismos años el cero por ciento.

Por otro lado, las infracciones lujosas que contempla la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente, el Reglamento de Transporte y el Reglamento de Tránsito Metropolitano, de este último si no son pagadas nos limitan a cumplir la obligación de verificar nuestros vehículos, violando, como es su costumbre, nuestras garantías constitucionales y que en su mayoría éstas son fantasmas, las cuales le dejan anualmente una sustancial ganancia al gobierno de la Ciudad, acompañado a todo esto la restricción a circular un sábado del mes, o sea un día más a la semana, aduciendo los altos índices de contaminación que produce este tipo de transporte, según el Gobierno del Distrito Federal, convirtiéndose en una pérdida del 15% del poder adquisitivo mensual de los transportistas.

Citando un estudio de la Facultad de Economía de la UNAM, el cual vislumbró un panorama poco alentador para este 2010, además de la caída del 37% del poder adquisitivo de los primeros tres años del actual gobierno federal, este año podría hundirse al menos un 10% adicional, tal situación para los mexicanos no mejorará; en el mejor de los casos será la misma situación precaria del año anterior.

Convocamos al ciudadano diputado Héctor Guijosa Mora, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa, a los diputados que lo acompañan en esta Comisión, a los diputados de los diferentes partidos, a las organizaciones aquí presentes, para hacer juntos una revisión minuciosa de las leyes y sus reglamentos, del Estatuto de Gobierno y demás códigos afines a nuestra actividad, debatir a profundidad y proseguir sus postulados hasta confrontarnos con la realidad.

Con esto la organización que represente resume el compromiso de contribuir de manera coordinada con otras fuerzas políticas y sociales a la superación de los diferentes sectores y de la crisis económica que prevalece en el país, proponiendo lo siguiente:

1.- Dentro de un marco jurídico sustentable en beneficio de las organizaciones, sus familias y de un mejor servicio en el transporte, se solicita deroguen los artículos 78, 79, 80, 81 y 82 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente. Con esto se le restaría al Jefe de Gobierno en turno la facultad de autorizar las tarifas propuestas por la Secretaría de Transportes y Vialidad, ya que por décadas los incrementos no se han basado en ningún tipo de estudio social y económico y sí en laberintos políticos sujetos a beneficios personales.

2.- Promover una ley de tarifas dentro del marco jurídico sustentable mediante la cual se normen las tarifas anualmente conforme la inflación que dictamine el Banco de México cada año. De esta forma no se estaría soportando la pérdida del poder adquisitivo de la vida misma.

3.- Se autorice de inmediato en tanto se promulgue la ley de tarifas, un incremento del 35% de las tarifas actuales. Basado en el análisis expuesto, no se necesitaría mayor estudio.

4.- Se respeten los artículos 21 y 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, llevando a revisión, derogar y adecuar a la realidad los artículos 47, fracción IV, VII, IX, XI y XIII, 156, fracciones II, VIII, XIII y XVI, 158 fracción II, III, IV y VI de la Ley de Transportes y Vialidad del Distrito Federal vigente; el artículo 102, fracción III, inciso 9, VI y último párrafo del Reglamento de Transporte vigente, son faltas administrativas y no son causas de delito.

¿A qué tenemos derecho después de pagar los conceptos de impuestos y servicios que nos cobran anualmente?

¿Dónde está la Ciudad con equidad que tanto presume el Jefe de Gobierno?

Para terminar mi exposición, quisiera nada más reiterar y ojalá los diputados de las diferentes fracciones y, sobre todo los diputados que están al frente del gobierno, que es el PRD, tengan la convicción de que no es una situación personal la que se está solicitando, es una petición gremial y creo que con todos los números que se han mostrado, las gráficas tan importantes que se han expuesto, aún las del primer expositor, creo que engrandece el trabajo que estamos realizando.

Lejos de que la primera gráfica nos dañe, nos muestra que el estudio que vino a hacer el exponente, la gravedad de la situación económica que prevalece en el transporte.

Por su atención, gracias.

EL MODERADOR.- Le agradecemos al maestro Luis David Derrones su presencia aquí y le pedimos que tome la palabra. Él es profesor investigador de la UACM y director del cobro de investigación. Adelante, maestro, de favor.

EL MAESTRO LUIS DAVID DERRONES.- Buenas tardes. Vamos a comenzar.

Traigo una presentación donde, para no repetir mucho, hemos visto la necesidad de planear los sistemas de transporte, la urbanización y los sistemas tarifarios.

Para subir la tarifa, es necesario que el impacto económico de la población y el desplazamiento de los usuarios que sea estudiado a profundidad para permitir que el desplazamiento del uso del automóvil o que todas esas personas que actualmente casi el 20% de la población que tiene su automóvil lo desplace realmente el transporte público. Para ello es necesario no solamente considerar los factores económicos que intervienen en la tarifa, sino además es necesario que profundicemos en las condiciones laborales de los trabajadores del volante. No sólo hablar de la profundización del transporte, de los temas de la profesionalización, sino además se debe normalizar, se debe incluir en todos estos temas jurídicos la regulación precisamente de las jornadas laborales.

Tenemos estudios recientes que hemos elaborado, el promedio de trabajo de los trabajadores son de 12 horas, cuando organizaciones internacionales como la Organización Internacional del Trabajo dicen que se deben trabajar solamente 8 horas por día, considerando 4 con una hora de descanso y luego sin manejar más de 4 horas continuas.

Actualmente las políticas gubernamentales se enfocan a la infraestructura del uso del automóvil, construir vialidades, segundos pisos y algunos otros temas que hemos visto a lo largo del foro; sin embargo, todo esto solamente impulsa a que cada día más personas utilicen el automóvil. Es cierto es un área que impacta económicamente la industria automotriz, sin embargo, cada vez más

nos afecta en temas de la calidad de vida y el trabajo y la vida de las personas en esta Ciudad.

Aquí tenemos algunos ejemplos de lo que se gasta en la infraestructura, es un gasto ya de hace un par de años, de lo que se gasta en puentes y mantenimiento de las vialidades de la Ciudad de México contra lo que se gasta en puentes y terminales para el transporte público.

Todo esto va incentivando a que el servicio del transporte público se vea cada vez más afectado, no solamente esto impacta en la calidad de vida, sino también en la imagen que ustedes dan ya que a través del servicio se va mermando.

Aquí tenemos algunos ejemplos de lo que dicen especialistas internacionales sobre la construcción de nuevas infraestructuras y en especial segundos pisos.

Enrique Peñaloza, ex alcalde de Bogotá, uno de las personas que han trabajado mucho sobre el transporte masivo de las ciudades, nos dice que después de la bomba atómica, la manera más eficaz para destruir una ciudad es construir segundos pisos.

Entonces aquí podemos ver que si no se realizan esquemas tarifarios acordes a lo que necesita esta Ciudad, vamos a seguir creciendo en infraestructura para el automóvil y nunca vamos a lograr ese servicio que necesita esta Ciudad.

¿Cuáles son las estrategias de solución que se deben de tener en esta Ciudad para lograr la movilidad que se requiere? Bueno, migrar del automóvil a los sistemas de transporte masivo y específicamente fomentar el transporte de tipo urbano, todo lo que son los autobuses y los servicios de taxis.

Concluyendo de forma paralela, se debe normar no sólo el monto a pagar en las tarifas de transporte, sino que se tiene que regularizar las condiciones laborales de los choferes para lograr una verdadera profesionalización del sector, ya que sólo así conseguiremos un transporte digno de esta Ciudad.

Gracias.

EL MODERADOR.- Le damos la palabra al profesor Javier Hernández Hernández, él es jefe de la Academia de Transporte de la Unidad Profesional

Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas del IPN.
Por favor, profesor.

EL PROFESOR JAVIER HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.- Gracias. Buenas tardes.

Agradezco mucho esta invitación al Presidente de la Comisión, el diputado Guijosa, creo que es muy importante el intercambio de ideas, el intercambio de opiniones, yo creo que la academia está para desarrollar ideas, para proponer otros puntos de vista sobre los problemas que vive la Ciudad, en este caso el particular del transporte.

Otro aspecto que considero muy importante es el hecho de que la Asamblea que es el órgano legislativo que también va a permitir el intercambio de ideas, he preparado una presentación, no sé si ya esté lista.

Le llamé a mi presentación Las tarifas como catalizador en el proceso de modernización del transporte público de pasajeros.

En una definición de libro de texto, la tarifa es aquella que permite o es el importe que van a pagar los usuarios del servicio de transporte de pasajeros colectivo individual por hacer uso del mismo y ésta debe ser lo suficiente para cubrir los costos de operación, los compromisos de financiamiento, de inversión y obtener una utilidad.

En una visión, tenemos que las características de la tarifa en primer lugar debe ser atraer a los usuarios, que permita en un momento dado que los usuarios se muevan hacia el servicio de transporte público. La segunda es que le permita a quien invierte en el transporte público obtener los máximos ingresos. Ese máximo nivel de ingresos fundamentalmente se requiere para poder atender los costos de operación y, por otro lado, los compromisos que por distintos tipos de financiamiento se deben también resolver.

En ese sentido la tarifa también debe de cubrir el aspecto de la inversión. Los transportistas que están involucrados en esto, debe de tener el recurso lo suficiente como para poder en un momento dado poder invertir en distintos ámbitos, desde la infraestructura y las unidades de transporte, hasta aspectos de capacitación y formación de recursos humanos. También, la tarifa debe

cubrir el aspecto de una utilidad que cualquier negocio debe, que cualquier empresario, cualquier negocio le debe de permitir.

Sin embargo, actualmente la tarifa tiene, es que en el título segundo del capítulo XII establece que el Jefe de Gobierno tiene la facultad para determinar las tarifas del transporte público a propuesta de la SETRAVI, previo dictamen con base en los estudios emitidos por el consejo asesor del transporte, los concesionarios, empresas paraestatales, organismos descentralizados y demás prestadores del servicio público de transporte.

Esto en la práctica resulta inadecuado porque la ley no obliga a que el dictamen que haga la SETRAVI, la ley establece que el dictamen que haga la SETRAVI debe de basarse en los estudios, pero no obliga al jefe de gobierno a que utilice estos estudios para determinar la tarifa y esto se hace en base a aspectos políticos y sociales.

Por otro lado, la misma Ley de Transporte en el mismo apartado establece o dice que las tarifas deben revisarse en el primer cuatrimestre de cada año para desarrollar la propuesta de fijación o modificación de tarifas para el servicio público de transporte, la Secretaría debe considerar todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.

En ese sentido, el apartado de la ley no cumple con la realidad, porque no se hace una actualización anual, simplemente se hace una revisión. El incremento de tarifa, cuando éste ha ocurrido, no siempre, y para esto existen varios estudios que lo pueden comprobar, no incluye todos los costos directos e indirectos que tiene que enfrentar los transportistas, y evidentemente tampoco va a estar incluyendo el deslizamiento de precios, lo que se puede ver con un análisis básico de esto.

En pocas palabras, existe un límite establecido desde hace muchos años históricamente para la tarifa que está regulado por aspectos políticos y sociales y donde no se va a considerar el análisis real de todos los costos que están involucrados, y esto implica, generando un círculo vicioso, primero al estar limitada la tarifa por estos aspectos políticos y sociales, que sería yo creo que tema de una conferencia de dos horas analizarlos; entonces esta tarifa establecida de esta forma va a ocasionar que se tengan unidades de baja

capacidad, que tengan unidades que no se renuevan, que se tenga un mantenimiento limitado y a veces mal, que se tenga evidentemente una mala operación porque está sujeta a condiciones circunstanciales, a la voluntad del chofer, a la querencia del usuario. Y por otro lado un efecto que nos afecta a todos es la inseguridad en dos vertientes: los accidentes y la inseguridad que está por definida por aspectos de robos y aspectos de la inseguridad como tal.

Esto implica fundamentalmente que la tarifa como se establece tradicionalmente tiene tres efectos: primero, no hay inversión; segundo, no se cubren todos los costos o todos los aspectos relacionados con la operación y hay otro efecto que a todos nos afecta: mala calidad del servicio.

Entre los aspectos que no se invierten existen aspectos como que no se invierte en las unidades que se requiere, no se toma en cuenta los aspectos de mejorar de control de la operación en términos de adoptar tecnología nueva, no se capacita adecuadamente al personal, y no estoy hablando exclusivamente los cursos que se dan a los choferes, estoy hablando de formar cuadros medios y directivos que necesitan las empresas de transporte y para esto se requiere hacer inversión en tecnología y en personal.

No se cubre todos los costos de la operación. En este sentido tenemos simplemente los costos de combustibles, las llantas, los aspectos de mantenimiento de los vehículos y el otro aspecto que quizá en algunos casos afecta serían los sueldos, y esto implica que haya mala calidad del servicio, no hay un servicio adecuado, tenemos sobreoferta de servicios, tenemos demoras excesivas en los tiempos de recorrido, demoras en los tiempos de espera y estos tres aspectos van a implicar fundamentalmente que se maneje, y esto tiene un efecto directo en la operación atomizada que actualmente se da y evidentemente también en que no se puede lograr consolidar una conciencia, un sentido empresarial en el sector.

Entonces este proceso nos implica fundamentalmente que los usuarios tengan efectivamente una tarifa que aparentemente es baja, que es la que pagan, pero en realidad ellos tienen que pagar por otros lados ese costo que dejan de pagar, tienen que esperar mucho por sus unidades, tienen que a veces tardarse mucho a bordo de las unidades, tienen inseguridad, tienen incomodidad, tienen contaminación y congestionamiento y eso en cualquier

forma que lo quieran ustedes enfocar implica costo para el usuario. Entonces se ahorra una parte que dejan de pagar al momento de subir a la unidad, pero están pagando esto en otras formas.

Los transportistas, por otro lado, no tienen elementos para transformarse realmente en empresas, consolidar una conciencia empresarial y con esta falta de política clara en términos de ser realista con las empresas, tenemos una operación artesanal y que va a estar radicado mucho en una falta de seguridad jurídica.

¿Qué es lo que proponemos aquí desde la perspectiva de nosotros?

La autoridad de transporte debe desarrollar un plan maestro de transporte concesionado donde se defina con claridad las características que se debe cumplir con el transporte concesionado en todos sus aspectos: operación, administración, organización para el mediano y largo plazo. Esto no implica un bomberazo que diga todos se van a poner corbata hoy, esto es un proceso de planeación de fondo donde evidentemente los concesionarios deben estar involucrados.

En segundo lugar, la Ley de Transporte debe considerar que para establecer la tarifa es necesario incluir los recursos suficientes para la inversión, esto es equipo, instalaciones, capacitación, tecnología, como un aspecto fundamental para contribuir a un verdadero proceso de modernización y a la consolidación del sector en un enfoque empresarial.

En tercer lugar, la Ley de Transporte debe de cumplirse revisando la obligación que tiene el Gobierno del Distrito Federal de determinar las tarifas con apego a los estudios elaborados para tal fin, a efecto de que realmente tengan una connotación de todos los costos y el deslizamiento de precios que esto tiene.

Y el último aspecto que nosotros proponemos es que la autoridad de transporte debe de fomentar y promover la capacitación empresarial de los transportistas, no es nada más la de los choferes, para que se contribuya en forma efectiva al proceso de maduración que deben de tener todas las organizaciones de transporte en la Ciudad.

Espero haber sido breve y no haberlos aburrido demasiado.

EL MODERADOR.- ¿Alguna duda, alguna pregunta hacia el maestro?

Continuamos y le damos la palabra al licenciado José Luis Castillo Bolotla, él es de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, su tema es Tarifas según el Reglamento de Transporte del Distrito Federal. Adelante, licenciado.

EL LIC. JOSÉ LUIS CASTILLO BOLOTLA.- Muchas gracias. Buenas tardes a todos.

Yo quiero exponer acerca del Reglamento de Transporte del Distrito Federal, puesto que a lo largo de este foro se ha hablado mucho de la Ley de Transporte, obviamente la Ley de Transporte es el órgano que le da vida a SETRAVI, el órgano también que habla de las tarifas jurídicamente, pero es mucho más importante hablar del Reglamento de Transporte.

El problema no solamente es que las tarifas no se hayan modificado de hace muchos años, sino que el mismo Reglamento de Transporte establece el proceso por el cual deben modificarse las tarifas.

Me gustaría leer el artículo 95 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal que dice lo siguiente: Las tarifas serán revisadas durante el tercer trimestre de cada año con base en las solicitudes de los concesionarios o prestadores de servicio público de transporte de pasajeros. Es decir, el mismo Reglamento establece que durante cada año es posible revisarse las tarifas. Por qué no se han revisado. Esa es la gran pregunta. ¿A quién le corresponde? Vuelvo a repetir lo que dice el Reglamento, a los concesionarios o prestadores del servicio de transporte.

La creación de una nueva ley, Ley de Tarifas, no es necesaria, lo que es necesario es la aplicación de las normas que ya existen.

Quisiera seguir con el artículo 97 del Reglamento de Transporte que dice: Los estudios técnicos a que se refiere el artículo anterior contendrán para la adecuada evaluación de aspectos a que se refiere la ley. Es decir, la definición del costo de la inversión requerida para proporcionar el servicio.

Yo quiero hablar desde mi experiencia, yo soy capacitador del área de normatividad donde se expiden los tarjetones, yo convivo con más de 200 operadores diario, conozco sus demandas, me expresan lo que sienten y

realmente yo no creo que haya una mala calidad en el servicio, el servicio es bueno, lo prestan con lo que pueden, con lo que tienen, están llenos de requisitos, requisitos legales, pagos, costos, obligaciones, pero sus derechos son cada vez más socavados y la remuneración cada vez es menor.

En e 2004 el banderazo en el taxi era más caro que el litro de gasolina, ahora el banderazo está por debajo del litro de gasolina, y la gasolina no es el único problema, también hablemos de pagos de revista, hablemos de pagos de tarjetones, hablemos de verificaciones de taxímetros, hablemos de cambios de cromática, muchos requisitos que la ley y el reglamento nos establecen, pero que no son justos con el operador de transporte, yo hablo sobre todo del taxi que a lo largo de estos años es el que menos ha recibido por parte del gobierno y es el que ha sido más exigido.

Me gustaría exhortarlos a que se revise el Reglamento de Transporte, sobre todo, no la ley, no una ley nueva de tarifas; revisar el Reglamento de Transporte porque es el que establece el procedimiento por el cual deben modificarse las tarifas.

Muchas gracias por su atención.

EL MODERADOR.- ¿Alguna pregunta? Por favor, licenciado.

EL C. DAVID MUÑOZ CANO.- Muy buenas tardes. Yo trabajo aquí en la Asamblea, en la Comisión con el diputado Leobardo Urbina. Me llama mucho la atención la exposición del último ponente, particularmente en el tema relacionado con lo del marco jurídico, el esquema reglamentario de transporte. Efectivamente, el marco jurídico, el marco normativo de las tarifas está consignado fundamentalmente en la Ley de Transporte y de manera secundaria en el reglamento para el transporte.

Me parece oportuna la mención, por eso pedí intervenir en el tema, porque efectivamente el Reglamento de Transporte, los artículos 90 al 100 en un capítulo específico de las tarifas, aborda el esquema tarifario y los procedimientos para la fijación de las tarifas y lo va explicando.

Lo que a un servidor no le parece correcto es que esa responsabilidad se le dé al transportista, porque pone como un requisito sine qua non, vamos un requisito forzoso para la revisión de las tarifas el que los transportistas

presenten durante el tercer trimestre de cada año sus estudios técnicos, eso implica que el transportista contrate un profesional del transporte, ingenieros técnicos, economistas, gentes versadas, incluso movimientos financieros, haciendo análisis muy claros de las situaciones formularias de los índices inflacionarios, de los costos, no solamente es sustentar y decir la gasolina subió tal porcentaje o las refacciones de los microbuses o de los taxis en tal medida. Se tiene que hacer los cálculos actuariales, inclusive para sustentar de manera adecuada esta propuesta y eso tiene un costo.

Yo diría en contraposición porque la facultad de la fijación de las tarifas es una facultad indelegable del Jefe de Gobierno, no la tiene ni siquiera el Secretario de Transportes y Vialidad, la Secretaría tiene la posibilidad de presentar una propuesta que estará sustentada primero en la solicitud que le hagan los transportistas, después los análisis que ellos hagan, después se lo envían a un consejo técnico asesor para que éste mencione...

EL MODERADOR.- Perdón, licenciado, cuál es la pregunta, porque tenemos varios ponentes.

EL LIC. DAVID MUÑOZ CANO.- El tema es que no es necesario modificar el reglamento, es necesario modificar la ley y sí yo diría quitarle esa facultad, quitarle la obligación a los transportistas de que ellos pongan o gasten en sus estudios técnicos.

Eso es todo.

EL MODERADOR.- Gracias, licenciado.

Le damos la palabra al licenciado Pedro Flores Delgado, él es secretario de estudios legislativos del Congreso del Trabajo. Adelante, licenciado Pedro.

EL LIC. PEDRO FLORES DELGADO.- Gracias. Buenas tardes.

Voy a tratar de ser muy breve en cuanto a la lectura de algunas propuestas que estamos realizando y al final de éstas, nosotros estamos proponiendo algunas reformas a la ley de la materia, en específico a los estudios que se van a realizar para establecer el incremento en las tarifas respectivas.

Estamos hablando de que es como propuesta tangible, estamos proponiendo que sean a cargo los estudios de una institución privada, pública, pero que sea

de gran prestigio. En específico a nosotros nos gustaría que fuera la Universidad Nacional Autónoma de México. En fin, eso lo veremos al final. Ahorita vamos a hacer algunas consideraciones y propuestas generales.

Uno de los grandes problemas que se repiten en la administración tras administración es la falta de planeación, además de la creciente insatisfacción de la ciudadanía por los deficientes servicios en especial por las obras urbanas a cargo de la administración local de la Ciudad de México. Sin embargo es necesario realizar acciones eficientes y eficaces que respondan en dos sentidos, tanto en la movilidad de las personas en la urbe como en las necesidades viales de la infraestructura para el transporte de esta gran ciudad con la que se permita el traslado de personas y de mercancías en forma integral y con la calidad que los ciudadanos merecen, con una planeación que se incluyan medidas de corto, mediano y largo plazo. Con una superficie territorial que representa el .37 de la totalidad del país y una zona conurbada que anualmente tiene una población de constante crecimiento y movilidad, con acciones tan diversas que han rebasado en exceso las expectativas de respuestas administrativas y de políticas públicas.

En diversas administraciones sean del partido político que sea, se ha intentado resolver con la desconcentración de la industria, trasladándola a la periferia o área conurbada, sin embargo el impacto de estas medidas sólo ha incidido mínimamente en la mejora del transporte y la vialidad, pues no se resuelve el problema grave como los que se presentan en los casos de los viajes de gran longitud que realiza la población que tiene que realizar la población que tiene que trasladarse desde el Estado de México hasta el centro de la Ciudad y que impacta directamente en la economía familiar.

El transporte sube de precio, pero no así en la misma proporción el salario ni la calidad del servicio, agravando uno más de los problemas sociales que padecemos.

Los denominados viajes metropolitanos son los que cruzan los límites colindantes tanto del Distrito Federal como del Estado de México y significan hoy en día el 23 por ciento aproximadamente de los traslados de las personas, superando los 4 millones por día, es decir es evidente que las tendencias crecientes de los viajes largos en comparación a los viajes cortos.

Tanto transportistas como usuarios padecemos la ineficiencia de la red actual de vialidades, mismas que se saturan por los modos diversos mismos del transporte y que afecta de manera directa la velocidad en la transportación, influyendo no solamente en el excesivo y pesado tránsito, sino también en la constante y creciente emisión de contaminantes, problema ahora prioritario también de salud en la población como lo son por las enfermedades provocadas en vías respiratorias, estrés, etcétera, dando como consecuencia entre otras un evidente incremento en el tiempo empleado para trasladarse en esta Ciudad de México.

Los medios de transporte utilizados en la Capital quedan integrados por un paquete vehicular que en el año 2010 asciende casi a 4 millones de unidades. El Sistema Colectivo Metro, autobuses, microbuses, camiones, camionetas, autos, motocicletas, bicicletas, estos últimos en su modalidad de peseros y taxis y que aún y cuando se podría pensar que no genera problemas de contaminación sí los producen en vialidades y de tránsito también, pues todos ellos comparten las mismas redes de vialidad desarticuladas, ineficientes, saturadas, sin señalización correcta y sin mantenimiento. No permiten en forma integral al usuario el tránsito seguro y eficiente que debería procurarles el Estado.

Hablando del Metro, por su parte el Sistema de Transporte Colectivo en la Ciudad de México presenta deficiencias por lo anacrónico de la distribución en los lugares para tomar asiento; la saturación de usuarios en todos y cada uno de los vagones que provoca indirectamente la continua comisión de faltas a la moral además de la proliferación del ambulante dentro y fuera de las Estaciones y vagones.

En la calidad del servicio actual, hablando del Metro, se observa falta de limpieza, ventilación, desatención y falta de respeto de todos los usuarios, pues desde que se compra el boleto invariablemente encontramos a una empleada atenta a largas conferencias telefónicas personales, esto aparejado con el incumplimiento del tiempo estimado por distancia-tiempo que nunca se cumple, generando por pausas y retrasos nos da como consecuencia el correspondiente agotamiento tanto físico como mental pues la mayoría de las veces el Metro se detiene por lapsos de tiempo entre uno y diez minutos a

medio túnel o entre estaciones, sin dejar opción al usuario a bajarse y tomar otra posible alternativa.

La sociedad en este sentido exigimos a las autoridades locales la implementación de medidas y modelos de operación que permitan atender de manera inmediata tales deficiencias pudiendo comenzar con un sistema de monitoreo e información al público usuario, por medio de pantallas ubicadas estratégicamente en las entradas de cada una de las estaciones y sobre los andenes, informando sobre el estado que guarda el tránsito en las líneas y los retrasos que existen y los que se prevén para que el usuario en su caso decida optar por alguna otra alternativa y no se convierta en una trampa que además de hacerle perder el tiempo muchas de las veces provoca la pérdida económica, impuntualidad y muchas veces hasta la pérdida del empleo, de exámenes, de citas médicas, etcétera. Esta medida puede mitigar de alguna forma la problemática que los usuarios enfrentan en este sistema de transporte.

En el mediano y largo plazo de manera afortunada se han impulsado carreras profesionales en este rubro, pues no podemos ni debemos en ningún momento de soslayar que la educación es básica y es el pilar del crecimiento personal y como sociedad, por ello no podemos dejar de impulsar carreras profesionales como las que se imparten actualmente en la Universidad Nacional Autónoma de México, en el Instituto Politécnico Nacional y otras instituciones públicas y privadas de nivel superior de calidad y que han enfocado al estudio específico la movilidad, el transporte y las vialidades. En tanto a las autoridades respectivas les exigimos soluciones y no más excusas. Es por ello que en coadyuvancia se tales actividades se hacen los presentes planeamientos y propuestas.

Refiriéndonos al Metrobús. El Metrobús inicia sobre Avenida Insurgentes y fue una concesión privada que deja mucho que desear, la infraestructura como los gastos de operación que requiere en comparación con el Metro son menores, sin embargo es más caro para el usuario que el propio Metro y ya registra al menos dos incrementos del precio, actualmente el viaje cuesta 5 pesos.

La segunda línea de Metrobús es la de Etiopía, convirtió a dos importantes avenidas que eran vías rápidas en semilentas y altamente saturadas, la única posibilidad de viajar sobre esta es en Metrobús, en automóvil particular o taxi,

siendo todos los anteriores altamente costosos en una ciudad en que es que es evidente que los salarios no han subido en proporción al pasaje.

En vialidades, hablando de vialidades, es verdad que en todas las Delegaciones Políticas de la Ciudad de México se han invertido gran parte de su presupuesto en la mejora y reparación de estas, sin embargo sólo sirven para aliviar paliativamente este gran problema pues se carece evidentemente de una política pública, seria, real, eficaz y sobre todo integral de gran plazo que de certeza y seguridad a la ciudadanía de las acciones que emprende la administración en turno para que nos de resultados reales de mediano y largo plazo, es decir que no se trunquen los proyectos por cambio de administración.

Además debemos de exigir que para la construcción de vialidades, segundos pisos, programas específicos como el Metrobús y en generar la mejora y el mantenimiento de vialidades, se tome en cuenta a la población, que no venza sino que convenza la administración en turno.

No olvidemos que somos una sociedad democrática, que significa que el poder reside en el pueblo por lo que habría que informarle a la sociedad previamente con estudios serios, de impacto socioeconómico y ambiental que representa cada obra y contar así con bases aprobadas y consensuadas por la sociedad civil, colegios de profesionistas de la materia, instituciones nacionales públicas y privadas y líderes opinión, quienes también deberán avalar su continuación y cumplimiento a fin de no ser únicamente estandartes políticos y partidistas, sino verdaderos programas integrales que trasciendan en administración por venir.

Estamos proponiendo estímulos en este caso específico. La aplicación de la ley no sólo debe ser punitiva, sino también se deben de establecer mecanismos de participación y motivación.

En el caso específico de los operadores del transporte público individual taxis, pues en este caso, en este sector específico son quienes no cuentan con un subsidio gubernamental ni para la adquisición de unidades, ni para la compra de refacciones, ni para el pago de seguros y sí tienen a su cargo gastos médicos, de hospitalización, medicamentos, uniformes, útiles escolares, vestido, calzado, etcétera, de sus dependientes económicos y a pesar de ello

tratan de mantener en óptimas condiciones las unidades para brindar el mejor servicio y a pesar de todo ello vienen cumpliendo con todas y una de las disposiciones normativas que se les imponen.

Es para este sector que de los que existe un número significativo, de quienes se destacan por no cometer infracciones, por ejemplo en los últimos seis meses, y se encuentran al corriente en sus obligaciones exigidas por la ley para el desarrollo de su actividad es que se propone de manera concreta lo siguiente: un reconocimiento y entrega de un bono personalizado de descuento y condonación en el pago de infracciones, como estímulo de parte del Gobierno del Distrito Federal por su buen comportamiento, contribuyendo con estas acciones a motivar y solucionar uno de los problemas de transportación terrestre en esta gran Ciudad.

Este tipo de descuento o condonación por impecable conducta vehicular no deberá ser exclusivo para los conductores del servicio público de pasajeros, puede extenderse inclusive a los demás transportistas y particulares. Estamos proponiendo por ejemplo un 15 por ciento de descuento para el pago de infracciones.

Esta propuesta de motivación influye directamente en la conducta de los operadores de transporte público individual taxis, en el cumplimiento del buen desempeño de su labor y en el respeto de todas y cada una de las normas de tránsito y normatividad aplicables en estricto cumplimiento de las indicaciones, de los señalamientos y semáforos, incrementando así la calidad del servicio público y la satisfacción de la ciudadanía en general.

Todo lo anterior se propone con la finalidad de generar a mediano y largo plazo adecuados hábitos en el conductor, respetando las reglas de tránsito no sólo por estar legislado y sancionado, pues la seguridad vial es una tarea que va más allá de normatividad alguna.

Posteriormente estamos proponiendo unas modificaciones a la ley que más adelante vamos, si nos da tiempo de leer, para pasar a las conclusiones reales. Dice *la planeación debe ser una de las políticas públicas más trascendentes dirigidas a la seguridad y a la reducción de tiempos y*

accidentes, así como sus nocivos efectos mediante la prevención, logrando con esto la satisfacción plena de la sociedad.

Es necesario que en paralelo se aborden campañas para educar en vialidad a las personas, establecer programas de capacitación para conductores tanto particulares como del servicio público y en general adoptar medidas enérgicas para disminuir cada día los problemas de circulación y poder aprovechar la estructura urbana.

La Ciudad de México requiere con urgencia contar con un plan integral sobre transporte y de vialidades que considere análisis del tránsito, pronóstico de demanda, análisis de la red y planeación del sistema de transporte, administración del tránsito, operación del transporte público, tarifas del transporte y formas de cobro, administración del mantenimiento vial y pavimentos, evaluación técnica y económica de proyectos, la inclusión en los programas de estudio de largo plazo y de coordinación en el seguimiento de los mismos por los entrantes y salientes administraciones.

Es urgente que el Gobierno del Distrito Federal establezca un programa de capacitación y desarrollo integral de sus servidores públicos involucrados o relacionados con el transporte y la construcción y mantenimiento de vialidades.

De manera específica también se propone y al corto plazo que por las características propias de esta gran ciudad se propone la implementación de sistemas de información por medio de pantallas que se instalarían en lugares estratégicos de cada una de las estaciones del Metro, en donde se muestre con letras verdes en su caso si es el servicio que se está prestando con normalidad, señalando el tiempo aproximado del inicio y al final del recorrido así como el tiempo utilizado de arribo de estación, entre estación y cruce de líneas.

En letras amarillas si es que se espera una pausa o retraso durante la jornada que se prevea pueda incidir en los tiempos de recorrido. Por ejemplo en las vías externas por consecuencia de las lluvias fuertes o tormentas o reparaciones.

En color rojo el retraso que se está verificando en el momento mismo, así como el señalamiento del tiempo aproximado para la regularización del servicio

y en su caso si está ofreciendo transporte gratuito de autobuses para su subsanar dicho percance.

La celebración de convenios o acuerdos entre autoridades del Gobierno del Distrito Federal y las diversas empresas de telefonía móvil a fin de que por zona se informe sobre el estado de las vialidades, así como de manera específica la del Metro y Metrobús, la adición de las disposiciones legales que aquí han sido planteadas se propone la implementación que ya mencionamos de los bonos de descuento por implacable comportamiento y respeto a la normatividad en la materia en beneficio de las personas aquí también señaladas.

Ahora pasando si aún hay tiempo, respecto de la normatividad que se está planteando, en el Artículo 78 se está solicitando, se está proponiendo que en el Artículo 78 dice, *las tarifas de transporte*. Aquí estamos ya incluyendo una especie de descuentos exenciones, decimos las tarifas descuentos y exenciones en el caso de que sea viable esta propuesta de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades serán determinadas por el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría.

De conformidad estamos nosotros proponiendo y de conformidad con el presente capítulo, mismas que se publicarían en Gaceta Oficial y en lo demás coincidimos con el texto actualmente vigente.

En el Artículo 79 estamos solicitando también se modifique la ley para ampliarla en este sentido. Dice, para la propuesta de fijación o modificación de las tarifas para el servicio público de transporte la Secretaría deberá considerar el tipo de servicio, el salario mínimo, nosotros estamos especificando que sea el vigente en el Distrito Federal a fin de que no haya ninguna duda al respecto.

El precio unitario del energético de que se trate, el precio de gobierno de precios unitarios, el índice nacional de precios y nosotros estamos proponiendo también que sea considerado el número de concesiones otorgadas para el servicio público en relación con el volumen de la población de la Ciudad de México y estudios de impacto económico, mismos que serán elaborados por institución educativa reconocida pública.

También estamos proponiendo en la última parte del Artículo 79 donde dice para este efecto la Secretaría elaborará un dictamen previo al establecimiento o modificación de las tarifas, mismas que tomará como base los estudios técnicos emitidos por el Consejo Asesor de Transporte. Nosotros estamos incluyendo que también consideradas las agrupaciones de concesionarios.

También los concesionarios en lo particular, empresas paraestatales, organismos descentralizados y demás prestadores del servicio público del transporte y nosotros también proponemos y demás personas físicas o morales, públicas y privadas que demuestren su interés jurídico.

El Artículo 80 también estamos proponiendo una pequeña adición donde dice la Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de tarifas del servicio público incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. Nosotros proponemos también, así como el número de concesiones otorgadas para el servicio público en relación con el volumen de la población de la Ciudad de México.

El Artículo 81 también hacemos una pequeña precisión como propuesta, en donde dice las tarifas deberán realizarse durante el tercer trimestre. Nosotros señalamos, en el primer mes del cuatro trimestre o antes si existe causa justificada, toda vez que no prevé esta posibilidad la actual ley.

En el Artículo 82, en la parte final, en relación a también los incrementos, señalamos que en los casos que quede debidamente justificado también podrá aprobarse por alguna contingencia que se pueda deber a alguna devaluación, a algún cambio drástico de la economía, etcétera.

Básicamente estas son las propuestas que nosotros haciendo. Nosotros consideramos que es tangible. Consideramos que con los estudios precisamente que estaban siendo a cargo de los concesionarios por medio de la modificación a la ley y pasándole esta carga de los estudios al gobierno y que sean expedidos o realizados por una institución de prestigio como podría ser la Universidad Nacional Autónoma de México, garantiza una mayor transparencia y una mayor equidad para el cálculo de los posibles incrementos que se vayan a dar. Esto en coadyuvancia con los estímulos o bonos que estamos proponiendo, yo creo que mejorarían enormemente la transportación

y movilidad en la Ciudad de México, asimismo con la situación que proponemos de los señalamientos en las estaciones para poder optar en un momento dado, si está tardando el Metro, puedo tomar otra alternativa.

Nosotros consideramos que es una aportación viable, por eso que venimos en esta representación a realizarla y esperamos que sea considerada por las autoridades competentes.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias licenciado Pedro Flores. ¿Alguna pregunta al licenciado? Por favor.

PREGUNTA.- No me puedo quedar yo con la duda. Seguimos hablando de lo mismo. Yo creo plan chusco podemos decir algo, vamos a revisar quién se porta mal y yo digo que el señor se porta mal y ahí lo dejo. Síguete portando mal. Yo creo que la palabra no es revisión, lo podemos revisar a la hora siguiente que empiece el año. Tenemos que actualizar, porque a mí cuando me cobran el predio no me dicen vamos a revisar cuánto pagas. Señor, me dicen, su actualización es esta y la pagas y se acabó. Yo creo que esa es la palabra que tenemos que tener en cuenta, no revisión. Actualización, señores.

Yo creo que sí estamos cansados todos, pero si el señor con las propuesta las acepta, yo como Jefe de Gobierno se la llevo a ti y al cabo nada más las voy a revisar y no les voy a actualizar nada. Yo creo que la palabra es actualizar, señores, no revisar. Ya nos cansamos, les digo tengo 40 años trabajando en el transporte público y siempre es lo mismo, revisamos acá y revisamos allá, llevo el carro y le va a revisar los frenos y voy y choco porque nada más se los revisó, no me los arreglo. Tenemos que buscar soluciones a fondo y una de las soluciones a fondo es actualizar todo lo que tenemos, no nada más en el transporte público, desde mandatarios, desde servidores públicos, hasta el barrendero, yo creo que tenemos que actuar todos completos.

EL C. MODERADOR.- Gracias. Licenciado Pedro.

PREGUNTA.- Yo también quiero hacer dos precisiones y la verdad es que desprende muchas preguntas de las exposiciones porque una se la hago aquí al licenciado, ¿qué es más arriba la Ley o el reglamento?

El 50 por ciento de las infracciones las reducciones se las da el mismo gobierno y es lo que le van a contestar.

Aquí lo que tenemos que hacer es quitarle la facultad al Jefe de Gobierno en turno para que la promulgación de la ley sea no revisadas bajo un marco sustentable, lo dijo el compañero ahorita y es cierto.

O sea si usted le va a dejar la misma facultad, va a estar centaveando. Cuántas veces no con organizaciones se ha sentado el Secretario y el Jefe de Gobierno para centavear en otros años la tarifa. Tenemos 8 años sin la tarifa. Si modificamos la ley, si derogamos esos artículos que le dieron lectura, que sabemos qué es lo que dice el 78 al 82, si los derogamos, el reglamento por sí sólo se conforma. ¿Entonces qué está arriba de la ley? Pues la Constitución. Tenemos que hacerla valer en ese sentido.

Por eso el trabajo con los diputados. Entonces si quiero que me contesten qué está arriba normativamente de los códigos y de las leyes.

EL C. MODERADOR.- Licenciado Pedro.

EL C. LIC. PEDRO FLORES DELGADO.- En realidad nosotros estamos haciendo una aportación de lo que consideramos viable. Es un estudio precisamente que se ha hecho en función de juristas que son los que forman la parte de la legislación dentro de las organizaciones que represento y es como nosotros estamos proponiendo, puede haber otras modalidades y no estamos cerrados ante ninguna otra opción.

Nosotros proponemos esta. Se ha ido acrecentando poco a poco el poder del pueblo dentro de la administración pública, eso es insoslayable. No obstante esto es un granito de arena. Vamos a juntar todos estos granitos de arena. Nosotros contribuimos con esto y no estamos cerrados.

En efecto yo creo que ahí podría haber situaciones más eficaces, pero quizás menos seguras en cuanto a su avance. Es por eso que nosotros en términos legales hacemos esta propuesta y esperamos que para algo sirva nuestra contribución.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias licenciado.

Le damos la palabra al señor Conrado Jesús Motte García, presidente de la Alianza de Organizaciones de Radio Taxis, Sitios y Bases del Distrito Federal. su ponencia es *Necesidad del incremento en las tarifas del Transporte Colectivo e Individual.*

Adelante.

EL C. CONRADO JESUS MOTTE GARCIA.- Muchas gracias.

Compañeros muy buenas tardes. Gratísimamente de estar una vez más ante estos micrófonos. Realmente como lo menciona mi compañero y varios compañeros que antecederon a nuestra palabra, lo importante es una propuesta de ley de tarifas. El tema que me concierne es la necesidad del incremento de las tarifas en el transporte colectivo e individual.

Antes de continuar, muchos de los que nos encontramos aquí no tuvimos la oportunidad siquiera de leer la Gaceta Oficial del Distrito Federal, me acaban de hacer llegar una copia fotostática la cual dice de esta forma, *la administración pública del Distrito Federal a través de la Secretaría de Transporte y Vialidad, aviso por el que se da a conocer el inicio del programa para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en el Distrito Federal denominado Taxi Rosa.*

Compañeros, estamos en un foro en donde requerimos que se revisen las tarifas, que surja de estos encuentros, de estos foros el material suficiente para poder restarle las facultades al Jefe de Gobierno.

Como presidente de esta organización era un run, run, que se venía, que se hacía y que creen ahora es realidad. Ya tenemos más taxis, pero ahora de color rosa. Ojalá que sean más seguros que el resto de los más de 130 mil concesiones que circulan en el Distrito Federal.

Honorable mesa del presidium; ciudadanos diputados de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa en esta su V Legislatura; distinguidos invitados; compañeros transportistas en sus diferentes modalidades; señoras y señores:

Agradecemos la invitación a esta participación a este tan importantísimo foro de tarifas y formas de cobro en el servicio público de pasajeros y vialidades del Distrito Federal.

El sector de transporte público individual de pasajeros en el Distrito Federal, colectivo y taxis, en la actualidad no escapa a la crisis económica que sufre México dentro del contexto social. La actividad económica de este sector es parte fundamenta para el progreso integral de la vida del Distrito Federal. dicho sector moviliza poco más de 3 millones 950 mil personas al día por medio de más de 130 mil concesiones de servicio público individual de pasajeros en la modalidad de taxi.

Esto significa estar inmerso en los grandes problemas y graves que enfrentan diariamente los habitantes de la Ciudad y zona conurbada, recayendo en este sector del transporte los incrementos como alza de gasolina, refacciones, el alto costo del precio de las unidades, costos de insumos, mano de obra para mantenimiento de las unidades, pagos de derechos administrativos como lo son entre otros, tenencias, verificaciones, revista, seguros, refrendos anuales, tarjetones y algunos más que se contemplan dentro del Código Fiscal.

Es por esto que se ve lastimada la liquidez de los operadores en la única fuente de sustento para sus familias, ya que es la única actividad que desarrollan. La inflación galopante se observa en el incremento de la canasta básica y en todos los productos e insumos de los que depende el sector transporte.

Independientemente para algunos profesionistas también el sector transporte constituye una alternativa de desarrollo laboral. Esto significa que licenciados, ingenieros, contadores, dan sustento, educación, esparcimiento, seguridad y salud a sus familias, derivado de esta noble actividad.

Cabe señalar que el sector transporte público individual de pasajeros y colectivo en algunas Entidades ha sido objeto de apoyo institucional por medio de exenciones a los pagos, contribuciones y la seguridad jurídica de sus concesiones, a pesar de tener tarifas más elevadas.

Es decir, el sector del transporte público individual de pasajeros en el Distrito Federal, colectivo y taxis, al día de hoy forma parte de los grupos vulnerables y desprotegidos socialmente, sin prestaciones de ningún tipo, por lo que esta

propuesta tiende a buscar un equilibrio más equitativo que derive de una vida más digna para las personas que dependen de esta importante actividad en la Ciudad de México.

En la actualidad el sector del transporte público individual de pasajeros y colectivo enfrenta situaciones de duplicidad administrativa, por citar un ejemplo mencionamos la revista vehicular en sus ejercicios 2008, 2009 y 2010, dichas revistas se realizaron en dos etapas, cuando antes se realizaba en un solo trámite.

En consecuencia, para lograr que todos los ciudadanos que dependen de esta actividad y que aportan un gran servicio a la movilidad del Distrito Federal y zona conurbada, se propone examinar, discutir y aprobar la ley de tarifas en el Distrito Federal.

El transporte público en el Distrito Federal es uno de los problemas más relevantes que enfrentamos los que vivimos en la Capital del País, por lo tanto es fundamentalmente buscar una estrategia global que solucione eficaz y dignamente dicha problemática.

Sin estrategia cualquier solución resultaría a mediano y a largo plazo ineficaz. Por lo tanto proponemos revisar en conjunto con la autoridad correspondiente, la Asamblea Legislativa y dirigentes de rutas, radio taxis, sitios y bases, las soluciones de fondo de esta problemática.

Históricamente el transporte ha sido una fuente de trabajo masivo y en algunos casos ha sido individualista sin importar la forma de aglutinamiento utilizado por diferentes líderes, dichos personajes sólo persiguen beneficios particulares, los cuales van desde una base, un sitio, una empresa.

En consecuencia el resultado es un transporte mal estructurado. Las propuestas no han sido lo suficientemente sustentadas y el efecto no ha sido favorable. Sin embargo ya es el momento de reunirse o aliarse con otras organizaciones y tener la fuerza y el sustento para emprender un proyecto acorde a las necesidades de los diferentes sectores involucrados.

La Alianza de Organizaciones de Radio taxis, Sitios y Bases en el Distrito Federal, A.C, ha dejado de lado el protagonismo y el interés personal. El único

propósito es dar solución a la problemática que atañe al transportista en forma inmediata.

Es por eso que un pacto de solidaridad necesariamente tendría que ser aquel en el que estuvieran plasmadas las ideas de todos los que deciden hacerlo y en un momento determinado de los elementos que se integran posteriormente, es decir voluntad y confianza.

Todo lo anterior deriva así en un objetivo común para un beneficio gremial. Hoy nos enfrentamos en la posibilidad de hacer realidad algo que pareciera difícil de alcanzar en el transporte: la unidad.

Es tiempo ya de pugnar por la dignificación del gremio taxista y colectivo, dejando atrás los intereses personales o de filiación partidista.

Por mi conducto y como representante y presidente de la Alianza de Organizaciones y Radio taxis en el Distrito Federal, A.C., nos comprometemos a participar con las autoridades involucradas en el transporte para así lograr los objetivos trazados.

Por la atención, muchísimas gracias. Buenas tardes.

EL C. MODERADOR.- Gracias Conrado.

Por último le damos la palabra al licenciado Miguel Garcés.

EL C. MIGUEL GARCÉS.- Hemos escuchado muchas ponencias el día de hoy. Ya estamos cansados de escuchar las quejas de tarifas, que si el Jefe de Gobierno tiene la culpa, que si nosotros somos muy ignorantes por no sabernos defender. Vamos a irnos rápido para que entendamos cuál es la problemática que tenemos.

En la parte de recaudatoria fiscal tenemos un problema en lo que es la parte del transporte público y obviamente son las obligaciones que tenemos para con el Gobierno Local y el Gobierno Federal y el 31, fracción IV nos identifica cuáles son, que debemos de contribuir de acuerdo a nuestras posibilidades, no de acuerdo como el gobierno quiera. Eso es algo que debemos saber defender.

Para tal caso tenemos que el 19 de marzo de 2008 el Jefe de Gobierno monopoliza, concentra el poder de autorización de tarifas en ese considerando

que le da la facultad al Jefe de Gobierno de fijar la tarifa respectiva para el tipo de transporte en todas sus modalidades.

La resolución quedó determinado de la siguiente forma, donde autoriza el incremento 50 centavos en esa etapa respecto a las tarifas actuales. Hablamos de 130 mil taxis que circulan más 30 mil autobuses. Bueno el ajuste de la tarifa del 2004 nos determina la tarifa que debemos de manejar como transporte concesionado y que deberá ser la más baja a nivel nacional. Eso lo hemos escuchado reiteradas veces el día de hoy.

Esto es parte de los ingresos que recibe el gobierno local en revista, la cantidad de trámites realizados y si ustedes pueden apreciar en la parte de control vehicular, en el 2007, de 188 mil baja a 71 mil, pero nos vamos nuevamente con el tipo de tarjetones que en promedio son de 40 mil tarjetones y donde vamos a ver la cantidad de ingresos que tiene el gobierno actualmente.

Estamos hablando que en revista vehicular de un millón 400, el gobierno en el 2009 recibe 52 millones de pesos y en cuanto a la parte de sitios y bases, de un millón se va a tres cuatrocientos, en licencia-tarjetones en 2007 que hay un presión muy fuerte para que se regularicen, estamos hablando de 38 millones y en el 2009, de 18. pero actualmente se ha duplicado eso por el costo del tarjetón. Estamos viendo que los incrementos en cuanto al ingreso del gobierno son bastantes considerados porque en cuanto a lo que es la parte de revista vehicular, se va al 52.2 por ciento y en lo que se refiere a bases y sitios al 18 por ciento.

Esta es la parte de los incrementos que tenemos en cuanto al diesel, el 52.2 por ciento desde el 2006 a la fecha, y en la parte de gasolinas el 21.67. Pero si ustedes ven, el gobierno cuando hizo un incremento fue del 28.5, lo que sucedió en los incrementos de combustibles y de insumos.

Esta es una parte de lo que tenemos en cuanto a la tarifa del 14.28 que da del 2008 a la fecha y en cuanto al taxi cero incrementos.

El Metrobús paga por kilómetro 27.70, pero ADO le hacen una oferta una 32 pesos por kilómetro, yo creo que es una desventaja bastante notoria donde nosotros vemos una preferencia del Jefe de Gobierno hacia ADO que nadie recibe ese costo por kilómetro.

Sabemos que Marcelo Ebrard recibe 300 millones de pesos por incluir a ADO en esta propuesta. Ese dinero le hace falta y obviamente lo pide para que pueda entrar esta empresa como permisionaria del transporte público a nivel local cuando su ámbito es federal.

Como nosotros vamos a poder participar en donde ellos están en sus corridas a nivel nacional, eso también sería bueno pedirlo, por qué no hacerlo. Si ellos tienen el derecho de pedir local, por qué nosotros no como el federal.

Ahora bueno, en lo que nos ponen el siguiente escenario, vamos a ver cuál es la serie de violaciones que el gobierno local comete porque ya estamos cansados de escuchar necesitamos tarifas, queremos incremento, tenemos problemas de equis, ye y zeta magnitud.

Pero ahora lo que tenemos que hacer nosotros es conocer es algo muy importante, cómo defendernos del gobierno local y los secuaces que lo conforman. La certeza jurídica en el transporte público es muy importante porque no nada más se trata de pedir, se trata de exigir y de demandar esa exigencia, pero hay que conocer las causas legales que pueden hacerlo.

Hablamos del Artículo 122 de la Constitución en el cual nos determina el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal que está sujeto a que el Jefe de Gobierno tendrá las facultades y obligaciones siguientes: presentar iniciativas de ley y decreto ante la Asamblea Legislativa, ante este órgano en el que estamos presentes el día de hoy.

Hablamos también de la Ley Orgánica del Distrito Federal que también obliga al Jefe de Gobierno a remitir a la Asamblea Legislativa las iniciativas de leyes y decretos del Jefe de Gobierno y eso lo encontramos en el capítulo tercero del Artículo 23.

En el caso del Estatuto de Gobierno que es un órgano que rige al Jefe de Gobierno nos menciona en el Artículo, en la sección segunda, el Artículo 46, donde nos dice el derecho de iniciar y decretar las leyes por parte del Jefe de Gobierno, pero hay una parte cuarta que nunca se nos menciona, qué derechos tenemos nosotros como ciudadanos y ahí sí es muy claro que dice que a través de la iniciativa popular los ciudadanos del Distrito Federal podrán presentar a la Asamblea Legislativa proyectos de leyes respecto de las

materias de la competencia legislativa de la misma, no es competencia exclusiva del Jefe de Gobierno solicitarlas, sino también nosotros podemos hacerlo.

Nos habla también en la parte de las facultades mismas que tiene el Gobierno del Distrito Federal de iniciar leyes y decreto. Hemos hablado del 78 al 82 y yo marqué lo más importante en la interpretación jurídica que se puede tener de estos artículos.

En el 78 las facultades del Jefe de Gobierno a propuesta del Secretario, de proponer tarifas. Esa es una aberración de ley, porque si ustedes vieron en un principio de mi exposición el Jefe de Gobierno monopoliza la autorización de tarifas, hay una inconsistencia en la ley que nos sirve como un fundamento para defensa de la misma autoridad.

En el 79 habla del salario mínimo para poder decretar el incremento, precios de energéticos, el costo de las unidades a precio de gobierno. Decía un compañero aquí, cuál es el precio de gobierno. Yo les voy a decir cuál es, el más bajo del mercado, no el más alto como el que se paga hoy en día o el precio comercial. Entonces volvemos a tener una violación a nuestras garantías ahí que debemos utilizarlo como argumento de defensa. Esto los abogados sabemos cómo dirimir estos términos y a donde queremos llevar al Jefe de Gobierno, a mandar un memorándum, a mandar una iniciativa, una propuesta. No, hay cosas más severas que podemos hacer con él.

Las tarifas hablan en el 82, las tarifas especiales promocionales o de preferencia, cuáles son esas.

Esta es nuevamente la promulgación de lo que se consideró en la Gaceta de este Organo Parlamentario que se publicó el 28 para que veamos como el Jefe de Gobierno monopoliza lo de las tarifas.

¿Qué solicitamos a Marcelo? ¿Por qué no lo llevamos a un juicio político? Tenemos los elementos, está la queja ciudadana, tenemos aquí a los asambleístas que pueden subirlo al pleno. Pues vamos a hacer entonces este trámite para que el Jefe de Gobierno se vaya a un juicio político, no nada más el rumbo como en aquella ocasión al peje se lo hicieron. Nosotros podemos

llevar a juicio político a este hombre que en complicidad con esta empresa quieren destruir el patrimonio de muchísimos ciudadanos de esta Capital.

Tenemos una serie de agravantes más que presentar. El 13 de noviembre de 2009 Marcelo Ebrard recibe por parte de Metrobús, en la Universidad de Harbara, un premio el cual no sabemos dónde quedó, pero el Banco Mundial le otorga 10.2 millones de dólares para que hasta el 2013 se incremente esto como una inversión constante en el gremio del transporte y saben por qué, por la disminución de contaminantes. A través del Metrobús logró algo muy positivo.

Pero dice el Jefe de Gobierno en la relación Metrobús, sector público, es un excelente ejemplo de cómo las alianzas público-privadas pueden resultar en soluciones ambientales innovadoras. ¿Somos o no somos?

Hablamos de que en el 2007 el Metrobús recibe un bono de 171 mil dólares, pero aquí también estamos hablando de que se emiten una serie de bonos, estos bonos de carbono es por la reducción de contaminantes. Nosotros no sabemos donde está ese dinero tampoco o eso lo invierte en RTP o lo invierte en el Metro, cuando el problema más fuerte del 97 por ciento del transporte está de este lado.

Aquí termina la presentación mía, pero quiero enseñarles por último cuáles son las violaciones de las garantías que está haciendo el Jefe de Gobierno a nuestro patrimonio.

Si me permiten concluir con esta parte y esa es a lo mejor para que el Organismo Colegiado de la Asamblea o los asesores jurídicos que tienen los asambleístas hagan una chamba extenuosa y puedan ellos determinar la procedencia del desafuero a esta persona.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos determina cuáles son las violaciones a nuestras garantías individuales y estamos hablando del Artículo 1º. No vemos tanto aquí los colores, pero yo se los voy a decir, estamos hablando de que en el Artículo 1º, en la fracción II nos habla de lo que es la condición social y determina en la parte de la violación que tenga por objeto la anulación o menoscabo de los derechos y libertades de las personas, están haciendo esa violación en nosotros si o no.

En el Artículo 5º, en otro de sus párrafos, dice impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que se le acomode, siendo lícitos, y dice se ofenda a los derechos de la sociedad, nadie puede ser privado del producto de su trabajo, tenga por objeto el menoscabo. Está siendo violado el Artículo 5º también.

Nos vamos al Artículo 7º, tampoco pueden administrarse convenios en la persona que pacte su prescripción, renuncie temporal o permanentemente a ejercer determinada profesión o industria, se viola el 7º también.

El 16º, nadie puede molesto en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones. ¿Qué es lo que está sucediendo con estos corredores? Nos están quitando el patrimonio de nuestras familias, nos están quitando los bienes que hemos hecho durante mucho tiempo.

El 25º, asimismo podrá participar por sí o con los sectores sociales y privados, impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo bajo criterios de equidad social y productividad, se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores sociales y privados de la economía. Con esta parte es la violación de las garantías que tenemos elementos suficientes para poder llevar al Jefe de Gobierno a un inicio de juicio político.

En el 8º encontramos la responsabilidad de los servidores públicos de elección popular. Como servidor público, los representantes de elección popular y vemos en la parte final donde dice, la parte del Distrito Federal, se responden de los actos u omisiones en que incurra el desempeño de sus respectivas funciones. Estos son elementos que se justifican por parte de la Constitución Política que es nuestra Carta Magna para poder llevar a esta persona a un juicio político y desaforarlos.

¿Pero saben qué falta? La demanda ciudadana. Que nosotros ante el ministerio público vayamos a presentar nuestra denuncia penal formal y esa misma denuncia la turnemos a la Asamblea para que se pueda iniciar el juicio en contra de Marcelo Ebrard.

Con esto termino y les agradezco y espero que hagan conciencia de lo que podemos hacer hoy en día y que nos organicemos para iniciar estas demandas.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Gracias licenciado.

Por último para concluir las intervenciones de los dirigentes, le damos la palabra al señor José Luis González Galán, para que les dirija unas palabras.

EL C. JOSE LUIS GONZALEZ GALAN.- Buenas tardes a todos.

Yo quisiera concluir este foro que ha tenido pues el éxito que buscábamos con la presencia de los transportistas y los legisladores, licenciado Héctor muchas gracias por este esfuerzo, licenciado Leobardo y a toda la Asamblea, a la Comisión.

No queremos hoy pedir, sino exigir que se cumpla el objetivo que se ha venido planeando.

Primero, el ajuste a la tarifa y el segundo, señor, la modificación a la ley del transporte y los transportistas estaremos con ustedes y siempre atrás de ustedes para llevar esto al buen éxito.

Muchas gracias a todos por haber demostrado ese interés, porque ya no es una necesidad, es una exigencia, señor, el ajuste de las tarifas.

Muchas gracias y buenas tardes a todos.

EL C. MODERADOR.- Gracias Galán.

Ya como cierre de este foro, le damos la palabra al diputado Sarquis para que les mande un mensaje.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muchas gracias a todos por asistir a este evento.

Créanme que el evento sobre todo si nos da como legisladores un panorama más que real, sí actual de las condiciones de operación del transporte público concesionado en esta ciudad.

Hay muchos aspectos que incluso les aseguro que el mismo gobierno desconoce o incluso conociéndolos los ignora y eso es precisamente lo que no estamos dispuestos a hacer, pero para eso necesitamos de su ayuda, necesitamos de información, necesitamos que también nos apoyen en cada

una de las propuestas que a este efecto se presenten en esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

También recalcar que las tarifas no es el único aspecto en el que hay que abordar respecto del transporte público concesionado. También hay aspectos estructurales como es la operación, como es la infraestructura de las unidades, como es la capacitación que ya también se mencionó aquí y que es parte de toda una reforma estructural bastante amplia y grande que en los próximos meses estoy seguro que Héctor Leo y yo aquí en esta Comisión estaremos abordando, pero sobre todo nos estaremos enriqueciendo con lo que ustedes nos estén mencionando y diciendo. Necesitamos que su participación sea constante, que no sea luz de un día, que no sea cuestión de un foro, sino que sea de una comunicación constante, que mes tras mes podamos recibir sus impresiones a este respecto para que no vuelva a ocurrir lo que ocurrió con la Ruta 1, la 2, la 88, que al principio con el corredor cero emisiones estuvieron dispuestos a firmar un convenio y después al llegar a un acuerdo con el gobierno, resulta que el gobierno les incumple y ahora al estar en el Eje Uno Poniente, pues resulta que ya ni ellos van, sino que va un Metrobús.

Entonces para evitar que el transporte público concesionado se acorrale o los acorralen necesitamos comunicación, necesitamos contacto constante y permanente por parte de ustedes.

Solamente así podemos lograr una victoria a este respecto porque al final nosotros seguramente en algún tiempo nos iremos, pero ustedes son los que se quedan en esta lucha, ustedes son los que llevan 5, 10 años y hasta 20 en este gremio y es responsabilidad de ustedes también defenderlo a este respecto.

No obsta también hacer hincapié en lo que últimamente se ha publicado respecto a la operación del Metrobús con ADO, con un esquema que el gobierno ha planteado, pero que nos parece a nosotros como integrantes del Partido Acción Nacional, bastante inadecuado toda vez que vulnera las condiciones laborales de los operadores y de los concesionarios. No estamos dispuestos a permitir esquemas de operación y de financiamiento del transporte público masivo en esta Ciudad que vulnere los derechos laborales,

pero también que vulnere la economía familiar de ustedes los operadores o ustedes los concesionarios.

Necesitamos que el gobierno aporte otras ideas, que no nada más vea el lado del negocio, que los vea a ustedes, que vea a sus familias, que vea por el bien común, por el bien común que necesita esta Ciudad, que no vea por sus propios intereses. Eso es lo que realmente necesitamos y si no lo quiere ver así, nosotros se lo podemos hacer ver, pero solamente unidos con ustedes es la forma en que vamos a poder avanzar.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Bien compañeros, en lo que respecta a un servidor, algunos de ustedes me conocen, saben que salgo del sector transporte. Creo que ya todos estamos cansados de estar escuchando lo que conocemos por ahí nosotros y yo lo único que quiero decirles hoy es que otra vez estamos en un foro en donde tenía que estar el Secretario de Transporte, no se presenta porque sabe que les íbamos a reclamar esto de los taxis rosas, no porque estamos en contra de que las mujeres traigan taxi, que quede bien claro. Al contrario apoyamos a las mujeres para que estén con nosotros en este trabajo tan digno.

En lo que yo no estoy de acuerdo es que hay más de 10 mil huecos todavía en la regularización de este programa de taxis y Armando Quintero y el Jefe de Gobierno nuevamente pagan con concesión sus compromisos políticos, olvidándose de miles de taxistas que han hecho todo un trámite y que por calzones de Armando Quintero no han podido obtener la concesión los compañeros.

Pero hoy nuevamente premia a alguien y le dan mil juegos de placas y acuérdense, mañana van a ver esos carros en la Ciudad de México, mil carros rosas porque las mujeres que hoy están en este gremio ellas no quieren pintar su carro, pero sí ya hay un acuerdo para que esos mil carros empiecen a circular.

Compañeros nuevamente les pido que estén con nosotros, que nos asesoren, que nos apoyen, porque solamente así podremos sacar a estos ladrones de la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Muchas gracias.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Finalmente queremos agradecer a cada uno de los ponentes, el reconocer el esfuerzo que hicieron, a cada uno de los dirigentes, a cada uno de ustedes, de este esfuerzo y de esta inversión que lo deben de ver, en verdad no como una pérdida de tiempo.

El día de hoy el auditorio sin duda y a lo largo de estos diez meses que llevamos en el encargo hemos recibido escritos, documentos muy serios relacionados con el tema de este foro y que el día de hoy estamos aquí dándoles la cara, la Comisión no tiene un antecedente de esta magnitud, de un foro de este tema en particular y decirles que esta Comisión sí ve, sí los escucha las ideas y también los reclamos de este importantísimo sector de este tema de tarifas y formas de cobro en el servicio público de pasajeros concesionado en el Distrito Federal tanto individual como colectivo.

Este ejercicio democrático de escuchar y de consultar este tema a personas estudiosas de la materia, a presidentes de los tres partidos políticos, trabajadores concesionarios de diversas modalidades, así como usuarios. Es parte de la puesta en práctica de nuestra función como diputados integrantes de esta Comisión de Transporte y Vialidad, de los cuales estamos obligados a realizar y además lo hacemos con muchísimo gusto, de observar hoy en día que estamos frente a una demanda sustentada.

Por ello en cuanto a las tarifas y formas de cobro sin duda se viene analizando de forma urgente para que las conclusiones que salgan hoy, podamos nosotros aterrizarlas y les tomamos la palabra para pasar a la segunda parte, dos mesas de trabajo que les proponemos que sea el próximo lunes en la Comisión de Transporte y Vialidad, que nos organicemos el próximo lunes 16 y 23 de agosto, metiéndole celeridad en el sentido de que quisiéramos que el mes entrante pudiéramos consensuar un documento que recoja y que nos permita presentarla ante el Pleno.

Asimismo por supuesto que se está analizando la iniciativa del Jefe de Gobierno, como ya lo señalaron ustedes, del 27 de agosto del 2008, 27 de marzo del 2008, en lo que se refiere a este tema y por las consideraciones que ustedes mismos plantearon de ese consenso.

Que nos permitan recoger estas importantes y valiosas opiniones del día de hoy. Sin duda habrá que analizar detenidamente el conjunto de las opiniones. La fórmula de la indexación, de las tarifas que se proponen, si son las más adecuadas o no y los ajustes al tema del día de hoy.

Este foro sin duda se enfocó a atender la demanda del transporte público, ecológico, sustentable, como motor de crecimiento con una visión que representa uno de los principales ejes de la Comisión de Transporte y Vialidad.

Para nosotros fue un privilegio la convivencia de hoy con cada uno de ustedes, recoger, reiterar la problemática e inquietudes para mediante la participación de los actores sociales involucrados y transportistas en el ramo, abonar conjuntamente esa propuesta y resolverla.

El ajuste equilibrado y oportuno del servicio público del transporte mejorará sin duda las condiciones de seguridad para los usuarios y la calidad en el servicio; el aseguramiento y mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades y continuación con la renovación que ya ha empezado; la modernización del parque vehicular, lo anterior que permita que el transporte se reduzca sustancialmente en la emisión de contaminantes tóxicos a la atmósfera y con ello contribuir a la disminución de los efectos nocivos a la salud para todos los que habitamos en esta Ciudad.

Señoras y señores, asimismo como teniendo como marco de referencia los objetivos plasmados en las líneas del programa integral del transporte y vialidad 2007-2010, el Gobierno de la Ciudad que establece el impulso a la movilidad colectiva, el derecho a una movilidad incluyente, el transporte y su infraestructura por un nuevo orden urbano, la modernización de servicios a usuarios y la gestión de eficiencia tecnológica y la tarifa dónde queda, como dicen por ahí.

Así como el objetivo prioritario que brinde la seguridad, es importante construir ese nuevo mecanismo que permita la despolitización o sujeto a capricho del gobernante.

Sabemos que se tiene poca credibilidad en los diputados, pero también sabemos que tienen amplios sectores esperanza en esta V Legislatura, por lo que en verdad les queremos compartir que vamos a presentar un documento

muy sensato una vez que platiquemos todas las fracciones parlamentarias y una vez que recogemos y afinemos esas mesas de trabajo, sin duda en el mes de septiembre estaremos pensando pudiese estar listo ese trabajo.

No nos queda más que agradecer, les pedimos a todos ponernos de pie.

Siendo las 15:50 horas declaramos formalmente clausurado este *Foro de Tarifas y Formas de Cobro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros y Vialidades del Distrito Federal 2010*.

Muchas gracias y que tengan buena tarde.

