

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO  
FEDERAL  
IV LEGISLATURA  
**ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA**



**IV LEGISLATURA**

**TERCER AÑO DE EJERCICIO**

**Comisión de Transportes y Vialidad**

*Licenciado Martín Mejía Zayas, Director General de Transporte de la SETRAVI*

**Reunión de Trabajo**

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Gante 15 3er. Piso**

**24 de noviembre- de 2008**

---

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Buenos días. Una disculpa por llegar tarde, pero es que venía en microbús.

Vamos a dar inicio a esta comparecencia solicitándole al diputado Vicepresidente Antonio Lima verificar si existe quórum, porque incluso es importante aclarar antes de darle la bienvenida al licenciado Martín Mejía Zayas, Director General de Transporte de la SETRAVI, que esta comparecencia se platicó, se comentó entre varios diputados, pero específicamente el diputado Secretario de la misma, el diputado Jacobo Bonilla hizo mucho hincapié en la necesidad que se realizara esta reunión, cosa en la que coincidimos, pero fue una petición muy expresa, sobre todo durante la semana pasada de parte, repito, del diputado Secretario de la Comisión.

El diputado Jorge Romero me informó puntualmente que tenía lamentablemente un problema que le impedía asistir el día de hoy, pero no es

el caso del resto de los diputados. Entonces, si pudiéramos por favor revisar el quórum correspondiente.

**EL C. VICEPRESIDENTE DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Diputado Presidente, contamos con la asistencia del diputado Sergio Miguel Cedillo, integrante de esta Comisión, de usted, diputado Tomás Pliego, Presidente y de su servidor, Antonio Lima, Vicepresidente. Nos encontramos 3 diputados de esta Comisión. No hay quórum para poder realizar esta reunión.

**EL C. PRESIDENTE.-** Siendo el caso y dado que ya está aquí usted, licenciado, propongo que la realicemos como se planteó en un inicio, como una reunión de trabajo y no una comparecencia; la comparecencia sí requiere quórum.

En este caso y dado que ya está usted acá y dada la necesidad y la importancia de tratar este tema evidentemente, porque está impactando a la ciudad, está impactando a la opinión pública y a los ciudadanos que utilizan este tipo de transporte, vamos a llevar a cabo esta reunión de trabajo, vamos a escuchar su exposición y posteriormente los diputados presentes haremos las observaciones, comentarios o propuestas correspondientes.

De manera tal que reitero la bienvenida a usted, a su equipo de trabajo y tiene usted el uso del micrófono.

**EL C. LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS.-** Les aprecio mucho la invitación de que soy objeto, diputado Presidente, diputado Lima, diputado Cedillo, les agradezco mucho la presencia el día de hoy aquí.

Quise preparar un documento que nos permita dar una visión general de las condiciones en que se encuentra ahora el transporte público concesionado. Si me permiten traemos aquí una presentación en Power Point procuraré no leer el documento para no hacerlo más largo y sí haremos comentarios sobre las presentaciones que vayan.

Les entregué a ustedes la copia del informe, seguramente ustedes deben tenerlo, cualquier situación estoy a sus órdenes para que pudiéramos comentarlo.

La Encuesta Origen Destino nos informa que aproximadamente casi 22 millones de viajes se efectúan diariamente en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

El Estado de México mueve 41.3 de esos 22 millones y el Distrito Federal el 58.4; el transporte privado se mueve en 6.8 millones de gentes; en Transporte Público Concesionado 14.8 millones de personas, más o menos ésa es la movilidad diaria en la zona metropolitana.

El total de viajes generados el 31.5 por ciento se hace en autos particulares y el 68.5 en transporte público, de lo cual el 65 por ciento es transporte colectivo.

El Transporte Público Concesionado actualmente opera con 106 organizaciones, son 95 rutas y los demás son empresas que se crearon a partir de ello.

El Distrito Federal se encuentra 8.6 millones de habitantes en la zona conurbada con el Estado de Hidalgo que ahora ya estamos unificados con el Estado de Hidalgo a través de la COMETRAVI son 29 municipios los que participan y 59 municipios del Estado de México, esto nos representa 19.7 millones de habitantes en la zona metropolitana del Valle de México.

La zona metropolitana del Valle de México se ubica en una cuenca semi cerrada por cadenas montañosas a 2,240 metros sobre el nivel del mar, con una superficie cercana a los 5 mil kilómetros cuadrados.

Aquí tenemos un cuadro que yo quisiera no leerles, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el RTP, Transportes Eléctricos y Metrobús, cuántas gentes movilizamos diariamente, es parte de las actividades que nos toca regular a nosotros.

Vamos a hacer un diagnóstico de cómo se encuentra el transporte concesionado, que es a lo que yo me dedico. El total del parque vehicular de ruta fija, que tenemos 30 mil 170 unidades registradas, el 75% se encuentra fuera de norma y han llegado al fin de su vida útil autorizada, o sea realmente el 75% no debería estar en condiciones de circular en la Ciudad de México toda vez que han cumplido cuando menos con una y media vez o dos veces su vida útil para prestar el servicio.

Segundo. Tenemos los modelos de 1973 1988, según registros de la SETRAVI son 73-88, unidades que, ustedes sacan los años, tienen un periodo de vida útil ya de 30 a 35 años, los cuales son prácticamente imposibles que pudieran prestar el servicio, para ellos tenemos un tratamiento especiales y se los comento aprovechando de una vez. En ese sentido de que todos ellos están haciendo la separación por rutas, vamos a verificar a presidentes de rutas, a concesionarios en lo particular, que esas unidades deben dejar de prestar el servicio absolutamente, deben ser sustituidas por modelos nuevos. Entonces 73-88 fuera de circulación, no pueden prestar el servicio.

El modelo 1989 y 90 tenemos 3 mil 653 microbuses, estos son sobre las que estamos trabajando fundamentalmente ahora, sin menoscabo de que los modelos 91, 92 que son 14 mil 859 y que son fundamentalmente los modelos de micros que nos vamos a referir, no pusimos los modelos más nuevos, no tendría sentido, porque finalmente estarían en condiciones de vida útil, pero ese es el universo que tenemos que atender nosotros ahora de unidades.

¿Qué es lo que vamos a hacer? Tendríamos que implementar varios programas, yo se los quiero comentar al final como parte de las conclusiones, este es única y exclusivamente el parque. De las 30 mil 170 unidades el 65% son tipo microbús, estamos hablando de casi 19 mil unidades que son las que deben salir; el 2% de la flota vehicular son unidades disfrazadas que ha llamado minibús pero que son microbuses disfrazados; el 20% son unidades con dimensiones de 10 y 12 metros de largo, esto no quiere decir que no estén todas en vida útil, quiere decir que son autobuses los que circulan, ahí la separación y la clasificación únicamente es por el tipo de unidad que estamos trabajando. El 13% de los vehículos son tipo vagoneta, ¿en qué estriba la vagoneta?, unas trabajan vías primarias, trabajan vías secundarias que son las marginales y en zonas de la periferia.

El 94% de los títulos de concesión se encuentran vencidos, establezcamos que la concesión que otorga el Gobierno del Distrito Federal a través de la SETRAVI se otorga por 10 años, casi todos los títulos concesión que están vigentes el 94% de ellos se encuentran vencidos, solamente tenemos un número determinado muy chico de unidades que tienen un título concesión actualizado.

Otro problema es que los documentos con los que acreditan la titularidad no cumplen con lo establecido en el artículo 73 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal, los documentos de titularidad no son actuales, existen antecedentes; las obligaciones de las concesiones están estipuladas en los artículos 42 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y 33 y 34 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal. Prevaleció la figura hombre-camiión. ¿Cuál es esta figura? Habitualmente la concesión se entregada a alguna persona y esta persona era operador de su misma unidad y dueño de la concesión. ¿Esto qué le ha garantizaba? Primero que diera un mantenimiento más o menos, que cuidara su unidad y que mantuviera los vehículos en condiciones de prestar el servicio.

El tiempo cambia, la gente va creciendo, siendo mayor y entonces ahora contratan jóvenes que la fuerza de trabajo es más barata evidentemente, que no tienen prestaciones sociales y que les ofrecen un trabajo de más horas y los rentean estableciéndoles una cuenta diaria. ¿Qué representa ello? Que sale el joven para poder entregar una cuenta de mil pesos o de 800 o como la hayan pactado, a trabajar, a rebasar, a ganar el pasaje, a pelear por el pasaje, a luchar por el pasaje, a efecto de que al finalizar el día tenga ya su ingreso asegurado, pueda pagar su cuenta, pagar el combustible y le quede alguna cantidad determinada para ello. Estos son los esquemas en los que se opera actualmente.

La falta de una cultura empresarial, la operación de los servicios y baja capacidad financiera, evidentemente la gente acostumbra que cobra la tarifa, la cobra el operador y el operador no reporta completamente todo al concesionario, paga una renta, pero tenemos claro, previsto, que existe una desviación de aproximadamente el 25 por ciento de los ingresos diarios. Quiere decir que lo que paga el usuario al operador no llega completo al concesionario, normalmente el 25 por ciento de todo se va perdiendo en el camino.

Actualmente se operan cinco sistemas de placas, las placas azules que es un programa que terminó ya hace muchos años y que no tienen razón de existir, las placas amarillas que también se otorgaron aquí, las placas metropolitanas que sirven para los vehículos de penetración al Estado de México y para que

los del Estado de México penetren al Distrito Federal, y las placas del angel que se establecieron en la administración anterior y que una inmensa mayoría de gente es la que tiene.

Por otro lado, existe una constancia de trámite que ahí podemos observarla y que se da para la gente que hace sus trámites para regularizar su situación y que por alguna causa no tenemos láminas y antes de mandar a troquelar entregamos la constancia de trámite que sirve para respaldar que ya es concesionario establecido.

¿Cuáles son las características del transporte de ahora? Pues no hay homogeneidad, no cuenta con lugares de encierro. Ustedes observarán que en muchas calles hay vehículos microbuses estacionados, hacen mecánica en los lugares, no tienen paradas fijas, no cuentan con un esquema definido de mantenimiento y de incremento del parque vehicular; tan no cuentan con un sistema definido de mantenimiento que las unidades por eso presentan una serie de problemas y por eso son propicias a tener accidentes de tránsito.

El esquema de las asociaciones civiles ha fomentado la división al interior de las organizaciones. De manera emergente tratan de quitarse varios pseudo representantes a través de poderes notariales sin cumplir con todas las formalidades establecidas en el Código Civil. A ustedes debe constarles de compañeros que vienen de una misma ruta y hay dos o tres presidentes de la ruta, todos acreditando con actas notariales sin haber llevado una asamblea en pleno como tal.

Por otra parte los estatutos con los que se rige cada organización, generalmente fueron armados de manera mañosa. Hay un caso de un presidente de ruta que su título, los estatutos establecían que iba a ser presidente vitalicio, que nunca iban a haber elecciones, que iba a ser el presidente para toda la vida. Entonces estas con las partes de las cuestiones que tenemos rezagadas.

Los concesionarios interactúan de manera individual dirigiendo mesas directivas a las que se le otorga poder para representar los intereses de la organización, no del concesionario en lo particular. Se aglutinan siendo

presidente de ruta y después defiende los intereses de la ruta, ya no del concesionario, los intereses de la ruta pues ya son económicos y de otro tipo.

De acuerdo al Código Civil, el órgano máximo de representación es a través de la asamblea general y debe contar con estatutos para el manejo de la organización. Esto no se da.

Medidas estratégicas. ¿Qué estamos haciendo en particular? 2007-2008, corredores de transporte. Todos hemos oído, es un asunto que es política del Jefe de Gobierno el continuar con los corredores del transporte, esto es las rutas del Metrobús. ¿Qué tenemos con las Rutas de Metrobús?

Bueno hay el compromiso de establecer 10 rutas. Durante la actual administración llegamos, iniciamos la concertación con los concesionarios de la zona sur de la Ciudad, para el corredor Insurgentes, se concluyó, entraron en funciones en servicio en marzo, estamos por concluir las negociaciones en el Eje 4, estimamos que dará servicio y que estará funcionando a partir del mediados del mes de diciembre, en unos cuantos días más.

Otra alternativa que estamos ofreciendo son los corredores de transporte y este es un caso muy interesante.

Por ejemplo, hay lugares en este caso el que estamos presentando, es el caso del Toreo a Canal de Garay, que es un tramo de 35.4 kilómetros, para ser más precisos, 115 concesionarios participaron de Ruta-1, 12 concesionarios de Ruta-1 y 10 concesionarios de Ruta-6. Los de la Ruta-1, segundo, es de otra derivación. O sea metimos 18 vehículos articulados y sacamos 137 unidades de microbuses, evidentemente estamos tratando de evitar pues el asunto de la contaminación, retirar vehículos en malas condiciones y todos ellos fueron apoyados con apoyo del gobierno.

La proporción fue de 7.6 microbuses por cada vehículo articulado que se sustituyó.

¿Qué es la modernización del transporte? ¿Cómo vemos? ¿Cómo observamos la modernización del transporte?

Primero, ya vimos todo el antecedente de cómo operaba, qué es exactamente lo que no debiera de ser y ahora las propuestas son estas. La frecuencia de

horarios de recorrido, inicio y término de operación. Normalmente la gente sale a trabajar a la hora que quiere, tenemos quejas frecuentemente de que las corridas que deben garantizar, porque además asignamos tarifa nocturna, no se cumple porque no hay unidades para que hagan la movilidad de la gente. Esto es parte de la modernidad, es una cuestión de exigencia para que se pueda operar el año próximo.

Las paradas exclusivas son en infraestructura vial adecuada. Normalmente las paradas son en cualquier esquina, a mitad de calle y todo esto. Ahora estamos esperando, estamos presentando una propuesta de parabús que evidentemente facilitará más alternativas, seguramente habrá paradas cada 400 metros, lo cual implicará más movilidad de la gente, que caminen un poco y que evitemos los congestionamientos de tránsito que se presentan.

Los sistemas de recaudo, así como la homologación en cortos tiempos de servicio. El sistema de recaudo es un asunto que se ha comentado mucho y es lo que llamamos la tarjeta inteligente, pero finalmente el ingreso diario ya no lo se pagaría, no cobraría el operador, no tendría que distraerse a cobrar el dinero, tendría que observar, solamente lo interesante de él sería conducir, se pagaría con una tarjeta y esta tarjeta la pretensión es que sea homologada y que pueda alternarse para que puedan subirse a Metrobús, a Metro, a RTP, a transportes eléctricos, es una tarjeta multifacética en la que pueda prestar servicio y acceder a todos ellos.

Por otra parte, el esquema del Fideicomiso que va a ser el que organiza el recaudo, cuesta evidentemente, lo pagan los concesionarios, pero creemos que cuesta mucho menos de lo que ellos pierden entre el ingreso que paga el concesionario y lo que llega como parte de cuenta, creo que sería fácilmente aceptarle.

Modificar el esquema de operación de las organizaciones comentando la cultura empresarial en todos los niveles, actualmente les dijimos no existe la cultura empresarial, seguramente a partir de esto tienen que ser los mantenimientos programados, seguramente las unidades, seguramente la frecuencia, el tiempo de salida, esas cuestiones que efectivamente son parte de la modernidad en el transporte.



Por último, la capacitación que tiene información de los operadores del servicio. Es muy importante, no podemos pensar o entender con unidades nuevas, las cosas vayan a cambiar, evidentemente si no hay capacitación y los operadores no están capacitados para manejar y operar las unidades en las mejores condiciones, no estaremos en condiciones de garantizar que el servicio haya mejorado aunque sean unidades nuevas.

Esto quiere decir que igual puede chocar una unidad nueva que puede chocar una unidad vieja. Entonces yo creo que lo que nos ayuda mucho es la capacitación y a partir de la capacitación, seguramente habrá condiciones de disminuir.

La sustitución de unidades por autobuses que deberán contar con al menos las siguientes características, estamos hablando de motores a diesel, Euro 4, EPA 2007, estamos hablando de este tipo de unidades que evidentemente son de bajas emisiones contaminantes que garantizarán un mejor sistema de operación y estamos cambiando formalmente el esquema de microbús a autobuses. Existen tres tipos de autobuses, el autobús corto de 8 metros, el de 10 y el de 12 metros, pero son autobuses, ya no son micros. La figura de micro ya no debe operar aquí con nosotros.

Otra de las alternativas que estamos proponiendo son los corredores viales, les comentaba hace un rato, el asunto de Tereo-Canal de Garay, son 35.4 kilómetros, participan en este caso dos rutas, participan más rutas, pero son rutas mayoritarias y lo que estamos haciendo es que firmamos un convenio con el Jefe de Gobierno, van a participar, estuvimos ayer en asamblea con ellos exactamente, están en el proceso de constituirse en una sola empresa las dos rutas y a partir de esto, un esquema similar al de metrobús e iniciar las operaciones. En este caso, vamos a cambiar 502 unidades que son las que prestan el servicio y vamos a sustituir por 240 ó 250 unidades aproximadamente.

Otro corredor que tenemos previsto es la participación del corredor en Reforma y que correrá fundamentalmente con la ruta 2, considerando la ruta 18, alguna otra rutas en la zona de Los Ramales, son 44 paradas establecidas, un recorrido de 22 kilómetros de longitud, sustitución de 369 unidades tipo microbús por cuando mucho 185 autobuses nuevos.

Se espera que a mediados del 2009 ya se encuentre en operaciones la empresa encargada del servicio, están en proceso de constitución, vamos bastante avanzados.

De todos es conocido porque además alguien de los diputados nos ha consultado el asunto, que hay la intención por parte del Gobierno de retirar de la circulación en el Eje Central al transporte colectivo.

Estamos reacomodando, aclaro, es un reacomodo, primero retiramos el transporte de carga en el perímetro al Centro Histórico.

Segunda alternativa, estamos retirando el transporte de carga del Eje Central aún cuando en las notas de hace una semana, salió que algunos vehículos se pasaron, lo que es importante es que de veras se ha logrado una mayor fluidez, pero evidentemente no circulan ya vehículos mayores a 7.5 metros de largo por el eje central, situación que ayuda.

La siguiente parte es que vamos a buscar con unidades tipo trolebús, solamente trolebuses, demos una translación por el Eje Central.

El recorrido establece de la Central Camionera del Sur a la Central Camionera del Norte, en su primera etapa, contempla un régimen de parada exclusivas con carril confinado, y seguramente brindaremos a la ciudadanía un servicio de otras características, seguramente en mejores condiciones, y evitaremos los aglomeraciones y todo el conflicto que se ha generado, porque funciona ahí la ruta 1 en de Transportes Eléctricos en todo el asunto.

Por otra parte, otro compromiso del gobierno ha sido reordenar las rutas de transporte del gobierno. Hay corredores en donde corría RTP y además corría trolebús, no creemos que sea, lo más adecuado es que corran tres alternativas por el mismo lugar, habiendo otros lugares donde no circulan. Entonces todo esto lo hemos ido depurando.

Ahora en este caso única y exclusivamente correrá transportes eléctricos, RTP sale del corredor y a la ruta número 1 que es la que mayoritariamente corre por el Eje Central, estamos ofreciendo algunas rutas alternativas para que puedan seguir prestando el servicio.

No estamos retirándoles del servicio, estamos únicamente reorientándoles en qué sentido pueden correr. Ya hicimos la presentación, hoy tenemos otra reunión con ellos y estamos avanzando en ellos a efecto de lograr un acuerdo en el que permita que ya a partir de un periodo relativamente corto puedan dejar de prestar el servicio por el Eje Central y hagamos la movilidad con transportes eléctricos, con trolebuses fundamentalmente.

Tarifa. El Jefe de Gobierno del Distrito Federal emitió el pasado 19 de marzo la resolución por la que se determina el importe de la tarifa aplicada al servicio de transporte público de pasajeros. Se refiere a microbuses, vagonetas y autobuses, condicionando el aumento a un programa de sustitución de parque vehicular público colectivo de transporte.

Son cuatro vertientes las que fundamentalmente estamos trabajando en esto.

La primera, establecer paradas fijas para ascenso y descenso de pasaje, un poco lo que habíamos comentado. De hecho quiero comentar que casi todas las rutas han hecho sus propuestas y estamos en primera etapa regulando las paradas fijas de ascenso y descenso sobre avenidas principales.

Sobre vías secundarias no estamos aún en ese proceso, creo que habría que pasar a avanzar a pasos lentos pero firmes y entonces la intención es esto primero.

La sustitución del parque vehicular. No tenemos por parte del gobierno en este momento un programa de apoyo económico para ello, el programa que tenemos está fundamentalmente dedicado y canalizado a los corredores viales o a los sistemas de metrobús.

No obstante, las rutas, con sus presidentes de las rutas y los líderes, se han comprometido a empezar la sustitución de las unidades a partir de enero del año próximo.

¿Por qué a partir de enero del año próximo? Lo quiero precisar, espero que no haya algún mal entendido. La tarifa no se aumentaba desde 2004, en enero de 2004 se aumentó la tarifa, no había habido incremento de tarifa y ustedes saben que los incrementos han sido importantes. Ahora se condiciona el aumento de la tarifa de 50 centavos a que hagan este convenio.

Todos nos han pedido el que les demos facilidades para que empiecen a sustituir sus unidades a partir de enero del año próximo. De hecho hemos accedido porque además estamos en un proceso de firma de convenios con armadoras, buscando algunas financieras que ofrezcan condiciones más cómodas de crédito para que los compañeros puedan sustituir sus unidades.

No contábamos con que fuese a pasar ahora de la devaluación, que de veras debemos decirles que incide directamente en el precio de las unidades el asunto de la paridad del dólar. Pero eso es un asunto que nosotros no podemos regular, simplemente lo comentamos y existe el compromiso por parte de los concesionarios de iniciar su proceso de sustitución de unidades a partir de enero del año próximo.

Perdón, omitimos nada más comprobar el sistema de recaudo, que es un asunto que garantice a la ciudadanía, a los transportistas, que los recursos obtenidos a través del pago se destine a la mejora del transporte. Quiere decir que no habrá pérdidas, que no habrá desviaciones de recursos, evidentemente es lo que voy a hacer.

Mejorar y transparentar los procedimientos de capacitación. Ya se firmó el convenio con la Universidad, está el proceso de capacitación, estamos avanzando en ello, supongo que en poco tiempo ya habremos cumplido con el objetivo de dar capacitación a los operadores en condiciones distintas.

Otra parte de las propuestas que nosotros estamos elaborando para ello es un programa de regularización del transporte público colectivo, similar al de taxi. Los compañeros concesionarios cuando firmaron las rutas como socios establecieron el asunto de que habría que buscar un programa de regularización del transporte colectivo.

Aclaro, en este momento lo que les presento a ustedes es un anteproyecto, aún no está autorizado por el Jefe de Gobierno, pero creemos que un poco con que ustedes nos ayuden a impulsar esto seguramente habremos de conseguir varias cosas.

¿Qué sucede fundamentalmente? Si establecimos que el 94 por ciento de la gente no tiene título de concesión a su nombre, esto deriva de que seguramente un concesionario que le fue asignada la concesión en un

momento vendió a una gente, este a su vez vendió a otro y a otro y resulta que a estas alturas ya no sabemos quién es el dueño legal de la concesión, tenemos solamente usuario y poseedores de las concesiones, que son los que tienen. La parte de este asunto del programa de regularización es contar con un padrón confiable de transporte público de pasajeros.

Debemos confesarlo, si sucede un accidente en algún vehículo de los que no están legalmente establecidos porque no ha habido un asunto de cesión de derechos, nos cuesta mucho trabajo identificar quién es el propietario de la concesión y quiénes son los operadores.

Este asunto nos transparentaría, tendríamos exactamente la certeza de que cada uno de los concesionarios va a tener la unidad a su nombre, tendrá sus placas, tendrá la certeza jurídica y por lo mismo el compromiso de estar bien con el gobierno, el compromiso de garantizar el mantenimiento de sus unidades, cumplir con las paradas establecidas y cumplir con todo lo que se establece como parte de los convenios.

Dotar de certeza administrativa y operativa, evidentemente. Ya tendríamos seguramente el padrón, tendríamos la certeza administrativa de que cada quien tiene su dueño, de que serán mucho más fáciles los tortuosos trámites que la gente va a hacer a la SETRAVI y que para hacer un trámite, cualquier alta vehicular o algún movimiento y les empezamos a pedir información porque no contamos con informaciones en muchos casos de los expedientes, y en muchos otros casos porque como no sabemos quién es el dueño entonces tenemos que esperar a acreditar otra vez e integrar expedientes. Seguramente este procedimiento del Programa de Regularización permitirá que tengamos todo en orden y que partamos de un padrón confiable y seguro.

Asegurar la vigencia de las concesiones para que los trabajadores cumplan con las obligaciones para la prestación del servicio. Esto es muy importante. Las concesiones, les decía, casi todas están vencidas, seguramente habría que entregar las concesiones con el Programa de Regularización pero bajo un esquema distinto, obligándolos a que cumplan y se comprometan a diferentes cosas y todo esto.

Es un asunto similar al del taxi, nada más que el del taxi eran dos etapas, acuérdense que había un proceso de regularización de los que prestaban el servicio, y otro de los irregulares. Nosotros no tendríamos programa para irregulares, sería solamente para regularizar el transporte de los compañeros concesionados que por alguna causa no han regularizado su situación toda vez que estaba cerrado el programa de cesión de derechos y por lo tanto no había operado de tal manera.

Accidentes de tránsito. Ha sido de todos visto, últimamente en los medios han salido todos los accidentes que se han presentado, y qué ha pasado con ello. En el caso primero de la Ruta 27 en el accidente de Añil, en el que lamentablemente fallecieron, perdieron la vida 2 personas y 12 resultaron heridas, era un vehículo operado por un joven de 22 años que aún no aparece, entendemos, según lo que tenemos de pláticas con la Procuraduría, siguen buscándolo, tienen ya algunos domicilios donde pueden localizarlo, no se ha localizado, de 22 años, sin licencia tarjetón, manejando a exceso de velocidad, tiene el accidente que sucede, choca, se voltea y da vueltas.

El Secretario platicó con el Jefe de Gobierno y el acuerdo fue inmediatamente la suspensión de los servicios al ramal por una semana, el asunto de garantizar la restitución, el pago de los daños, de las indemnizaciones y la demanda jurídica para el concesionario por haber contratado a una gente que no tenía condiciones para prestar el servicio.

¿Qué hemos hecho? Para garantizar el servicio a la población la RTP ha cubierto la demanda, entonces no dejamos sin movilidad a la gente, castigamos a una ruta porque han sucedido estos accidentes pero garantizamos la movilidad con vehículos de RTP, entonces la gente no se queda sin movilidad.

Se ha solicitado ante la Dirección Jurídica de la SETRAVI la revocación de las concesiones de las unidades que ocasionaron los percances. Todos los accidentes de este tipo tienen el proceso de revocación de concesión, no van a volver a ver circular esa placa, evidentemente queda ya revocada la concesión.

La colaboración con la investigación de la Procuraduría, todo el tiempo estamos mandando información a la Procuraduría, tenemos contacto

permanente con los fiscales encargados de las averiguaciones previas, eso estamos obligados a darlo y lo estamos dando.

El Secretario de la Secretaría ha encabezado diversos operativos en Tlalpan, Andrés Molina, Canal de Miramontes. Como proceso de estos operativos, hemos iniciado ocho procesos de revocación conforme a lo señalado en la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal. Hemos suspendido a 585 unidades de los ramales en que se prestaba el servicio de los vehículos responsables de las unidades durante al menos una semana.

Por otra parte, como ha sido una preocupación del gobierno, del Secretario de Transporte, del mismo Jefe de Gobierno, se estableció una mesa de trabajo con un grupo interinstitucional de gobierno integrado por funcionarios de diferentes secretarías, de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Seguridad Pública, Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, Secretaría de Protección Civil, Gabinete de Gobierno y Seguridad Pública, Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal y la Contraloría Interna de la SETRAVI, todos ellos coordinados por la SETRAVI.

¿Cuál es el objetivo? Se hizo el operativo en el CETRAM Mixcoac y qué encontramos. La SETRAVI remitió 11 unidades, 9 al corralón de Tlacos, otros 2 a Renovación, ahí tenemos los conceptos por los que fueron remitidos al corralón y además fueron remitidos algunos vehículos por parte de Seguridad Pública, ahí fueron 10 unidades, de las cuales 6 fueron multados por vidrios polarizados y 4 remitidos al depósito vehicular Canarios. Se realizaron 15 pruebas de alcoholímetro, todos resultaron negativos.

Todo esto, yo para concluir quisiera comentar todo esto que estamos haciendo es tratando de buscar primero a través de la concertación con los concesionarios, pero a través de poner la mano dura para la gente que incurre en cuestiones de este tipo, puede verse favorecido si es que llevamos a cabo el Programa de Regularización del Transporte Público, ya que permitirá a la SETRAVI aprovechar el esfuerzo para reorganizar el servicio de transporte de una manera innovadora.

Reitero, si cada quien hace su parte, si las personas involucradas directa o indirectamente en el transporte público colectivo podemos incidir de manera

benéfica en la vida de la ciudadanía sí podemos concretar. El reordenamiento es un asunto que no es un asunto estrictamente del concesionario, es un asunto de gobierno, de concesionarios en lo particular, de ustedes como diputados que seguramente estarán en condiciones de ayudarnos,

Si reordenamos y regularizamos el transporte público colectivo tendremos nuevas tecnologías en vehículos, seguramente habrá habido un avance, tendremos diversidad en sistemas de transporte, sistemas de cobro y acceso con tarjetas inteligentes, aspectos logísticos y financieros, infraestructura exclusiva de transporte, seguridad seguramente, espacios destinados a accesibilidad de personas con discapacidad, participación conjunta del sector público y privado, mejoramiento y modernización de semáforos y señalamientos viales y la disminución de emisiones contaminantes.

Creo que tratamos de hacer de manera sucinta un diagnóstico igual a esa condición, que es lo que estamos haciendo y estoy a sus órdenes, señor diputado Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, licenciado, muchas gracias por su exposición.

Vamos a dar inicio a las intervenciones de los diputados miembros de esta Comisión. Iniciamos de izquierda a derecha. Tiene la palabra el diputado Vicepresidente, Antonio Lima Barrios.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Gracias, diputado Presidente.

Bienvenido, licenciado Martín Mejía a esta Asamblea y sí nos parece importante la comparecencia del día de hoy, porque sí hay algunas dudas respecto a este tema.

Voy a tratar de ser muy breve con ellas. Primero, que ya un poco lo había contestado, pero sí me gustaría saber sobre el Programa de Regularización de microbuses ¿cuándo inicia y en que tiempo están pensando desarrollarlo? ojala y no sea también en diciembre como el del taxi, porque por ahí tuvimos que estar el 25 de diciembre, creo el 1º de enero pero, bueno, ojala y nos pueda decir mas o menos la fecha.

Segundo, si esto va a implicar entonces otorgar nuevas concesiones por lo siguiente: De acuerdo a su exposición nos dice que el 94 por ciento de los



microbuses que prestan el servicio están irregulares en términos de que no tienen una concesión; de tal manera que igual, como usted lo señaló no podría ser un programa similar al del taxi, porque en el taxi primero se hizo el programa para los que tenían la concesión aunque con algún tipo de irregularidad se hizo el programa y después se hizo el programa para los que no tenían concesión y trabajaban de manera irregular y que los conocíamos como piratas y a esos sí se les dio una nueva concesión o, bueno, se está en el término de ese proceso.

Entonces, la pregunta sería si se van a otorgar nuevas concesiones producto de éste y saberlo también de antemano, porque en el caso del taxi ahí tuvimos también una diferencia muy fuerte aquí en la Asamblea porque se modificó la ley para que existiera un comité de adjudicación el cual finalmente nunca se hizo y teníamos la promesa del Gobierno de la Ciudad de que aunque no era nuestra facultad, que ésa fue la litis ahí con la Consejería Jurídica que decía, bueno, lo que pasa es que en la ley no se puede establecer que tengan que ser miembros de la Asamblea Legislativa quienes forman parte de este comité adjudicador y, ese fue el pleito y al final de cuentas había la promesa de que independiente de que de acuerdo a la ley pudiéramos o no estar, se dijo que íbamos a ser invitados a ese comité adjudicador y sin embargo hasta donde yo sé a ninguno de los integrantes de esta Comisión se nos ha invitado a ser parte de esta.

**EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ.-** Por lo menos íbamos a ser informados.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Bueno, por lo menos vamos a ser informados; tiene razón, diputado Cedillo.

Entonces, preguntar si aquí más o menos va el mismo esquema, ustedes van a definir el programa, lo van a operar, van a dar las concesiones, y solamente estaremos en posibilidades de dar, de pedir información o ¿cómo tienen pensada la participación de la Asamblea Legislativa?

Algunos otros temas ya particulares ¿Cómo tienen contemplado el Programa de Regularización, en lo que tiene que ver con las placas metropolitanas y sí

también como parte de esta regularización se estaría viendo el asunto de las rutas que ingresan del Estado de México al Distrito Federal?

Algo que usted explicaba respecto, bueno, en el microbús tenemos claro que obviamente tuvo que cambiar de ser concesionarios o permisionarios a un organismo como lo es el Metrobús, pero aquí la pregunta es: En el caso de donde no se tiene todavía contempladas el que se vayan a hacer rutas de Metrobús y que involucra algunas rutas ¿Cómo estarían pensando el cambio de asociaciones civiles, que es generalmente la figura que tienen ahorita las rutas a qué, qué tendrían que transformarse, no al Metrobús, ahí lo tengo muy claro, si no me refiero a los ramales, a las rutas, en las zonas en donde se tiene previsto que no va a haber metrobús cómo sería, porque ahí sí nos gustaría que tuvieran muy presente la experiencia del Estado de México en donde se obligó, como parte del programa que ellos establecieron, a transformarse de asociaciones en sociedades mercantiles, pero esto ha traído problemas porque los líderes de las AC dijeron ahora yo soy, si no tienen inconveniente también el presidente de la sociedad mercantil, pero sí hay una diferencia porque entonces se convierte en dueño de todas las concesiones y lo que tiene que ver con la ruta, y en el Estado de México por lo menos ha generado conflictos muy fuertes porque implica ya no que es el líder, sino que ya es el dueño de buena parte de las unidades, entonces cómo lo tienen contemplado.

Finalmente, solicitarle información a usted respecto a todas las reuniones que se han tenido y la forma en la que ustedes pensando hacer este programa de reorganización y de regularización de las rutas que van de Indios Verdes a Cuauhtepac. Todavía no se ha definido, yo sé que no es materia con usted, pero lo quiero señalar, se ha definido hasta hoy dos rutas de manera cierta del Metrobús, la tercera, entiendo, no sé si la tercera, pero alguna de ellas va a ser la que va de Puente Negro, ahí de Periférico y Eduardo Molina a Xochimilco, no sé qué número de ruta vaya a ser, si ya se tiene definida, pero sí quiero la información a través de su conducto al Secretario respecto a las rutas del Metrobús cómo se van definiendo, entiendo que en este momento hay definidas tres, estas tres, pero si hay más información, si me la pudiera proporcionar, independientemente de que por escrito lo estaré solicitando, sobre todo lo que tiene que ver con las rutas, repito, de Indios Verdes a

Cuautepec, porque ahí desde el inicio de la Legislatura yo he estado pidiendo el que se tenga un programa para esa zona, porque efectivamente las 10 rutas de Metrobús se están haciendo en los lugares donde están las condiciones óptimas para colocarlos como son los ejes viales en este caso de Insurgentes y el Eje 4 Sur y lo mismo será el Eje Troncal Metropolitano y Eduardo Molina, pero qué va a ocurrir en la zona donde se requiere hacer además otro tipo de reordenamientos y particularmente lo que tiene que ver con la zona de Cuautepec.

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le damos la palabra al diputado Sergio Miguel Cedillo Fernández.

**EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ.-** Muy buenos días.

Primero que nada, sea bienvenido, licenciado Martín Mejía.

Yo tengo algunos cuestionamientos que tienen que ver precisamente con toda la problemática que hemos venido observando a partir de los trágicos sucesos en distintas zonas de la Ciudad. Yo tengo varios cuestionamientos, el primero tiene que ver con las acciones concretas, pero quisiera ser mucho más minucioso, mucho más puntual.

Sí me gustaría saber cuáles son los mecanismos de control que tienen considerados sobre todo en materia de CETRAM, ahí me surge la duda cuáles son las acciones que el área a su cargo está desarrollando sobre todo para establecer la supervisión, evaluación y desde luego el seguimiento de estos espacios físicos que son propiedad de Gobierno del Distrito Federal que están concesionados, pero que entiendo que por ahí sería un elemento de control para saber cuáles son los microbuses o los autobuses que no están cumpliendo con las condiciones necesarias para poder continuar prestando el servicio.

En mi caso, pude recorrer el año pasado casi todos los CETRAM de la Ciudad, en los cuales se hizo evidente que en la mayoría no existe ningún tipo de control sobre si tenían o no las placas, si tenían o no los tarjetones, si los

tarjetones coincidían o no con la persona que estaba conduciendo, en fin, esa sería mi primera pregunta.

La segunda pregunta, igual que el diputado Lima, hay una serie de problemáticas que hemos venido observando en Iztapalapa, en mi caso se me han presentado las situaciones que se dan en la ruta que corre de San Miguel Teotongo al Metro Aeropuerto, pero también la que va de Polvorilla al Metro Aeropuerto. Sí me gustaría saber cuáles son las acciones en concreto que van a realizar para poder estar evitando situaciones como las que hemos venido dando y no solamente conocerlo, sino solicitárselo como diputado de Iztapalapa que soy.

Por último, también me gustaría saber cuál es la propuesta, ya usted nos dijo que no hay ningún mecanismo de financiamiento, pero cuál es la propuesta que se está pensando. El año pasado el Secretario nos planteó en la discusión del presupuesto una propuesta que se tenía considerada para financiar el cambio de unidades en caso del transporte concesionado de microbús, pero sí nos gustaría saber cuál es el plan que están manejando.

El año pasado –insisto- en esa discusión lo que se nos decía es que toda vez que no se estaba aprobando el aumento de tarifas, también los concesionarios querían invertir en sus unidades toda vez que no tenían ninguna certeza de recuperación de la inversión.

En este momento ya se autorizaron el aumento de las tarifas, sí nos gustaría saber cuál es la propuesta de financiamiento y hacer acá también un comentario final donde nosotros tuvimos un debate también con nuestro Presidente de la Comisión, que incluso solicitamos que se hiciera una revisión de las tarifas, la discusión fue que bueno pues no era el momento adecuado, que no existían condiciones, pero después el Secretario General de Gobierno salió a anunciar que se iban efectivamente a revisar las tarifas y hoy vemos que incluso se permitió el aumento de tarifas.

Insisto, sí me gustaría saber cuál es la propuesta de financiamiento para los concesionarios que puedan modernizar sus autobuses. Son mis cuestionamientos, mis preguntas, y nuevamente darle la bienvenida.

**EL C. PRESIDENTE.-** Diputado Secretario de la Comisión, Jacobo Bonilla Cedillo.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Muchas gracias.

Licenciado Martín Mejía, pues bienvenido a estas instalaciones de la Asamblea Legislativa, así como a los funcionarios que lo acompañan. Realmente es muy sano y muy bueno que estemos aquí.

Iniciar rápidamente con un pequeño comentario que esta reunión de trabajo que queríamos contigo evidentemente sí la quería el Partido Acción Nacional, siempre con la intención como se ha dado aquí en la Asamblea Legislativa, de mesas de trabajo. Comentar que por cuestiones de tiempo pasó de ser una comparecencia a una mesa de trabajo, se me haría hasta ocioso y prueba de ello está la lista de asistencia, donde dice mesa de trabajo que íbamos a tener con usted, toda vez que la Comisión pues ha buscado tener la mayor fluidez posible en lo que podamos intercambiar aquí en esta Asamblea Legislativa.

Entonces sea usted bienvenido y prácticamente el tema del microbús en la Asamblea Legislativa no ha sido tratado como debiera, es el transporte que más transporta en el Distrito Federal, que rebasó al Metro hace mucho, que rebasa al taxi, sin embargo en la Asamblea no habíamos tenido la oportunidad de poder platicar este tema y platicamos respecto a las muertes que ha habido, las dos personas que murieron, con los 12 lesionados de la Ruta 27, mi primera pregunta es ¿qué ha pasado con las familias de las personas que murieron, si ya se les pagó o no los daños a los heridos, o a los familiares? Porque hasta donde yo sé, hace poco la Ruta 27, diría yo que encabezada, bueno hoy en día ya no se sabe quién encabeza esa ruta, pero estaban haciendo una vaquita para hacer el pago a los deudos que en un momento más le comentaré, pero es terrible que la Ruta 27 tenga que hacer una vaquita para pagarle a los heridos la hospitalización y el trato a las familias.

Quisiera yo preguntarle qué acciones se han o mecanismos se han implementado ante los vicios típicos que se tienen en la SETRAVI, bueno la corrupción que siempre están en los exámenes médicos, el dinero para que no te formes. Se dice que para pasar una revista en el microbús se pagan 3 mil

pesos para que el microbús no se forme y pues en automático pase; que no les digan que se ya se acabó el papel oficial y que tendrán que regresar en otra ocasión, las decenas de coyotes que están afuera de los módulos, la prueba de manejo piloto que era por demás obsoleta.

La pregunta sería, ¿cuáles so los elementos nuevos que se tienen para que ya no existan las cuestiones de corrupción?

Según el informe que nos has comentado aquí, Martín y que agradecemos mucho, resulta que venimos de una administración o de otro partido o de personas que pensaban completamente diferente en cuanto a la administración, porque las cosas que tú planteas poner en práctica me parecen muy bien, pero la pregunta sería ¿por qué no ha estado pasando esto en las demás administraciones que entiendo yo que venían del mismo color o de la misma tesitura?

¿Quién maneja los archivos dentro del área de ustedes para saber quién es el dueño de una concesión y por qué no son fiables? Ahorita ustedes comentaban que no eran muy fiables los archivos que se tienen en la SETRAVI. Aprovechar que uno de los objetivos de esta reunión era poder concretar con ustedes una visita hacia a los archivos, tener acceso a ellos, conocer el cómo los están manejando y pedirle que si se puede tener lo antes posible una visita con una fecha que podamos ir comentando aquí entre todos.

Tuvimos el accidente trágico, ese mismo día no se sabe quién era el dueño de la concesión, pero lo que sí es claro es que el amigo que está haciendo la vaquita es el señor Martín Ortiz, y que le está cobrando, todavía la semana pasada 10 mil pesos a los concesionarios, 5 mil pesos por chofer y todo esto para pagar los gastos del accidente, lo cual me parece terrible, porque no podríamos estar metidos en un esquema similar, y todavía el viernes creo que hubo otro accidente con el ruta 27.

Parece que la mano dura o parece que los castigos no han sido ejemplares o parece que la intención de nuestro señor Secretario, amigo también, Armando Quintero, de ponerse la chamarra de SETRAVI y revisarlos, pues no ha sido contundente toda vez que el viernes hubo un accidente donde resultaron 10 personas lesionadas. Bueno, estoy comentando la nota que salió el día sábado

22 de noviembre, donde 10 personas resultaron lesionadas, 4 de ellas de gravedad.

Dice: Advierte el Director de Transporte, o sea usted, que al tercer accidente se les retirará la concesión. Yo creo que a lo mejor fue una nota equivocada, pero aquí dice: "Al tercer accidente se les retirará la concesión" y por aquí vienen algunas palabras textuales. Pero lo comento porque pareciera que la percepción ni modo que digamos, bueno a la tercera ahora sí vamos en serio o a la tercera sí se toman las medidas drásticas.

Aunando más a este terrible accidente del 29 de octubre, el señor Martín Ortiz Tejeda, que tengo yo entendido que es el único y verdadero concesionario de la Unidad número 0270340, en otras palabras, es el verdadero dueño de la concesión que se accidentó.

Yo lo comenté con toda la intención y lo hice público, con toda la intención de que ustedes nos pudieran ayudar a saber exactamente la verdad de este asunto, dimos a conocer oficio de inscripción del programa de financiamiento para la sustitución de microbuses para autobuses del 4 de agosto del año en curso, llenado y signado por Martín Ortiz Tejeda como propietario de esa concesión.

Es un documento donde Martín Ortiz Tejeda les pide a ustedes que pueda formar parte del programa de financiamiento de la sustitución, y si no es así, entonces el amigo Martín Ortiz Tejeda finalmente está haciendo trámites de una concesión que no es de él, pero con todos los datos como si fuera de ella, es decir, pareciera, si no es el responsable de la concesión, pareciera que entonces es un ladrón que hace o simula bajo oficios que le entregan ustedes, pareciera ser que los oficios que me entregan ustedes le dicen que él es el dueño y pareciera que se está tomando los derechos de ser el dueño de la concesión y si no es así pues entonces qué habrá que hacer con el señor Martín Ortiz Tejeda, quien por cierto y se los digo a manera de rumor, dicen que es muy amigo de nuestro Secretario de Transportes, que es hasta su ahijado, no sé si político o religioso, eso sí no lo sé.

Finalmente esos rumores y los datos que se entregan aquí a la Asamblea Legislativa, que nos hacen llegar, sí nos dejan muchas dudas de quién es

Martín Ortiz Tejeda, si es el único y verdadero dueño de la concesión y si los oficios que les hicimos llegar a ustedes demuestran que sí es el dueño de la concesión, ¿por qué no es castigado?

Acaba de señalar que esa unidad carecía de título de concesión y por lo tanto no pudieron otorgar licencia de tarjetón o cuando menos actualizársele y no puede pasar la revista anual y por lo tanto tampoco podía ser susceptible de entrar al esquema del Metrobús.

La ruta 27, realmente por lo que he estado indagando, un poco realmente, ha tenido muchos problemas en su trabajo. Comentabas hace rato que muchas de las asociaciones tiene muchos problemas en su constitución, yo tengo aquí una copia de una documentación que se inscribió en el registro público de la conformación de la asociación, mutualidad de propietarios y choferes de la ruta 26, Gigante-Mixcoac, que es donde pareciera ser el dueño, bueno el líder es Martín Ortiz Tejeda, que sigue haciendo trámites con ustedes, que sigue siendo el líder, pero que sin embargo resulta que no, de hecho el día del incidente la persona que dio la cara y que les dio la información a ustedes fue Leonel Mora Macías.

Supongo que es un típico pleito entre las asociaciones, que Leonel dice que él es el presidente, que ya hizo su acta y que la hizo ante Notario, su asamblea donde está la firma de todos los de la asamblea, que se la hicieron llegar a ustedes y que ustedes dijeron “no, pues yo con quien me entiendo es con el líder de la ruta Martín Ortiz Tejeda”.

Entonces es un caso difícil y creo que ustedes lo tienen que resolver, quién es el líder de esa ruta, Leonel Mora Macías o Martín Ortiz Tejeda, y por qué se tardaron tanto en hacer pública la información.

Me parece increíble que una de las primeras reacciones que tuvo la Secretaría del incidente es, ya le preguntamos a los de la ruta que nos digan cuál es el nombre del chofer y ya les preguntamos quién era el dueño de la concesión, y por eso salió al inicio otros nombres, cuando ustedes debieran de tener la información pero pronta y expedita.

Entonces sí me parece a mí preocupante que en ese accidente nos hayamos tardado todo el día o medio día para hacer pública la información. De ahí que



queremos saber cómo es que tienen la información, si realmente sí la tienen en cajas de cartón o si está en situaciones muy lamentables, pero yo creo que es importante que todos, y en la Asamblea Legislativa, si están en terribles condiciones podamos a contribuir para que esa información ustedes la tengan mucho más rápida y más expedita.

Es público que el señor Martín Ortiz Tejeda dice que goza del apoyo de ustedes al grado que los amenaza con mandarles las autoridades a aquellas personas que no están con él; y es cierto que ustedes, en algún oficio dice que ustedes no se pueden meter en la vida interna de las asociaciones, eso lo tienen que resolver ellos, pero entonces tienen que hacer más público que no hay nadie y menos el amigo Martín Ortiz Tejeda, que él no tiene la autoridad en la mano y que no es tan amigo de ustedes, me refiero a tan amigo de negocios, porque podrá ser amigo de los funcionarios pero no amigos de negocios, porque eso es lo que aparenta y eso es lo que genera en todo el Distrito Federal.

Entonces yo creo que ustedes tienen que resolver lo antes posible ese conflicto de la Ruta 27, pedirle y preguntarle cómo va en la cuestión de los pagos a los deudos, la recuperación evidentemente de las personas que han salido lastimadas, no nada más en ese accidente sino en los demás accidentes.

Hay más casos sobre el amigo Martín Ortiz, pero finalmente yo se los hago llegar un poco más en corto porque es increíble que una persona pueda amenazar a la gente de tal manera diciendo que él tiene el control de la autoridad y que si no jalan con él en las rutas les va a mandar a ellos, a los que no jalan con ellos a Los Dantes; y si eso es cierto, realmente pues se están repitiendo viejos esquemas no nada más de los gobiernos pasados del PRD, sino viejos esquemas del PRI.

Yo creo que la oportunidad que tienen de poner en orden al transporte la están dejando pasar y creo que tienen que poner un poco mano dura al transporte pero con la visión completa de lo que es la tarifa, de la visión completa de lo que son los gastos de los transportistas, de la visión completa de los derechos del usuario, que después de esos accidentes vemos que los usuarios del microbús no tienen derecho alguno y que los que sí son protegidos son las rutas amigas del gobierno.

Comentarle, sin variar mucho el tema, decirle que buscamos desde hace mucho tiempo e insistidamente a la empresa Chatarrización CFF Recycling México S.A. de C.V., que está en Ecatepec de Morelos, en Avenida de Las Torres s/n Colonia Industrial, y le giramos un oficio muy amable, que le daré una copia, diciendo que nos interesaba mucho saber de cómo es que esta empresa ha aportado tanto a la ciudad en todo lo que tenga que ver con la chatarrización y que nos gustaría saber cuáles son las etapas de chatarrización, qué requisitos legales solicita su empresa para chatarrizar un vehículo, cuál es el resultado de esta chatarrización y cuántas unidades de microbuses han sido chatarrizadas del 97 a la fecha, cuántas unidades de taxi han sido chatarrizadas, tema que no le compete mucho a usted, pero cuáles han sido las chatarrizadas de los microbuses, el costo de la chatarrización de un microbús en vista del programa de sustitución de microbuses de 2007 instaurado por la SETRAVI, qué cantidad de vehículos han chatarrizado.

Total, intentamos hasta llegar a sus oficinas y el amigo después nos dijo que no, que tenía instrucciones del gobierno de no dar esa información de la chatarrización. Esto lo abono cuando alguna vez le pedimos al Secretario de Transporte, nuestro amigo Armando Quintero, que nos dijera exactamente cuántos habían sido chatarrizados y en qué condiciones habían sido retiradas, y ponerlo en Internet, porque lo que hoy no sabemos es cuál es el número de concesiones que se han chatarrizado y que las han sacado de circulación, y a todos nos genera la sospecha de que todo esto ha sido un terrible engaño, que no hay tal chatarrización y que las concesiones lo único que hacen es moverlas a otros corredores, lo cual nos genera una gran contaminación a todos nosotros.

También comentarle, abusando pues que desde el inicio pedimos que fuera una mesa de trabajo para poder tener más diálogo y más plática con ustedes, que hay algo que primero inició en rumor, que me encargué yo de revisarlo y que sí es un brinco económico muy fuerte.

La empresa Volvo que vende sus camiones articulados en Puebla, Monterrey y Guadalajara los vende aproximadamente en 306 mil dólares, pero para el servicio en el Distrito Federal los vende en 340 mil dólares, 330 mil, más menos. Todo esto una vez más tiene mucho que ver el rumor, y el trabajo de

investigación que hemos hecho, tiene que ver mucho con el acuerdo que se dice que hicieron Martín Ortiz Tejeda, el líder de la Ruta 27, bueno, hoy día no sé qué sea, si líder, dueño de concesión, amigo o no sé, pero Martín Ortiz Tejeda hizo con la SETRAVI al decirles y buscar que sea el vehículo articulado de la empresa Volvo la que más se tenga que comprar, están en juego ahí 23 vehículos.

De hecho me parece que Martín Ortiz hizo una rueda de prensa hace poco, creo que no con mucho éxito, o cuando menos un mitin o algo así, pidiéndole al Secretario de SETRAVI de cómo le iba a hacer para cumplir el compromiso de que todos compraran camiones Volvo. Yo creo que nadie tomó en cuenta esa rueda de prensa pero, palabras más palabras menos, lo que le pidió al Secretario de Transporte era que cómo le iban a hacer para que, el compromiso que ustedes habían adquirido, de que todos compraran camiones Volvo 40 mil dólares más caros de lo que se puede comprar en Puebla, Monterrey o Guadalajara.

Entonces, evidentemente cuando yo tenga todos los elementos completos junto con ustedes me gustaría presentar la denuncia respectiva, porque lo que está haciendo este amigo es mentir y exigirle al Secretario que cumpla un acuerdo, que yo creo que es una mentira, habrá que hacerlo ahí todos juntos.

Básicamente son estas las dudas que tengo. Yo quisiera que aclararas muy bien lo de la Ruta 27, qué está pasando con la Ruta 27, éste si es líder o no, quién es el dueño y cuáles son los documentos al final que se puedan exhibir, y esta aclaración de la empresa Volvo, así como la chatarrización.

Una vez más muchas gracias por estar aquí nuestro distinguido amigo, licenciado Martín Mejía.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muy bien, diputado.

Voy a ser muy breve porque gran parte de los planteamientos que son inquietud de los diputados de la Asamblea, de un servidor ya han sido puestos en la mesa por los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, pero quiero hacer dos reflexiones rápidamente.

Primero, me parece que la Ruta 27 merece ya la suspensión inmediata de la concesión, completa, más allá de cualquier otra opinión, porque ya hay dos

muertos de por medio, dos, pero el asunto, licenciado Mejía, es que no nada más es la Ruta 27, son prácticamente todas las rutas de todos los dirigentes las que permanentemente ponen en riesgo la vida de la gente.

Los dirigentes, que se han caracterizado por sus intereses particulares en general, mezquinos, egoístas, económicos, se preocuparan un poco más por la gente y no por sus negocios, aún teniendo el parque vehicular que tenemos hoy en día, no tendríamos los problemas que tenemos porque si esas unidades se conducen despacio, si reconducen con prudencia, con respeto, si se detienen en donde se tienen que detener, vaya, si los operadores, empleados o esclavos modernos de estos concesionarios y/o dirigentes tuvieran un poco de conciencia y respetaran la lógica elemental de un conductor que transporte ciudadanos, no tendríamos los accidentes que tenemos.

Hay casos de países en América Latina en donde se usa un transporte muy viejo, que tienen muchos años pero se conducen con prudencia y entonces no hay accidentes.

Entonces, como la relación entre estos operadores y los concesionarios y/o dirigentes, seudodirigentes, líderes fálicos es económica sí cumplen con la parte económica y van y les llevan la lana, eso sí les dan la lana, en eso sí cumplen; porque yo no sé entonces si no cumplen, si el líder los manda a golpear o los despide o los amenaza, no sé qué les hace, pero la cuota diaria sí la llevan.

Entonces, los líderes, dirigentes se limpian las manos y le exigen al gobierno y le exigen a la sociedad y ya hasta hicieron un volanteo ahí todo ridículo exigiéndole a la gente, pidiéndole a la gente su solidaridad: apóyennos a los pobres microbuseros, paguen más voluntariamente, pero nunca se ocuparon ni se han ocupado ni se van a ocupar por las limitaciones evidentes, la mezquindad evidente de exigirle a los operadores que cumplan, de supervisar y verificar que cumplan, así como les llevan el dinero, que cumplan y respeten a la ciudadanía; esos son los líderes, la mayoría, habrá honrosas excepciones, la mayoría de los líderes que están al frente de este asunto hoy y yo pregunto, porque usted ya nos ha dicho qué va a hacer, licenciado Mejía, usted ya nos dijo qué va a hacer, ya nos los ha explicado el Secretario, yo casi ya me lo sé de memoria; ahora, lo que queremos saber es cuándo lo van a hacer, en qué

fecha, en qué mes, qué día, eso es lo que queremos saber y lo otro que queremos saber y eso lo comparto con el diputado Secretario es ¿Cómo vamos a sacar del camino a estos señores que se han convertido realmente en un estorbo y que son realmente los que están frenando muchas cosas, repito, al estar solamente gestionando, obviamente no lo hacen de gratis, pues no santos, lo único que hacen es gestionar ahí con los operadores, con los concesionarios, con el gobierno ahí, son los vividores, son parásitos, eso es lo que son.

Entonces, queremos saber ¿Qué va a hacer la Secretaría con estos individuos o si tenemos que reformar el Código Penal para entonces denunciarlos, qué vamos a hacer?, pero el asunto es muy sencillo. Hoy subirse a un microbús es un riesgo y hoy no subirse a un microbús, andar en la calle como peatón, en bicicleta o en otro coche es un riesgo, yo lo veo diario, licenciado Mejía, diario cómo se pasan los altos, cómo avientan el microbús, cómo dejan a la gente en los segundo carriles, no es exclusivo de la Ruta 27, es de todas las rutas, qué vamos a hacer, cuántos muertos más necesita la ciudad para que se tome una decisión de fondo, cuántos muertos más y mientras la mayoría de los señores concesionarios y los líderes aunque se rían siguen engordando su bolsillos y su capital político presto y listo para ponerlo a disposición de los próximos candidatos en el 2009, no importa de qué partido. 30 microbuses, se llevo gente, a dónde, tú dime; ése es el tipo de gente que tanto daño le ha hecho a este país y a esta ciudad y aclaro que muchos son de mi Partido y que comulgan con mi Partido cuando les conviene, cuando no se van al otro Partido, antes era con el PRI, ahora es con el PRD y si mañana es otro Partido van con el otro Partido pues son mercenarios, eso es lo que son.

Entonces, yo quisiera, licenciado Mejía, porque realmente es una situación ya no da más es esto, ya no da más este asunto, yo entiendo el margen de complejidad que tiene la Secretaría de Transportes y Vialidad, entiendo el reto y el trabajo que tienen ustedes, están heredando un problema añejísimo, también es necesario reconocer que ninguna administración del gobierno de la Ciudad se había hecho cargo de este asunto, que esta es la primera administración que está agarrando el toro por los cuernos, pero necesitamos ya saber cuándo vamos a tener resultados.

Nosotros desde la Asamblea Legislativa del Distrito Federal hemos apoyado, hemos aportado modificaciones de ley que hoy hacen posible, por ejemplo, que no sea ilegal el traslado de una concesión de un ciudadano a otro, por eso antes se generó el mercado negro y las concesiones de taxis andaban en 75 mil pesos y entonces quienes hicieron su gran negocio fueron los notarios, que lo único que hacen es eso, puro negocio y engordan su bolsillo igual que los líderes. Bueno, ya nosotros modificamos la ley y con esa modificación de la ley ya cualquier ciudadano puede ir a la SETRAVI en un trámite muy sencillo y tener a su nombre la concesión, eso lo hicimos desde la Asamblea, así como hicimos también otras modificaciones de ley, por ejemplo la que tiene que ver con el Registro Público de Transporte.

Entonces, ¿en qué más, licenciado, nosotros como Poder Legislativo podemos apoyar? Pero sí queremos, dado que ustedes son el Ejecutivo y repito y recalco, están haciendo un gran esfuerzo porque, entre otras cosas, se están enfrentando a estas mafias, a estos parásitos vividores. Entonces dígnosnos cuándo la Ciudad de México, los ciudadanos, la sociedad civil, sea del partido que sea o no sea de ningún partido, va a poder verse librada de este mal, de este cáncer, de esta maldición que tiene que ver con muchas cosas y que también es responsabilidad, de una u otra manera, por supuesto de la autoridad, y cuando digo autoridad hablo de la Asamblea y por supuesto hablo también del gobierno de la Ciudad.

Es un gran reto, pero no da más; no da más. Y si el gobierno de la Ciudad en esta administración, cosa que, repito, no se hizo en ninguna de las anteriores administraciones, de 1997 para acá ha agarrado el toro por los cuernos y para eso, por lo menos hablo en mi nombre, tienen todo mi apoyo, pero cuándo vamos a ver ya resultados, porque no puede haber un muerto más.

Yo me pregunto qué pasaría si uno de esos muertos fuera familiar directo de alguno de los aquí presentes. ¿Qué, lo velamos y lo enterramos y ya, mientras los líderes de las concesiones siguen engordándose el bolsillo, o qué hacemos?

Yo con mucho gusto, licenciado Mejía, conozco su trabajo, usted es un hombre responsable, usted es un hombre honesto, pero sí queremos ya saber cuándo vamos a ver resuelto este asunto.

Le doy la palabra para que proceda, si usted tan amable, a dar respuesta a los planteamientos de los diputados aquí presentes sobre lo que aquí se ha planteado.

Muchas gracias.

**EL C. LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS.-** Gracias, diputado. Gracias a todos los diputados. Voy a procurar dar respuesta a casi todas las preguntas, si alguna omití, espero que lo disculpen, pero he tomando nota detenidamente.

Respecto a los cuestionamientos del diputado Lima, el programa de regularización, les informaba hace un momento que lo que tenemos es un anteproyecto, sí es revisado ya por nosotros, por SETRAVI, tenemos reunión con la Contraloría, con la Consejera Jurídica y yo creo que esto pudiéramos en un par de semanas más o menos haberlo concluido. Sí me interesa que ustedes lo apoyen, que ustedes lo conozcan, que ustedes lo vean, sí existe un comité previsto, un comité adjudicador, el artículo 26 de la Ley de Transporte y Vialidad así lo establece y nosotros, quiero comentarle alguna cosa sin que vaya a sonar a justificación. Evidentemente el programa de regularización del taxi fue el primer programa que se inició y de veras con eso tratamos de abatir y de resolver un problema histórico, un problema añejo, que por ningún concepto, ninguna administración de ningún color había tratado de resolver, se inició ya un programa que se avanzó, evidentemente tuvo algunas contradicciones, algunas cuestiones que quedaron ahí volando. El programa de nosotros está perfeccionado, no queremos que haya ningún problema ni motivo de duda, nosotros queremos que sea un asunto transparente, para tal efecto solicitamos la presencia de la Contraloría, de hecho le estábamos pidiendo que estuviera en los módulos así con la gente de nosotros un contralor que estuviera sancionando y que al final pudiéramos firmar las actas e irnos con la tranquilidad de que el trabajo que se hizo fue con el mayor grado de honestidad, toda vez que según nos comenta el diputado Bonilla y cuándo termina la corrupción, creo que es un asunto que ese muy complicado.

Nosotros, particularmente respecto al programa de regularización, insisto, comento, en dos semanas calculo que tendremos el programa previsto. No estamos previendo que pudiera iniciar ahorita en lo que resta del año, en diciembre sale la gente de vacaciones, hay algunas cosas, estaríamos

pensando que pudiéramos dar inicio con el año 2009, y estimamos que si diéramos un mes para cada dos dígitos, en cinco meses estaría terminado.

El universo de concesiones de mucho menor al del taxi, el taxi eran algo así como 120 mil, nosotros tenemos nada más 30 mil 700. Entonces no creo que tengamos problemas. Yo creo que en 5 meses habremos concluido el asunto.

Quiero hacer una aclaración y quiero hacer un compromiso con todos ustedes, estoy aquí, no me lo han exigido, sí me lo comenta el diputado Tomás Pliego, cuándo sería el asunto. Yo le digo, nos comprometemos nosotros, espero que iniciemos con el año el programa de regularización, que se cumpla con los convenios que tenemos firmado con las rutas, que iniciamos el programa de destrucción de unidades en enero, que la capacitación que ya se está brindando en este momento en la Universidad de la Ciudad de México cumpla con los objetivos para los que fue creado y la gente esté en condiciones de prestar el servicio con un mayor nivel de capacitación y en esas condiciones yo haría el compromiso de que solamente pido 6 meses, en enero empezaríamos a observar los cambios y si en 6 meses de evaluación las cosas no han mejorado, entonces yo les ofrezco que me estaría yendo de la SETRAVI, no tendría ningún empeño en quedarme ahí si no puedo cumplir con un objetivo para el que fui contratado, seguramente no tendría sentido esta aquí y esto yo lo establezco como compromiso mío, a lo mejor les mando mi renuncia en blanco para que ustedes lo pudieran utilizar, no sería el caso pues, pero sí valdría la pena, me comprometo a que en seis meses tendremos que haber un cambio distinto en la Secretaría.

Yo estoy previendo estar aquí en SETRAVI, continuar y complimentar. Ya tuvimos un proceso de aprendizaje que fue bastante largo, álgido en algunos casos y seguramente las condiciones serán distintas. Creo que lo que aprendimos ya va a empezar a dar frutos.

Respecto al asunto de las placas metropolitanas, de rutas de penetración, hay un convenio de COMETRAVI en 1995, me parece o en 97, no recuerdo, en el que hay 24 mil unidades que penetran del Estado de México a la Ciudad de México y 10 mil 79 son las que del Distrito Federal penetran hacia el Estado de México.



Evidentemente en el esquema anterior de asociación civil, por sociedad anónima, se desdoblaron las rutas y ahora tienen asociación civil y tienen su sociedad anónima y ahora tienen de todo. Evidentemente la semana pasada y no sé si ustedes lo hayan leído en los medios, no sé si apareció, pero el Secretario envió una carta al Secretario de Transportes del Estado de México en la que le estamos pidiendo, diciendo prácticamente que se sujete al parque vehicular articulado de acuerdo a lo autorizado, de acuerdo a los convenios que se tienen de la COMETRAVI y que regresen las placas, los vehículos que no tienen concesión, que no tienen placa, porque en un plazo perentorio habremos de hacer los operativos. Ellos ofrecieron que iban a empezar a revisar los parques vehiculares, yo creo que esto sería por las fechas en que estamos, seguramente a principios de año cuando estemos dando informes, resultados muy claros de que las placas metropolitanas del Distrito Federal que no tienen autorización no presten el servicio, y para cada asunto tendríamos previsto dos operativos: un asunto en Zaragoza, que es un lugar donde se concentra un número considerable de unidades que penetran y el segundo lo haremos en Periférico y en Indios Verdes.

Ya lo revisamos, les ofrezco mandarles copia del documento, no sé si ustedes la tengan, pero estamos ya en ello. Todos los martes tenemos nosotros reuniones de COMETRAVI y la reunión de este mismo martes, que es el día de mañana, yo comentaré y seguramente les haré llegar a ustedes copia de los comentarios para todo esto.

Respecto a las rutas que se han tratado para el asunto de Cuauhtémoc y de esto, quiero comentarles varias cosas. Ha habido para el asunto de la adecuación que se está haciendo por las obras que se están haciendo ahí en Centenario y estamos haciendo algunas adecuaciones, son de índole provisional, solamente durante el tiempo que dura la obra, seguramente habrá otras consideraciones.

Particularmente para el caso de Cuauhtémoc, no tenemos algún parámetro de ofrecimiento para hacer corredores viales o alguna cosa, sí en otros lugares que les voy a comentar, pero con mucho gusto, diputado Lima, pudiéramos platicar, explicarles cómo están.

Respecto a la Ruta 3, que sí está considerada y que va de Río de los Remedios en su primera etapa a San Lázaro, en la segunda etapa iría seguramente hacia Escuadrón 201, y la tercera en Muyuguarda que está en obra, seguramente sí está considerada. Me parece que estaban en proceso ya los proyectos de licitación por parte de Metrobús, pero sí se tiene previsto y la verdad creo que va a ser un corredor bastante importante.

Ahí sobra decirles, no lo tenemos firmado, pero solamente una ruta alimenta este primer tramo del Ramal que es del Puente Negro, bueno del Río de los Remedios a San Lázaro y el presidente de la ruta ha estado de acuerdo en que va a participar con nosotros en ello. Ahí no hay ningún problema, es el único, entonces va a ser prácticamente la única empresa que preste el servicio en esta parte, ahí estamos ya en el asunto.

Sí se prevé que pueda ser que entre en funciones el año próximo, estamos esperando que ahorita en Diciembre de este año podamos cumplimentar el asunto del Eje 4, con todos los comentarios que les voy a hacer, ahorita un poco al final de todo lo que ha pasado con la ruta 27 que sí merece un análisis muy en lo particular.

Respecto a los comentarios del diputado Cedillo, es cierto, traemos algún problema de los CETRAM, nosotros heredamos mil cosas, un problema fundamental es el asunto de los CETRAM.

Curiosamente en algunos CETRAM como Martín Carrera, el 70 por ciento de las unidades que ingresan, son provenientes del Estado de México, tenemos espacio para que vengan vehículos de otro Estado y los de nosotros no tenemos dónde acomodarlos. Entonces es una cosa muy curiosa.

Evidentemente se está previendo la construcción de los ferrocarriles suburbanos que ese es un asunto al que se ha inclinado el Gobierno del Estado de México, en la construcción de ferrocarriles, que yo también tengo mis reservas particulares, el asunto del ferrocarril suburbano me parece que no ha sido de la contundencia que hubiéramos podido esperar, incluso ellos apostaron a ese esquema y es un esquema de gobierno y yo finalmente respetuoso de lo que ellos hagan pues lo harán, pero finalmente creo que esas no son las alternativas, no me parece que fuera lo más adecuado.

En el caso de San Miguel Teotongo, por ejemplo, en el caso de la problemática que tenemos con los de Aeropuerto, que me supongo que debe de ser la ruta 37, Minas y ruta 37 con esto.

A ver, ruta 37 como casi todas las rutas, como casi todas las rutas, tiene por lo menos 2 ó 3 presidentes de ruta. Entonces la concertación es muy difícil porque habla uno con uno, por lo menos con el Delegado del Ramal y viene el Presidente y se inconforma, no quiere que haya acuerdos, pero ellos no son capaces de legitimar en una asamblea porque no llaman a una asamblea plenaria en la que estén todos los concesionarios y voten, simplemente hacen su reunión con su grupo pequeño, hacen su acta consecutiva y ya son presidentes y entonces es un complejo.

Ahora, nosotros solamente estaremos en condiciones de reconocer lo que nos van mandando, estamos hablando de que hemos reconocido a la gente que cuando llegamos aquí a la Secretaría ya estaba reconocida en la Secretaría como Presidentes de Ruta.

Algunos han hecho cambios y nos ha valido, por ejemplo, en el caso de la ruta 2 de Jesús Padilla, nos ha valido que estemos en quejas hasta la Comisión de Derechos Humanos, que estoy defendiendo yo un asunto, litigando un asunto con el pollo, y entonces yo ya no quiero validar a nadie, y finalmente ahí que arreglen sus asuntos.

Ellos pretenden que la autoridad deslegitimen, reconozca la autoridad que ellos no tienen la ruta pues, sí destruir a la mayoría en la ruta, seguramente en un ejercicio libre, democrático, de votación, ganarían, pero la verdad que por eso tenemos 3 ó 4 dirigentes en cada ruta, hacen su ronchita con unos cuantos, evidentemente ya lo comentó el diputado Pliego, pues son algunos intereses de índole económico que hacen, porque ya no son ellos representantes de un concesionario, son representantes de la ruta como tal y entonces empiezan a defender los intereses de la ruta, ya no los intereses del concesionario, ya no les interesa tampoco el estar bien con la Secretaría para buscar los acuerdos con la Secretaría, sino ya se plantea el esquema como ruta y ahí ya los intereses son de otro tipo.

Ese es el caso que ocupa, me parece que tenemos ahí sí algunos problemas, estaremos buscando algún procedimiento para poder legitimar, todo el mundo llega y se acredita por oficios que él es el nuevo presidente. Nada más les avisamos que tomamos nota y evidentemente para hacer una negociación, si les decimos a los tres: Vamos a acordar pero firman los tres, se niegan. -No, no, si firmo yo sí, si firman ellos, no-. Entonces es un asunto complejo que tendremos que ver cómo vamos a definir.

Respecto al asunto de las unidades, al asunto del financiamiento que el Secretario comentó, sobra que les diga que evidentemente el Jefe de Gobierno en su voluntad restituida ya establecida, iba a haber una destitución del parque vehicular de aproximadamente 5 mil unidades para este 2008. Situación que evidentemente es bastante voluntariosa, pero que tiene algunas complicaciones.

Por ejemplo, no hay en este caso una armadora o sumadas las armadoras que nos puedan garantizar que tengan 5 mil unidades. No había hasta estos momentos o hasta el momento del asunto de convenios, la voluntad de los concesionarios de sustituir 5 mil unidades tampoco. Evidentemente es un asunto, un callejón sin salida.

Hemos ido avanzando finalmente, ahora tenemos 93 convenios firmados con las rutas para el aumento de tarifa, pero aclaro que los convenios se empezaron a firmar me parece que del mes de mayo para acá, aunque la publicación fue en marzo.

Entonces es difícil que la gente pueda decir, yo como sustituyo la semana próxima o en dos semanas, si no tenían tarifa desde 2004. La tarifa de 2004 les permitió ahora empezar a capitalizarse, les insisto, no habíamos considerado el asunto de la devaluación y de los incrementos de combustible que han tenido a bien autorizar el Gobierno Federal y entonces esas cosas son ajenas a nosotros.

Pero bueno, este asunto finalmente sí existe el compromiso, yo lo reitero, he platicado con diferentes líderes de las rutas y sí tienen interés en sustituir. Ellos entienden también que el problema tocó fondo y que hay que tomar decisiones de otro tipo.

Las tarifas, les digo, se hicieron por un momento políticas, más que técnicas, y yo creo que ese es un asunto de diferencia.

El actual gobierno, el Jefe de Gobierno de nosotros, ahora nuestro jefe, les envió a ustedes una iniciativa de ley en la que se está solicitando que se pueda indexar el aumento de la tarifa a la tarifa y entonces dejara de ser una atribución del Jefe de Gobierno para convertirse en un asunto técnico y pudiera indexarse en términos de la inflación que presentara el Banco de México durante cada año.

Creo que eso debe salir ahora, no sé si en este periodo de sesiones pueda salir, nos interesaría mucho que nos ayudaran con ello, porque primero les va a dar una certeza a los concesionarios que van a tener sus incrementos de tarifa anuales, que no tendrían que estar haciendo movilizaciones como la que se estaba pretendiendo para conseguir su tarifa, y entonces estarían en condiciones.

Segundo, necesitamos dar la certeza jurídica a cada uno para que entonces empiecen programas de sustitución.

Es complicado, a ver, les comento también. Hasta 2002 se autorizaron cesiones de derechos, cuando nosotros llegamos nos encontramos con cajas, con 20 ó 30 cajas de solicitudes de cesiones de derecho que nunca caminaron, por qué, sólo Dios sabe por qué nunca caminaron, no estaba la voluntad en aquel tiempo de autorizar las cesiones de derecho, no estaba formalmente, no estaba hecho ley. Ustedes hicieron la modificación a la ley, ya lo tenemos ahora como una actividad vigente, seguramente tendríamos que empezar a regularizar.

Pero yo hablo de un programa específico, un programa general para regularizar el transporte, porque es un problema que atañe a todos de manera general. El 94 por ciento de los concesionarios de transporte colectivo no tienen la concesión a su nombre, por lo tanto en los padrones y en los registros que tenemos en la SETRAVI no tenemos el nombre del dueño, tenemos al que fue adjudicada la concesión en su momento, que normalmente algunos ya se murieron, viven en otro país, cambiaron su residencia, y entonces nos cuesta mucho trabajo.

¿Qué hicieron? De manera privada, con Notarios, como bien dice el diputado Tomás Pliego, así le fueron haciendo, así fueron haciendo, ante Notario iban y pagaban una cesión de derechos, el Notario tiene reconocidos los documentos pero no tenía una autoridad, solamente daba fe de que habían hecho una cesión de derechos, sin haber pagado, sin haberla registrado ante la SETRAVI, sin que exista en el registro de nosotros, en el Registro de Automóviles, que tengamos exactamente quién es el concesionario actual. No lo tenemos, no podemos explicarlo.

Por eso sucedió el caso de la Ruta 27, nosotros teníamos a nombre de quién había sido la concesión, cuando buscamos “ese señor ya no vive aquí”, nos encontramos con cosas muy complicadas, fuimos a visitarlo, resulta que el señor ya había abandonado a su esposa y a su hija y ya vivía en otro lado, la esposa y la hija ya no quiso ni notificarse de nada, ya él vendió en su momento y ese a su vez vendió a otra gente y vendió a otras gentes.

Es cierto también, y para aprovechar ahorita el asunto de la Ruta 27, es cierto que hizo la solicitud Martín Ortiz para registrarse, es una solicitud, que yo insisto, y como les comentábamos hace un rato, la gestoría y la solicitud de rutas lo hace cualquier presidente de ruta o cualquier delegado de ramal o cualquier gestor autorizado, lo pudiera hacer. El hecho de la solicitud no garantiza que se haya autorizado, y eso creo queda muy claro, en el mismo texto del documento que se publicó, diputado Bonilla, ahí aparece el asunto del texto en el que no es autorización. Pero es cierto, sí hizo la solicitud.

Pasamos a lo del diputado Bonilla y el accidente de la Ruta 27, a ver, qué pasó. Pasa el accidente, nosotros nos enteramos del asunto, es un joven de 22 años que viene a exceso de velocidad, en una mala maniobra, evidentemente por falta de capacitación choca, se voltea el vehículo y todo.

Cuando vemos las escenas en el lugar del accidente, nos parece que era un asunto que podía haber fallecido casi toda la gente que venía, las condiciones en las que quedó la unidad es de veras de dar pánico, de espantar a cualquiera; y sí es cierto, yo preguntaba si alguno de mis familiares hubiera estado ahí qué hubiéramos hecho. Seguramente tendríamos que haber hecho lo mismo que estamos haciendo.

¿Qué se hizo al principio? Se demandó jurídicamente al dueño de la concesión. ¿Cómo se detecta quién es el dueño de la concesión si no teníamos los registros actualizados, como lo estábamos diciendo? Pues fuimos buscando y resulta que encontramos a una gente que decía “yo soy el dueño”, curiosamente nadie nos echamos una bronca si no nos la tenemos que echar, y él se presentó, acreditó con la póliza de seguros de Banorte, acreditó que él había comprado la concesión e incluso está en riesgo de entrar a la cárcel porque tiene que garantizar el pago de los daños.

También otra cosa que se acostumbra en las rutas es que para cualquier cosa que van a hacer las rutas hacen su coperacha. Aquí a veces dicen que cooperan para invitarnos a comer y nosotros nunca comemos con ellos, digo, para que ustedes vayan viendo.

El caso de la Ruta 27 es un caso típico, Martín Ortiz siempre comenta eso “no, pues que fuimos a comer con el licenciado”, yo sí como y no como tanto, para que no haya cuestiones de cooperación y todo eso. He desmentido públicamente, aquí veo a dos compañeros transportistas, he desmentido, nunca como con él, nunca salgo con él ni nada de esto. Entonces queda claro.

Si esto vale la pena que lo podamos comentar ahora, preciso, no tenemos ni compromiso ni hay ninguna relación familiar ni de parentesco con el Secretario, absolutamente nada, hemos tenido enfrentamientos fuertes, hemos tenido pleitos, complicaciones y todo, como con todos los concesionarios, pero no existe nada, absolutamente.

Ahora, el asunto de la averiguación previa, el fiscal que tiene a cargo la averiguación previa es el fiscal de Iztacalco, al que le hemos estado dando toda la información, hemos estado en contacto con él, la Contraloría nos ha estado insistiendo, está puntualmente con nosotros y la estamos manteniendo al tanto de la información.

No habían detenido todavía al operador, aún no lo encontraban, ya teníamos creo que tres o cuatro direcciones en el Estado de México, las que preferimos que no nos dijeran para que se vieran vinculados ni nada, está en ese asunto, pero sí hay el ofrecimiento, el vehículo estaba asegurado y sí hay el ofrecimiento de garantizar el pago de los daños. Es parte de lo que nosotros

como Secretaría tendríamos que vigilar, garantizar que la reparación del daño se lleve a cabo.

Ahora, estamos cambiando el esquema de capacitación. Había comentado yo hace un rato que se firmó un convenio con la Universidad de la Ciudad de México, tuvo complicaciones para iniciar el procedimiento, muchas complicaciones porque la Universidad de la Ciudad de México no estaba preparada para dar este tipo de capacitaciones, lo están dando ahora.

Cambiamos las empresas anteriormente citadas porque eran empresas particulares por algún acuerdo que se hizo en un momento, por alguna concesión que se dio, representaba que cobraban una tarifa, daban una capacitación. Yo recuerdo el asunto del simulador, es un simulador en el que la gente se sube para operar simulando, hay un monitor enfrente, pasa un perro y todos atropellaban al perro, eso era lo que pasaba, pero todos tenían licencia, o sea a todos les daban el permiso, por qué extrañamente, porque seguramente algo hacían para que pudieran pasar. Esta situación implicaba que la gente no tenía capacitación para poder prestar el servicio, pero sí tenía su licencia-tarjetón.

No hablemos ya del antidoping. El antidoping, que es un asunto sí muy importante, representa hay un reactivo me parece que de 5 contra marihuana, cocaína, anfetaminas y no sé qué cosas, de 5 reactivos y entonces requiere la orina, que se ponga determinado tiempo el reactivo, entonces el reactivo cambia de color y esto determina la condición del grado de intoxicación que había.

Es muy fácil. Si yo voy y a lo mejor presento mi muestra de orina, meten mi reactivo en un vaso de agua no va a haber ningún cambio de color porque evidentemente no tengo nada, o si lo sacan antes del tiempo previsto tampoco aparece nada, entonces dicen: "Yo me presenté" y todo esto. Evidentemente también se resolvía a base de alguna bonificación o yo no sé si apoyos de alguna cosa pues, pero éste era el asunto.

Por eso tratamos de buscarle que se hiciera en esquemas de capacitación distinta y se hizo el convenio con la Universidad de la Ciudad de México. La Universidad de la Ciudad de México en coordinación con la Universidad



Autónoma Metropolitana constituyeron su asociación civil y estamos trabajando con ellos, ya estamos desde la semana pasa, antepasada me parece, empezando el servicio, hay condiciones para capacitar a 350 operadores diarios, tienen ya creo que cuatro lugares para hacer exámenes médicos o cinco y entonces creo que esto se va a regularizar.

¿Qué le exigimos a la Universidad de la Ciudad de México? El que no otorgue ninguna constancia de haber cursado a quien no lo haya cursado en realidad, y eso es parte de lo mismo, creo que podemos considerar que una institución educativa de nivel superior, que además tiene entre sus ramas la capacitación y tiene el asunto me parece que de la ingeniería en transporte vial o alguna cosa de esto, pueda cumplir con ello y ayudarnos para que esas cosas vayan disminuyendo, ya estamos en esas condiciones.

Les digo estamos en un proceso de registro, van al módulo de Velódromo, se registran y se van a tomar su capacitación. Hay compañeros que por alguna causa, porque tuvimos un proceso en el que no estábamos emitiendo licencias porque no implementaba todavía el programa la Universidad, traen su licencia-tarjetón vencida y sus pagos hechos con su solicitud de preregistro, esto para nosotros es que están en voluntad de colaborar y entonces tenemos la garantía de que pueden prestar el servicio; pero a los jóvenes que es primera vez que van a solicitar licencia-tarjetón aún teniendo los pagos no tienen ninguna garantía de que puedan operar y prestar el servicio, por lo tanto comento, y lo aclaro, será proceso de operativo a los jóvenes que encontremos con solamente pagos, sin licencia tarjetón van a ser remitidos.

Hay un programa especial que estamos elaborando con el Gobierno del Distrito Federal, les dijimos ya de las dependencias que participan y estamos previendo salir a operativos constantemente. El día de hoy tenemos reunión a las cinco de la tarde, seguramente implementaremos los operativos y vamos a salir a revisar fundamentalmente a los operadores, ese es el asunto de operadores y evidentemente una inspección física de las unidades, no mecánica, lo aclaro, física, será solamente de apariencia, lo demás no lo podemos regular, son placas sobrepuestas, que no tenga llantas lisas, vidrios polarizados y es fundamentalmente lo que estamos revisando, las condiciones mecánicas, pero esto no lo vamos a suspender, vamos a empezar.

Empezamos la semana pasada en el CETRAM Mixcoac, hicimos una reunión de evaluación para hacer los ajustes correspondientes y ahora estamos próximos a salir, les informaremos, seguramente, a lo mejor valdría la pena que algunos de ustedes nos acompañara, por lo menos como observador, para que vean que estamos tratando de meter el orden en toda esta parte.

Preguntaba ¿Quién maneja los archivos y qué pasa con los usuarios? Tenemos un Director de Registro, pero si no tenemos la información actualizada de quiénes son los dueños de las concesiones, quién es el que tiene a su cargo las placas, entonces la información que tenemos no es lo suficientemente válida.

Esto ¿Qué nos representa? Que cualquier concesionario que se presenta a hacer una baja, una sustitución de lo que ustedes quieran, pues tenemos que buscarle todo y pedirle dame copias de todo para volver a armar expedientes.

La condición en la SETRAVI y en la que llegamos, era lamentablemente muy triste, estábamos con máquinas de escribir aún, ya no hablemos de computadoras, teníamos computadoras de hace no sé cuántas generaciones y, bueno, quiero decirles que para detectar y para poderles determinar en un asunto de conexión con la Secretaría de Finanzas y validar los pagos las computadoras no lo soporta, eso no, es mucho para esa computadora.

Entonces, ahí les comento, vaya, en qué condiciones estamos; estamos en condiciones deplorables. Evidentemente sí ha habido ya algunos apoyos, se han ido comprando equipos, pero aún no tenemos todavía el asunto.

Respecto a la invitación para que ustedes vayan, sí nos daría mucho gusto que fueran, finalmente nos va a ayudar.

Yo les propongo a ustedes, están ya prácticamente en período de sesiones, que ustedes nos dijeran qué día les conviene y con mucho gusto haríamos el recorrido a través del Registro Público para que ustedes vayan viendo lo que sea.

Respecto a Martín Ortiz, que es un caso que, pasó un segundo accidente la semana pasada; el primer accidente que sucedió, que les quiero platicar el esquema anterior. Antes, en otro momento dado, en otra administración, pasaba un accidente y mandaban por 10 vehículos o 15 y los metían al

corralón y lo hacían para que garantizara el concesionario la reparación del daño; bueno, 10 ó 15 unidades, aquí no hay un ramal de 10 ó 15 unidades, el ramal más chico que hemos suspendido es de 40 unidades.

Entonces, aquí lo que hacemos es suspendemos a 40 concesionarios en el servicio, no les damos permiso y los damos con RTP, evidentemente esto les lesiona económicamente, porque 40 concesionarios que no trabajan una semana, son 40 semanas sin prestar el servicio y entonces económicamente sí les afecta.

En este segundo accidente el Secretario va a anunciar pero las sanciones mucho más severa que la anterior ¿Por qué no lo anunciamos inmediatamente? No es por falta de voluntad, les quiero comentar. Como tiene que ser RTP quien nos facilite las unidades para hagamos la movilidad y la garanticemos, tenemos que coordinar con ellos para que hagan los retiros y unidades de algunos ramales donde tengan, esperar que salgan unidades del taller y entonces me diga ahora sí ya estoy en condiciones de atenderlo.

Por lo tanto, yo creo que este miércoles o jueves inicia el castigo para ellos y sí será doblemente severo; eso se los garantizamos.

El Jefe de Gobierno saca una nota, que además es a lo que yo me referí, yo no lo comenté, salió una publicación en El Universal me parece que el sábado y el Jefe de Gobierno dice que hay posibilidades de que se revoque la concesión en Ruta 27 en caso de que reincida el asunto y yo quisiera sí precisar algunas cosas que me parecen que son adecuadas.

Los concesionarios en lo particular contratan un chofer que es el que se encarga de hacer esto y le dan una cuota diaria para que la presente; evidentemente la fuerza de trabajo que rentan es la de los jóvenes que tienen más energía, más fuerza evidentemente y no en todos los casos, pero más irresponsabilidad; hago la aclaración de que hay casos de gente joven que maneja y que maneja con mucha precaución, pero es el caso de ellos y como los obligan por una tarifa, entonces los mandan prácticamente a rebasar, se vayan peleando el pasaje, a ganar, a luchar todos los días y suceden cosas como las que pasan, ése es un asunto; por eso yo insistía en el documento que es un asunto en el que tienen que contribuir los concesionarios, nosotros como

autoridades, ustedes como diputados, pero también los Presidentes de la Rutas y yo me refiero a ellos como se refirió el diputado Tomás Pliego, pero es un hecho que de veras tiene que colaborar con nosotros, no es un asunto menor. Si de veras siguen permitiendo que jóvenes menores de edad sin capacitación presten los servicios, va a pasar lo que va a pasar; ahora, es un asunto que preocupa mucho, porque si revocamos la concesión a la Ruta 27, quiero decirles que RTP cuando prestó el servicio nos dijo este ramal es maravilloso, es rentable, súper rentable.

Por lo tanto, esa ruta no tendría consideraciones porque no va a haber sustitutos de unidades, porque es rentablemente muy interesante, RTP dijo déjenmelo, yo con esto nivelo el asunto; digo, para que ustedes vayan viendo.

Las condiciones del transporte pese a que todo mundo lo comentamos que están mal, mal, nadie se sale, todos quieren hasta comprar concesiones, entonces algún encanto a de tener o algún ingreso a de generar donde les permite seguir comprando concesiones.

¿Qué es lo que sería? No compre, mejor sustituyan sus unidades, vayan a la capacitación con nosotros y seguramente podrá renovarse la concesión; porque evidentemente en el Programa de Regularización no vamos a dar concesiones nuevas, vamos a regularizar las concesiones, la regularización del transporte concesionado.

Toda la gente tiene la concesión vencida, ahora tendríamos que dar una renovación de la concesión, de hecho la ley lo establece que es una concesión por 10 años, renovable por 10 más, a esto nos referimos. ¿A quién se la vamos a dar? A quien se acoja al programa, a quien regularice, a quien sustituya unidad, seguramente habrá condiciones de ello.

Estamos proponiendo también un esquema de operación distinto al programa como funcionan ahora, porque el asunto fundamental es la frecuencia, cuándo salen, bueno, si salen 4 ó 5 minutos se van a encontrar al de junto, pero si salen 4 ó 5 unidades juntas van a irse peleando el pasaje. No son la única ruta que corre en un ramal, normalmente en un ramal hay 2 ó 3 rutas que circulan y entonces se van a pelear contra la ruta de junto, contra otro ramal y contra ellos mismos, entonces es una lucha encarnizada. Evidentemente esto tiene que

moderarse a través de la frecuencia del asunto que yo presentaba de modernización del transporte.

Quisiera comentarles, decían que si el tercer accidente va en serio, alguna cosa, ya lo dijo el Jefe de Gobierno, nosotros nada más lo aplicaríamos. Me parecería injusto, también quiero decirles, no todos los concesionarios ni todos los operadores son iguales, hay operadores sí con algún grado de irresponsabilidad, pero hay concesionarios que toda su vida la han dedicado al transporte, que han procurado mantener sus unidades en mejores condiciones y todo, y el revocar una concesión a una ruta sería, desde mi punto de vista, injusto.

Antes les decía, 15 unidades eran las que se remitían al corralón para garantizar, ahora 40 menos son los que suspendemos el servicio, como quiera el asunto es más drástico que en otros momentos.

Les comentaba ya el asunto de que se hizo la solicitud de gestión a nombre de otro concesionario, no se autorizó, afortunadamente, pero creemos que la información que hemos dado y las pruebas que hemos aportado va a permitir al Ministerio Público dilucidar perfectamente y fincar la responsabilidad a quien sea. No tenemos ningún interés, lo aclaro, lo explico, no tenemos ningún interés apoyar a nadie, si alguien está dispuesto a apoyar al gobierno y apoyar a los ciudadanos. Nosotros no tenemos ningún compromiso con nadie. Es el caso de él, no es amigo nuestro, es un compañero que finalmente se presentó, lo que hicimos la firma de un convenio para el Metrobús, ahora nos está recriminando por otro acuerdo que se hizo nuevo, ya lo dijo algún diputado, alguna vez un convenio termina cuando empieza otro convenio, entonces así se acabó un convenio y vamos al otro convenio.

Estamos por concluir este asunto. Insisto, no hay ninguna relación ni de amistad ni de parentesco con el Secretario, esto lo puedo garantizar. Me une al Secretario una relación de muchos años de amistad. Estoy convencido que no existe algún asunto de familiaridad ni de nada de esto.

Respecto al asunto de mano dura, nosotros también estamos cansados y los gobiernos electos del PRD han caracterizado el asunto de concertación, hemos privilegiado el diálogo y la concertación, creo que ya llegamos a los límites, ya

no estamos en el momento de la concertación y del diálogo, siempre lo privilegio, pero yo creo que es momento de tomar medidas ya más apremiantes, ya ahora creo que las cosas van a ser distintas.

Yo insisto, los concesionados han manifestado su voluntad de participar en el asunto. Yo sé de concesionarios que ya traen créditos autorizados de otros bancos y de todo para sustituir la flota vehicular al 100%. Por eso el compromiso que yo hice con ustedes de que si a junio del año próximo las cosas no han cambiado entonces me iría yo sin ningún remordimiento, seguramente dejaríamos que alguien que tuviera más capacidad, mejores condiciones llegara a mejorar. Si las cosas se dan, que yo espero que así sea, seguramente será para beneficio y como parte de un programa de cumplimiento con metas sociales, que va a tener mucho sentido.

Pasaría, si me permiten, a dar respuesta a los planteamientos del diputado Tomás Pliego, evidentemente, insisto y no es ninguna justificación, las condiciones en que encontramos la Secretaría eran situaciones deplorables, encontramos y en todos los procesos, incluso ustedes mismos como diputados, salvo los que ya fueron diputados en algún otro momento, llegan a un proceso de capacitación, de aprendizaje y de todo, y nos encontramos con varias cosas. Primero que nada, el transporte es el área más chismosa que puede haber, no hay nadie que se guarde una cosa, alguien va y pide algún asunto, le resolvemos y va y le cuenta a otro a mí ya me resolvieron, ahora ve tú. Es un asunto increíble. No existe un área más chismosa, de veras, que el asunto de transporte.

Toda la gente vela por sus intereses, no velan necesariamente por el asunto de la Ciudad, menos por el asunto de gobierno. Nosotros creemos que es un compromiso de justicia social el que los usuarios tengan un sistema de transporte más adecuado que les permita ir con comodidad, con seguridad y con certeza de que van a llegar. En este momento nadie tiene la certeza si se sube a una unidad que va a llegar. Ahí se cumple el asunto de que primero muertos que llegar tarde, finalmente me parece que esto es una ironía que no debería de ser.

Yo creo que no sea el caso, están aquí algunos compañeros, seguramente van a leer las notas, lo vamos a comentar nosotros en una reunión que tenemos

prevista con los líderes de las rutas, existía una cúpula de transporte, existía porque a partir del asunto aquel del planteamiento de aumento de tarifa, se desvinculó un poco, jalaron cada quien por intereses distintos, una cúpula que aproximadamente 15 ó 16 líderes representaban a todas las rutas, a las 106, era muy fácil acordar, era muy difícil que se cumpliera, pues acordábamos con 16, era más fácil acordar que con las 106 rutas, era difícil que se cumpliera.

Quiero hacer un reconocimiento además, sí claro, hay intereses creados, pero hay gente que siempre tiene voluntad de participar, que siempre está pendiente del asunto. No todos los concesionarios son iguales, no todos los funcionarios somos iguales y no todos los diputados son iguales, digo para que aclaremos. Hay gente que reconozco que tiene valor, que tiene interés, que tiene voluntad de participar, que tiene voluntad de cambio, ellos son los que a nosotros nos interesan finalmente para esto.

Me preguntaba el diputado qué cuando se vería, que cuándo sería el compromiso. Yo reitero nuevamente, en enero empezaremos con el cambio sustancial y solamente pongo seis meses. Si en junio no estaría, yo en julio nos estaríamos despidiendo de aquí. Creo que va a haber cambios importantes.

Respecto a las modificaciones al Código Penal y todas estas cosas, creo que habría que establecerse. Si pudiéramos tener menos complicaciones para poder definir quién va a ser, quién es el presidente de la ruta, porque hay 3 ó 4 presidente en cada una de ellas, pues entonces es muy complicado ese asunto.

Creo que habría que pensar en algún esquema que nos permita definir cuál es el asunto y yo creo que adecuado sería que todos llamaran a elecciones libres y democráticas y que fuese algún diputado pues la autoridad, a dar fe de la asamblea y aquí reconozcamos a la gente que gana. ¿Qué necesitamos para ello? Pues tener el padrón de unidades. Ahorita necesitamos hacer el padrón, el programa de regularización y seguramente saldrá un periodo de elecciones y entonces estaremos en condiciones de otro tipo, será la gente que represente directamente y dignamente con quienes nos entendamos.

¿Cuándo vamos a sacar a los dirigentes? ¿De aquí del salón o de dónde? No, miren, finalmente ellos por cualquier causa y yo me refiero a algún presidente de alguna ruta, digamos al presidente de la ruta 1, a don Francisco Aguirre Guadarrama, que es presidente de la ruta 1, vitalicio prácticamente, hubo elecciones hace unas dos o tres semanas y ganó por un margen apabullante. Dice uno, cómo justificamos estas cosas.

Y en cambio hay otros que no pueden poner de acuerdo a 40. en un mismo ramal hay dos dirigentes de división, entonces bueno es un asunto complicado. Creo que habría que reflexionarlo, tal vez platicarlo con ustedes, buscar alguna propuesta y me interesaría si ustedes pudieran y están de acuerdo en que me propusieran alguna fecha, después de unas dos semanas, para que yo los visitara y les hiciera la presentación del programa de regularización del transporte colectivo, que finalmente pudiéramos fortalecerlo con algunas de las opiniones de ustedes.

Estamos, les digo, en este momento en proceso, ya lo tenemos en un anteproyecto muy avanzado, tendríamos pendiente la reunión con la Contraloría, que la tenemos hoy a las 7 de la noche, seguramente con la Consejera Jurídica y a partir de esto ya bajar el asunto con ustedes, cómo sería.

No vamos a dar más concesiones, vamos a regularizar lo que se pueda regularizar, y vamos a tratar de revocar lo que tengamos que revocar.

Es todo, señor diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muy bien. Yo preguntaría a algún diputado si tienen algún asunto más que comentar.

Diputado Jacobo Bonilla.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Muchas gracias.

Reitero que veo yo que puede haber disposición para resolver estos grandes problemas del transporte y yo creo, licenciado Martín Mejía, que podríamos buscar unos esquemas en los cuales tanto el gobierno como la Asamblea Legislativa pudiéramos ir juntos, sobre todo lo que ahorita comentabas, que



uno de los elementos, a lo mejor lo comentas como una idea, pero que finalmente se entienda el objetivo de que los diputados participemos o no en algunas de estas en relación a la asociaciones de los ramales o de las rutas, así como testigos, pudiera ser un esquema que hasta pudiese ir manejando.

Finalmente creo que es importante que podamos trabajando juntos en las modificaciones a la Ley del Transporte que es un tema que esta Comisión está trabajando para en la medida de lo posible presentar una nueva Ley al Distrito Federal, pero que tenga los instrumentos que ustedes proponen para hacer una limpieza en todos estos esquemas del transporte, poner algunos candados a las asociaciones que participen en el transporte, creo que pueden ser algunos elementos por ahí buenos y acabar con esta simulación y ahí a lo mejor en sus comentarios finales pueda hacer alguna reflexión al respecto, esa simulación que tienen el gobierno, que parece que apoyamos a los transportistas al darles dinero para la sustitución de sus unidades, cuando realmente no hay dinero que alcance para hacer esa sustitución de las unidades.

Creo que ya había un hecho, por ahí una proyección de cuándo se podrían realmente sustituir todas las unidades con el dinero del gobierno, bajo el esquema que estamos pues yo creo que no nos tocaría ni siquiera verlo, cuando yo creo que sí puede pasar un esquema y que cada concesionario sea responsable realmente de su unidad y que su concesión pueda ser susceptible de crédito o no.

Posiblemente tengamos que buscar una figura nueva que ya no se llame concesión, sino alguna figura que le pueda dar toda la responsabilidad al dueño de eso que hoy llamamos concesión, para que pueda ser susceptible de crédito y pueda garantizar otro servicio a todos nosotros.

Yo quisiera pedirle, los programas que están instrumentando que los publiquen en las Gacetas Oficiales, porque adicionalmente hay publicaciones en las páginas de Internet, que si bien es cierto el Internet hay que usarlo, pero también es cierto que hay que hacer la publicación formal.

El amigo, nuestro amigo el Director del Taxi, Víctor, y los programas navideños que instaló, yo creo que uno de los grandes errores fue que no lo hizo en una

publicación oficial, lo hizo en rueda de prensa, creo que un periódico no oficial, bueno en una rueda de prensa lo dio a conocer y listo, no lo hizo con periódicos oficiales, y preguntarle básicamente qué pasado con Alejandro Vera que es Subdirector, quien creo que trae ahí algunos problemas, cobraba por citas, falsificación de documentos y dicen que se pasea en una Lincoln de 1 millón de pesos, eso es parte de los chismes, yo no sé si tenga una Lincoln, y la puede tener, porque a lo mejor el rancho, tiene ranchos, es muy ahorrativo o tiene una gran herencia, no lo sé, pero finalmente todo ese tipo de cosas tienen que ser muy públicas y muy abiertas. Yo creo que una de las partes del gobierno, lo más importante del Gobierno es que sea muy público, que sea muy abierto.

Finalmente en el transporte, la gente que se dedica al transporte tienen que hacer del transporte un buen negocio para ellos y para nosotros un buen servicio, yo creo que eso está bien, nada más que el problema es que no se haga, que se haga en lo oscuro y yo creo que nosotros podemos participar para que todo esto se haga público, los ingresos que ellos puedan tener, cómo están las cuentas de las asociaciones, de las ramales, del chofer, por qué no les alcanza para las llantas, por qué sí les debe de alcanzar. Todo ese tipo de reflexiones creo que se pueden hacer muy públicas para que esto a ustedes también les ayude poder mejorar las políticas dentro del gobierno.

Una vez que les dan este castigo a aquellas personas que tuvieron un accidente, que por ejemplo ahorita comentabas, 40 que van a salir de funcionamiento, al cabo de la pena o de la sanción van a regresar exactamente igual, porque las condiciones siguen exactamente igual.

Creo que puede ser una gran oportunidad que ahorita sacas a estos amigos de prestar el servicio y no nada más los sacas, sino hay que invertir en ellos en el sentido de que hay que darles una buena capacitación, hay que aprovechar para ponerles algunos elementos nuevos de si no los cumples, no puedes entrar.

Ayudarlos a que sean empresas y yo soy del esquema que hasta nosotros podamos distinguir la empresa que me da el servicio, no para esperarla, esperarla, esperar esa empresa o tomar la empresa que me actualmente me presta el servicio, es una sana competencia, pero que se basa en la calidad y no en lo que actualmente que es esta pelea de sacar el recurso por día.

Por qué no, yo creo que vale la pena, si ahorita tú tienes algunos datos de aquellas ramales o aquellas empresas que sí trabajan bien, que sí cumplen bien, que tratan de darle una jornada laboral al chofer, que tienen talleres mecánicos, vaya, son relativamente más organizados que otras, yo creo que vale la pena hacer públicas cuáles sí, si quieren no hay que poner cuáles no, en el sentido de que pongamos las peores y las mejores, sino que pueda ser pública cuál ramal está trabajando muy bien, qué asociación está trabajando muy bien para que sea mínimo como un índice para que las demás puedan ir trepándose hacia la mejora de la calidad.

Muchas gracias por estar aquí.

**EL C. PRESIDENTE.-** Diputado Antonio Lima Barrios, tiene la palabra.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Seré más breve que el Presidente y que prometió ser breve.

Nada más para agradecer al licenciado Mejía la disposición de dialogar. Creo que eso es importante.

El tema por supuesto que tiene el interés de muchos de nosotros, hay quienes consideramos que la solución no es la que idealmente quisiéramos, pero a final de cuentas ustedes son los que tienen la responsabilidad y si se quiere pues la vamos a compartir y si no pues iremos en caminos diferentes como en otros temas y ojalá y éste no sea el caso, yo también lo conozco desde hace tiempo, al licenciado Mejía y puedo decir que es alguien que tiene la disponibilidad del diálogo y me parece conveniente, no es fácil, por supuesto hay intereses como en todo, pero esperamos que si existe esa disposición a la comunicación, pues creo que nos vamos a poder ayudar, sobre todo éste es buen tiempo que se va iniciando el programa y que podamos estar complementándonos de alguna manera en esta circunstancia.

Solamente para que no quede en el aire ahí el comentario, particularmente a veces es necesario que nuestros compañeros sean transportados de un lugar a otro, y yo sí lo quiero dejar claro, en el caso mío siempre hemos pagado por ese servicio, nunca le hemos pedido a nadie que nos lo regale y creo que eso me da la posibilidad de hablar con quien sea del gremio porque siempre hemos pagado cuando hemos requerido de algún servicio para que nuestros

compañeros vayan de un lugar a otro y el que no nos puedan cobrar ninguno de esos favores.

Lo digo por el comentario de que a veces nosotros utilizamos al transporte. No, por el contrario, yo creo que al igual que lo dijo el licenciado Martín Mejía de no aceptarles ni una comida, nosotros no les hemos aceptado ningún favor de ese tipo precisamente porque sabemos las consecuencias que trae eso y seríamos muy novatos si lo aceptáramos.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Yo quisiera hacerle una pregunta.

De todas las rutas del Distrito Federal cuáles son las rutas que todavía no han firmado el convenio para todo esto que usted nos ha explicado ahora y que entiendo es parte de un proceso, las paradas fijas, la capacitación de los choferes, las sociedades mercantiles, la modernización de las unidades, etcétera. Yo quisiera saber qué rutas son las que no han firmado.

Si en términos generales nos puede explicar usted por qué no han firmado y qué va a hacer el Gobierno de la Ciudad con estas rutas que evidentemente no quieren solución o no les parece la solución del gobierno, pero sí quieren seguir teniendo la concesión, concesión del gobierno. Número uno.

Número dos: Sería muy bueno, y tiene un poco qué ver con lo que planteó el diputado Bonilla, por qué no poner a prueba la disposición de las rutas, incluidas las que ya firmaron o las que no firmaron, a ver si son capaces de firmar un convenio de buena voluntad con la ciudad a través del gobierno, con la Asamblea Legislativa, para que independientemente de esta problemática, que nos va a llevar tiempo resolver, de las unidades, pues se acuerde un compromiso público de que los concesionarios y los operadores van a conducir las unidades con respeto y teniendo cuidado de los pasajeros, o sea, no es un problema nada más de las unidades, es un problema de la competencia que ya explicó usted y que todos conocemos se da.

Tal vez sería bueno públicamente, a ver quiénes van a firmar, a ver, el de la ruta número equis que firme y entonces vamos a estar ahí poniéndole lupa a la ruta número equis. Entonces es una manera también de comprometer a los

concesionarios, yo creo que eso no estaría mal, de cara a la ciudad, de cara a la ciudadanía.

Por último, comentarle que venimos trabajando desde hace ya mucho tiempo en las iniciativas que tenemos pendientes y tenemos por ahí una propuesta para meter todas estas iniciativas en una y poder contar con un ordenamiento jurídico moderno y eficiente.

Lo voy a platicar con los diputados de la Comisión, pero creo que en un momento dado bien valdría la pena que ustedes nos pudieran hacer llegar sus opiniones y puntos de vista para saber si esta propuesta que estamos trabajando y que yo espero se concrete, pues es lo mejor para la ciudad. Es importante, repito, conocer su punto de vista.

Yo espero, estoy seguro, porque lo conozco también, licenciado, y sé que usted es un hombre trabajador, de palabra, un hombre con el que se platica y con el que se acuerda, que se cumpla este plazo que usted ha dado a efecto de que podamos contar efectivamente pues si no con el transporte más moderno y más eficiente del planeta, pues sí por lo menos con un transporte seguro, un transporte limpio, un transporte eficiente en esta ciudad.

Por mi parte es todo, le doy la palabra para una intervención final, conclusiones, y con eso estaríamos terminando esta reunión de trabajo con usted.

**EL C. LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS.-** Gracias, diputado.

Le informo, las rutas que no han firmado son la ruta número 5, la 7, la 15, la 19, la 33, la 57, la 73, la 94 y la 98. Todos ellos adheridos a rutas unidas, el dirigente máximo es José Antonio Sánchez.

El viernes pasado iban a firmar con nosotros las rutas, firmaron algunos compañeros como los aquí presentes apenas en este momento y hubo una diferencia porque cada grupo hace algunas apreciaciones respecto al convenio que firmamos, ellos hicieron algunas apreciaciones que me parece que no son de fondo, que son más bien de forma, pero que a ellos les hace feliz. Ofrecimos que firmaríamos seguramente con ellos esta misma semana.

Por otra parte, otra ruta que queda pendiente es la 27, la de los accidentes, que no ha firmado convenio con nosotros, la 27 no ha firmado, la 53 y la Ruta 11, ellos son las rutas que no han firmado, la 27, la 53 y la 11 son corredores del Eje 4, donde va a participar el Metrobús, ellos no han firmado y las demás de Rutas Unidas. Eso es lo que nos queda de rutas por firmar.

¿Por qué no han firmado? Les comentaba el asunto, me parece que Rutas Unidas quiere hacer una precisión o una modificación de forma más que de fondo al convenio y firmaría con nosotros esta misma semana, ya también lo habíamos comentado con ellos.

Respecto a la firma del convenio de buena voluntad, eso me parece que es un asunto muy interesante, porque además ya nos involucramos no solamente la Secretaría de Transportes, seguramente ustedes y seguramente los ciudadanos, entonces todos estarían en condiciones de valorar y de revisar, me parece que es una buena propuesta, pero habría que hacer alguna justificación de un armado del esquema, se los propongo que se los haré llegar en estos próximos días para que estemos de acuerdo, invitemos a las rutas si quieren firmar un convenio de buena voluntad en el que se comprometen a todo esto con la ciudadanía, no con los diputados, no con la Asamblea sino con la ciudadanía, sería un asunto primero nunca visto y seguramente sí establecería un compromiso más importante y seguramente esto lo van a tener que cumplir, porque la ciudadanía es finalmente quien los utiliza, es quien les da los ingresos y esto les permite esto.

Respecto al asunto otro de la opinión y puntos de vista respecto a la cuestión que están ustedes proponiendo, nos gustaría, de hecho no sé si a veces la carga de trabajo de cada uno de ustedes como diputados y de nosotros ahí en la SETRAVI nos lleva mucho tiempo y a veces no estamos en comunicación, yo creo que valdría la pena que lo pudiéramos hacer, que estuviéramos de manera permanente en algún asunto. Yo les ofrezco que todo lo que acordemos nosotros inmediatamente se los notificamos a ustedes y valoremos de que toda pueda subir al Internet.

Ahora, evidentemente casi todos los programas que nosotros tenemos los publicamos, se publican en la Gaceta, pero también si no les avisamos a ustedes, ustedes pueden en sus módulos y evidentemente en sus distritos

electorales hacer difusión de ello y seguramente nos ayudará, entonces lo vamos a revisar.

El asunto de los CETRAMS, que era un asunto que lo comentaba, por un acuerdo de gobierno se están concesionando un número determinado de CETRAMS, me parece que cuatro CETRAMS, en el que va a haber una construcción muy importante, pero los demás son un asco, en verdad es un asco, vaya. Yo les ofrezco que en esto les mandaré un informe particular, y con esto ya tengo dos o tres compromisos con ustedes: uno, el asunto del informe de CETRAMS detallado, detenido, hasta con fotos; el segundo, es el asunto de una iniciativa o un documento que ustedes puedan valorar para que veamos el asunto de la firma del convenio de buena voluntad con las rutas, que valdría la pena que lo pudiéramos hacer en un evento público pues, que la gente lo sancione y todo y no con tintes electorales, simplemente como un asunto de un convenio o un compromiso que firman las rutas con los ciudadanos, me parece que también pudiera dar resultado.

A mí no me queda más que agradecerles. Yo quisiera de veras comentarles, pedirles que nos tengan un poco de paciencia, esto es un asunto muy complicado, hay veces que ya uno no duerme, paso todos los días a veces hasta muy noche, sábados y domingos en la oficina, y entonces yo digo o compongo las cosas o entonces ya tendría que pensar en ir a dar clases o alguna cosa, ya no sería esto la mejor alternativa.

Muchas gracias por todo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Licenciado Martín Mejía Zayas, Director General de Transporte, su equipo de trabajo, funcionarias y funcionarios de la SETRAVI, les agradecemos mucho su presencia y estamos en contacto.

Buenas tardes.

