



En la Ciudad de México a 23 de octubre de 2023

Diputada María Salido Magos
**Presidenta de la Mesa Directiva del
Congreso de la Ciudad de México,
II Legislatura.**
Presente.

COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

FOLIO: 00004213

FECHA: 25/10/23

HORA: 12:00 Hrs

RECIBIÓ: Tony



Los firmantes del presente documento tanto Representantes Legales de Rutas que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público colectivo concesionado en la CDMX, así como de presidentes de los diversos Consejos de Administración de las Sociedades Mercantiles que prestan el servicio en la modalidad conocida como CORREDORES; quienes formamos parte de la Organización **“Movilidad de Vanguardia, A.C.”** Con domicilio para oír y recibir cualquier tipo de notificaciones el sito en: calle Dr. Atl número 139, colonia Santa María la Rivera, de la Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06400 de esta Ciudad. Contacto directo Alejandro Luna 55 35 35 64 59 alejandrolunamova@gmail.com

Por este conducto con fundamento en los artículos 1 y 8° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; numerales 2 y 3 del Artículo 1° y numeral 1 del Artículo 3° de la Constitución Política de la Ciudad de México; y fracción VII del Artículo 2° y Artículo 3° de la Ley de participación Ciudadana de la Ciudad de México. Con el debido respeto que nos merece comparecemos ante Usted para exponer lo siguiente:

Nos referimos a la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL CUAL SE REFORMA EL ARTÍCULO 86, 92 y 94 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL FIN DE GARANTIZAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CONCESIONADO CON SOCIEDADES MERCANTILES DE ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEMOCRÁTICO, TRANSPARENTE Y DE SENTIDO SOCIAL.** Que suscribe el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, de la Segunda Legislatura del Congreso de la Ciudad de México.

En la iniciativa de referencia en relación con el capítulo de **“PROBLEMÁTICA PLANTEADA”**, el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín de manera tendenciosa arguye que por el modelo Neoliberal se promocionó la creación de Sociedades Mercantiles con la idea errónea de ver el servicio de transporte colectivo de ruta, como un mero negocio. Con todo respeto que corto de ideas ver la necesidad de transformación y modernización del transporte concesionado de la CDMX, con un sentido de una corriente político-económica que precisamente fortaleció al sector empresarial, pero que se le olvida al Diputado que desde 1997 el Distrito Federal (Hoy Ciudad de México) ha estado Gobernado por la Izquierda, que con sus diferentes Corrientes y Partidos HAN SOMETIDO AL TRANSPORTE



CONCESIONADO A UNA TARIFA SOCIAL dando como resultado la pauperización del gremio transportista, poniendo en riesgo al usuario con unidades con tres década en operación. Si con esto creemos que el transporte no se debe ver como negocio, entonces seguiremos jugando a que los transportistas hacemos como que cambiamos y los usuarios hacen como que pagan el servicio que requieren, y siempre nos preguntábamos y la Autoridad que hace.

Por otro lado, en el capítulo de la “**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**” el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín pone como referencia el inicio de operación del BRT en la avenida Insurgentes, y desde su particular punto de vista el Metrobus permitió construir una Sociedad Mercantil con visión humana en sociedad con el entonces Gobierno del Distrito Federal. Otro error de apreciación y de información del Diputado, las obligaciones económicas, financieras contractuales, operativas, etc...las asumió desde el inicio la Empresa que se conformó con los concesionarios que prestaban el servicio en esta avenida emblemática, es decir, el Gobierno jamás se asumió como patrono sustituto.

Ahora bien, entrando al fondo del asunto, vale la pena recordar que el primer aviso de una nueva forma de asociarse para prestar el servicio público de transporte de pasajeros concesionado como Sociedades Mercantiles se plasmó en el **DECRETO DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL de la Ley de Transporte del Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 20 de diciembre de 1995.** Que en lo particular manifiesto en el artículo siguiente:

***Artículo 23.-** Como una medida prioritaria, la Secretaría establecerá los mecanismos necesarios para la transformación de las organizaciones de transportistas en sociedades mercantiles para la explotación del Servicio Público de Transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y no poner a nadie en condiciones privilegiadas respecto a otros y para evitar prácticas monopólicas y competencia desleal.*

Con lo anterior queda de manifiesto que la forma de prestar el servicio como PERSONA-CAMIÓN ya no garantizaba la sostenibilidad de la operación en bien del usuario.

Por otro lado desde luego que el 19 de junio de 2005 cuando se puso en marcha el Metrobus sobre la avenida Insurgentes, fue un parteaguas en la movilidad de la hoy Ciudad de México, rompiendo varios paradigmas tanto de política pública, como de anarquías de liderazgos que se sentían omnipotentes, así como que era imposible integrar a los transportista en un solo objetivo para mejorar la operación, profesionalización de la mano de obra, garantizar los derechos laborales, recuperar el espacio público, mejoramiento del entorno urbano, etc....

En este mismo orden de ideas, se fueron implementando transformaciones de rutas en CORREDORES que desde luego, la Autoridad obligó a los transportistas a constituirse



como Sociedades Mercantiles, con una referencia muy importante no acompañó los procesos de integración, dejando a los Consejos de Administración la obligación de integrar a todos los concesionarios, aun sin tener regulares sus concesiones, **aunado a que no existieron bonos de chatarrización y los compañeros no quisieron aportar ningún peso para los trabajos preoperatorios y los enganches de la flota vehicular.** Por lo cual debe entenderse que no hay dinero más caro, que el que no se tiene, todo se fue a la panza de la deuda de cada Empresa, esto dará un poco de luz para entender un poco de lo que expresa el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín en uno de sus párrafos del capítulo de EXPOSICIÓN DE MOTIVOS que es el siguiente:

“Las denuncias de un importante número de concesionarios argumentan que en el proceso de constitución de las Sociedades Mercantiles se les dejó fuera de estas a concesionarios que exigían estatutos que permitieran transparencia en el manejo de sus finanzas, así como, consejos de administración democráticamente electos.”

El hecho de hacer las precisiones anteriores es con el ánimo de poner en la mesa, que el gremio transportista nunca ha aceptado que alguien “controle” su negocio, por lo tanto, se resiste al cambio aun teniendo hoy la oportunidad como nunca de contar con un BONO DE CHATARRIZACIÓN a fondo perdido, como es el caso con que nos distinguió la Doctora Claudia Sheibaum Pardo.

Otro tema que se ha dejado de lado y que para nuestra Organización causó extrañeza en su momento, es que la Comisión de Movilidad de este H. Congreso de la Ciudad de México jamás hizo un pronunciamiento en la etapa crítica de la pandemia del COVID 19, que para mejor proveer a esta Presidencia, en los meses de mayo, junio, julio y agosto de 2020 fueron donde se generó el mayor pico de la contingencia de la pandemia, llevando a la pérdida de hasta un 80% de la demanda de pasajeros, con esto cualquier negocio quiebra como sucedió, ya que desaparecieron varios negocios y fuentes de empleo. Para los concesionarios PERSONA-CAMIÓN desde luego que existieron pérdidas, pero para las Empresas-CORREDORES fue más grave el impacto ya que sostuvimos la mano de obra garantizando sus sueldos y sus prestaciones sociales de Ley, es decir no hubo despidos, el Gobierno Federal no considero ningún recorte en el pago de impuestos; por otro lado se tuvieron que hacer negociaciones con las financieras por el pago de la flota vehicular, hecho que se logró por dos periodos de seis meses solo pagando intereses y nada a capital, pasando estos periodos se debió llegar a una renegociación de la deuda de la flota vehicular con **DOS TEMAS RELEVANTES:**

Primero. - Al quedar demostrado con la pandemia que nuestra actividad es de riesgo, al renegociar la deuda, como primera condición fue que subió el porcentaje del costo de financiamiento hasta 9 puntos porcentuales por encima de lo que se tenía pactado al inicio del financiamiento, ejemplo si se tenía un financiamiento del 12% este subió hasta un 21%.



Segundo. - Al subir el costo financiero, y no tener una demanda de usuarios que permitiera garantizar el pago de las mensualidades de la flota vehicular, la única salida fue ampliar los meses de pago, es decir que, si en un principio se tenía pactado el pago de la flota a seis años, se debió ampliar hasta ocho y diez años, poniendo en riesgo el reparto de dividendos a los socios de estas empresas.

Con esto que se expone no es con el ánimo de victimizarnos, sino es para que esta Presidencia de este Congreso, tenga más elemento de razón y de hechos de la realidad del tema que nos ocupa, toda vez que, el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín considera y sustenta su criterio **QUE LAS SOCIEDADES MERCANTILES DEBEN CONSIDERAR EL ESPIRITU SOCIAL, POR ENCIMA DEL NEGOCIO.** Pero para darle certeza al usuario desde luego que se debe cambiar y romper ese paradigma de que el transporte concesionado por un lado debe ser barato, y por otro obligan a los concesionarios a invertir en una flota vehicular con tecnologías de última generación, profesionalización de la operación, así como a absorber las obligaciones laborales y de prestaciones sociales, (sin poder lograr un punto de equilibrio financiero con la tarifa vigente).

Es importante observar que **las tarifas del transporte público concesionado si están controladas con un espíritu social**, y obsérvese lo que ha tenido que hacer el Gobierno de la Ciudad para sustituir los microbuses (Otorgar un bono de chatarrización), toda vez que, el gremio transportista esta empobrecido, avejentada su flota vehicular y descapitalizado, y no debe pasar por alto esta realidad. Alguien podrá preguntarse porque los Organismos del Gobierno cobran más barata su tarifa (Metro, Trolebús y RTP), sí, pero esos Organismos no dependen de sus tarifas, sino de un presupuesto del erario que cada año aprueba este H. Congreso; en el transporte colectivo concesionado el costo de traslado de una persona mínimo hoy cuesta \$12.00 y para el metro casi ronda los \$19.00. (Obsérvese cuanto es el déficit de un lado y otro, y como se mitiga)

Ahora bien, por lo que respecta a la conformación de las Sociedades Mercantiles, prácticamente el Diputado deja entrever que bajo su opinión se han hecho con dolo, de mala fe, y sobre todo con un afán de despojo y quedarse con el negocio de los compañeros transportistas, que equivocación tan obtusa y fuera de conocimiento de la realidad. Para mejor ilustrar a esta Presidencia hacemos las siguientes observaciones:

Primero. - Cuando la Secretaría de Movilidad informa que o cual Ruta se va a transformar, y si está se encuentra afiliada a nuestra Organización "**Movilidad de Vanguardia, A.C.**" (**MOVA**), se inician los procesos de integración de todos los concesionarios, así como de los operadores; se capacita a las Directivas que están en función; se revisan los padrones para saber en qué status se encuentran las concesiones; esto es si tienen pagos pendientes, si la unidad está dada de alta y lo más importante si cuentan con su TITULO CONCESIÓN



29742030 y 29742031



movilidaddevanguardia.org.mx



Dr. Atl No. 139, Col Santa María la Ribera, C.P. 06400, Ciudad de México



O TITULO PERMISO VIGENTE en este último punto siempre de la mano de la Autoridad reguladora de nuestra actividad..

Segundo. - Cuando hablamos de que en otras Administraciones no hubo acompañamiento de la Secretaría de Movilidad, es porque en la actualidad quien demuestra ante esta Secretaria en base a la documentación legal que es el legítimo concesionario se le da la constancia para ser acreedor al BONO DE CHATARRIZACIÓN, los concesionarios que no cumplen simplemente no pasan y esto ayuda mucho, porque con esta definición no está obligada la nueva persona moral a integrar a los concesionarias que no cumplan con la autoridad (Derechos y Obligaciones). Porque existe la discrepancia de compañeros que se dicen agraviados, y que no entraron a los corredores; es porque no asumieron su responsabilidad en tiempo y forma en el momento de su proyecto, y hoy buscan un culpable, más no manifiestan que no asumieron su responsabilidad de no querer hacer los pagos pendientes, o su concesión no tenía una unidad vinculada, o su concesión carecía de legalidad etc.....

Por otro lado, es importante resaltar que para constituir una Sociedad Mercantil existe la legislación correspondiente como son La Ley General de Sociedades Mercantiles, el Código de Comercio y la Ley del Notariado, es decir que los Estatutos de una Empresa deben de ser acordes con los principios de estas normas, de igual manera las facultades y obligaciones de los Consejos de Administración están regidas por estas legislaciones.

En el caso de Movilidad de Vanguardia desde hace dieciocho años, estamos relacionados con el cambio y la modernización del transporte en la hoy Ciudad de México, por ello con mucha humildad pero con orgullo decimos **MOVILIDAD DE VANGUARDIA SOMOS LA ORGANIZACIÓN REFERENTE DE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO EN LA CIUDAD DE MÉXICO**, por lo tanto, contamos con un cuerpo de Directores en las diferentes áreas estratégicas para que un proyecto funcione, por sistema tenemos auditorias de las empresas cada tres meses, análisis de indicadores diarios, y reunión semanal de Directores para hacer valoraciones de estos, y en consecuencia tomar las decisiones correspondientes.

Es decir que hablar de Empresas hoy día no solo es de creencias o apreciaciones, de que como tengo 30 años de transportista ya puedo entender y dirigir una Empresa, no, hoy se debe tener todo un KNOW HOW que nos de las herramientas para saber cómo actuar en momento de crisis, por el bien de los inversionistas (transportistas). Por esto y muchas cosas no se puede ver el proceso de cambio de transporte con un sentido social, por todo lo que envuelve el negocio, ya que solamente así se puede cumplir con la nómina, mantenimiento, impuestos, combustible, seguro social, pago de flota vehicular, seguros de la flota vehicular, proveedores, etc....



29742030 y 29742031



movilidaddevanguardia.org.mx



Dr. Atl No. 139, Col Santa María la Ribera, C.P. 06400, Ciudad de México



Pasando al tema de las **Sociedades Cooperativas** que es el tema principal del Punto de acuerdo que propone el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, y que es el fondo de la propuesta de modificación de los artículos **86, 92 y 94 de la Ley de Movilidad** de la Ciudad de México.

Al efecto, es relevante reconocer que la Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo primero reconoce a las Sociedades Cooperativas como Sociedades Mercantiles; pero a diferencia de las otras Sociedades Mercantiles, la Sociedades Cooperativas las regula su propia Ley, que es la Ley General de Sociedades Cooperativas.

Para mejor proveer a Usted C. Diputada María Salido Magos Presidenta de la Mesa Directiva del Congreso de la CDMX, nos permitimos transcribir algunos artículo de la Ley de Sociedades Cooperativas que servirán para en su caso, tomar las decisiones pertinentes, procedentes y adecuadas, tomando en consideración que hacemos comentarios de los artículos transcritos.

LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS:

Artículo 14.- Las sociedades cooperativas podrán adoptar el régimen de responsabilidad limitada o suplementada de los socios.

La responsabilidad será limitada, cuando los socios solamente se obliguen al pago de los certificados de aportación que hubieren suscrito. Será suplementada, cuando los socios respondan a prorrata por las operaciones sociales, hasta por la cantidad determinada en el acta constitutiva.

COMENTARIO: Aquí es donde se sustenta el espíritu social de las Sociedades Cooperativas toda vez que de facto debe existir solidaridad entre sus socios, pero con la limitante del concepto comercial y de negocio, es decir, genera limitantes de garantía para las entidades Financieras.

Artículo 15.- El régimen de responsabilidad de los socios que se adopte, surtirá efectos a partir de la inscripción del acta constitutiva en el Registro Público de Comercio. Entretanto, todos los socios responderán en forma subsidiaria por las obligaciones sociales que se hubieren generado con anterioridad a dicha inscripción.

Las personas que realicen actos jurídicos como representantes o mandatarios de una sociedad cooperativa no inscrita en el Registro Público de Comercio responderán del cumplimiento de las obligaciones sociales frente a terceros, subsidiaria, solidaria e ilimitadamente, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que hubieren incurrido.



29742030 y 29742031



movilidaddevanguardia.org.mx



Dr. Atl No. 139, Col Santa María la Ribera, C.P. 06400, Ciudad de México



Artículo 17.- Las oficinas encargadas del Registro Público de Comercio, deberán expedir y remitir en forma gratuita, a la Secretaría de Desarrollo Social, copia certificada de todos los documentos que sean objeto de inscripción por parte de las sociedades cooperativas, así como la información que solicite la propia dependencia, a fin de integrar y mantener actualizada la estadística nacional de sociedades cooperativas.

COMENTARIO: Existen o existirán Sociedades Cooperativas que por su conceptualización, o su régimen de Constitución o de producción, tendrán su respaldo o apoyo de la Secretaría de Desarrollo Social toda vez que, esta entidad administrativa contempla apoyos sociales para ciertas entidades de conformación social, pero que no se vuelven comunes para todas las actividades como el caso particular del transporte urbano de pasajeros; Pero suponiendo sin conceder que esto pudiera suceder, entraría por procedimiento otro actor de supervisión de las Sociedades Cooperativas, luego entonces se sumaría a la Secretaría de Movilidad y el Organismo Regulador del Transporte. La pregunta sería quien tiene la preponderancia de Regulación, indudablemente que se tendría que legislar al respecto, y esto nos deja ver que el tema va más allá de votar un PROYECTO DE DECRETO.

Artículo 18.- No se otorgará el registro a las sociedades cooperativas de participación estatal, si la autoridad que corresponda no manifiesta que existe acuerdo con la sociedad de que se trate, para dar en administración los elementos necesarios para la producción.

COMENTARIO: Para analizar este artículo de manera concordante con el criterio del Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, debemos tomar como referencia que el transportista concesionario del transporte público colectivo de pasajeros se resiste a que alguien administre su negocio, luego entonces, como podemos creer que el solo hecho de que se agrupen y constituyan en una Sociedad Cooperativa dará viabilidad y garantía de integración de todos los concesionarios de una ruta, toda vez que de no darse, se estaría en una crisis como dice el artículo en comentario ***“No se otorgará el registro a las sociedades cooperativas de participación estatal, si la autoridad que corresponda no manifiesta que existe acuerdo con la sociedad de que se trate, para dar en administración los elementos necesarios para la producción”***.

Artículo 20.- La vigilancia de las sociedades cooperativas estará a cargo de las dependencias locales o federales que, de acuerdo con sus atribuciones, deban intervenir en su buen funcionamiento.

Artículo 30.- Se establecen las siguientes categorías de sociedades cooperativas:



I.- Ordinarias, y

II.- De participación estatal. Para tal efecto, el Estado podrá dar en concesión o administración bienes o servicios a las sociedades cooperativas, en los términos que señalen las leyes respectivas.

Artículo 32.- Son sociedades cooperativas de participación estatal, las que se asocien con autoridades federales, de las entidades federativas, municipales o los órganos político-administrativos de la Ciudad de México, para la explotación de unidades productoras o de servicios públicos, dados en administración, o para financiar proyectos de desarrollo económico a niveles local, regional o nacional.

COMENTARIO: En este artículo nos deja bien claro la vinculación obligatoria a que hace alusión la Ley General de Sociedades Cooperativas con respecto a nuestra actividad, toda vez que, cuando se menciona ... para la explotación de unidades productoras o de servicios públicos, en este criterio es donde entra nuestra actividad, pero en nada cambia en que la **CONCESIÓN** deberá de otorgarse a la Sociedad Cooperativa de que se trate, pero es necesario hacernos las siguientes preguntas:

1.- ¿Estará la Secretaría de Movilidad en condiciones y de acuerdo en otorgarlo en los términos del proceso de transformación y modernización que ya se tienen tutelados?,

2.- Las Sociedades Cooperativas le garantizarán al Gobierno de la Ciudad, ¿la Política Pública de Movilidad e Inversión en Tecnologías poniendo al usuario como centro de la acción y el desarrollo económico, político y social de la CDMX?

3.- Debida a que las Sociedades Cooperativas están consideradas con un sentido social por su naturaleza, y el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín dice: **“Que se debe considerar el espíritu social, por encima del mercantil”**; cabe la pregunta: De no respaldar alguna entidad Financiera la inversión en flota vehicular, insumos, infraestructura etc. ¿el Gobierno se convertirá en garante de estas Sociedades Cooperativas?

4.- De suceder que él Gobierno fuera garante de las Sociedades Cooperativas, donde quedarían las Sociedades Mercantiles que quedaron en quebranto financiero a raíz de la pandemia, o haciendo acopio del sustento político que alude el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín con relación al Neoliberalismo, ¿que a las Empresas en quebranto financiero se les va a aplicar el clasismo y racismo?

Como podrá observar C. Diputada María Salda Magos Presidenta de la Mesa Directiva del Congreso de la CDMX, el tema es por demás amplio y delicado, no porque sea imposible de Legislar, sino por que es necesario armonizar varias normas y leyes que existen, pero que no están consideradas para que las Sociedades Cooperativas pasen a formar parte directa



del Modelo Operacional del transporte colectivo de pasajeros concesionado que hoy requiere la Ciudad de México.

Por lo anterior, agradecemos la atención que se sirva dar al presente y que en el animo de construir y contribuir a lo que hoy demandan nuestros usuarios y la Ciudad de México en su conjunto, nos ponemos a su disposición para ahondar o abonar en los criterios que en la materia tenga la Comisión de Movilidad de este H. Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, de igual manera aprovechamos para expresarle nuestras altas consideraciones.

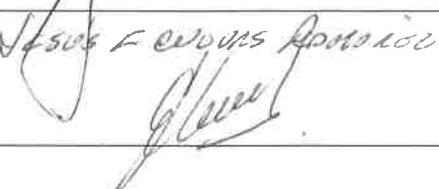
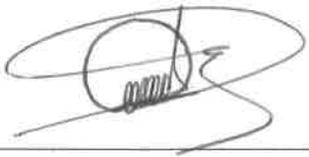
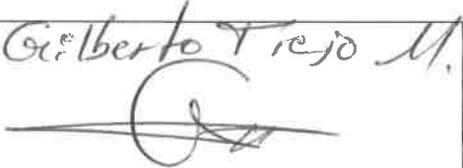
Atentamente

NO.	NOMBRE	RUTA	FIRMA
1	AGUSTIN HERNANDEZ GUTIERREZ	2	
2	FELIPÉ NUÑEZ GUERRERO	3	
3	FERNANDO MEZA CHAVEZ	4	
4	ALBERTO CORDERO JUAREZ	9	
5	ROSALIO JUAREZ RODRIGUEZ	13	
6	RAMON ALVARADO REYES	14	



7	JAVIER MUÑOZ ARMENDARIZ	17	
8	ENRIQUE MARTINEZ CHAVEZ	18	
9	FERNANDO CHAVEZ VILLANUEVA	22	
10	ADAN FIGUEROA GALLEGOS	23	
11	EDUARDO VACA SANTANA	25	
12	PANO COSMOPULOS MARTINEZ	26	
13	JOSE LUIS CONTRERAS PÉREZ	27	
14	JOSE LUIS GONZALEZ GALAN	28	
15	ANTONIO ALFARO HERNANDEZ	31	
16	MARIA DE JESUS RUIZ LUNA	40	



13	JOSE LUIS GONZALEZ GALAN	AUTOBUSES UNIDOS LEGARIA S.A DE C.V	
14	JESUS EMILIO CUEVAS RAMIREZ	CORREDOR DIVISION DEL NORTE S.A DE C.V	<i>Jesus Emilio Cuevas Ramirez</i> 
15	GABRIEL RODRIGUEZ	CORREDOR EJE 3 OTE. NORTE SUR S.A DE C.V	
16	JESUS PADILLA ZENTENO	CORREDOR INSURGENTES S.A DE C.V	
17	GILBERTO TREJO MONTELON	SKYBUS REFORMA S.A DE C.V	<i>Gilberto Trejo M.</i> 



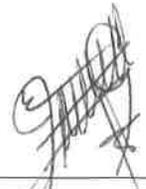
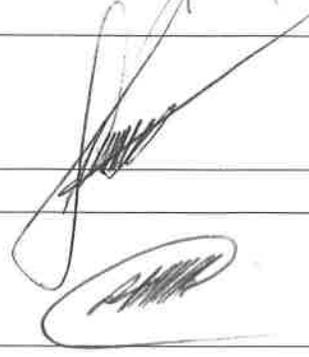
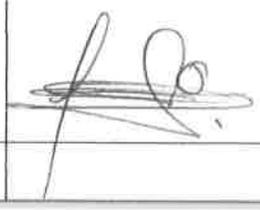
17	ALEJANDRO NUÑEZ HERMAN	41	
18	VIRGILIO ARTURO GALICIA TREJO	44	
19	GERARDO RODRIGUEZ ALQUICIRA	46	
20	RAUL CORNEJO VELAZQUEZ	55	
21	MARTHA PATRICIA ILLESCAS LOPEZ	56	
22	EDER VALENZUELA FLORES	60	 EDER VALENZUELA FLORES
23	ERNESTO GARDUÑO ESQUIVEL	70	
24	HERIBERTO BUENDIA MEJIA	76	
25	TEODORO MANUEL VAZQUEZ SEGURA	77	
26	JOAQUIN PEREZ DORANTES	80	



27	ANSELMO MAYA	89	
28	JESUS ROBLEDO CRUZ	99	
29	EDUARDO FERNANDO MENDOZA JUAREZ	106	
30	FERNANDO ANELL CERVANTES	71	

NO.	NOMBRE	CORREDOR	
1	J. JESUS DOVAL MARTINEZ	CORREDO PERIFERICO S.A DE C.V	
2	ALFONSO VILLASEÑOR	CORREDOR REVOLUCION S.A DE C.V	
3	MARCO ANTONIO GARCIA DELGADO	AUTOBUSES TRONCALES S.A DE C.V	
4	JAVIER SALGADO <i>Miguel A. Acosta A</i>	MONTE DE LAS CRUCES	



5	ENRIQUE GONZALEZ CASTAÑEDA	TRANSPORTISTAS EJERCITO-POLANCO S.A.P. I DE C.V	
6	JOSE LUIS GONZALEZ GALAN	CORREDOR TOREO- BUENAVISTA S.A DE C.V	
7	TOMAS GOMEZ PEREZ	CORREDOR AVENIDA OCHO S.A DE C.V	
8	RUBEN GODINEZ CORTAZAR	CORREDOR TACUBA- NARANJA S.A.P.I. DE C.V	
9	ALEJANDRO LUNA BECERRA	AUTOTRASPORTES URBANOS INTEGRADOS S.A DE C.V	
10	FELIX BATREZ GUZMAN	CORREDOR SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO S.A DE C.V	
11	ALFONSO VILLASEÑOR	INSUMOS Y SERVICIOS NATIVITAS S.A DE C.V	
12	JESUS NICOLAS RODRIGUEZ JUAREZ	SISTEMA METROPOLITANO S.A DE C.V	

☎ 29742030 y 29742031

✉ movilidaddevanguardia.org.mx

🏠 Dr. Atl No. 139, Col Santa María la Ribera, C.P. 06400, Ciudad de México