

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL  
IV LEGISLATURA  
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



**SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO**

**Comisión de Transporte y Vialidad**  
*Secretaria de Medio Ambiente y Director General de RTP*  
**Mesa de Trabajo**

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Salón “Luis Donaldo Colosio”**

**20 de agosto del 2008**

---

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Muy buenos días. Le damos la más cordial bienvenida a la licenciada Martha Delgado Peralta, Secretaria de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, a la arquitecta Ariadna Montiel, Directora General de RTP.

Ésta es una reunión de trabajo, no una comparecencia, de la Comisión de Transporte y Vialidad, en el marco de un punto de acuerdo aprobado en la Diputación Permanente hace unos días y la idea de esta mesa de trabajo es analizar, conocer de propia voz, tanto de la Secretaria de Medio Ambiente como la Directora General de RTP cuál es el estado actual que guarda la responsabilidad, la labor de cada una de estas áreas del Gobierno de la Ciudad de México respecto al Programa Transporte Escolar.

Cabe aclarar también que hace unos meses ya el Gobierno de la Ciudad envió una iniciativa a esta Asamblea Legislativa, a efecto de modificar algunos ordenamientos jurídicos y que por ley este programa o lo que es hoy un programa piloto se convierta en un programa permanente a nivel del Distrito Federal.

Esta iniciativa fue turnada a la Comisión de Administración Pública Local, que preside la diputada del Partido Acción Nacional, Kenia López Rabadán, fue turnada a la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, que preside el diputado Leonardo Álvarez Romo y posteriormente a petición de esta Comisión de Transporte y Vialidad se le envió también.

De manera tal que son tres Comisiones las que tienen bajo su responsabilidad dictaminar y en su caso aprobar esta iniciativa que en su momento deberá subir al Pleno de la Asamblea Legislativa.

Quiero informarles, compañeros diputados de la Comisión, que dada esta circunstancia yo me permití el día 13 de agosto, el miércoles de la semana pasada, enviarle un oficio como Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad tanto a la diputada Kenia López Rabadán, como al diputado Leonardo Álvarez Romo a efecto de invitarlos a que asistan a esta reunión de trabajo con las funcionarias ya aquí presentes, a efecto de que podamos ir conformando un criterio único que nos permita dictaminar la iniciativa; esto es importante porque es una responsabilidad de tres Comisiones y nos parece que a diferencia de otros temas no es un asunto realmente complejo, complicado o polémico, siempre y cuando haya voluntad para sacar adelante lo que hoy ya es realidad en otros Municipios o Estados de la República gobernados incluso por otros Partidos distintos o distinto al que gobierna la Ciudad de México.

De manera tal que espero que en el transcurso de esta reunión se sumen la diputada y el diputado antes mencionados, probablemente hay aquí asesores de algunos de ellos, a efecto de que podamos ir ya incluso precisando la fecha en la cual podamos dictaminar esta iniciativa.

Por lo pronto y a efecto de darle continuidad a esta reunión, vamos a solicitarle primeramente a la Secretario de Medio Ambiente, licenciada Martha Delgado, nos

haga una exposición de este importante programa, de esta propuesta, pero sobre todo y en particular cómo está operando, cómo avanza lo que es el programa piloto; piloto precisamente porque se trata de ir corrigiendo en el camino lo que funcione, para que funcione mejor y lo mismo por parte de la Director General de RTP.

Ya estuvieron aquí ustedes en una mesa de trabajo en el 2º piso, ya asistieron también, a invitación de los aquí presentes, al foro de transporte en la Ciudad en donde también expusieron ampliamente el programa, cómo está en este momento, cuál es su estado actual.

Posteriormente daremos la palabra a los diputados aquí presentes a efecto de que puedan emitir sus opiniones, sus puntos de vista, preguntas y que podamos ir conformando un criterio que permita definir y que permita aclarar diferencias, dudas, preocupaciones legítimas de los diputados miembros de esta Comisión y que podamos ir construyendo consensos en beneficio de la Ciudad de México.

Sin más, tiene usted la palabra Secretaria del Medio Ambiente.

**LA C. LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.-** Distinguido diputado Tomás Pliego, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura; distinguida directora general de la Red de Transporte de Pasajeros; distinguidas diputadas y distinguidos diputados aquí presentes; distinguidos asistentes y participantes: Para mí es un gran honor estar hoy aquí por tercera vez en la Asamblea presentando este programa de transporte escolar. Quisiera decirles que es nuestra intención venir las veces que sean necesarias para que este programa quede claro y los diputados tengan todos los elementos para la dictaminación de esta iniciativa, así como todas las que tengan que ver con la competencia de la Secretaría del Medio Ambiente.

La iniciativa fue presentada a través de la Jefatura de Gobierno el 18 de abril, desde el 22 de mayo también nosotros desde la Secretaría del Medio Ambiente extendimos tres oficios al diputado Pliego, al diputado Álvarez y a la diputada López, para poder venir a la Asamblea a platicar sobre la explicación de esta iniciativa, venimos en junio, fuimos al foro en julio y afortunadamente hoy estamos

nuevamente aquí con ustedes porque creo que es importante que quede claro el espíritu de la iniciativa y también las diferencias que tiene esta iniciativa con lo que es en sí mismo el programa de transporte escolar.

Quiero agradecer también la presencia del director general de Gestión de la Calidad del Aire, doctor Víctor Hugo Páramo que nos acompaña aquí en la comparecencia; el doctor Leonardo Martínez Flores, asesor de la Secretaría en esta materia, y nuestros colaboradores de la Secretaría del Medio Ambiente.

Vamos a dar inicio, por favor.

Lo primero que quiero exponer es por qué tenemos necesidad de implementar un transporte escolar en la Ciudad de México. Como ustedes saben el 60% de los días del año rebasamos los niveles de ozono que se establecen en las normas para proteger la salud de los habitantes, estas son normas federales, la norma 020 y la 025, ambas rebasan más de la mitad de los días del año, el número de vehículo en circulación en la Ciudad contribuye a la generación de esos niveles en gran medida, el 80% de la contaminación atmosférica de la Ciudad de México la producen los automóviles, el número de vehículos contribuye entonces en esta generación e implementar este programa tendría efectos muy importantes, no solamente para la calidad del aire, mejorarla, sino también para la movilidad y la disminución de los efectos negativos sobre la salud que tiene la contaminación del aire.

Quiero hacer un paréntesis para decirles que el problema de la contaminación atmosférica es un problema complejo, no es un problema simple. Reducir la contaminación no es cosa de matemáticas, la química atmosférica es muy compleja, tiene que ver con muchas actividades productivas en la Ciudad: transporte, industria, incluso actividades de limpieza, de servicios que se dan, tiene que ver con las condiciones meteorológicas, tiene que ver con el clima, tiene que ver con la humedad. Todas estas condiciones han hecho que la Ciudad de México tenga uno de los programas más eficientes a nivel mundial para ir reduciendo los índices de contaminación.

Estos programas han tenido éxito por tres razones fundamentales: una es porque se tomaron las decisiones en su momento y fueron de largo plazo, no fueron decisiones de corto plazo. Ninguna decisión vinculada con los programas de mejoramiento de la calidad del aire, el PROAIRE UNO, el DOS y el TRES han sido fáciles de implementar. En sus inicios estos programas se dieron sobre la base de poner en la política pública las medidas más gruesas que nos llevarían a hacer las reducciones como más de golpe, las más fuertes.

¿Qué se hizo hace 15 años? Se sacó la Refinería de Azcapotzalco, se quitó el plomo a la gasolina, se estableció el Programa “Hoy no Circula”, se obligó a todos los vehículos en la Zona Metropolitana a hacerle verificación vehicular a los automotores.

Esas medidas dieron resultados muy importantes. Hoy de los 6 contaminantes que antes superaban los 250 puntos IMECA, están controlados 4. Solamente tenemos problemas severos con 2, partículas y ozono, que son además dos contaminantes que tienen impactos a la salud muy graves.

A pesar de los resultados buenos en la política que como les decía tiene tres razones por las que ha tenido éxito, una es que han sido de largo plazo, los programas son de 10 años, no son sexenales, no son trianuales, no son de un gobierno; los PROAIRE son de 10 años, ahorita estamos a punto de iniciar la planeación del PROAIRE que va a ir del 2010 al 2020, ese es un principio importante.

La segunda razón es porque son medidas metropolitanas, no son medidas del DF, del Estado de México, son de todas las Entidades. En la Comisión Ambiental Metropolitana participa el Gobierno Federal, la SEMARNAT, el Instituto Nacional de Ecología del Gobierno Federal, el Gobierno del Estado de México, del Distrito Federal, la COFEPRIS, que es la Comisión Federal para la Protección de Riesgos Sanitarios. Todas estas instancias decidimos cuáles son las políticas que son mejores para combatir la contaminación atmosférica en el Valle de México.

Recientemente decidimos 7 medidas, una de ellas fue el “No Circula los Sábados”, entre todos en este enfoque metropolitano.

Y la tercera circunstancia que ha sido muy favorable a estas decisiones, es que todas estas medidas se toman sobre la base de investigaciones científicas y técnicas, no sobre criterios políticos y por eso con esos avales científicos y técnicos estamos proponiendo algunas medidas que son complejas y muchas veces no son muy populares, pero son indispensables para poder amortiguar un crecimiento del parque vehicular en la Ciudad, que es de 200 mil automóviles cada año que se incorporan al parque vehicular.

Estos no son solamente contaminantes extras que tenemos, sino también hacen que los otros 4 millones de vehículos que circulan en la Ciudad pues lo hagan de manera más lenta y si eso lo hacemos cada año, cada año y cada año, no podemos bajar la guardia y es muy importante que reconozcamos que también el tráfico y la contaminación son temas de los que toda la gente habla diario, toda la gente hablamos, todos los días, más que de la seguridad, más que de las cuestiones sociales.

Este problema del tráfico es un problema del que todas las personas, 20 millones, hablan todos los días, diario. Oye, me tardé, había un embotellamiento, me hice 3 horas, hice media hora, me arden los ojos, los niños tienen gripa, o sea esto es una realidad cotidiana de la Ciudad. Ante eso el Gobierno tiene una responsabilidad y la comunidad también.

¿Qué es lo que podemos hacer en esta segunda generación de medidas? Ya se hizo lo más importante. Por más que hagamos, una sola medida no nos va a resolver el problema ni de la contaminación ni de la movilidad. ¿Qué tenemos que hacer? Paquetes de cosas, muchas, diferentes; juntas, unidas, sumadas, pueden contribuir a seguir reduciendo la contaminación y también a mejorar la movilidad.

Quiero terminar este preámbulo diciendo que para afectar menos a la comunidad es mejor escoger medidas que tengan varios objetivos una sola medida. Por ejemplo medidas en donde además de disminuir la contaminación del aire también promovamos una mejor movilidad en la Ciudad y con ello también mejoremos la salud y no una medida para una cosa, otra para otra y otra para otra.

Este Programa de Transporte Escolar está diseñado para atacar un porcentaje importante del problema de la contaminación y de la movilidad y de la salud de los habitantes. Es decir que con un solo programa tenemos varios objetivos.

Según datos de la Secretaría de Educación Pública, el número de escolares inscritos en la Ciudad de México de todos los niveles, es más o menos de un millón 773 mil alumnos, entre escuelas públicas y privadas.

En escuelas públicas el uno por ciento utiliza el transporte escolar actualmente. El 15 por ciento de los alumnos actualmente utilizan el transporte escolar. Esto es más o menos el 3.9 por ciento del total de los alumnos inscritos, estamos hablando de que el 4 por ciento de los niños usan transporte escolar.

Esto significa que el número de viajes realizados para llevar a los niños en automóvil particular es muy grande. No es un misterio además, digo el lunes, no necesitamos ser científicos para comprobar qué es lo que pasa en una ciudad un día, por qué hoy está la ciudad así, porque hoy entraron los niños a la escuela, esa es la razón.

Entonces tenemos un conflicto vial severo ocasionado, obviamente no solamente son las escuelas, somos todos los que contribuimos con este tráfico, pero hay masas ubicadas, conflictivas, en algunos horarios y en algunos sectores. En este caso estoy hablando de las escuelas.

De los 21 millones de viajes que se realizan todos los días en la Ciudad de México, el 18 por ciento se hace, este es un dato muy importante; se los digo también para el tema del No Circula y de otras políticas que están dirigidas a los automovilistas.

21 millones de viajes se hacen diario en la ciudad, 18 por ciento se hacen en autos particulares, estos representan el 93 por ciento del parque vehicular y contribuyen al 80 por ciento de las emisiones contaminantes de la ciudad.

Si todas las políticas públicas estuvieran dirigidas sólo a los vehículos particulares, estaríamos dirigiéndolas al 80 por ciento de la contaminación del aire; muchas veces los ciudadanos, y con razón dicen, es que el microbús contamina, el de la

basura. Sí, pero el 80 por ciento es proveniente de los automóviles particulares y además ese servicio no brinda ningún servicio público.

Los requerimientos de infraestructura vial de los autos particulares también son la principal causa del congestionamiento vehicular, y lo que la ciudad gasta en facilitarle los vehículos, la infraestructura para moverse también es un presupuesto altísimo. Aquí tienen esta gráfica, tenemos los viajes, el medio de transporte y la infraestructura que necesitan los vehículos para poder trasladarse y moverse.

Es también importante y no quiero dejar de reconocer que la ciudad necesita un mejor sistema de transporte público, si tuviéramos un mejor sistema de transporte público, muy probablemente tendríamos un menor uso del automóvil. Ésta también es una de las prioridades del actual Gobierno de la Ciudad que invertirá en sólo este sexenio, una inversión jamás vista en transporte público que asciende a 40 mil millones de pesos.

Cómo participan las escuelas privadas en el conflicto vial. Miren, el 7.5 de la población escolar más o menos representa entre el 20 y el 25 por ciento del tráfico en las horas pico, 450 mil alumnos en escuelas particulares, 276 mil alumnos en primaria y secundaria, 166 mil llegan en auto a la escuela y 127 mil automóviles son utilizados para este fin.

En promedio casi el 60 por ciento de los alumnos de escuelas particulares se trasladan en automóvil. Es más alto el subgrupo de escuelas de alto nivel socioeconómico. ¿Qué quiere decir esta afirmación? Mientras más alto es el nivel socioeconómico de los padres de familia de las escuelas, más es la incidencia en el uso del automóvil para llevar a los niños a la escuela.

¿Por qué digo esto? Porque es importante para el programa de transporte. Hay muchas escuelas que casi el 90 por ciento de los niños llegan en vehículo particular, hay otras escuelas que pues llega el 2 por ciento, el 1 por ciento, entonces para qué poner un sistema de transporte obligatorio en esa escuela, son criterios que nos marcan tendencias importantes para el establecimiento de un programa obligatorio.

Nos vamos a regresar a donde me quedé, miren, además no son uniformes los modos de viaje a la escuela. No todos los niños que llegan en vehículos salen en vehículos, fíjense, en coche particular llegan el 51 por ciento, pero se van el 44. Quiere decir que llegan más de los que salen, muchos se van a pie o se van con el amigo o los van a recoger, algunos hasta en bici vimos el lunes llegar a niños en bicicleta con sus papás, otros se van en taxi o ya para irse utilizan el transporte público; 7 por ciento de los niños llega en vehículo particular y no se va en vehículo particular. Entonces es más la incidencia de las entradas que de las salidas.

¿Qué antecedentes tenemos? Hicimos varios estudios nacionales e internacionales del uso del transporte escolar en México. Un antecedente que hemos estudiado, incluso hemos trabajado conjuntamente con regidores y funcionarios del Municipio de Naucalpan que aprobaron en octubre del 2007, un acuerdo, el cabildo que obliga a las escuelas particulares a contratar transporte escolar. Hoy el 40 por ciento de las escuelas de Naucalpan utilizan el transporte escolar por este programa.

En Saltillo, el Gobierno de Coahuila adquirió camiones escolares para el transporte de alumnos, ellos lo utilizan no tanto por un tema de movilidad ni tampoco de contaminación, sino para facilitar el acceso de los niños de escuelas rurales a los centros urbanos.

Actualmente en la Ciudad de México, como les decía, el 15 por ciento de los niños ya llegan en transporte escolar y hay casi 20 escuelas de la ciudad en donde es obligatorio el transporte escolar, es decir que ya tenemos 20 escuelas privadas que han establecido esto como una obligación desde hace varios años y en cuya experiencia nos hemos basado y hemos recuperado, aquí por ejemplo está el Presidente de la Sociedad de Alumnos del Colegio Americano, César Buenrostro, te agradezco la ayuda que nos han dado para ver cómo ha funcionado a lo largo del tiempo estos programas.

La importancia de los efectos negativos de las emisiones contaminantes en la salud es muy fuerte, entonces nosotros estamos pensando que este programa de

transporte escolar caiga bajo la responsabilidad administrativa regulatoria y operacional de la Secretaría del Medio Ambiente.

Me detengo aquí porque es muy importante decir. Este tipo de programas pueden ser planeados y decretados en la Gaceta Oficial por el Gobierno del D.F., así está el Programa Hoy No Circula, no está en la ley, no lo aprobaron los diputados, por qué metemos una iniciativa y no simplemente hacemos un programa y lo publicamos en la Gaceta Oficial. Lo hacemos porque le queremos dar toda la fundamentación legal desde el punto de vista ambiental, no queremos hacer un programa de transporte, queremos hacer un programa de mejoramiento de la calidad del aire y mejoramiento de la movilidad; y esto tiene que ver con la justificación de este programa.

Por eso el Jefe de Gobierno presenta una iniciativa que lo único que pretende es facultar a la Secretaría del Medio Ambiente para poder regular el transporte escolar, que actualmente es una materia que tendría que verse desde otras dependencias, como SETRAVI o la Secretaría de Educación Pública, pero la índole del programa, su razón de ser es ambiental. Entonces por eso queremos ser congruentes y que en la ley esté establecida esta facultad de la Secretaría.

El Programa de Transporte Escolar está dividido en dos partes, una, es un programa demostrativo, no es piloto, es demostrativo; la otra es ya un programa fijo.

El programa demostrativo inició el lunes, aunque las mediciones que ahorita les voy a platicar se realizaron desde el mes de junio. Su objetivo principal es demostrar los beneficios, las virtudes que tiene un programa de esta naturaleza para múltiples finalidades.

Es un grupo de dos escuelas seleccionado que se encuentran dentro de zonas de conflictividad vial alta y también conflictividad ambiental, nos sirve para medir los costos y beneficios ambientales y económicos del programa, nos sirve para medir los cambios que se generan en materia de impacto ambiental e impacto vial, para ampliar la experiencia en el campo, para enriquecer la elaboración de un programa permanente, coadyuvar a la resolución de la conflictividad vial en zonas

participantes, y también para ir introduciendo de manera gradual la participación de la red de transporte de pasajeros en escuelas públicas y en su caso privadas, contratado.

Estas son las dos escuelas que iniciaron este lunes, esto fue un acuerdo previo que hicimos nosotros, la mayoría de ellos son pertenecientes a las escuelas de Los Legionarios de Cristo, que hicieron con nosotros un trabajo muy profundo por meses de colaboración y le entraron de manera voluntaria al programa demostrativo, aunque en las dos escuelas los 5000 niños que participan en esas dos escuelas y que son alumnos el lunes entraron con transporte escolar obligatorio toda la escuela.

Tres de esas escuelas pertenecen a un grupo de centros educativos que están en zonas ya de altísima conflictividad vial, el Cumbres Lomas, el Vista Hermosa y el Oxford, y en esas tres escuelas medimos, además de cuestiones de aforos vehiculares, velocidades promedio, medimos la calidad del aire.

Miren, ¿cuáles son los parámetros que medimos en junio y que vamos a medir ahora ya con el transporte escolar para comparar las diferencias entre el antes y el después?

1.- Se aforaron las vialidades aledañas a los colegios previo y posterior a la implementación del Programa de Transporte Escolar, cuántos vehículos pasan por minuto, se mide la velocidad vehicular promedio en horas de acceso y salida, cuántos kilómetros por hora tienen esos vehículos; se hace la concentración de emisiones en el área y en el área de influencia, en el aire; se realizan encuestas a papás, a vecinos, a niños, a maestros sobre el impacto que tiene esto en la economía familiar, en los tiempos de recorrido de los niños; qué experiencias de convivencia, buenas, regulares, malas tienen los niños a bordo de los camiones; qué aceptación ha tenido el programa, el empleo; cómo usan su tiempo libre ahora la gente que antes llevaba a los niños a la escuela; qué diferencias se han percibido en términos de seguridad. Todas estas encuestas se hacen antes, cuando no existía el transporte escolar, y ahora que existe.

Actualmente se identifican y se proponen acciones complementarias al transporte escolar para mejorar la vialidad, es decir que no solamente nos dedicamos a obligar a las escuelas en estos casos a que tengan transporte sino ver si pueden tener algunos cambios en la estructura urbana y vial que les permitan no tener tantos congestionamientos: creación de bahías, cambiar la circulación de algunas vialidades en los horarios en los que la escuela está, señalar mejor, poner seguridad, que la policía esté haciendo tareas de agilización del tráfico. Todo eso tiene que tomarse en cuenta también para poder tener éxito en este tipo de asuntos. Se identifican problemas asociados al inicio de este tipo de programas para considerar sus soluciones cuando arranque la fase obligatoria.

Hemos tenido muchas reuniones con las empresas que manejan sistemas de transporte escolar en la ciudad, todas ellas nos han retroalimentado este programa, todas ellas además nos han advertido que al inicio de cualquier ciclo escolar aunque la escuela ya tenga el sistema de transporte escolar obligatorio se tardan más o menos dos o tres semanas en que el sistema empiece a funcionar bien, porque las rutas de recoger a los cuarenta y pico de niños se van afinando los tiempos ya con el tráfico regular de los días de clases.

Entonces, hemos ido retroalimentando con todas estas aportaciones también de las empresas el Programa de Transporte Escolar, la iniciativa. Aquí les estoy poniendo los mapas donde están ubicados los colegios en que estamos trabajando en el programa demostrativo, éste es en el Oxford, el Vista Hermosa, Cumbres, todos estos están en zonas que realmente ocasionan una conflictividad vial muy grande.

Hay personas que pasan para ir a trabajar hasta por cinco o seis zonas de esas a la hora de ir a trabajar, entonces tienen una afectación en tiempo de recorrido muy grande.

¿Cómo vamos a terminar esta fase demostrativa? Vamos a hacer esta evaluación del después durante los próximos dos meses, mes de septiembre y de octubre, más o menos en noviembre tendremos los resultados finales de qué es lo que mejor funciona, cuáles son los principales problemas que tenemos que afinar, ya

para establecer un programa muy concreto con todos los beneficios, las medidas de seguridad y las garantías para los padres de familia y también para la operación gradual de este programa.

Fase 2, programa obligatorio y permanente. ¿En qué consiste? Éste iniciará en el ciclo escolar del 2009, es decir en un año, y va a ser gradual, del 2009 al 10, después otra vez empezar el ciclo escolar del 10, en el del 11. Su objetivo es que de manera gradual, es muy importante esto, se vayan incorporando listados de escuelas que entran al transporte escolar obligatorio. Ahorita les voy a decir a partir de qué se van a ir seleccionando esas escuelas.

Uno, tenemos esta iniciativa de modificaciones a la Ley Ambiental del Distrito Federal. Estas modificaciones también incluyen una parte importantísima para fundamentar este programa y es que las escuelas que deban entrar estarán sujetas, como ya están sujetas actualmente las que tienen más de 500 alumnos, a presentar una licencia ambiental única.

Es muy importante mencionar esto, hay quienes han dicho que se les va a exigir un nuevo trámite, absurdo, no, ese trámite ya existe, que no lo cumplan es otra cosa, pero todas las escuelas de más de 500 alumnos del D. F. tienen que presentar la licencia ambiental única, eso ya está en la ley.

Ahora, en esa presentación va a ir implícito la revisión de la escuela y de su conflictividad vial para ver cuáles son las más conflictivas y las más contaminantes y meterlas al sistema obligatorio de transporte.

Definición de los criterios del Programa: A partir del programa demostrativo vamos a ver, bueno, a ¿Qué grados escolares se va a concentrar, todos, kinder, primaria, secundaria, prepa, universidad, postgrado? No, no son todas. Los chiquitos tienen muchos problemas. Estamos viendo que lo mejor es primaria y secundaria.

Excepciones: Obviamente hay excepciones al programa. Los niños que llegan a pie no van a tener transporte escolar obligatorio, los que llegan en bici tampoco, los que llegan en transporte público pues tampoco, los que tienen alguna discapacidad tampoco y algunas otras excepciones que estemos estudiando, con

la finalidad de, uno, no hacer tampoco tan, cómo decir, con muchas excepciones que no se cumpla, pero que también admita excepciones.

Hay experiencias de colegios interesantes en donde ellos establecen sus excepciones. Se dice, bueno, ustedes 90 por ciento de niños tienen que entrar al transporte escolar; bueno, el 10 por ciento lo establece la escuela porque es el niño equis, ellos las establecen, negocian con los papás, establecen cuáles son, en algunos casos son gente que por ejemplo tiene alguna característica especial porque lo lleva la ése y lo recoge no sé quien, está en diferentes casas, bueno, ese niño la escuela decidió que no entre, hay situaciones muy particulares que tienen que estar contempladas en este programa.

¿Qué características tienen que tener los camiones? Actualmente existe una norma de transporte escolar para la ciudad, la Directora de RTP explicará cómo funciona esa norma y cómo se está revisando, estaríamos decretando el programa transporte escolar, ojalá que a fines de este año sus reglas de operación también a fines de este año y se estarían dando a conocer los listados de las escuelas participantes en la primera fase de agosto del año que entra, en enero para que en febrero las escuelas ya estén preparadas, en todas sus tarifas incluyan las tarifas y poder preparar también la Red de Transporte de Pasajeros para que entre formalmente a ofrecer el servicio.

Quiero explicar de qué se trata la iniciativa que ustedes dictaminarán en los siguientes puntos:

- 1.- Contar con el fundamento jurídico que faculte la Secretaría del Medio Ambiente a aplicar una segunda generación de medidas para combatir la contaminación atmosférica.

Quiero hacerles énfasis en eso porque se ha centrado en el transporte escolar, está incluido en la iniciativa, pero realmente me interesaría mucho que se metieran y leyeran esa iniciativa, es una iniciativa muy interesante, porque ahora ya que tuvimos control de las emisiones de las fuentes móviles más o menos y tenemos todos estos programas de combate a contaminación atmosférica, tenemos que seguir con otra fase de políticas públicas que nos lleven a poder implementar

ahora políticas dirigidas a los centros de generación de viajes más fuertes, esto puede ser una escuela, pero también puede ser una industria en el futuro que metan transporte de personal, en la regulación del transporte de cargas con justificaciones ambientales en salud pública, por ejemplo en vialidades, como ya lo está haciendo a través de acuerdos la SETRAVI, sirve por ejemplo para realizar de manera formal programas de relocalización de funcionarios para que trabajen más cerca de donde viven y no necesariamente estemos con estas distancias y sirve también para ir enfocando programas que nos lleven a diversificar usos del suelo para que no sea indispensable usar el automóvil, salir, irte lejos para comprar tus bienes y decir, es decir, que está orientada la iniciativa simplemente para abrir la posibilidad de que reduzcamos los viajes.

No necesariamente esto quiere decir que todo esto es obligatorio, no; quiere que abre la posibilidad para que se vayan diseñando diversos estímulos fiscales, por ejemplos, incentivos para la reducción de tiempos en los recorridos de las personas, del número de veces que sale y de qué tipo de transporte utilizas.

También incluye modificaciones para que a través de la licencia ambiental única no sólo se regulen las fuentes fijas como actualmente se hace, sino se obtenga control sobre las fuentes móviles que están asociadas directamente al funcionamiento, prestación de servicios u operación de los establecimientos obligados a solicitar una licencia ambiental única.

Una fuente fija, como una escuela, en sí misma no tiene misiones a la atmósfera de ningún tipo, a menos que tengan ahí otra actividad, una empresa, no tiene una escuela una emisión como otro tipo de industrias, un baño público, pero si tienen 5 mil niños que van a esas fuentes fijas indirectamente tienes esa fuente móvil asociada a esa fuente fija y por eso está esta posibilidad a través de la licencia ambiental única se vaya midiendo y reporte cuántos niños tienes, cuántos llegan en vehículo, así como con la LAU le medimos a una industria tú cuántas calderas tienes y qué combustible usas, eso ocurre en toda la industria de prestación de bienes y servicios en la Ciudad.

Los cambios propuestos convierten a la nueva licencia ambiental única en un instrumento de regulación de los viajes generados por todo tipo de establecimientos, entre ellos las escuelas, los edificios de oficinas, será muy útil para mejorar la movilidad en la Ciudad.

La iniciativa de modificaciones a la Ley Ambiental, ahí están los artículos al 61 bis, 1, 3 y 5 que son relativos a la LAU. Les explico a fondo esta parte de la licencia. Esto es con el objetivo de que aquellas industrias, establecimientos comerciales o de servicios obligados ya, o sea ya están obligados, a obtener la licencia ambiental única se sujeten a proporcionar algunos documentos más que ahorita no dan, que den elementos de valor para que la Secretaría del Medio Ambiente pueda poner algunas medidas ambientales a cumplir.

Hoy por hoy yo sé si una fuente fija está contaminando más allá de lo que debe, según la norma, pero yo no sé si una fuente fija está generando el tráfico que genera esa misma contaminación, para eso necesito información, necesito saber, ese documento más que estoy diciendo es un documento que dice de la escuela cuántos niños tienen, cuántos llegan en vehículo particular y después yo además lo cotejo con la vialidad, la movilidad de los aforos y ya puedo establecer si esa escuela con determinados criterios no necesita realmente meterse a un sistema de transporte escolar o sí necesita meterse a un sistema de transporte escolar para ir disminuyendo el problema.

Es como por ejemplo el vehículo, el vehículo que necesita descansar un día a la semana porque le das holograma 2 porque tiene emisiones más allá de las permitidas y el vehículo que no necesita descansar porque tiene calcomanía cero o doble cero porque su tecnología realmente es menor en contaminación y puede circular diario.

En este contexto algunas escuelas estarán obligadas a tramitar la licencia ambiental única y cubrir con condicionantes para incluir como medidas entre ellas, y les diría yo como medida extrema, el transporte escolar, pero no necesariamente, podrá haber una escuela que presente sus datos, sea una escuela mediana, se haga una visita, se diga mira ustedes con que le cambien de

sentido a la calle y tengan esta bahía de ascenso y descenso, los papás dejen a la escuela, con eso su impacto disminuye y no necesitan un sistema de transporte escolar obligatorio. Hay escuelas que no se van a poder zafar de tener un sistema de transporte escolar obligatorio, por la cantidad de alumnos, la zona en la que están, el número de vehículos que llegan, ni modo, o sea se les pone.

Actualmente las escuelas de más de 500 alumnos están obligadas ya a tramitar la licencia ambiental única, la única modificación recae en que van a tener que llegar un formato adicional con estos datos que les estoy platicando.

Artículo 72, se modifica en el sentido de que se le adiciona una fracción para que podamos promover como Secretaría otorgar estímulos fiscales a quienes implementen políticas encaminadas a la disminución de emisiones contaminantes causadas por trayectos evitables por congestión vial, por recorrer grandes distancias en vehículos automotores, transporte de personal o reubicación de personal.

En el caso de estos dos programas que también trabajaremos, ahorita estamos en el de transporte escolar, pero el transporte de personal y reubicación de personal lo estamos pensando a través de estímulos fiscales, o sea que la empresa que tenga transporte de personal, la empresa que reubique a su personal más cerca de sus establecimientos, tenga algunos estímulos fiscales, se modifica el 72 bis también en el sentido de considerar como para efectos del otorgamiento de estos estímulos actividades relacionadas con reducción de emisión de emisión de contaminantes o uso racional de vehículos.

¿Aquí qué es? Si una empresa, un banco o algo promueve el uso de la bicicleta, pone biciestacionamientos, ¿o sea a quien le estamos dando estímulos fiscales? A muchas cosas, pero no a los beneficios ambientales y que reducen la contaminación atmosférica, que tienen una implicación directa con la salud de la gente.

Entonces aquí esta modificación está pensada para que las empresas que hagan eso puedan acceder a estímulos fiscales, no solamente por otro tipo de actividades que hacen.

También tenemos otro Artículo, el 122 Bis, adicionado, para emitir programas ambientales de vehículos en circulación como el transporte de carga, escolar y de personal, de acuerdo con las condiciones y supuestos previstos en los programas ambientales que emita la Secretaría.

Se adiciona una fracción para establecer que los criterios aplicables para la protección a la atmósfera deben considerarse en el diseño en la planeación, en la ejecución de programas de políticas, de acciones de gobierno que estén enfocados a racionalizar el uso de transporte de pasajeros, a incentivar el empleo de tecnologías que disminuyan la emisión de contaminantes atmosféricos, todo esto son ya una manera de hacer que las nuevas tecnologías no contaminantes vayan teniendo una razón adicional económicamente atractiva para las empresas y que las empiecen a utilizar.

Aquí bueno tenemos también la adición especial para expedir programas ambientales entre ellos el de transporte escolar, el de personal, etcétera. Se propone, nosotros, que el decreto que vamos a preparar entre en vigor al día siguiente de su publicación, el Programa de Transporte Escolar sea publicado en la Gaceta Oficial el 31 de diciembre para que las escuelas puedan cumplir con anticipación lo dispuesto en el transporte escolar a partir del año, del ciclo escolar 2009-2010.

Les platico el esquema general del transporte escolar, cómo lo estamos viendo. En el caso de las escuelas ya aterrizamos el tema del transporte escolar, las medidas de mitigación se determinarán casuísticamente, caso por caso. Se exigiría el uso del transporte escolar a las instituciones con mayor impacto vial y ambiental, no a todas las escuelas. Es muy importante mencionar eso.

Yo creo que tabla rasa es muy sencilla, muy fácil, pero también comete uno muchos errores y muchas imprecisiones cuando dice, todos obligados a esto. Hay que ir al fondo de los problemas. No nos sirve obligar al ciento por ciento de las escuelas. Eso le va a ocasionar más problemas a la gente que soluciones.

¿Qué es lo que nos sirve? Lo mismo que se hace con el "No Circula". ¿A quién sacas de circulación? Si sacando al 15 por ciento de los automóviles logro la

reducción del 80 por ciento de contaminantes, para qué sacó al otro 75 que nada más me va a aportar el 20 por ciento exentos. Ese es por ejemplo el criterio que aplica al “No Circula”. Aquí lo que les quiero decir es que con esto las escuelas, vamos a meter este sistema a las escuelas que nos lleven al mayor ahorro de viajes y de contaminación, las demás no es necesario que entren de manera obligatorio, muchas lo hacen voluntariamente porque es un buen sistema y está pues muy comprobado eso. Pero bueno eso ya es de otro orden, es del orden de las escuelas que están a la vanguardia, que quieren incluso transmitir como parte de su educación la necesidad de organizar a la comunidad de una manera diferente para poder convivir, para poder tener menos efectos a la salud de 20 millones que vivimos aquí en la Ciudad de México y que no todos podemos hacer lo que queramos, porque estamos afectando la salud de millones de personas.

¿Qué más? Todo se va a hacer de acuerdo con las características particulares de cada escuela, el programa no será necesariamente aplicable a todas, no todas lo requieren, existirán escuelas que lo requieran, pero su aplicación no es factible.

Hay escuelas que podemos decir, bueno ésta cumple con todo, emisiones, tiene muchos niños, está en zona conflictiva, pero en el análisis se determina que la economía general de todas las familias no aguanta. Hay que tomar en consideración todos los factores y confíen en que eso lo vamos a hacer, como lo estamos haciendo ahorita.

Siempre hay casos particulares, hay un papá de una escuela que bueno, la mayoría, lo que debe orienta las políticas públicas, pero no te puede ir a la tabula rasa tampoco, no es una medida tan autoritaria, es una medida de control de emisiones, de reducción de contaminantes, de mejoramiento de la movilidad.

Se incluyen muchas otras medidas entre las que se encuentran adecuaciones físicas para mejorar la logística de ascenso, de descenso de los niños a los vehículos, limitar la organización de eventos, hay por ejemplo, escuelas que hacen, su problemática no es tanto que dejen o recojan a los niños sino cuando hay evento, porque cuando hay evento, toda la colonia se trastorna, porque todos los papás dejan el vehículo en las puertas, bueno que la escuela a no organizar

eventos en determinados horarios, que se generen programas viales escolares, que haya apoyo de seguridad pública vial afuera de la escuela, muchas cosas que se pueden hacer antes de establecer una medida de transporte escolar, la incorporación de las escuelas será gradual, se hará tomando en consideración las condiciones particulares de cada establecimiento.

Los grados académicos, incluidos desde el inicio del programa son los que corresponden a primaria, secundaria, prepa y superiores.

Se va a iniciar tomando diversos criterios como el número de alumnos, conflictividad vial a nivel regional, a nivel local, la emisión de contaminantes generada por automóviles, asociados directamente a la operación del establecimiento escolar, casos de excepción que se aplicarán estarán dentro del programa, alumnos que lleguen caminando, eso ya se los dije; un colegio muy pequeño ni las rutas les convienen a los operadores del Sistema de Transporte Escolar; el servicio del transporte escolar se va a sujetar a un programa y a un manual y será regulado por autoridades competentes en materia de especificaciones técnicas, de seguridad interna y externa de los vehículos que dan el servicio, seguridad física y emocional de los alumnos, contratación y supervisión de choferes y personal de apoyo, tránsito y prácticas comerciales de los prestadores del servicio, todo esto sin perjuicio del cumplimiento de las leyes y de las normas que son aplicables al transporte escolar en la Ciudad de México.

¿Cuáles son los costos y los beneficios de este programa? Miren, el costo por llevar a un estudiante en auto particular va desde 100 pesos, un kilómetro de distancia hasta 2 mil 100 pesos 15 kilómetros de distancia.

Los padres van a poder ahorrar entre el 20 y 45 minutos diarios en llevar a los niños a la escuela. El gasto del transporte escolar es deducible de impuestos bajo ciertas condiciones; mismas condiciones, por cierto, que nosotros estamos interesados en afinar con la Secretaría de Hacienda para que sea más accesible la deducibilidad, no como ahorita que realmente es muy complicada de otorgarse, queremos que Hacienda nos ayude y que pueda ser bastante accesible, que sea

deducible lo que pagas de transporte escolar del impuesto sobre la renta. ¿Es Leonardo, del Impuesto Sobre la Renta? ¿Del ISR? Sí, del ISR.

En algunos casos, el costo del transporte escolar en automóvil va a ser similar a lo que pagan por el transporte escolar. El costo del transporte escolar varía actualmente entre 900 y 2 mil 200 pesos, más o menos vale 1 mil 200 pesos mensuales; en gasolina, el promedio es un gasto de 400 pesos mensuales actualmente.

Cuando el transporte escolar es obligatorio, hay maneras de deducirlo del ISR, sin embargo, el monto que recupera varía con el ingreso del contribuyente. Hay un ejemplo que nosotros tomamos, por ejemplo, un gasto anual de 13 mil 600 pesos en transporte escolar, la Secretaría de Hacienda devuelve más o menos 2 mil 800 pesos. Es todavía muy bajo para un salario de 30 mil pesos mensuales, claro, mientras menor sea el salario mayor es la posibilidad, pero de todos modos estos cálculos son los que queremos trabajar con Hacienda para que realmente sea deducible y sea no una carga tan grande para los padres de familia.

La RTP ofrecerá el servicio a particulares a precios razonables, lo explicará la Directora.

Se estima que si se aplicara el programa sólo a las escuelas privadas de nivel primaria y secundaria, podríamos dejar de emitir 3 y media toneladas diarias de óxidos de nitrógeno, 3.7 toneladas diarias de hidrocarburos, 44.1 toneladas al día de monóxido de carbono, .15 diarios de partículas menores a 10 micras y 2 mil 355 toneladas diarias de bióxido de carbón.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** Oiga Secretaria, y porcentualmente eso de la contaminación general cuánto será, de todo lo que acaba usted de decir.

**LA C. LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** ¿Cómo?

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** O sea, de todas las emisiones que acaba usted de mencionar porcentualmente a cuánto equivaldrán del total de la contaminación.

**LA C. LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** Del 100 por ciento de la contaminación las estimaciones de la reducción de esto...

**EL C.** .- (Fuera de micrófono)

**LA C. LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** Del 20 al 25 por ciento y es muy importante lo que menciona el doctor. Si este tráfico se hiciera a otra hora no produciría los efectos tan nocivos.

¿Por qué se hace tan complejo el problema? Porque se hace a la hora pico de la ciudad.

La peligrosidad a la salud de la contaminación atmosférica depende de la concentración de los contaminantes y la exposición que tenemos a lo largo del tiempo, una hora expuestos.

Entonces no es lo mismo emitir a una hora que a otra. Por ejemplo, en otros países el No Circula es por horas, en hora pico, aquí es todo el día, pero precisamente para combatir ese problema en particular.

La estimación indica también que se ahorrarán diariamente 0.036 petajuoles de energía, que tiene un equivalente a 1.1 millones de litros de gasolina por día. Esto es, y este es un dato también muy interesante, 4 por ciento del total de lo que consume el sector transporte en la zona metropolitana se va a ahorrar de combustible, 4 por ciento.

¿Qué ventajas tiene? Mayor seguridad vial en el traslado del alumno, hay más incidencias de accidentes de niños que van en vehículo particular a la escuela que de camiones de transporte escolar; disminución del tráfico vehicular, por cada autobús que deja de circular, que circula con niños, 32 automóviles dejan de circular; reduce las emisiones contaminantes, mejora la calidad del aire, el padre, la madre o quien lleve al niño a la escuela puede emplear su tiempo de traslado para otras actividades también productivas, o no, para lo que quieran.

Están exentos del programa conocido como Hoy No Circula, el costo es deducible, esto es importante también, el transporte escolar lo lleva diario, el día que no circula también lo lleva el transporte escolar; el costo es deducible cuando es

obligatorio. La Secretaría de Hacienda, fíjense, Hacienda Federal solamente hace deducible el transporte escolar cuando es obligatorio en toda la escuela, si no, no.

Esas son las ventajas.

Creo que me extendí un poquito pero era mi intención explicar a fondo y estoy a su disposición para dudas, para intercambiar más información, puntos de vista, discutir este tema que es trascendente para la ciudad.

Muchas gracias, diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, Secretaria.

Le damos ahora la palabra a la arquitecta Ariadna Montiel, a efecto de que exponga también la parte que le corresponde en lo que será el programa de transporte escolar a partir del año próximo. Adelante, arquitecta, y bienvenida.

**LA C. ARQ. ARIADNA MONTIEL REYES.-** Antes que nada, muchas gracias por la invitación.

Es muy importante que podamos informar lo que a la RTP ha conllevado a realizar un proyecto para la operación del servicio especial de transporte escolar. Les agradecemos esta invitación para que conozcan el proyecto.

Primeramente quiero comentarles que ya ha habido una modificación del decreto de creación de la Red de Transporte de Pasajeros que nos permite ya la prestación del servicio especial de transporte escolar y de personal, que en este momento estamos enfocados al transporte, al diseño del transporte escolar.

Vamos a platicar. Nosotros, ubicados como empresa operadora sobre el parque vehicular, que es el primer elemento que debemos de considerar para tener la operación en tiempo y forma.

Primero, queremos platicarles que nosotros trabajamos ya una especificación técnica que no se presenta porque es bastante extensa, pero que traemos para que ustedes puedan consultar.

Primeramente, este diseño de especificación técnica nace de la participación de los tecnólogos de RTP a partir de las especificaciones que ya están emitidas

hoy en día por la Secretaría de Transporte y Vialidad. Primero establecemos que estas unidades cuenten con tecnología de EPA-04, que es la norma ambiental que está ya en funcionamiento a partir de julio, que es la más avanzada en términos del servicio de autobuses cortos, no de autobuses articulados. La tecnología EPA-04 va hacia el diseño de una tecnología ambiental que reduzca emisiones al medio ambiente.

Estas unidades tendrán que tener una transmisión estándar o automática, en el caso de la transmisión estándar se plantea esta transmisión como aquella que tiene más seguridad para la operación del transporte escolar, porque en el frenado podemos frenar con motor y mantiene mucha más seguridad; en el caso de la transmisión automática también se puede presentar pero se presentaría con retardador, lo que implica el gobernar la unidad a cierta velocidad que mantengan los parámetros de seguridad.

Es un autobús ligero, de motor delantero tipo coraza, esto es muy importante. Esta fotografía que se presenta es el diseño más seguro para las unidades de transporte escolar. Esta es la unidad típica que en Estados Unidos es la que opera, Estados Unidos es el país que tiene una plantilla y una tradición fuerte respecto al transporte escolar.

Este diseño tipo coraza, como ven ustedes aquí en el diseño del chasis, el motor es delantero, no es semidelantero. Por ejemplo en los micros, que llevan el motor delante, pero dentro de la carrocería es otro diseño para diseño urbano, por eso es muy importante que insistamos que el transporte escolar debe operarse con el tipo coraza. El motor es exterior, el calor que se genera está de manera exterior y en el caso de algún incendio en motor es por fuera de la unidad, no por dentro de la carrocería donde viajan los usuarios.

Estas unidades tienen menor peso bruto vehicular, los ejes tienen menor capacidad porque lo que se traslada, el peso que se va a trasladar es mucho menor porque en estas unidades por norma tienen que ir todos los niños o las personas que se van a transportar sentados, entonces no van a máxima capacidad de pesos dentro de la unidad, por lo tanto tiene un mayor rendimiento

de combustible y esto evidentemente para cualquier empresa operadora debe mejorar el costo de la tarifa; al nosotros tener mejor rendimiento de combustible por este tipo de motores y por este tipo de unidad debemos mejorar el costo operativo.

Los asientos son de tipo mancuerna, son asientos tapizados con material textil y con cabeceras integradas para seguridad, tienen cinturones de seguridad de dos puntos, tienen un portamochila en la parte inferior de los asientos para que en algún evento no caigan las mochilas, el control de ascenso y descenso de los escolares debe ser por una sola persona y por una sola puerta, son asientos dispuestos sólo en la dirección de marcha del autobús, la señalización interior especial está fijada por la especificación, el portaequipaje exterior entre ambos ejes es a los lados, es decir trae una cajuela para resguardar algún elemento extraordinario aparte de las mochilas de los niños; el corte de color especial, de acuerdo a la especificación de seguridad, es amarillo tránsito; la cerradura con llave en la puerta de servicio y compartimientos exteriores, esto es importante, en el servicio urbano queda regularmente abierto, en el escolar debe quedar cerrado; hay un estribo retráctil para que los niños suban a las unidades, no las escalen; el mundo está diseñado para los adultos y en el caso de los niños a veces es muy complicado y podemos llegar a tener algún accidente si no tenemos éste estribo retráctil, debe operarse por una puerta de servicio y una de emergencia.

Estas unidades deben contar con puertas izquierdas y derechas para que en cualquier escenario los niños no crucen la calle, bajen por uno u otro lado. La señalización exterior especial debe ser fijada por la especificación también que, para no extendernos en este tema, es una parte tecnológica, lo tenemos aquí en la especificación.

Las características muy generales de la operación. Estas unidades que nosotros diseñamos deben tener radiocomunicación en cada una de las unidades, es decir nosotros podremos hablar directamente con el operador de cada una de las unidades.

Los autobuses operan con una antena de referencia visual, al tener el motor delantero se tiene una visibilidad frontal muy buena, pero como en todas las unidades se tienen puntos ciegos y por eso se coloca la antena de referencia visual; son unidades que deberán estar gobernadas a máxima velocidad a 60 kilómetros, se gobierna desde antes que la unidad salga a la circulación para que podamos nosotros controlar que no tengamos excesos de velocidad que no estén permitidos, porque todo accidente a veces no se puede evitar en la calle, pero si es una velocidad menor, siempre serán accidentes de menor impacto.

Nosotros siempre debemos de estar pensando en esta circunstancia para que tengamos toda la decisión tecnológica que nos permita amortiguar en cualquier momento.

El Sistema de Localización Satelital esto es muy importante, está ligado a la seguridad. Se establecerá por parte de la RTP una Centro de Control del Servicio especial para el transporte escolar. Las unidades contarán con un servicio satelital, es decir con un chip en la unidad que nos permitirá saber en tiempo real en dónde están las unidades.

Asimismo el GPS adiciona a la unidad un botón de emergencia para cualquier incidente, para poder comunicarnos con el operador, se establecerá el radio, de tal manera que estaremos en permanente ubicación de dónde están las unidades y lo que esté sucediendo.

Por ejemplo, podemos tener un evento en la calle, algún cierre por alguna circunstancia y que el operador nos lo pueda informar para que nosotros informemos a los padres, si es el caso o a veces tiene que ver con una serie de cosas: inundaciones, tránsito vehicular por alguna circunstancia, etcétera.

En el caso del personal ¿Cómo nosotros vamos a ubicar la contratación del personal? Tenemos un proceso de reclutamiento y selección del mismo, destacamos los cuatro puntos más importantes: la carta de no antecedentes penales, se les aplican exámenes médicos, toxicológicos, psicológicos y de manejo de conducción, deben tener estudios mínimos de secundaria y debe tenerse ya tramitada la licencia de tarjetón Tipo C, que es la norma que nos

permite dar la operación a un vehículo pesado, hay distintos tipos de licencia, el que necesitamos es el Tipo C.

En el término de la capacitación, vamos a trabajar la sensibilización para la no discriminación, respeto a la diversidad y el ejercicio de la tolerancia, conocimientos básicos de la unidad, reglas en la conducción, señalamientos viales, Reglamento de Tránsito, chequeo de niveles, maniobras básicas en módulo y posteriormente en ruta, atención y cuidado de niños y niñas y derechos de las niñas y los niños.

En la capacitación también agregamos primeros auxilios, evaluación de inmuebles, incendios y rescate, amenaza de bombas y artefactos explosivos, detección, en este caso es detección.

El reclutamiento y selección y capacitación, quiero comentar que la decisión que nosotros hemos tomado, es que este tipo de servicio por parte de la Red de Transporte de Pasajeros sea operado por mujeres. A la fecha hemos contratado a las primeras 20 mujeres que van a estar en su etapa de capacitación y en el tiempo que arranque el transporte escolar en la RTP, operar en el servicio exclusivo para mujeres.

Se les ha dado a las compañeras, a las operadoras que ya tienen tramitada su licencia tarjetón Tipo C, ellas ya están en posibilidad de ser contratadas, han sido contratadas y hay otra parte muy importante que son 60 mujeres que están actualmente siendo capacitadas para que adquieran la habilidad en la conducción; es una capacitación que durará dos meses, tienen un beca, que se firmó un convenio con la Dirección General de Empleo y Capacitación de 3 mil 200 pesos mensuales para su capacitación durante dos meses; esto es solamente en el tema de la habilidad para la conducción y que puedan obtener su trámite y tarjetón de licencia Tipo C.

La idea de operar con mujeres, tiene que ver con generar mucho más confianza a los padres de familia para el trato con los niños y con las niñas: no necesariamente serán sólo mujeres, pero hemos enfocado nuestra visión hacia que sean mujeres, dependerá del grado escolar que se esté prestando el servicio,

tal vez en secundaria lo podríamos hacer también con compañeros operadores, depende del nivel que estemos atendiendo.

En el modelo operativo tenemos, es una pregunta que nos han hecho en reiteradas ocasiones ¿Cómo vamos a operar por rutas casa por casa? Esto dependerá del acuerdo y la negociación con cada escuela, podrá hacerse sobre corredores estratégicos, rutas como se conocen muchas de las escuelas, opera por ruta, puntos de concentración, es decir que podamos por ejemplo en la mañana en el Bosque de Aragón tener un punto de concentración, donde haya amplitud, donde no se va a generar tránsito para que dejen a los niños, y/o rutas por domicilios, que vayamos casa por casa; esos son los tres modos operativos que se tendrán que diseñar en función de cada una de las escuelas.

Las vialidades para el tránsito de las unidades primarias y secundarias y locales, si es el caso, para ya acercarse al punto específico de la escuela. El horario promedio de servicio es de 6:00 de la mañana a 3:30 de la tarde, esto también dependerá de las escuelas, de qué horarios mantengan las escuelas, el rango de horario de labores en los colegios es de 7:00 a 2:30, nosotros siempre tenemos que estar una hora antes y una hora después.

Los autobuses, el parque vehicular en rutas son 100 unidades y 5 de reserva técnica, por si hubiese alguna falla siempre haya una unidad que no falte. La velocidad promedio por unidad será de 15 kilómetros por hora; los kilómetros recorridos por tiempo mínima de espera, es decir, la ruta hasta de cuántos kilómetros la hemos diseñado, nosotros hemos diseñado un programa sobre 15 kilómetros que es suficiente, es muy amplia, pero para que podamos establecer una tarifa única para todas las escuelas en el caso nuestro. Kilómetros recorridos por tiempo máximo de espera 7 y medio kilómetros, el tiempo de recorrido en ruta es de 45 a 60 minutos, es lo que nos exige la norma, que los niños no pasen más tiempo en la unidad; el tiempo aproximado de espera por parada es de 2 minutos, el inicio de recorrido se hará desde el punto más lejano del colegio y de manera inversa al regreso.

El tema del modelo operativo cruza de manera muy importante con los temas de seguridad, primero tenemos que establecer un lineamiento mínimo de operación del programa, es decir, lo que comentaba la Secretaría, pero hay condiciones que la escuela debe cumplir para que se preste el servicio de transporte escolar.

Establecer un Reglamento de Transporte Escolar en donde participen la escuela, los padres de familia y en este caso la RTP o la empresa operadora.

El tercero, la Comisión de Transporte Escolar integrada por la institución y por la RTP, que es una instancia de resolución y comunicación para resolver temas operativos.

El reclutamiento de personal o de las operadoras u operadores y los auxiliares. Estas unidades, dependiendo del nivel escolar del que estemos tratando, deberá, por Ley de Transporte y Vialidad, mantener un auxiliar, un asistente de niños para que vaya bajo la vigilancia de un adulto que no sea el conductor o la conductora, porque ellos van a una tarea específica, para que atiendan lo que a los niños pueda sucederles en el transcurso de la ruta.

La identificación ideográfica de autobuses, esto es muy importante. Hay niños, si son de ciertos niveles, que todavía no van a saber leer o todavía no se saben los colores, entonces nosotros tenemos que generar una identificación ideográfica de autobuses para que el niño se suba a su camión, que le toca y no se suba a otro. Esta parte de la identificación ideográfica la estamos trabajando con un equipo de psicólogos que nos permita generar esas identificaciones para que el niño sepa, por ejemplo, que el autobús sea un oso, su identificación ideográfica es un oso y siempre lo reconozca, más que lo conozca, lo reconozca.

El sexto, el operativo vial de puntos de ascenso y descenso escolar que tiene que ver con la señalización y la infraestructura y coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública, como lo comentaba la Secretaria. Aquí es muy importante que nosotros no solamente nos ubiquemos como empresas prestadoras el servicio, sino que hagamos un análisis operativo y de vialidad a la escuela, de tal manera que nos permita tomar las mejores decisiones, dónde hacer los ascensos, dónde hacer los descensos, porque cuando los niños descienden de la unidad debe de

haber un equipo de la escuela para recibirlos, y también todo esto se norma dentro del comité de transporte de cada escuela.

Trabajar anexos, que son bitácoras de los servicios, el registro escolar, es decir, cuántos niños y a qué niños estamos trasladando en cada una de las unidades, los acuerdos específicos; hay niños que están en alguna situación con los padres de patria potestad, cómo resolvemos esta parte específica, son reglas generales y reglas específicas para los niños y formatos de exención, en su caso.

Los seguros, estas unidades contarán con seguros del usuario, de la unidad y de daños a terceros que es como se opera en general la RTP. Habrá un sistema de comunicación de telefonía y GPS, que es lo que ya habíamos comentado, la red de comunicación y estableceríamos un número 01800 que nos permitiría estar en comunicación con los padres de familia, si tienen alguna duda, si tienen alguna información que darnos, es un número especial para transporte escolar que estableceríamos, que se manejaría bajo el esquema del 01800.

También se tiene que establecer una guía de referencia para la conducta segura al interior de la unidad que se regula entre baja, media, es decir que los niños deben de tener un comportamiento, no deben de ir hablándole al operador, no deben de ir distrayéndolo, no deben de golpear a sus compañeros, no deben de agredir, etcétera.

Toda esta parte, esta guía de referencia se construye principalmente con solicitud de las escuelas, porque muy atinadamente comentaba la Secretaria, que este programa de transporte escolar debe ser también formativo para los niños.

Nosotros en medida de la seguridad reestableceríamos el diseño de nuestra comunicación, tendríamos una frecuencia específica para transporte escolar. Hoy manejamos 4 frecuencias, una la opera el Metrobús, dos la operan RTP y otra es para servicios emergentes, de tal manera que trabajaríamos la frecuencia de transporte escolar, la comunicación de manera independiente para estar en coordinación con las áreas de seguridad, las áreas operativas de la Ciudad.

Nosotros tenemos, es muy importante comentarlo, ya un módulo va a ser habilitado, el Módulo 33, conocido como el 33, esta numeración viene de ex Ruta-

100, es una superficie de más de 4 mil metros, está ubicado en la Delegación Azcapotzalco, tiene una capacidad de resguardo para 48 unidades y aquí se atendería la parte de mantenimiento. Estas 48 unidades no estarían aquí, sino es la capacidad máxima de alojamiento para atender la parte del mantenimiento.

Este es un mapeo de las escuelas privadas que ya comentaba la Secretaría y también ya habido un análisis por parte de la Dirección General de Tránsito, de escuelas públicas igualmente conflictivas, no es un caso privativo de las escuelas privadas en las que tengamos este tipo de tránsito vehicular, sino también hay escuelas públicas que generan estas emisiones al ambiente por tránsito vehicular y generando caos viales en la zona.

Lo trajimos en archivo electrónico para que sea de su conocimiento. Tenemos las fotografías que nos hizo llegar medio ambiente, la escuela, la ubicación y el nivel que se imparte y este es un análisis de rango en kilómetros a partir de la ubicación de las escuelas. Se ha hecho este análisis, no porque nosotros vayamos a prestar el servicio en estas 34 escuelas privadas, sino es un análisis operativo que en términos generales nosotros tenemos que realizar para hacer las propuestas de modelo hacia cada una de las escuelas, lo mismo en las escuelas públicas. ¿Si me señalas una escuela pública por favor?

Nosotros estamos analizando en este catálogo de escuelas públicas, en estas dos primeras semanas estamos haciendo un estudio que nos permitirá conocer puntualmente lo que pasa en estas escuelas públicas. Esta lista ha sido primeramente determinada por la Dirección General de Tránsito y vamos a una parte de estudios, toda esta parte que ha comentado la Secretaría que tiene que ver con la velocidad, el número de vehículos, el número de estudiantes, etcétera.

Lo que queda pendiente es el trabajo de escuela por escuela. Nosotros en el término general estamos trabajando para que en el mes de febrero podamos ya establecer las tarifas que van incluidas en las colegiaturas, que es el tiempo en el que las escuelas manifiestan a los padres de familia sus tarifas generales y sobre todo que podamos establecer nosotros con ellos los acuerdos necesarios, no solamente económicos, operativos y seguridad, etcétera. Esa es la parte

operativa que nosotros realizaríamos y estamos en coordinación permanente, es un programa que tiene a su cargo la Secretaría del Medioambiente y es muy importante el trabajo que se ha hecho respecto a la especificación técnica, que insisto nosotros resaltamos aquí los temas más importantes, pero es toda una norma de diseño ergonómico, tecnológico, de ingeniería del transporte, que nos ha permitido llegar a esta especificación y que en medida que podamos tener el proceso, la Asamblea Legislativa nos va a ayudar a normar también lo que hoy ya existe de transporte escolar, porque hoy ya se está prestando un servicio en general, los prestadores privados, y al que también hay que regular como se regula a todo tipo de transportes y debe tener reglas generales de operación. Para ello se está trabajando en conjunto con la Secretaría de Transporte y Vialidad, para que tengamos una conclusión respecto a la especificación y la parte de modelo operativo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Bien, arquitecta, muchísimas gracias por su exposición.

Vamos a dar inicio ahora a la intervención de los diputados presentes, miembros de la Comisión de Transporte y Vialidad, y vamos a iniciar de derecha a izquierda. Le damos la palabra primeramente al diputado Jorge Romero y continuamos en ese mismo sentido.

Le damos la palabra para su segunda intervención, diputado. Adelante.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** Antes que nada darle la bienvenida a la Secretaria y a la Directora; un par de comentarios y después a las preguntas que es a lo que venimos.

Con esta flexibilidad de que sea una mesa de trabajo y que lo que se tiene precisamente son dudas, por lo menos por parte mía.

Decirle, Secretaria, que prácticamente en todos sus comentarios y en sus apreciaciones, prácticamente en todos coincidimos, lo digo de corazón, principalísimamente yo como ciudadano coincido en su apreciación de que el tránsito ya es insoportable en esta ciudad, principalísimamente, que como también usted bien dice, cada año se pone peor el tránsito en esta ciudad, y como también usted bien dijo, independientemente de politizar el tema, tenemos que encontrar,

además de una solución integral imposible, como usted bien menciona, un paquete para solucionar las cosas; de verdad, no importa de qué partido sea el Gobierno o de qué partido sea el otro grupo, el tránsito se tiene que aliviar en esta ciudad.

Nosotros creemos que si el transporte escolar organizado de esta manera ayuda a lo mejor con todo respeto, dudo que sean esos números, pero si además, si de manera casuística elimina un cuarto de la contaminación de esta ciudad, a lo mejor lo dudo, pero si verdaderamente es un cuarto de la contaminación, lo que este programa de transporte escolar casuístico va a disminuir, de verdad que es nuestra obligación que se lleve a cabo, no nada más que se apruebe por ley, sino que se lleve a cabo porque como tristemente sabemos en esta ciudad hay un gran abismo entre aprobar una ley y que se cumpla. Esos son mis comentarios, pero hacerle las preguntas que considero indispensables.

Miren primero, evidentemente que el sujeto regular va a ser la institución educativa, es lo que usted en términos técnicos manejaba como puesto fijo, como fuente fija de contaminación, toda vez que todo este programa es ambiental finalmente, pero evidentemente que el gasto se va a trasladar a los padres de familia. Entonces a lo mejor si pudiera extender un poquito más el criterio.

Creo que lo de la deducibilidad está perfecto, pero no olvidar que deducir no es no gastar; deducir es deducir, o sea es no pagar mi impuesto con respecto a ese gasto, pero de todos modos el gasto se le va a trasladar a los padres de familia.

¿Qué va a pasar cuando a lo mejor, como usted dice casuísticamente sea la mitad de los padres? Eso me va a conducir a otra pregunta, pero posterior.

Yo quería preguntarle: ¿Qué es lo que va a pasar con las escuelas; cuáles van a ser las sanciones con las escuelas que no cumplan con esto? También a lo mejor puede haber mucha crítica en el sentido de que no se le puede, hasta creo amparable sería el que un padre se viera prohibido de llevar a sus hijos a la escuela. Es mi pregunta en términos como jurídicos, en términos de prohibir a los padres, a lo mejor ni siquiera sea jurídicamente posible. Como usted dijo, en Naucalpan ya es obligatorio, y sólo el 40 por ciento lo hace. Es otra duda.

Preguntarle también cuál va a ser el costo estimado del programa, cuál va a ser el porcentaje que se deberá de pagar por parte de los padres, a cuánto asciende el impacto sobre las finanzas públicas en general.

Preguntarle cómo se prevé, ya no lo explicó la arquitecta, que va a participar el RTP, preguntarle si todos los vehículos van a ser de adquisición, si ninguno de los que actualmente ya circulan van a, preguntarlo pues, cuál va a ser el costo de estos camiones que también nos acaba de señalar en sus especificaciones.

Preguntarle, Secretaria, el Jefe de Gobierno mencionó que sería la Secretaría del Medio Ambiente la encargada de la Red de Transporte Escolar, cuando el día de hoy la Ley menciona que será la SETRAVI o incluso en una iniciativa que hizo el Presidente de esta Comisión, que es Tomás Pliego, solicitaba que fuera la SETRAVI la que organizara la Red de Transporte Escolar, en donde hay una disyuntiva entre ustedes. Es la pregunta: ¿Quién va a ser el encargado, Medio Ambiente o SETRAVI?

Preguntarle: Mire, aquí es donde le tengo, una característica que todos sabemos de la ley es que sea general, a lo mejor es bastante riesgoso que sea casuístico porque entonces sería una facultad absolutamente discrecional la aplicación de una ley que debe de ser general e impersonal.

Yo entiendo el criterio y lo entiendo perfectamente, pero sí le pregunto cuáles van a ser las consideraciones al respecto, porque no puede una ley que es general por esencias dejarle a una autoridad administrativa la discrecionalidad de a quién se va a aplicar por ley.

Eso me conduce a la pregunta de: ¿Por qué entonces no es un programa más, como usted bien dijera, publicado en la Gaceta del Distrito Federal?

Preguntarle, antepenúltimamente: A lo mejor también, lo digo como mesa de trabajo, como recomendación, a lo mejor es excesivo lo que ustedes consideran de facultar a la Secretaría de Medio Ambiente en esta ley, me parece, Secretaria, que usted hablaba hasta de usos de suelo. Eso sería semi imposible, creo que hasta el mismo gobierno sería el que no lo permitiría.

Entiendo el sentido, pues, lo que pretendo verdaderamente es ayudar a la redacción de un mejor dictamen pero a lo mejor que en Medio Ambiente quede la determinación de un uso de suelo por cercanía o por un radio de acción sea prácticamente imposible.

Mencionaba usted los estímulos fiscales. A mí me interesaría saber en cuáles estaba particularmente pensando, o sea, cuáles estímulos fiscales ya en concreto son los que tienen pensados.

Esas serían todas mis preguntas.

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado.

Le damos la palabra al diputado Vicepresidente de esta Comisión, Antonio Lima Barrios.

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

Bienvenida, Secretaria del Medio Ambiente; bienvenida, arquitecta, Directora de la RTP.

Primero establecer que estamos de acuerdo en buena parte del diagnóstico que usted hace sobre la problemática ambiental general. Mencionarle que estamos de acuerdo en general con los objetivos de este programa, y como ayer me lo preguntaban algunos medios de comunicación, no estamos porque esto no funcione, al contrario, estamos porque funcione y porque funcione bien.

Tercero, estamos de acuerdo de alguna manera en que este programa llegue a buen término, pero con lo que no estamos de acuerdo y en eso sí quiero ser muy enfático, en que en las dos iniciativas que se han enviado sobre de este tema que tenemos pendientes de dictaminar se nos habla primero de modificar la ley y después de conocer los programas, cuando creo que tendría que ser al revés.

Le voy a hacer una sugerencia. Mire, de todas las comparecencias que hemos tenido, lo cual agradezco, porque creo que en cada comparecencia nos trae cosas nuevas, creo que si usted hiciera la recopilación de las versiones estenográficas y

le pidiera a su equipo de trabajo, pues a lo mejor ya tendríamos el programa, porque aquí ha hablado ya de extensiones que dice quiénes sí y quiénes no. Porque esas son las dudas que tienen precisamente los colegios, los papás, los alumnos, de saber cuáles son las condiciones de detalle del programa.

Porque si como efectivamente la iniciativa que mandó el Gobierno de la Ciudad habla de que el programa será entregado y publicado hasta el 31 de diciembre del 2008, Secretaria, yo creo que estamos sobre la base de que podremos dictaminar pues hasta que conozcamos el programa completo, y no sólo eso, cuando conozcamos las reglas de operación que aquí usted también mencionó, son muy importantes las reglas de operación porque esas son las letras chiquitas de lo que el gobierno a veces impone.

Lo mismo en el caso de los reglamentos, que esa es facultad del Ejecutivo Local si se fuera a desprender un reglamento pues tener también los reglamentos, porque a veces la ley es general y el reglamento es donde pone otro tipo de condiciones, a veces hasta contradictorias o a veces mucho más fuertes que la propia ley.

De tal manera que sí le pediría que hiciera un esfuerzo por tener el programa antes de ese tiempo, porque por lo menos de mi parte, y hablo por mí solamente, no podríamos dictaminar esto si no tenemos completo el programa.

Segundo, siguiente, de la fundamentación que usted da respecto a esto, también estoy de acuerdo, sobre todo en la parte que dice que todo esto tiene que fundamentarse en datos científicos y no políticos. Yo digo, por supuesto, yo reconozco mis limitaciones en la interpretación científica, soy economista de profesión, pero aquí no veo muchas evidencias científicas, porque de lo que sí sé un poco es de estadística y lo que veo yo aquí fundamentado en esto son muchas estimaciones estadísticas e inferencias, así se llama, así me lo enseñaron en la escuela.

Por ejemplo, el estimar que por cada autobús dejan de circular, en el documento decía 28, ahorita usted mencionó 32 automóviles, ese es un dato estadístico y es una estimación, y me sorprende que ponga usted como fuente de estos datos estadísticos una empresa, que es LIPU, que es la que está prestando el servicio

de transporte escolar, y no por ejemplo la Encuesta Origen-Destino, que la hizo el INEGI, y que sí nos podría dar incluso o pedirle al propio INEGI que nos dé datos mucho más cercanos.

Porque el hablar que 32 automóviles van a dejar de circular por cada camión, me parece que es solamente una estimación y no es un dato duro, porque, repito, tendríamos que entrar al detalle para saber quiénes utilizan el vehículo sólo para llevar a los niños a la escuela y regresan a su domicilio, a lo mejor algunos de esos 32, son pero no todos, ¿eh?, la mayoría de ellos pasan y dejan a sus hijos camino a su trabajo, es decir, el vehículo se va a seguir utilizando. Entonces, creo que ahí nos hace falta ir más al fondo de ese tipo de estimaciones y de inferencias que son estadísticas.

Por supuesto que no conozco mucho de la composición química del aire, pero me pondré a estudiar algo para cuando nos den el fundamento de la pregunta que hacía el propio diputado, de saber efectivamente si tienen una estimación más certera de cuál es el impacto que tiene en el medio ambiente el asunto de los vehículos que llevan a los niños a la escuela. Creo que esto sería importante.

Decirle también que sí es un asunto político. Mire, yo sé que todos nos sumamos o nos quisiéramos sumar, yo no porque sí soy político, pero nos sumamos a la idea de que lo político es lo que descompone todo...

**EL C. PRESIDENTE.-** Perdón, perdón. Señora, con todo respeto, está usted en la Asamblea Legislativa, éste es un espacio de la Ciudad de México, de los ciudadanos, pero aquí hay reglas muy claras de operación y yo le agradecería mucho que se abstuviera. Moderar la mesa es una responsabilidad y facultad del Presidente de esta Comisión. Le agradezco muchísimo por favor que tenga respeto para la Asamblea por favor, de lo contrario vamos a solicitar que esta sesión se lleve a cabo con la presencia exclusiva de los diputados. Le agradezco y le reitero nuevamente que respete la Asamblea Legislativa, que respete los ordenamientos y reglamentos que rigen a los diputados y las comisiones en esta Asamblea. Muchísimas gracias.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Continuo. Le decía es fácil hablar en contra de lo político, pero le voy a poner un ejemplo de cómo una decisión política sí influye o podría influir también en favorecer el medio ambiente porque, digo yo evidentemente estoy en este cargo por una cuestión política, pero creo que también el ser secretario de este gobierno también es por una posición política, no es por un concurso de oposición.

De tal manera que, mire, en el transporte de carga por ejemplo, y ayer lo platicué con el Secretario de Transporte, donde hay un jaloneo tremendo con todas las cámaras, que son poderosísimas, del transporte de carga, por ejemplo ahí sí me gustaría saber si tiene estimaciones del espacio que ocupan los vehículos de carga en las vialidades en las mañanas, en las horas pico, de los vehículos no los que sirven para la economía de la propia ciudad sino los que vienen de paso, de los tráileres, y que pudiéramos hacer una estimación de qué espacio para la movilidad se ganaría si los vehículos de carga no transitaran en las horas pico por el propio Centro, es más cruzan Reforma por Cuauhtémoc, vienen de Querétaro y se van por todo Cuauhtémoc hacia el sur de la ciudad, porque lo que yo estimo es que dejarían espacio para cuatro vehículos más si dejara de circular un vehículo de carga; y las emisiones, ahí sí no sé de química ambiental, pero me gustaría, ojalá y pudiera acercarnos algún dato que usted tenga a la mano.

¿Sabe cuál es la diferencia? Que las cámaras son muy poderosas, del transporte. ¿Sabe cuál es la diferencia? 600 pesos, porque afortunadamente el Estado de México ha avanzado en tener una red de carreteras de cuota por supuesto para no atravesar por el centro de la ciudad, pero cuestan en promedio 600 pesos para un vehículo de carga no pasar por avenida Cuauhtémoc, por el Circuito Interior y por una serie de cosas, entonces por ahorrarse 600 pesos cada vehículo de carga para no pasar por la Ciudad de México el Gobierno de la Ciudad no ha tomado una medida de carácter político, que ahí sí la podría tomar, no pasan y no pasan, pero ahí las cámaras son poderosas y ahí es donde le doy un ejemplo de que la política sí tiene que ver con la normatividad y con la movilidad en la ciudad.

Las preguntas. Después de realizar el Foro de Transporte, al que usted acudió y también acudió la RTP, le preguntaría: ¿En qué ha cambiado su posición respecto al programa? Porque si no, creo que no tiene mucho caso cuando hacemos solamente monólogos de esto y no nos escuchamos, porque parece que ese es el asunto, no nos escuchamos, cada quien dice su monólogo y nos vamos cada quien con nuestro monólogo, porque en el Foro de Transporte yo escuché propuestas muy interesantes de los colegios, donde hablaban de la autorregulación, de medidas que se pueden implementar en un sector, que además lo permite, porque es la gente pensante, son los maestros, son los alumnos a quienes se puede crear conciencia para hacer una serie de cosas.

Entonces mi pregunta sería: Después de lo que usted ha escuchado de los propios colegios, porque supongo que le han dado propuestas, por lo menos en las que yo he estado sí lo ha habido, en el foro que hicimos la pregunta sería ¿Qué tanto ha cambiado su percepción respecto al programa, así como lo tiene diseñado el Gobierno a partir de lo que ha escuchado, porque si no se ha escuchado nada, bueno, entonces seguiremos con los monólogos?

Siguiente pregunta: ¿Qué opinión le merece la iniciativa que nuestro compañero el diputado Tomás Pliego, Presidente de esta Comisión, presentó hace unos días?; porque la semana pasada se iba a dictaminar y yo fui el primero en decir cómo vamos a dictaminar esto si tiene que ver con el transporte escolar y llevamos ya cerca de un año discutiendo este tema, es una iniciativa que pretende modificar la fracción del artículo 7 de la Ley de Transporte y Vialidad, en donde dice que la Secretaría de Transporte y Vialidad podrá emitir el Programa Especial de Transporte Escolar para las Escuelas del Distrito Federal, cuya finalidad sea la protección del medio ambiente; es decir, qué opinión le merece, porque pareciera entonces, de acuerdo a la iniciativa de nuestro compañero diputado, que ya no sería usted la que emitiría el programa, sino la Secretaría de Transporte y Vialidad o no sé si serían ambos?; ésa sería una pregunta a usted y al diputado por supuesto.

Lo más importante, la modificación al artículo 156 en su numeral 24 que dice: “A las personas morales o físicas que violen la disposición obligatoria de los programas sectoriales o especiales derivados de esta ley, se impondrá una multa de 500 a 5 mil días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal”. Traducido al lenguaje común, que es el que yo interpreto de esto, pues a las escuelas que no cumplan con esto si se hubiera aprobado esta iniciativa la semana pasada, pues estarían pagando entre 23 mil y 230 mil pesos de multa por no cumplir con esta disposición, por eso me gustaría saber qué opinión le merece, si esta fue una iniciativa que el diputado sacó aparte o forma también parte ahí de la misma estrategia legislativa para modificar la ley y darle, como usted señaló, el fundamento a este programa.

Finalmente recomendarle, porque igual yo reconozco mis limitaciones científicas, pero sí le recomendaría que pudiera leer un trabajo del profesor investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana, del doctor José Santibáñez Santiago, que dio una opinión muy interesante sobre el Programa de Transporte Escolar que se pretende implementar.

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Con el ánimo de agilizar la reunión, el diputado Secretario de esta Comisión, Jacobo Bonilla y un servidor, tendremos nuestras respectiva intervención una vez que la Secretaria y la Directora de RTP den respuesta a esta primera ronda de intervenciones, preguntas de los diputados que han tomado la palabra.

De manera tal que empezamos por usted, Secretaria. Tiene la palabra para dar respuesta a los planteamientos de los dos diputados que han tomado la palabra.

**LA C. LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.-** Ante todo muchas gracias, diputados. Explicarle a la señora que no estoy platicando, recibí en el lapso de 10 minutos 35 preguntas, necesito elementos para responder apropiadamente a los legisladores.

En relación a las preguntas del diputado Jorge Romero, qué bueno que coincidimos, diputado, yo creo que este tema además no es un tema de la Ciudad

de México. El tráfico vehicular es un problema, un dolor de cabeza para todas las megalópolis del mundo, cualquier megalópolis que pasa de 10 millones de habitantes, empieza a tener problemas severísimos de tráfico vehicular, reducción de las velocidades promedio; hay incluso ciudades en el mundo desarrollado que tienen excelentes sistemas de transporte, como puede ser Londres y que tienen un problema de tráfico vehicular impresionante, que les ha llevado ya a tal grado de hacer sistemas de cargos por congestión viales cuando entran a los Centros Históricos; es decir, que éste es un problema del mundo contemporáneo, de las zonas metropolitanas de muchas partes, de muchos países, con quienes hemos además compartido soluciones, nos hemos acercado a soluciones que han funcionado y que han tenido también muchos problemas para implementarse en otras ciudades y muchas de ellas, estamos todos innovando en este tema, unos vienen a consultarnos por "No Circula", nosotros vamos a consultar otras cosas, la Ciudad de México siempre está intercambiando este tipo de experiencias por el enorme desafío que representa un fenómeno de motorización muy rápido que se está dando en ciudades como la nuestra.

Decirle que entonces este desafío de aliviar el tránsito es muy complejo y esperamos que vayamos dando respuesta los gobiernos y los diputados con el transcurso del tiempo.

El 25% de la reducción de la contaminación al cual se refirió el director general, no es en total, yo quisiera que no pudiéramos tomar estos parámetros porque es muy delicado decir que ahora, mañana en los medios, va a reducir el 25%, no va a ser así, pero quizá sí la cuarta parte de la contaminación en esa hora del transporte escolar. La contaminación se mide minuto a minuto en la Ciudad, en realidad medimos promedios por hora y las concentraciones ya para medir el IMECA son promedios diarios, en el promedio diario no podría llegarse al 25%, pero sí es importante acotar la meta de este programa.

En efecto, el sujeto regulado es la escuela, el gasto de los padres, es como por ejemplo el vehículo, siempre pongo el programa de la verificación y el Hoy no circula porque son programas que ya se fueron consolidando y que también fueron

muy debatibles en su momento; el sujeto regulado es el vehículo particular y el que paga la verificación es el particular, es en este caso el sujeto regulado es la escuela, el gasto sería para los padres de familia. Este es uno de los temas más sensibles del programa de transporte escolar.

Es importante mencionar que nosotros lo que estamos valorando también económicamente y lo que estamos cautelando es el bien público que es la salud de los habitantes. En efecto, sí tiene un impacto en la economía familiar. Nosotros estamos tratando de reducir ese impacto a partir de dos cosas: una, ofrecer una tarifa accesible a través de la Red de Transporte de Pasajeros, creo que esa es una señal de la preocupación del gobierno respecto de ese tema, también no permitir que las empresas abusen y que al rato ya no son 800, o sea creo que es importante poner aquí una empresa local que aunque no va a cubrir todo el 100% y no pretende además competir en el mercado a tal grado de quitar, al contrario, tendría que haber más empresas a partir de la generación de esta iniciativa, pero sí ir regulando, de la manera como pueda hacerlo el gobierno local, porque nosotros no somos reguladores de los precios del mercado, ir tratando de incidir en esta parte del precio; segundo, la parte de la deducibilidad. Pero aún con precio accesible y con deducible los padres de familia van a tener que asumir este costo y yo le diría que tendríamos, si la economía familiar está muy impactada en algunos sectores, ir desplazando algunos otros gastos; hay gente que prefiere pagar el celular y otro tipo de servicios, que no le sirven para nada, no tiene ninguna utilidad pública, a un servicio que sí tiene una utilidad pública y por eso es importante reconocer que esta sacrificio, igual que el cambiar un vehículo, un motor, poner un convertidor catalítico, cuando una industria pone un sistema de administración ambiental gasta, gastamos todos muchísimo cuando tenemos un vehículo particular, pero el impacto de esto en la economía general y en la salud pública es lo que nos lleva a decir esto tiene, vale la pena hacerlo y ese sacrificio vale la pena hacerlo.

Las sanciones a las escuelas que no cumplan se las estamos preparando. En Naucalpan únicamente tienen el 40%, pero únicamente es mucho decir, porque también ha sido gradual, es decir, ya tienen el 40%, ellos van sí seleccionando a

las escuelas, ellos tienen obviamente un universo muy localizado, el programa es muy chico, pero realmente ya llegar al 40%, yo le diría, diputado, que en el Distrito Federal no lo vamos a lograr en muchos años, el 40%, es decir, que nada más, para darle el ejemplo, no es un esfuerzo menor el que hizo el municipio, es un esfuerzo enorme el que hizo el municipio, y lo reconocemos por eso, es un municipio panista. El costo estimado del programa para el gobierno de la Ciudad es muy bajo, yo la verdad es que sí no estoy por cuestiones políticas y aunque tengo un cargo en la administración pública local, fui diputada aquí independiente y siempre mis propuestas sido independientes de los partidos. Esto también va un poco por el comentario del diputado Lima. No estoy aquí por la política y pretendo realmente organizar la Secretaría del Medio Ambiente en función de los programas del medio ambiente, que es nuestro principal interés. Y en ese espíritu además fui invitada por el licenciado Marcelo Ebrard a la administración capitalina y también eso pues es una parte de las garantías que queremos ofrecer a las fracciones y a los ciudadanos de las cosas que propone la Secretaría del Medio Ambiente para la Ciudad.

Es un programa que en realidad al Gobierno nos va a costar poco dinero. Nos va a costar en términos del equipo, el staff que necesitemos para las evaluaciones, pero ya tenemos un staff para la evaluación de la licencia ambiental única de todas las demás industrias y establecimientos de la Ciudad; nos va a costar pues quizá algún equipamiento menor de cómputo, no ascienden a 5, 10 computadoras para poder manejar este programa. El costo realmente con cargo a la administración en el tema del medio ambiente de la Secretaría es poco.

En transporte, ya se los dirá la Directora, pero se pretende un programa que no sea subsidiado.

El impacto sobre las finanzas públicas realmente es bajo. Es más yo pretendo que este programa en el tiempo se vaya valorando el impacto en las finanzas públicas que va teniendo el mejoramiento de la salud de la gente, porque muchas veces no tomamos en consideración eso. Dicen, a mí me va a costar, al gobierno le va a costar eso, pero 4 mil personas mueren al año en la Ciudad por enfermedades

vinculadas con la contaminación atmosférica que nos ocasionan una serie de inversiones de salud que son realmente millonarias.

Entonces ahora en este programa sería muy interesante ir sopesando cuándo le vamos a ahorrar al Gobierno en gastos en salud, en monitoreos, en esto y lo otro que se derivan de la contaminación atmosférica.

La Red de Transporte Escolar-SETRAVI, nosotros estamos ahorita en una fase de planeación y nuestra idea y nuestro planteamiento que se dio en mayo con la iniciativa, también va por la inquietud del diputado Lima, la última, es que el programa tiene una motivación ambiental. Su regulación, su planeación y su ejecución debe estar en la Secretaría del Medio Ambiente. En su momento el tema del "No Circula" y de la verificación se sujetó a los mismos debates, es decir por qué medio ambiente va a decir quienes circulan y quienes no. Eso es de transporte. No es de medio ambiente. Pero es que el criterio es ambiental y por eso lo hemos mantenido en la Secretaría del Medio Ambiente.

Nuestra iniciativa, nuestra idea, la propuesta, es que sea lo mismo en este caso aunque la Red de Transporte, ya los camiones van a manejarse ciento por ciento por la Red de Transporte de Pasajeros, nos coordinaremos los criterios, las partes, pero realmente cada Secretaría tendría su ámbito de competencias.

La última pregunta del diputado Jorge Romero, que me parece muy pertinente, es acerca de qué tanto discrecional es, quién va a decidir qué escuela sí y qué escuela no, y por qué.

Esto no va a estar a criterio de los funcionarios, ni de uno ni de nadie; este planteamiento se va a determinar igual como no está a criterio de quien circula y quien no, y qué día sí y qué día no. Va a estar establecido perfectamente en el programa en el manual, ¿dependiendo de qué? Del número de alumnos que será publicado en al Gaceta, de las escuelas que estén obligadas ya como ahorita están a tramitar la licencia ambiental única, analizar su información que se plantea ya un nuevo anexo y dependiendo en qué parámetros cae su información caerá o no en el ámbito, pero no va a ser a criterio de los funcionarios, y la consideración e indicadores del impacto vial y de emisiones contaminantes.

Extensiones, en realidad ya serán sobre la base de casos particulares en la escuela, pero no de escuelas. Por ejemplo hay niños que tienen alguna discapacidad, puede ser un criterio de extensión, alguna condición especial. Realmente no nos podemos poner en el ciento por ciento de los casos, pero las escuelas sí tienen acceso a ponerse al ciento por ciento de los casos y a determinar el grado de extensión que podrían aplicar en el caso de que su escuela caiga.

En este sentido y paso a las preguntas del diputado Antonio Lima, porque nos hablaba, sí, fíjate que todavía, diputado, no tenemos establecido cuáles serían. Estamos en una negociación con la Secretaría de Finanzas para establecer qué tipo de estímulos podemos dar y eso ya corresponde a una parte del programa. Pero realmente es, y sí me salto a la otra pregunta, porque es importante conocer el proceso de elaboración de políticas públicas, no es tema científico ni político, pero sí es un tema de administración pública. Primero hay que tener posibilidad de hacer eso y después nos ponemos a hacerlo, qué caso tiene que yo ahorita ya conozca los estímulos si ni facultades tengo para ponerlos, por ejemplo. En ese sentido va la iniciativa de ley.

Cada quien tiene que actuar en el ámbito de sus competencias, les pongo un ejemplo, el diputado dice que quiere conocer el programa, el manual, quería incluso poner el ejemplo, quiere conocer los reglamentos antes de establecer las leyes. Diputado, eso no se puede, así no es, así no se dan los procesos legislativos.

Primero se hacen las leyes, después se hacen los programas, los reglamentos, ese es un proceso lógico y que en este caso les hemos estado dando a conocer partes de lo que hemos avanzado del programa por la inquietud que ha habido entre los legisladores y porque no tenemos absolutamente ninguna cortapisa para irselos comentando, pero el proceso de legislación es así.

Nosotros en la legislatura anterior aprobamos leyes de útiles escolares, de pensiones, primero se hizo la ley y después ya dijo, bueno a quién se aplica, cómo

es el programa, cuándo les van a dar, qué les van a dar, así es; primero es la ley y después el programa.

La competencia de los diputados es aprobar las leyes, no los programas, de cualquier manera nosotros estamos haciendo en la mejor disposición de avanzarles, lo más posible que tengamos del programa para que ustedes puedan normar su criterio, pero al fin del día, el programa no puede ir más allá como un reglamento de lo que la ley establezca, es decir, que no nos podemos mandar en más allá de lo que la ley establezca.

Además les quiero decir que la Secretaría del Medio Ambiente está totalmente dispuesta en su momento, si se aprueba esta legislación, consultar y comentar y trabajar conjuntamente con los diputados ya como será el programa y el manual para la implementación de la ley, pero la verdad es que los tiempos son distintos. Esto será en Noviembre, Diciembre, tenemos que esperar resultados del programa demostrativo.

El diputado Lima sí hacía referencia que hemos estado dando más y más información, pero la más y más información que hemos estado dando es ya del programa porque lo hemos estado trabajando, no es en relación a la ley y a su aprobación.

Diputado, una estimación; sí es una estimación, de los cálculos le diría eso. Estimar es calcular, no es establecer una cifra definitiva, cuántos vehículos exactamente dejan de circular en cada camión.

Estimamos, es en estadística, hay esa palabra, estimamos que es 32 por cada vehículo sobre la base de los estudios que tienen, las empresas que han creado el transporte escolar ya obligatorio y estudios nuestros también. Obviamente nos es útil las encuestas de origen y destino, pero le diría una cosa, por qué si los papás pasan a dejar a los niños y luego se van a la escuela y no pasa nada, por qué entonces hay el tráfico.

El lunes se generó el caos vial y el martes, por qué, si de todos modos pasan por ahí enfrente. Obviamente existen tramos de traslado adicionales concentrados que es el tema que estamos atacando con este programa; pueden pasar cerca, lejos,

algunos muchos llegan en transporte público también. Esto está dirigido a la concentración y a un problema colocado en un lugar y en un momento específico.

El asunto del espacio de los vehículos de carga es grande, el espacio para la movilidad, usted nos pregunta, yo le diría sí esto es un tema muy importante y un estudio ya del instituto de ingeniería de la UNAM, seguramente usted lo conoce.

Yo le preguntaría, bueno quizás no es mi papel. ¿Pero este tema del transporte de carga el gobierno lo ha tratado de regular a partir de acuerdos con el sector del transporte? Porque no es nuestra facultad legislar. ¿Usted ya tiene una iniciativa para la legislar en los horarios de transporte de carga en la ciudad? Sería fabuloso; si los diputados pusieran una legislación en donde obligaran al transporte de carga a circular en ciertas vías, en ciertos horarios, sería fabuloso.

Hoy por hoy el Gobierno de la Ciudad lo que ha logrado ya es que de 7 de la mañana a 22 horas no circule el transporte de carga de más de 3 y media toneladas en el Perímetro A del Centro Histórico y estamos extendiendo esos acuerdos al Eje Central y a otras vialidades.

Pero de suyo le digo que sería interesantísimo que los legisladores entraran al quite con una regulación al respecto.

Mis opiniones y mis percepciones no son importantes, lo importante es cómo estructurar de manera seria, científica, con solvencia, un programa que va a impactar a muchas personas.

Cómo ha cambiado la estructura del programa y el planteamiento del gobierno a partir de los foros, y no solamente de los foros, les diría yo que han cambiado a partir de muchas consideraciones, iniciativas, opiniones que hemos recibido nosotros tanto del foro, de los padres de familia, de las empresas de operación del transporte, de las empresas que construyen camiones, de escuelas que ya han implementado, todo esto ha venido enriqueciendo.

El foro en lo particular, si usted se refiere a la parte voluntaria, no cambió nuestra percepción y le pongo el ejemplo de lo que usted me está poniendo aquí como una necesidad, la regulación del transporte de carga en sus horarios. En el 2004

se lanzó el programa de horarios voluntariamente para las empresas del transporte de carga en la Ciudad de México, se hizo un acuerdo, se firmó, se lanzó voluntario para que las empresas que manejan transporte de carga en la ciudad regularan sus horarios, sus entradas, sus salidas, sus idas y venidas, fue un reverendo fracaso, no funcionó para nada. A 4 años de eso, en lo que se piensa es en hacerlo obligatorio.

Quienes querían tener transporte escolar voluntario en la ciudad ya lo tienen, son más de 30 escuelas. Tenemos que pasar a una fase más amplia, tiene que ser una cuestión más permanente, más sistemática, y por eso en eso no ha cambiado mi opinión, aunque en muchos otros detalles por supuesto ha cambiado la forma en que estamos planteando la aplicación del programa y podemos platicarles a detalle esto cuando ya lo tengamos.

Mi opinión de la iniciativa del diputado Pliego no la conozco, la del Gobierno de la Ciudad antecedió a la del diputado Pliego. Con muchísimo gusto platicar con el diputado y conocerla.

Entiendo su inquietud, tienen una que faculta a Medio Ambiente, tienen otra que faculta a SETRAVI. Nuestra propuesta es que sea la Secretaría del Medio Ambiente la que esté facultada, la competencia para decidir eso es de ustedes, señores Legisladores, ustedes van a ser los que determinen quién y cómo se va a aplicar esto.

Yo sí estoy interesada en leer la investigación que usted nos propone, me gustaría mucho que me diga cómo la conseguimos porque si escribe particular de este tema obviamente es de nuestro interés el conocerla.

Algo me faltó, las sanciones, me faltó este tema. Miren ustedes, en el caso de las sanciones nuestra propuesta remite el incumplimiento al procedimiento de vigilancia ambiental como cualquier industria que no cumple con la licencia ambiental única.

La Dirección Ejecutiva de Vigilancia Ambiental vigila el cumplimiento de estas obligaciones a través de la LAU, no, no se impone a las escuelas, y también coadyuvamos para que las escuelas vayan cumpliendo esas obligaciones. En

caso de incumplimiento, de acuerdo con las disposiciones ya vigentes de la Ley Ambiental y también de la Ley de Procedimiento Administrativo, se pueden poner multas, suspensión de actividades no en funcionamiento después, una clausura, puede imponerse en un momento dado, sí sería posible, aunque realmente no llegamos a eso.

En otros procedimientos y en otros establecimientos siempre hay la forma de cumplir, les pongo el ejemplo. Actualmente las escuelas están obligadas a presentar la LAU, la minoría las presenta.

¿Qué es lo que hace la Dirección? Ir, indicarles, darles plazos y ayudarles a hacerlo.

El Gobierno lo que hace es coadyuvar con las escuelas y con otras industrias para que cumplan. Nuestro interés no es que cierren las escuelas, nos interesa que cumplan, eso es.

Por incumplimiento de la medida ambiental impuesta se pueden establecer sanciones hasta de esa naturaleza de multa, generalmente son esas, o incluso la clausura ya cuando es muy grave. En este caso estamos hablando de gravedad ya de emisiones fuertes, por ejemplo cuando una industria no está cumpliendo la norma, está quemando y no para una caldera, se tiene que clausurar, no hay manera de que siga funcionando esa caldera. Creo que no se presentaría ese caso de extrema contaminación en el caso de una escuela.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** (fuera de micrófono) ... Lo recomiendo desde un punto de vista jurídico.

**LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** Tomamos nota, diputado, de esa recomendación.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Concluyó usted, Secretaria?

**LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** Hasta aquí sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** Bien. Le damos ahora la palabra a la arquitecta Ariadna Montiel para que dé respuesta a la parte que le corresponde de las intervenciones de los diputados Jorge Romero y Antonio Lima. Adelante.

**LA ARQ. ARIADNA MONTIEL REYES.-** Me voy a permitir hacer unos comentarios sobre las dos del diputado Lima primeramente.

Las 32 reducciones de vehículos están correlacionadas al número de plazas de las unidades, las unidades están diseñadas desde 32 a 52 plazas, depende el diseño de la unidad. Al hablar del transporte escolar obligatorio estaríamos trasladando el número de estudiantes por el número de vehículos, es un dato concreto que está relacionado con el diseño de la unidad y los cálculos se hacen en función de la reducción de vehículos, cuántos vehículos van a dejar de ir por los niños y cuántos niños se van a subir al autobús, es una correlación concreta.

En el sentido sobre la Encuesta Origen-Destino, efectivamente estamos solicitando todo el reproceso de la encuesta para tener mejor elementos para el diseño no solamente de este tema sino en general del transporte y las vialidades, pero lo que sí tenemos claro, que ya son resultados muy concretos de la encuesta, es que los dos primeros deseos de viaje, o sea las personas por qué se trasladan de un lugar a otro, los dos primeros deseos es el trabajo y la escuela, de tal manera que podemos resolver un tema muy importante que está ya enmarcado en la Encuesta Origen-Destino, a la que estoy de acuerdo, insisto, hay que reprocesar para poder tener datos mucho más finos que a todos nos permitiría una mejor planeación.

Paso a las preguntas del diputado Romero respecto a la inversión, al tema de los recursos presupuestales. Primero que nada, resaltar que la preocupación de los padres de familia en términos del gasto económico que se realizaría por la obligatoriedad en determinadas escuelas justo esa fue la preocupación del Jefe de Gobierno, que podamos nosotros generar como gobierno una política pública que le dé mucho más acceso en el tema económico a los escolares para su transporte.

La propuesta de la Secretaría de Medio Ambiente es que nosotros entremos como empresa operadora reguladora de la tarifa. Hoy no tenemos en el mercado quién regule la tarifa con el privado. Hice yo una pequeña tarjeta, una investigación de las escuelas, tenemos costos desde 1,200 hasta 2,600 y nadie nos dice, no hay un ente que nos diga si la tarifa es regulada o no. Nosotros no vamos a entrar a

decirle a las empresas operadoras vas a cobrar tanto o no, esa no es una función de la RTP, pero sí hay un abismo muy grande entre tarifas quizás más accesibles actuales y tarifas realmente excesivas.

Nosotros hicimos el análisis del costo operativo, que evidentemente varía por escuela, si es por ruta, si es por casa, porque son trayectos más largos, etcétera, se tiene que hacer el estudio por escuela, el modelo operativo es por cada una de las escuelas, ese es el ánimo de nosotros.

¿Qué es lo que pasa en el transporte urbano? Nosotros tenemos una tarifa de 2 pesos con subsidio, que permite que el operador, el concesionario en ciertas rutas llega a cobrar los 2 pesos porque la demanda es mucha, de tal manera que les permite salir a costos operativos y con cierta ganancia al tema del concesionario.

Este proyecto lo que se ha planteado por el Jefe de Gobierno es que es un proyecto que no se va a operar con subsidio, el tiempo de recuperación de la inversión sería a ocho años. La inversión sería en las primeras 105 unidades de hasta 126 millones de pesos y depende del modelo operativo dependerá la plantilla a contratarse.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** (fuera de micrófono)

**LA ARQ. ARIADNA MONTIEL REYES.-** No, no. Nosotros vamos a manejar una cuota fija de RTP, de nosotros, pero en medida en que nosotros tengamos una tarifa de equilibrio podamos trabajar con utilidad, quizás sea una utilidad pequeña, pero esto no implica que los otros tengan que hacer lo mismo, pero sí es un ente, se convierte en un ánimo de regulación porque entonces evidentemente las escuelas quizás quieran contratar más con nosotros por la tarifa.

Además nosotros la idea es que compremos autobuses nuevos, que es lo que ya planteamos en la especificación técnica que no va a ser la tarifa, estamos en el modelo operativo y te voy a explicar por qué.

Primero, hay que definir el modelo práctico para establecer la tarifa; primero, porque estamos en el proceso de adquisición de las unidades y no hemos determinado aún el costo fijo, es de hasta 126 millones la inversión, pero estamos

en el proceso administrativo de la compra. Entonces, hasta que tengamos eso definido también podemos hacer el modelo operativo y ya con las escuelas evidentemente nosotros queremos, lo comenté, hicimos un modelo de 15 kilómetros, que es un modelo muy amplio para poder determinar una tarifa fija para todas las escuelas, en el caso nuestro, pero lo sí podemos garantizar que será la más baja del mercado.

¿Por qué? nosotros al ser una flota grande todo lo que adquirimos siempre tiene mejores costos. Por ejemplo el combustible. De diciembre del 2006 que empezó esta administración al día de hoy, el combustible ha subido 5 por ciento en términos generales, casi 5.

Nosotros operamos con franquicias. Nuestro costo del diesel por operar con franquicias por el modelo de estaciones que tenemos el diesel tiene un precio menor, el de franquicias que una estación normal. Entonces, tenemos un costo operativo en el combustible que es el tema principalísimo en cualquiera operación para costea mucho más bajo, de entrada, por ese simple hecho.

También nosotros trabajamos y reprocesamos las especificaciones, porque en el diseño de la unidad también podemos generar ahorros de combustibles en la misma operación. Ninguna planta armadora te firma el rendimiento del combustible o el rendimiento del motor, porque eso depende de la persona que maneja, cómo maneja, la operación, nadie te lo firma, todo mundo te da un rendimiento de motor general, pero nadie se compromete a firmarte un rendimiento.

Entonces, nosotros estamos trabajando la especificación, la diseñamos también para generar mejoras de motor, ahorros de combustible y que evidentemente eso también tiene que ver con el medio ambiente; que además aquí se cruza un tema que mucho a veces cuesta hacer conciencia sobre la estimación que se puede tener de la reducción.

A mí me parece que sí tenemos que trabajar con servidores públicos en general en la concientización, que así sea poco o mucho pero es importante. Hay que hacer mucho énfasis en que la contaminación es global y que todo influyente en

términos generales al calentamiento global y que entonces nosotros, las pequeñas organizaciones que podamos tener, todo contribuye hacia allá y esta es una manera muy importante. Nosotros desde la parte tecnológica podemos diseñar las especificaciones que permitan esto.

Regresando al tema del costo operativo, bueno, esto tiene que ver con el modelo operativo pero, insisto, nosotros daremos seguramente la tarifa más baja del mercado porque tenemos mejores costos operativos en general por tener una flota grande; de hecho, siempre los distribuidores de unidades nos dan a nosotros un precio mucho más bajo porque compramos mucho más en una sola venta, una sola compra.

De tal manera que nosotros no operaríamos con subsidio para las escuelas privadas, nuestro modelo sería en recuperación, insisto, de la inversión a 8 años y la parte de la regulación operativa. Las concesiones y las autorizaciones pues salen de la Secretaría de Transporte y Vialidad, pero todo el diseño nosotros del programa lo hemos estado trabajando bajo la coordinación de la Secretaría del Medio Ambiente, pero toda la parte digamos operativa de las unidades, corre por una regulación, que ésa en general, bueno, ésa se mantiene y bajo es regulación operamos todos, actualmente el transporte escolar, de carga urbana, etcétera, todos nos regimos en nuestra parte operativa, revisión de unidades, verificaciones, bueno, eso lo vemos con medio ambiente, pero hay que presentar la documentación porque no somos un vehículo particular, sino tenemos que presentar ciertas revisiones semestrales o anuales de nuestra flota.

Nosotros vamos a trabajar con tarifa de equilibrio, de tal manera que sería para la recuperación únicamente de la inversión. En el caso que el costo operativo nos permita una, pues el tener una ganancia, entonces eso tendrá que ser reinvertido en las mismas unidades para el mejoramiento y el mantenimiento de las mismas unidades.

Además quiero comentar que aquí hay un tema muy importante. Nosotros trabajamos este modelo a 8 años, pero las unidades de servicio escolar nosotros estamos planteando 15 kilómetros por ida y 15 por vuelta, son 60 kilómetros

diarios, a la semana son 300, al mes 1200, de tal manera que al año estamos entre 14 y 15 mil kilómetros, que si nosotros lo miramos hacia nuestro vehículo particular es un kilometraje muy sano para el vehículo, de tal manera que el costo de mantenimiento de estas unidades es mucho menor que el transporte urbano de pasajeros, el transporte urbano, la unidad está trabajada 20 horas al día y su mantenimiento evidentemente será mayor porque su kilometraje lo alcanzará o su kilometraje de mantenimiento mucho antes que el transporte escolar.

Al transporte escolar, en términos generales, se plantea una renovación a 8 años, pero es posible que pueda ser hasta 12 por el trabajo que van a tener estas unidades que es mucho menor, llegan, se guardan las unidades y se mantienen en su encierro, a diferencia del transporte urbano, que además frena, acelera, todo lo que vivimos todas las mañanas, tardes, noches en la operación normal de RTP.

De tal manera que si trabajamos en tarifa de equilibrio iríamos a la recuperación de la inversión, y si trabajamos con una utilidad, que si es el caso sería pequeña, lo reinvertiríamos específicamente en transporte escolar.

El módulo 33 es esta posición de la RTP. Hay que hacer unos ajustes y es aproximadamente entre 2 y 3 millones de pesos, dependerá del número del parque vehicular. No se encerraría ahí, se encerrarían las unidades, depende de las escuelas que se atiende de los distintos módulos. Este módulo se habilitaría para atender el mantenimiento de estas unidades. Estas unidades no pueden fallar, porque los niños no llegan a la escuela, por eso hablamos de una reserva técnica que estaría alojada, teniendo ya el número, por ejemplo, 10 escuelas por atender, dónde están y estas 5 unidades las tendríamos que tener alojadas, distribuidas de manera organizada para atender alguna contingencia, falla o alguna situación, estarían ya ubicadas de esta manera y esa es la inversión que se haría en el módulo 33, que es pequeña porque ya opera, ahí ya damos la conservación a imagen de las unidades de RTP, entonces lo concentraríamos para transporte escolar.

Para la plantilla eso es por definirse, porque dependen los grados escolares que atendamos, si el auxiliar, el asistente escolar se incluiría, dependiendo del grado

escolar, entonces eso lo podemos definir cuando tengamos definidas las escuelas y los modelos operativos.

También quiero comentar, por último, nosotros podemos ofrecer una serie de paquetes que todo mundo ofrece también, si tenemos dos o tres niños en la escuela me va a costar lo mismo el transporte escolar, evidentemente no porque el esfuerzo operativo es menor, no es el mismo por dos o por tres niños, se tendrán que hacer esos paquetes para los papás, para que podamos ofrecerles mejores condiciones, sin menoscabo de la operación, y esto no implica que por tener una tarifa a bajo costo el servicio va a ser demeritado, no, al contrario, nosotros haremos una inversión y se ha hecho un esfuerzo de ingeniería para tener las mejores unidades y el mejor personal que nos permita prestar este servicio de manera adecuada.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias por sus respuestas, comentarios, arquitecta Ariadna Montiel.

Vamos a continuar con las intervenciones de los diputados miembros de esta Comisión de Transporte y Vialidad y para ello vamos a darle la palabra al Secretario de esta Comisión, el diputado Jacobo Bonilla Cedillo.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Muchas gracias, Secretaria y Ariadna por estar aquí con nosotros, primero por su puntualidad porque estuvieron ustedes a tiempo para dar inicio a estos trabajos.

Yo quisiera dividir mi intervención en dos temas, finalmente las cuestiones de la Secretaría del Medio Ambiente y la cuestión de RTP. Primero comentar que, a pesar de que fueron invitadas las demás Comisiones, estamos más bien integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad, entonces a lo mejor nuestra visión se enfoca un poco más al transporte, pero sí creo que podemos ir caminando juntos en la visión de medio ambiente, a lo cual estamos completamente de acuerdo, tal y como ya lo mencionó el diputado Romero, estamos al 100% de acuerdo en que tenemos que hacer algo para mitigar, para disminuir la contaminación que tengamos en el Distrito Federal, y de ahí la postura que tenemos que hacer, todo lo que se tenga que hacer yo creo que podría estar a

la disposición de todos nosotros, porque finalmente actualmente el ordenamiento maneja que lo relativo al transporte escolar tiene que ver un poco más con la Secretaría de Transporte y Vialidad y yo entiendo que la batuta o la idea o los trabajos salen de la Secretaría del Medio Ambiente, yo creo que se pueden compaginar, no debemos llegar al extremo de aquellos años en los cuales una Secretaría del Medio Ambiente construía los segundos pisos, brincándose olímpicamente a un grandioso ingeniero de obras, que era el ingeniero Buenrostro, que era una persona con una calidad muy alta en cuestión de una visión muy buena en cuanto a obras, pero fue brincada finalmente por una Secretaria de Medio Ambiente. Yo creo que hay los elementos suficientes como para que podamos estar platicando tal y como lo estamos haciendo en este momento.

Evidentemente no es el tema, pero sí quisiera aprovechar que estás aquí en la Comisión de Transporte, porque creo que un llamado que tú puedes hacer al Gobierno del Distrito Federal es que los camiones del Distrito Federal contaminan mucho, son una, yo creo que todos lo vemos, los camiones en todas las Delegaciones la cantidad de contaminantes.

Evidentemente hoy mismo estamos contaminando por las obras inconclusas que se tienen en todo el Distrito Federal por todo el caos vial. Yo creo que podemos participar junto en muchos trabajos de la Secretaría de Transporte, de la Comisión de Transporte y los impactos que tienen algunas obras aquí en el Distrito Federal.

Finalmente yo agradezco mucho la cantidad de información que nos has dado y agradezco mucho la disposición que se pueda tener.

Ahora en cuanto a RTP y me parece que siempre he hecho pública yo mi aprecio y cariño hacia RTP porque finalmente ha sido un transporte que después de haber sido golpeado por lo que fue Ruta-100, hoy viene RTP, siguen los camiones utilizados por la Secretaría de Seguridad Pública, en fin, finalmente es un transporte noble que tiene la intención de movernos en el Distrito Federal.

Sin embargo yo sí creo que hay que afinar cuidadosamente la actuación de RTP. Hace unos minutos comentabas, Ariadna, que hicieron una convocatoria para poder capacitar a los operadores en el mes de mayo, pero no tenías facultad para

meterlos en temas de transporte escolar, de hecho la facultad la dio el Gobierno del Distrito Federal mágicamente con un decreto el 21 de julio. Lo comento porque es algo curioso, uno quisiera que realmente pues sí los ordenamientos salieran de la Asamblea Legislativa y poderlos ir rebotando o platicando con el gobierno para que salgan los programas, sin embargo el programa se empezó a dar sin tener facultades RTP y yo imagino que gastos también para capacitar, para hacer la convocatoria, esos son gastos.

Y creo que ahí hay una irregularidad, Ariadna, y en su momento pues vale la pena que alguna documentación nos puedas enviar. Evidentemente no estamos en una postura de cacería, sino en una postura de señalar algunos elementos que nosotros no creemos propios pro parte de RTP.

Ahora, sí ya lo comentó en corto aquí un diputado, es una bomba la tarifa que se va a dar hacia el público si es que RTP participa. Yo creo que RTP no debiera de participar porque es una empresa de gobierno, con dinero de todos los capitalinos que va a participar en una relación entre particulares. Evidentemente que van a poder dar mucho mejor tarifa; evidentemente que deben dar mucho mejor servicio, bueno eso habrá que verlo, pero la tarifa la van a dar mucho mejor que cualquier empresa y por supuesto que se movimiento o esa participación de la mano del gobierno en la relación con los particulares o en la relación económica, genera forzosamente brincos, genera movimientos, yo esperase que fueran a favor, pero yo creo que es mucho riesgo, es dinero del gobierno, RTP desafortunadamente no tiene la confianza de todos los vecinos, no sabemos y me imagino que finalmente sospecho que lo están haciendo y lo van a hacer a pesar de que nosotros comentemos algunos puntos, finalmente vamos a tener que poner mucha supervisión en la capacitación a los choferes.

A mí no me da seguridad que sean mujeres las que manejen, creo que lo comentaste, los estudios psicológicos, es que son muchos elementos que tiene que tener de calidad el chofer, porque ahí van a estar viajando los pequeños y los familiares tienen que tener confianza en la RTP que hoy no se tiene, hoy yo no tengo confianza siquiera que la Ruta-19 de Azcapotzalco pase, porque de repente

RTP no pasa, yo sé que por cuestiones administrativas, porque habrá que poner más recursos entonces a la RTP.

Yo creo que hay que tener mucho cuidado porque la tarifa también entiendo yo que tiene ver mucho con la calidad del servicio. Hoy tenemos una tarifa terrible del transporte público y el servicio es igual de terrible, aprovecho también para decirle a nuestra Secretaria del Medio Ambiente que es otro elemento importante que se hará que se reflexione junto con el Gobierno del Distrito Federal, que por tener una tarifa tan deficiente, tenemos un servicio deficiente, y en los subsidios que se dan, pues no son suficientes, nunca es suficiente, porque los sistemas de sindicatos y todo eso honestamente sé que toman algunas posturas contra la directora de RTP y no se permiten hacer muchos movimientos como se quisiera.

Entonces cada punto donde se levanta un pequeño, es un punto de atracción muy importante, ya sea para las personas que se dedican a secuestrar o de inseguridad.

Yo me imagino que las tarifas que ahorita se comentaron de las empresas, me imagino que ellos dan muchos elementos de seguridad, y entonces aquí la visión que nosotros estamos buscando es el elemento de seguridad hacia los pequeños, el chofer, la persona que tiene que ir adentro, la forma en la que el transporte escolar tiene que resolver los problemas, cuando hay un choque tengo entendido que el chofer se tiene que quedar adentro y se tiene que bajar otra persona que va dentro del vehículo a resolver el problema y que los niños nunca tienen que pisar la calle. Entonces son elementos de seguridad que seguramente por eso se elevan las tarifas.

Yo sí creo Ariadna, que es muy peligroso que RTP participe de esta manera en el transporte escolar. Creo que tienen que darse muchos elementos para poderlo hacer y creo que hay mucho trabajo que tendríamos ahí que ir trabajando.

Hoy día lo que se inició como programa, bueno no piloto, ya lo comentaron, como inicio de clase, demostrativo, realmente es un relación entre particulares, es decir, yo me imagino que las escuelas que participaron con el temor de que algún día va

a ser obligatorio, dijeron, pues lo vamos contratando. Lo que hoy me parece muy bien, de ahí mi reflexión.

Yo creo que es importante y me parece que estamos en general de acuerdo, que tengan que ser las escuelas las que se regulen, se autorregulen, pero sí habrá que poner algunos elementos dentro de la ley, del ordenamiento que tengamos que modificar, para que sí sea una obligación más contundente a una buena voluntad o a una falta de oficio por parte de algún director de alguna escuela.

Yo creo que sí tiene que ser obligatorio para las escuelas que presenten su programa de ordenamiento y transporte escolar cada ciclo escolar, y ahí viene una duda que yo podría tener, esta modificación que ustedes están planteando a la Asamblea Legislativa por parte del Gobierno del Distrito Federal, menciona una serie de cuestiones administrativas, yo quisiera que se pudiese profundizar, Martha, en ese punto, ¿cómo sería la relación; cada cuándo va un verificador, no va un verificador; qué pasa? Y todo ese tipo de cosas.

Yo creo que cada ciclo escolar más bien, las escuelas, tienen que tener la obligación de presentarlo. Yo diría que en un lugar más cercano, que tendrá que ser su delegación y que finalmente hay escuelas o casos de escuelas muy exitosos que han podido resolver los problemas viales de su calle, que han podido contratar el transporte escolar y que ellos solitos han resuelto sus problemas, no son todas, y sí me parece que sea importante que lo podamos hacer de manera gradual.

Hoy también unos datos que tenemos que trabajar en la Asamblea Legislativa y quisiera yo después que nos pasaran un poco la información o las cosas que ustedes sepan, es que hay transporte escolar pirata.

Hay un transporte escolar que es en combis, que es en camioneta, que no siguen ninguna norma internacional, que para tener más espacio para los pequeños ponen una cubeta y unas tablas y ya tienen más espacios para pequeños, que es muy peligroso.

Ahora, no todos tienen dinero como para montar una empresa de transporte escolar o no todos tienen la gracia de que el Gobierno del Distrito Federal quiera

participar ahora en este negocio, pero hay un transporte escolar pirata que hay que meter mano y que hay que evitar que se dé.

Una opinión sería, qué pasaría, bueno tengo dos dudas finales; ¿Qué pasaría si esta regulación nosotros la ponemos en la Ley de Establecimientos Mercantiles, que ha sido muy manoseada, cuando menos es muy conocida, porque es la que regula los antros y los bares, pero finalmente ellos están, las escuelas están estipuladas o están manejadas como centros de educación y ahí vienen algunos requisitos dentro de las escuelas, podríamos ahí a lo mejor poner alguna pincelada o alguna obligación a las escuelas en la Ley de Establecimientos Mercantiles y yo le quería pedir su opinión.

Ahora, un problema es dónde vamos a poder estacionar tanto camión. Yo entendería que si esto empieza a ser obligatorio, la empresa escolar va a crecer, pero si ahorita ustedes dijeron que, ya no recorro a los porcentajes, pero un 15 por ciento tiene transporte o servicio de transporte escolar, imagino cuando lleguen al 40 es porque vamos a tener el triple de camiones de los que actualmente vemos de las escuelas, lo cual resulta agradable porque contaminan menos que los camiones particulares. Pero también dentro de la misma regulación al transporte habrá que buscar que estos amigos que se dedican al transporte deben de tener suficiente capacidad para dejar sus vehículos, porque después vamos a ver, bueno, actualmente se ve el transporte escolar estacionado en una acera que abarca mucho espacio y que si lo dejan ahí abandonada pues se genera ya hasta un nido ahí de problemas.

En general, me parece que los planteamientos y la intención de mejorar el medio ambiente me parece muy adecuado, me parece que sólo la discusión está en cómo lo vamos a hacer.

Yo no veo nada seguro y no hay nada confiable que RTP esté dando ese servicio de transporte y creo que podríamos realmente buscar un esquema en el cual sea obligatorio, sea gradual, y seguramente habrá que empezar con aquellas escuelas que tienen más vehículos, seguramente son las escuelas que están en el sur de la

ciudad, que tienen más vehículos, si hay más vehículos seguramente es porque tiene más ingreso.

No dejar y no olvidar a aquellos padres de familia que hacen un esfuerzo grande por tener a su hijo en una escuela de paga y que a lo mejor por una tarifa por muy RTP que sea la tarifa van a tener que sacar a sus pequeños.

Yo por eso creo que van a tener que ser las escuelas a las que les demos toda esa facultad, hacer un fondo común de la escuela para becar a algunos pequeños que por razones de la tarifa tengan que sacar a su pequeño, a lo mejor ellos pueden generar ese estilo de becas. No creo honestamente que el gobierno tenga dinero como para dar estímulos a esas empresas o a las escuelas.

Creo que son los padres de familia, ya manejaba Ariadna un como Consejo en cada una de las escuelas, pues yo creo que habría que facultar bien a ese consejo, darle la oportunidad a las escuelas que ellos se regulen, poner reglas muy claras dentro de la ley, y que no sea esta medida, que es ecológica, que no sea una medida que pegue a los bolsillos de los padres de familia, que no sea una medida que afecte a las familias y que tenga muchas reglas claras para aquellos lugares, para aquellas personas que no tengan por qué tener la obligación de estar en el transporte escolar.

Les agradezco mucho que hayan estado aquí. Realmente este tipo de ejercicios es lo que más le hace falta a la Asamblea Legislativa, a este órgano político.

Yo sí creo que, a pesar de que me dedico a lo político, que lo técnico debe rebasar mucho a lo político, sin embargo a lo mejor la falta de alguna información en otros temas de usos y costumbres y prácticas de la Asamblea Legislativa dicta lo contrario.

Pero muchas gracias por estar aquí con nosotros.

**EL C. PRESIDENTE.-** Me parece que los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra han planteado prácticamente todas las dudas que yo como diputado también de esta Comisión tengo.

De manera tal que solamente le pediría, Secretaria, puntualizar un asunto. Nosotros vamos a dejar de ser diputados en septiembre del año próximo, y en teoría usted será Secretaria del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad hasta el mes de diciembre del año 2012, pero eso puede cambiar, como cualquier puesto público, es temporal.

Entonces yo hago el siguiente planteamiento, y tiene que ver un poco con lo que ya comentó el diputado Jorge Romero. Se requiere de un programa de transporte escolar lo suficientemente sólido de manera tal que no vaya a llegar otro Secretario u otra Secretaria de Medio Ambiente o incluso cambie el gobierno luego de las elecciones del año 2012 y el programa se vaya a prestar a discrecionalidad. Entonces necesitamos un programa de una solidez a prueba de todo; y necesitamos también, esa ya es una tarea nuestra, como bien se ha comentado acá, de los diputados, una ley en la que ya por cierto estamos trabajando todos los diputados a través de sus asesores, que esté apegada a la realidad actual del Distrito Federal.

Entonces en esa idea me gustaría pedirle que puntualizara un poco más, porque hemos visto además una postura, al menos es mi punto de vista, flexible de parte del Gobierno de la Ciudad. Cada vez que ha venido usted acá a la Asamblea vemos con mucha mayor claridad y nitidez el alcance, la importancia del programa, que es simplemente un programa en papel, porque no hemos modificado la ley, cuando no es un asunto político, es un asunto de medio ambiente, es un asunto de calidad de vida de todos.

Yo creo que también tendríamos que evaluar la posibilidad de invitar, porque no podemos convocar a una comparecencia, a algún funcionario de Naucalpan que venga aquí a comentarnos en una mesa de trabajo cuál ha sido su experiencia. Yo creo que eso también nos ayudaría mucho.

En ese sentido, me parece sustancial, importante que quede muy claro esto, o sea cuál va a ser el calibre del blindaje de este programa para que como sucede hoy con las verificaciones, por ejemplo, cuando se llevan a cabo como se tienen que llevar a cabo, se cumpla con determinados requisitos y cambios. Eso me parece

fundamental para que no haya absolutamente ninguna posibilidad de discrecionalidad en este asunto y que, como ya lo comentó la Secretaria, que me parece además acertado, correcto, no puede aplicar un programa así o la ley para todas las escuelas, porque todas las escuelas tienen características y condiciones distintas.

No es lo mismo una escuela en la Gustavo A. Madero que una escuela en la delegación Miguel Hidalgo, no es lo mismo una escuela con 500 alumnos que una escuela con 3,500 alumnos, son cosas totalmente distintas. No es lo mismo una escuela en una zona habitacional con el rechazo de los padres de familia, como sucede con el Colegio Alemán, perdón, con el rechazo de la comunidad, en Xochimilco, que una escuela con la aceptación de la comunidad como en escuelas como por ejemplo el Colegio Americano, que *motu proprio* hace ya creo que más de 10 años están llevando a cabo el transporte escolar obligatorio con excelentes resultados.

Entonces, qué bueno que la posición del gobierno ha sido efectivamente ir ajustando esta propuesta, que se está construyendo en estos momentos, no está finiquitada, no está concluida, con base en las posturas, puntos de vista, opiniones de los ciudadanos, de los padres de familia, de los directores de las escuelas, de los diputados, etcétera.

Entonces, a mí me parece que es fundamental este proceso de crecimiento pero sí es muy importante que se puntualice esto e incluso me atrevería a adelantar vísperas y plantear lo siguiente:

Nosotros tenemos un periodo extraordinario que inicia la semana que viene martes 26, miércoles 27 y jueves 28, en donde vamos a discutir y vamos a votar muchas iniciativas, entre otras de esta Comisión, la Comisión de Transporte y Vialidad sobre muchos temas.

Pero a mí me parece importante que dado que se está en construcción, estamos en plena construcción, están ustedes en plena construcción del programa y nosotros, diputados, estamos por iniciar el proceso de construcción del dictamen que tendrá que votarse en un momento dado en la Asamblea Legislativa, yo

plantearía que tomando en cuenta los puntos de vista de los diputados que han intervenido, que han tomado la palabra y que he visto cómo han estado ustedes, Secretaria, Directora, tomando nota, que pudiéramos pensar, plantear la posibilidad de que nos pudiéramos reunir incluso antes de que concluya el mes de agosto, una vez concluido el periodo extraordinario, y que con mucho más tiempo, aunque aclaro que una semana es un tiempo prudente, pudiéramos incluso acordar con la diputada Kenia López, con el diputado Leonardo, una reunión como la actual para que podamos ir ajustando, podamos ir observando el desarrollo en la construcción de este proyecto, de esta propuesta y que nos sirva para que podamos reforzar también nuestra dictaminación; porque lo cierto es que desde mi punto de vista, y lo digo con todo respeto a todos los diputados de esta Comisión, de todos los partidos, incluido el mío, a mí me parece que a partir de esta reunión el tiempo corre en contra de nosotros porque me parece que están absolutamente todos los elementos dados para que se dictamine esta iniciativa, creo que ya no hay justificación, sin embargo, reitero, dadas las posturas o las opiniones de los diputados aquí presentes creo que se puede enriquecer la propuesta que ustedes nos han presentado hoy.

Entonces, bien valdría la pena que pudiéramos ver una siguiente versión, en donde se incluyan las opiniones, puntos de vista de los diputados y que estemos en posibilidades de dictaminar un asunto que a mí me parece relevante, si así se considera, si no lo tendremos que discutir finalmente en algún momento. Hago esa precisión.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** ¿Pero y quién hace la iniciativa, ellos o la Comisión?

**EL C. PRESIDENTE.-** A ver la iniciativa ya está, a nosotros nos corresponde el dictamen, pero como bien lo han planteado aquí algunos diputados y como efectivamente usted mismo lo comento, diputado Jorge Romero, todo lo que aquí se está planteando, nos sirve a nosotros para nuestro dictamen; porque mientras más claro tengamos cuál es el alcance de la iniciativa del gobierno, con mucho mayor claridad podremos aprobar el dictamen; pero incluso en retroalimentación,

me parece que de los puntos de vista aquí vertidos por nosotros, la propia Secretaria del Medio Ambiente, el propio RTP seguramente podrán enriquecer su propuesta y enriqueciendo su propuesta tendremos muchos más elementos para dictaminar la iniciativa, que ésa sí es nuestra labor, porque nosotros somos Poder Legislativo, no nos corresponde la parte Ejecutiva, aunque tenemos también la posibilidad de conocerla y opinar sobre la misma.

Ésa sería mi reflexión sobre el tema y agradecer antes la participación y la intervención de los aquí presentes, como ciudadanos, que han venido escuchar a los funcionarios del Gobierno de la Ciudad de México y a los diputados de la Asamblea Legislativa, particularmente de esta Comisión.

Le damos la palabra al diputado Lima y cerramos con la intervención de Ariadna Montiel para alguna precisión si es necesario y/o de la Secretaria de Medio Ambiente que creo que sí hay asuntos que habrá que puntualizar. Gracias.

Diputado Lima tiene la palabra.

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

Para hacer algunos comentarios de lo que aquí ha dado como respuesta la Secretaria del Medio Ambiente, que por supuesto le agradezco.

Primero, efectivamente no entraríamos a debate de quién conoce más o mejor el proceso legislativo. Yo reconozco que efectivamente la licencia única ya existe en la ley; lo que a lo mejor me faltó explicar, es que a mí me parecería que tendría que haber un reglamento de la ley única que ya existe, de que en la Ley Ambiental hubiera un reglamento sobre la expedición de la licencia única ambiental que ya existe y le voy a decirle por qué. Porque precisamente los requisitos que se plantean para obtener esa licencia única se podrían ampliar y ahí es la pregunta que yo le hice si tomaba en cuenta las opiniones, los programas que también de manera voluntaria tienen algunos colegios.

Le pongo un ejemplo: Si en el reglamento se señalara con toda claridad para qué queremos el registro de todos los alumnos y de las fuentes móviles que se les llama así, de los alumnos que van a una escuela, creo que esa información nos

serviría para una serie de políticas al interior de la escuela y que servirían de estímulo y paso en un momento a la propuesta de los estímulos.

Entonces, creo que si hubiera un, ésa es la figura que yo considero, por supuesto usted puede pensar que es mejor en el programa y está bien, pero yo le doy otro ejemplo de lo que no ocurre. A veces las reglas de operación en la práctica, no nos referimos a la teoría legislativa, nos referimos a la práctica. En la práctica las reglas de operación del INVI, del Instituto de la Vivienda, rebasan con mucho la propia Ley de Desarrollo Urbano y el proceso legislativo le diría nada más dos ejemplos también muy cercanos y muy rápidos.

En el caso del Reglamento de Tránsito sobrepasa la ley, porque obliga a los conductores a poner un GPS, que el costo del GPS está por encima de muchas cosas y el Reglamento de Tránsito está por encima de la ley al exigir un GPS.

Le pongo otro ejemplo. El Programa de Apoyo a Adultos Mayores, primero fue el programa y después fue la Ley de Apoyo a Adultos Mayores. Entonces, no necesariamente siempre el proceso legislativo ocurre de esa forma. Por eso yo hago esta sugerencia, que se haga el reglamento para la expedición de la licencia única ambiental, que yo le veo partes positivas, pero si ahí se incluyera todas las propuestas voluntarias que pueden hacer los propios colegios, a lo que yo le he llamado, por copia de lo que he escuchado de los colegios como autorregulación, yo considero que ahí es donde debería de estar en el reglamento, pero por supuesto es una definición de usted, del Gobierno de la Ciudad y, bueno, ahí no hay ningún problema.

Hemos querido acercar posiciones y buscar la prudencia política, porque creo que lanzar el reto de decir, bueno, es que no legislan sobre el transporte de carga, es porque ustedes no quieren, no. hemos sido prudentes esta ahora como legisladores porque el gobierno de la Ciudad nos ha pedido que esperemos a que se llegue a los convenios de buena voluntad y entonces después la ley, pero bueno, si se lanza así el reto, entonces sí a lo mejor hacemos lo que a nosotros nos corresponde de acuerdo a nuestras atribuciones y que el Ejecutivo local haga lo mismo.

Pero de eso no se trata la política, la política se trata de convencernos, de acercar posiciones y de escucharnos. Por eso le decía que si después de lo que usted ha escuchado, en qué medida ha cambiado, y sí ha cambiado porque yo lo he escuchado en sus exposiciones, pero lo quiero ver reflejado en un documento válido, oficial, como dice el diputado Tomás Pliego, para que después no quede esto a discrecionalidad de tal o cual autoridad, porque efectivamente si vamos haciendo entonces ya la decantación y decimos estos colegios no porque son muy pequeños, estos no por esto, entonces a lo mejor nos damos cuenta que a lo mejor ni la ley es necesaria porque si no va a ser de aplicación generalizada, a lo mejor con el propio programa nos quedamos y creo que esa podría ser otra alternativa. Pero bueno, finalmente, efectivamente es una decisión de usted como parte del Ejecutivo local y entonces ojalá y podamos acercar posiciones, porque si no, entonces le adelanto desde ahorita, particularmente yo como legislador electo, si no conozco antes el programa, no voy a votar a favor de estas modificaciones y lo quiero dejar muy claro, y sí he acudido a todas estas reuniones es porque creo que podemos acercar posiciones; si no, mire, desde la Consulta Verde yo estaba en desacuerdo con esto y, sin embargo, no nos cerramos, creo que sí hay posibilidades de avanzar en esto, sobre todo porque me preocupa como legislador la solidez jurídica de las modificaciones que hagamos a la ley.

Yo nada más le pongo un ejemplo. En la licencia única ambiental puede haber cuestiones de inconstitucionalidad porque no se puede responsabilizar a terceros de las acciones de otros, en este caso si se le obliga a las escuelas a que como parte de la tramitación de la licencia única ambiental respondan por las emisiones de los vehículos de los papás, bueno, desde el punto de vista jurídica yo tengo mi opinión sobre de ese tema, pero solamente se lo dejo como una inquietud, y eso sí me preocupa a mí como legislador que podamos aprobar algo que en otra instancia a través de amparos o una serie de procedimientos legales pueda no servir de nada. Esa es la preocupación.

Siguiente punto. De la parte económica, creo que tenemos claro ya ahora con el programa demostrativo, de que el costo va a ser muy difícil que baje, ahorita el parámetro que tienen las 12 escuelas que están en el programa demostrativo y si

ese fuera el caso de mil 200 pesos, le diría, pues entonces la muestra estadística está incompleta, porque si se está tomando estos 12 colegios o 3 para las mediciones, no es una muestra representativa. Perdón, ahí también mis pocos conocimientos de estadística me dicen que por lo menos tendríamos que agarrar colegios como muestra de un estrato algo como es el caso donde se está haciendo el programa demostrativo, pero también de otros estratos sociales donde la colegiatura en promedio eso, cuesta mil 200 pesos. Entonces creo que sí tendríamos y es la sugerencia que yo hago, que si los datos que nos va a arrojar esta etapa del programa demostrativo nos van a decir la viabilidad o no del programa, que sí se amplíe un poco la muestra, porque si se mantiene como muestra estos colegios, perdón, eh, los ingresos de esos colegios no son representativos de la mayoría de los que usan la educación privada, porque entonces estaríamos elevando el costo de la educación en momentos en sí tenemos ya evidencias del propio gobierno federal de la evaluación de la educación pública y por eso desde hace tiempo hay mucha gente que ha optado por la educación privada y ahora la vamos a encarecer más, creo que es inconveniente. Por eso yo digo que hay que ver también la parte económica, y como lo dice acertadamente la arquitecta, si no va a haber subsidio, que yo también estoy en contra de que lo hubiera, entonces el costo no va a bajar, y si no va a bajar, entonces hay que ver qué efectos va a tener, porque a lo mejor sí disminuimos en algo las emisiones de contaminación, la movilidad, sí, pero también la calidad de la educación, porque la gente que no pueda pagar el transporte escolar más la colegiatura y lo que sea, a lo mejor decide regresar, no decide, sino que está obligado a regresar a la escuela pública, de tal manera que esa repercusión también habría que plantearla.

De los estímulos fiscales, mire, ahí tiene que ver también el asunto de la política, digo, el gobierno ha decidido cómo tiene su relación con el gobierno federal, de una manera asertiva, está bien, pero yo le digo los estímulos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público yo los veo difícil por la relación política que se ha establecido, está bien.

A lo que sí podríamos aspirar es a los estímulos que dependen del Gobierno del Distrito Federal y de los legisladores, compañeros, porque nosotros votamos, elaboramos y votamos el Código Financiero y también ahí no hay que darle muchas vueltas o sea o los estímulos son al dos por ciento sobre nómina, al impuesto predial o a la tenencia, o sea no hay más, para que le seguimos buscando. De tal manera que si hay que trabajar en los estímulos y regreso a la parte de la licencia única, porque si a los papás les resulta más conveniente por ejemplo cambiar el tipo de vehículo que tiene y eso repercute en que le van a hacer una condonación en la tenencia, pues eso sí es algo real y ahí sí estamos estimulando de manera real a que los papás digan, bueno tengo un vehículo de 8 cilindros que ya tiene algunos años, a lo mejor el nuevo que me compre lo bajo a 6 cilindros o a 4 cilindros o compro vehículos con otra tecnología como es el caso de los vehículos GEMI, que en la Ciudad funcionan con 4 cilindros y en carretera funcionan con 8.

Entonces creo que ese tipo de cosas también tendríamos que estar viendo de detalle para ver si lo podemos o no lo podemos implementar.

Finalmente hay una preocupación que tengo respecto a la forma en como ha venido el programa discutiéndose. Creo que la esencia de un gobierno de izquierda, que yo estoy convencido de que lo es este y lo puede ser por todos sus integrantes y programas, es el que por qué no le apostamos más a la participación ciudadana, en este caso a la participación y no me refiero a la “Consulta Verde”, ese es otro tema, pero me refiero a que se tome en cuenta la opinión de las escuelas, de los profesores y yo le apuesto mucho a la conciencia de los niños; los niños en la casa nos ayudan mucho a estarnos diciendo “ciérrale a la llave”, “no desperdicies el agua”, “no fumes dentro de la casa”, no esto, no aquello, por qué no aprovechamos eso. Siendo un gobierno de izquierda y queriéndonos diferenciar de lo que en la teoría también se dice, de que la derecha solamente utiliza la parte coercitiva de la ley o del estado, incluso hay una opinión que a lo mejor no es ni de derecha ni de izquierda, que tiene que ver con un evento al que el Gobierno del Distrito Federal nos invitó y yo no solamente a veces voy a la foto, hay que ir a escuchar el contenido de las cosas.

Cuando vino Al Gore, patrocinado por el Gobierno de la Ciudad, la conclusión que yo me llevé de lo que ahí expuso y no por lo que representa Al Gore, sino por todas las organizaciones no gubernamentales que están detrás de ese trabajo, decía son mejores millones de pequeñas acciones cotidianas que definiciones de gobierno.

De tal manera que yo retomo eso y le digo, creo que habría que apostarle a las acciones por pequeñas que fueran de 450 mil alumnos que entraron el día de ayer a los colegios privados a tomar clase y no solamente un asunto de 5 mil en un programa demostrativo o a 10 mil en un programa que a lo mejor lo hacemos obligatorio.

De tal manera que esa es la preocupación. De ahí en fuera no hay ningún problema, desempeñamos aquí nuestro cargo, sabemos para qué fuimos electos, pero también queremos colaborar con el gobierno de esa manera. Si no, pues no nos dejan que ser intransigentes y decir pues desde ahora le adelanto mi voto no va a ser a favor de esto, si no tenemos los elementos para poder legislar.

Muchas gracias. Y que después nos echen la culpa, además que después digan, es que los diputados que votan cosas que no saben, porque ya me imagino que va a ocurrir si se aprueba esto así en frío.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Bien, pasamos a la última fase de esa mesa de trabajo. Le vamos a dar la palabra para conclusiones primeramente a Ariadna Montiel, Directora General de RTP y posteriormente a la Secretaria del Medio Ambiente.

**LA C. ARQ. ARIADNA MONTIEL REYES.-** Gracias.

Primero que nada quiero comentar que el tema de la educación pública y privada, o sea el gobierno siempre tenemos que pugnar por el fortalecimiento de la educación pública que es la obligación del Estado.

Entonces decir que tendrán que, como una resignación, a mí me parece que el tema de la educación pública que imparte el Estado es de primer orden, es algo que un gobierno de izquierda y un proyecto de izquierda siempre debe defender y

me parece y manifiesto que no estoy de acuerdo con esa expresión. Muchos venimos de allá justamente de defender estas posiciones.

También quiero comentar, espero diputado que no estés en contra de la contratación de mujeres operadoras, de una acción de equidad que estamos impulsando en la RTP.

Nosotros iniciamos en mayo el proceso, que te quiero comentar que quien lo inicia es el Sindicato, yo contrato con el Sindicato, o sea el primer tramo de la contratación es el Sindicato, inició en mayo, la firma de la contratación fue el 5 de agosto y en próximos días ya lo haremos público a las primeras 20 y tenemos paralelamente otras 20 que están haciendo un trámite en SETRAVI que hasta que tengan su trámite de la licencia, podremos nosotros contratarlas.

Tenemos otro equipo capacitándose con una beca que nos dio la Dirección General de Empleo y Capacitación, como se le da a muchas empresas públicas o privadas, para que se les apoye a las mujeres a obtener la habilidad, se les capacite y hasta entonces nosotros si es que consiguen su licenciad de tarjetón, las vamos a contratar.

Mientras tanto estas 20 que ya están contratadas y otras 20 que van a estar en el proceso, van a operar el servicio ordinario y van a operar el transporte exclusivo de mujeres, que en realidad era el origen de la decisión del programa de operadoras, a mitad de año es cuando nosotros tomamos el tema de transporte escolar.

De tal manera que yo les pido que ahí nos apoyen mucho porque es una acción que impulsa el gobierno en su presupuesto con igualdad como ha sido diseñado este año, para que nosotros tengamos la contratación de mujeres en todas las áreas del gobierno, y es poner a las mujeres en el tejido urbano como un actor principal y como un actor al que hay que ayudar a que obtenga esas habilidades, en este caso, que tenga las facilidad económica y que obtenga un empleo digno, que tenga un empleo con ciertas prestaciones, que le dé una mejor calidad de vida, que también tiene que ver con este tema, el tema de las operadoras.

En general, yo te invito a que salgas a la calle, aquí al Eje Central y le preguntes a la gente que opina de un microbús y qué opina de un autobús del RTP.

Siempre es correcto y es bueno que nos midamos en competencia y yo creo que porque lo he platicado con las empresas operadoras, desde las más grandes hasta las pequeñas, hasta hombre camión en transporte escolar y hasta ahora no conozco a alguien que mantenga o que esté diseñando un proyecto de seguridad como el que nosotros estamos diseñando. Esto no tiene que ver ni está correlacionado con el tema de la tarifa, no es así.

Nosotros estamos planteando una tarifa de equilibrio justamente para que el gobierno dé condiciones mejores económicas, porque nosotros trabajaríamos a costos operativos; todas las empresas privadas están trabajando con utilidades, es entendible, es una empresa privada. De tal manera que nosotros no trabajaríamos bajo ese esquema o el proceso de utilidades sería muy pequeño.

También quiero decir que hoy día la RTP en su servicio ordinario, traslada a más niños de los que trasladaríamos en el programa del transporte escolar todas las mañanas.

Nosotros trasladamos cerca de 200, de 600, entre 650 mil y 750 mil, incluida nuestra operación del Metrobús de personas en el día, ¿qué porcentaje es de niños?, y es alto en las mañanas y al medio día.

De tal manera que nosotros estamos en condiciones operativas y que evidentemente estos comentarios, comentaba el diputado Lima, ¿en qué les ha servido el platicar con nosotros, platicar con las escuelas, con los padres? A nosotros nos ha servido mucho en dos temas fundamentales.

En el tema justamente de la capacitación del personal, o sea se han escuchado preocupaciones de papás, experiencias de los transportistas de cómo se opera, se debe de operar el tema del personal y eso nos ha servido mucho a nosotros.

Por otro lado, el tema de la seguridad que es la preocupación de muchos padres y es creo que la esencia de la preocupación de los papás, legítimo, y nosotros hemos trabajado para el rediseño del tema de seguridad como nosotros lo

iniciamos, o sea ha ido evolucionando nuestro propio proyecto, y en general, la operación del transporte no es algo estático, parte de lo que por lo menos en la red de transporte de pasajeros vivimos todos los días, es que ningún día es igual al otro en la operación, ningún día.

Entonces eso es parte de lo que a nosotros nos genera un gusto de presidir una dependencia de este tipo, operativo, todos los días son distintos y todos los días tendremos que estar adaptando nuestra operación a la realidad; desde cierres, desde bloqueos, desde semáforos descompuestos, desde circunstancias varias, todos los días tenemos que estar trabajando de manera distinta bajo protocolos establecidos pero modificándolos todo el tiempo, para podernos ajustar a la realidad operativa.

De tal manera que el tema de la seguridad, y tú diputado mismo lo comentas y tienes toda la razón, o sea, es un tema central pero hoy no hay una regulación a esos transportistas, porque hay algunos, con todo el respeto, que tienen muchos años trabajando en esto y hay otros, que tú lo comentas, que tienen cubetas y tablitas, y eso no está correlacionado, o sea, no por eso cobran menos. Entonces es un tema que hay que entrar.

También el diputado Lima con el comentario sobre el desplazamiento de las privadas a las públicas, pues nosotros ahí es donde encontramos nuestro nicho de oportunidad, particularmente RTP, poder trabajar con las escuelas, que los estudiantes tal vez son de un nivel socioeconómico medio o no tan alto como en otras escuelas, es en donde nosotros podríamos encontrar nuestro nicho de oportunidad para ofertar nuestros servicios, pero insisto, sin menoscabo de la prestación del servicio, de calidad, eficiente, oportuno, seguro, bajo los principios que debe de regirse toda operación de transporte.

Les agradezco mucho la invitación y seguiremos las veces que ustedes nos pidan información haciéndoles llegar la información y viniendo a las citas.

**EL C. PRESIDENTE.-** Me solicita el diputado Jacobo Bonilla dos horas para aclarar un punto, pero bueno, le damos un minuto.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Rápidamente.

Mi comentario era hacia que son, que están contratando mujeres operadoras, yo lo que quiero decir es que es un trabajo muy técnico y muy especializado, que ya sea hombre o ya sea mujer necesitan una capacitación muy especial y muy singular.

**EL C. PRESIDENTE.-** Fue rápido.

La Secretaria salió un segundo por causas de fuerza mayor. Enseguida está aquí con nosotros para poder concluir la reunión.

Pero aprovecho yo para comentarle aquí a mis compañeros diputados que el periodo extraordinario va a ser la semana que viene y sí van a subir algunos dictámenes que hemos aprobado.

Entonces proponerles una reunión de trabajo, voluntaria por supuesto, en la que podríamos analizar todos los dictámenes que van a subir, cómo van a subir. Recordemos que incluso tenemos ahí pendientes dictámenes, un dictamen que le aprieta la tuerca al transporte de carga, que podríamos platicar, porque estamos haciendo un esfuerzo por sacar todo por consenso.

Entonces yo me permitiría, y además públicamente, aunque puedo quitar el micrófono, de invitarlos a desayunar el lunes 25 a las 9 de la mañana aquí en el Centro Histórico. El lunes a las 9 de la mañana.

Yo creo que no estaría de más y bien valdría la pena evaluarlo una vez que concluya la reunión.

Para concluir, le damos la palabra a la licenciada Martha Delgado Peralta, Secretaria de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México. Adelante, Secretaria.

**LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** Muchísimas gracias, diputado Pliego. Voy a ser breve en las respuestas.

En relación con la intervención del diputado Bonilla, me parece muy relevante el asunto de la coordinación entre las instituciones que aplicamos este programa, aunque esté en Medio Ambiente, en SETRAVI, donde sea, es muy importante la coordinación institucional.

En la Secretaría de Medio Ambiente estamos muy convencidos de una cosa: nosotros queremos hacernos responsables de nuestras atribuciones, no queremos hacernos responsables de las de nadie más, estamos conscientes de que no necesitamos ahora sí que adjudicarnos tareas que no nos competen, pero en el tema de transporte escolar es importante dotar a una autoridad del control.

¿Qué es lo que pasa cuando uno dispersa? Por ejemplo, hacía usted esta propuesta de la Ley de Establecimientos Mercantiles, aquí por ejemplo la vigilancia estaría atribuible a las delegaciones, como es en el caso de esa ley, y entonces empieza uno a dispersar las competencias de los programas y es lo que nos hace vulnerable la aplicación.

Por ejemplo, eso ocurre con el suelo de conservación en la ciudad, las atribuciones están tan dispersas, son tantos los órdenes de gobierno y las dependencias que inciden en la determinación de las políticas que se dan en el suelo de conservación que se hace muy difícil su aplicación y un programa tan complejo sí requiere tener una autoridad responsable, nosotros queremos serlo, es nuestra propuesta este programa, pero además estamos convencidos que hemos de coordinarnos con SETRAVI, lo hacemos para muchas cosas.

En esta administración quiero decirles, señores representantes, que hemos encontrado una colaboración que en muchas administraciones no se daba anteriores, incluso en otros niveles de gobierno, órdenes de gobierno, trabajamos espléndidamente con las oficinas de la Red de Transporte del Metro, del Sistema de Transportes Eléctricos, SETRAVI, SEDUVI, todos estamos ahorita en una muy cordial colaboración y por eso también es importante decir que estamos dispuestos a compartir partes de este programa con otras instancias pero que sí quede, como dice el diputado Pliego, establecido bien quiénes son los competentes para que no haya confusiones ni dispersión.

En efecto, sí es muy importante, creo que ésta es una queja de los ciudadanos muy reiterada, de los camiones que contaminan de la ciudad. El Distrito Federal va a cambiar el cien por ciento de su parque vehicular en este sexenio, las limitaciones presupuestales son grandes...

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.-** El gobierno, querrá decir, el Gobierno del Distrito Federal.

**LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.-** El Gobierno del D.F. sí, el Gobierno del D.F., me refiero a eso. Aún así me gustaría poner a su consideración una cosa que es relevante, mucha gente que dice: “Ay, el camión de RTP sacó humo negro, yo por qué, yo verifico”. Sí, yo manejo un vehículo híbrido de mi propiedad y aún así siendo un vehículo híbrido sí prorrato lo que contamina ese RTP entre su número de usuarios le salgo debiendo como usuaria de un vehículo particular que casi no contamina nada.

Entonces, esto se los digo por la preocupación en términos de emisiones, yo creo que es un poco para ser congruentes, para ser equitativos, para disminuir los efectos de la contaminación, pero en materia de la contribución a la contaminación no tiene comparación con lo que emiten, por mejores que sean sus motores, los vehículos particulares en la ciudad.

Las obras nos causan problemas en materia de emisión de partículas a la atmósfera. Es un círculo vicioso, necesitamos las obras para agilizar el tráfico, pero las obras ocasionan. Aquí la única consideración es que afortunadamente son temporales, si fueran permanentes no sé cómo sería el costo-beneficio, pero son temporales y sus efectos positivos después en el desahogo del tráfico también tienen un buen impacto para la calidad del aire.

En relación con la tarifa y la calidad del servicio sabe qué, diputado, a pesar de que tenemos este buen servicio de la Red de Transporte de Pasajeros en lo general a todos los usuarios y que la Red de Transporte mueve muchísimos niños diario, en especial este sistema de transporte escolar de la Red será sumamente cuidado, ya lo explicó la Directora General, el propio gobierno no puede arriesgarse a una cosa diferente, es nuestra principal preocupación. El costo político de eso es altísimo. No queremos arriesgarnos en ese sentido ni a ningún niño.

Yo les pregunto: ¿Por qué el gobierno pone estos programas tan polémicos, antipopulares y se arriesga a todo eso? Les pregunto: ¿No sería más fácil que las

cosas sigan como están, mejor no movemos nada y que se quede así? Sí sería fácil, sí, pero no es responsable. Les invito a que tengamos más creatividad, que nos digan otras propuestas para ir mejorando otros programas de esta naturaleza que surjan de sus discusiones, nos interesan y estaremos lanzándolos con la misma enjundia e interés que los que se nos han planteado a nosotros en nuestros propios equipos.

Es importante también que recurran a opiniones externas de este programa. Les recomiendo por ejemplo platicar con el propio Presidente del Instituto Nacional de Ecología de la SEMARNAT, el doctor Adrián Fernández, que ha seguido todo el programa de calidad del aire desde hace 15 años a la fecha en el Valle de México y otras zonas metropolitanas del país, tómenle su opinión, consúltenlo, díganle qué opina, que retroalimente a lo mejor sus ponencias que harán cuando discutan este dictamen, su opinión es muy relevante y creo que hay instancias federales también que estarán técnicamente capacitadas y aptas para poder darles su punto de vista independiente en relación a estas iniciativas.

Creo que es muy recuperable esta idea, diputado Bonilla, de hacer una mezcla entre lo voluntario y lo obligatorio. Para nosotros ha sido una decisión que se establezca ya qué escuelas lo tienen que tener, o sea es el principio como lo que haría obligatorio, pero al interior de la escuela creo que sería recuperable esta parte de autorregulación, quiénes exentan, cómo es, qué empresa escogen, todo eso creo que sí tendremos que abrirlo hacia que las escuelas lo decidan, lo determinan y no sobreregular el programa, me parece una contribución importante que estaremos recuperando para la elaboración del programa.

Igualmente nos pregunta: ¿Cómo sería lo administrativo, sería a presentar esto en un lugar cercano, ellos solitos lo han hecho? Sí lo han hecho y sobre la base de mucho esfuerzo, errores, aciertos, les ha costado muchísimo trabajo a las escuelas solitas, también les quiero hacer un reconocimiento, las escuelas que lo han hecho solas a contracorriente, sin ningún apoyo del gobierno, ideas, con todos los padres de familia en contra.

Muchas veces al Colegio Americano no le fue fácil, fue muy complicado todo el tema, esto de la seguridad de los coches blindados, de los guardias, dónde estacionarlos, complicadísimo, y hemos aprendido muchísimo de ellos; creo que las escuelas más que lo hagan solitas, no, tienen que tener el apoyo del gobierno, el apoyo del gobierno para afuera tener la policía, adecuar vialmente, que ellos mismos sientan que el gobierno está incentivando, y hasta la fecha lo han hecho a contracorriente, y la verdad merecen nuestro reconocimiento y como ciudad nuestro agradecimiento.

Me parece que el tema de los estacionamientos es muy relevante, que lo tenemos que estudiar también a fondo, las empresas tienen sus soluciones a eso, porque aparte las empresas cuando aumentan su flotilla para el transporte escolar también aumentan su oferta para el transporte de personal y van mezclando, entonces dejan a los niños, van y hacen transporte de personal y con los mismos camiones, entonces su negocio va siendo más redondo, se va afinando, la propia tarifa del transporte escolar va bajando gracias a la promoción de este tipo de iniciativas.

Quisiera decir que en relación a la intervención del diputado Tomás Pliego, creo que este programa es muy complejo, es un programa que tiene que regularse de manera firme, contundente, el programa tiene que ser claro y las garantías, nosotros no les pedimos un voto de confianza a ciegas, no, les pedimos que revisen cómo aplica la Secretaría del Medio Ambiente programas como éste que tienen 12 años, 15 años, como la verificación vehicular y tal, con todas sus polémicas, problemáticas y lo que quieran, pero los resultados que ha dado y la forma como se aplican son realmente efectivos, y asimismo queremos hacerlo con el transporte escolar.

En el asunto de la verificación, se inició en 96, hace 12 años, a nadie se nos ocurriría, yo como que entré hace dos años, lo voy a quitar. Pues no. Por eso es tan importante aprobarlo ahorita para que nos dé tiempo de que se consolide. Yo les diría si no lo hacemos ahorita, nos iríamos a un Plan B o quizá nos hagan

recurrir a otras estrategias, pero este tiempo de 4 años nos es muy relevante para que el programa se consolide y se pueda ir asentando.

Entiendo la incertidumbre que puede generar, entiendo el planteamiento, diputado Lima, me paso a sus preguntas. Sin conocer el programa yo no voy a aprobarlo. Si todas las leyes se aprueban así, no habría ninguna. Yo entiendo la incertidumbre que puede generar, pero nosotros no podemos negociar cada punto de este programa, estamos negociando un marco general, no vamos a poder presentar antes de que se vote esta ley el programa con todos sus detalles; incluso les diría:

El Programa de Verificación Vehicular que tiene 12 años, cada semestre se revisa y estos detalles cambian, cada semestre, el IMECA, el índice sin más óxidos de nitrógeno se van a controlar o no, si los 2, los 3, se quita el 0, el Holograma 1, por la complejidad y por los controles y por los datos que nos arroja la propia red de monitoreo de la calidad del aire.

Las escuelas nunca hemos dicho que sujetaron a una muestra representativa ni siquiera aleatoria, fueron escuelas que accedieron voluntariamente, no tanto presionadas por que ya, eh, en realidad son escuelas que esto lo usan: uno, porque tienen mucha presión de la comunidad no del gobierno de que ocasionan muchos problemas de tráfico, pero también les diría algo, son escuelas que en su sistema educativo están incorporando conceptos de medio ambiente y que deben de ser congruentes, escuelas que están a la vanguardia en la educación ambiental, que quieren ser congruentes con estos asuntos y que quieren decir es que aquí en esta escuela un estrellita verde es que tenemos transporte escolar, así como otra puede ser que tenga una azotea verde o que tengo mis focos que ahorran energía, es como un sello que le quieren dar a estas escuelas y han entrado a este programa demostrativo; ojalá que muchas más se vayan transmitiendo las ventajas.

Hay una garantía que les puedo dar hasta el momento. Desde hace 10 años, un poco más, que empiezan las escuelas a tener programas de transporte escolar obligatorio, no hay una sola escuela que haya regresado al sistema anterior, porque no funcionó, le salió mal, fue de más, una sola escuela que haya tenido

establecido este programa y que después de dos años han dicho, ah, no, estuvo tremendo, no nos conviene, está todo muy mal, vamos a regresarnos a que traiga cada quien su niño, ni una escuela de las más de 20 que existen en la ciudad que lo han implementado se ha regresado y esto es únicamente la experiencia privada, sin incentivos, sin estímulos, sin regulación como dice usted; me preocupa el tema que nos expone, diputado Bonilla, de este transporte pirata, etcétera, estaremos atentos a lo que usted nos expone en esta ocasión.

Creo que la verdad es que aparte del foro y esta vez también hemos encontrado muy buenas sugerencias.

Yo quisiera terminar aquí diciéndoles que estamos a sus órdenes para seguir yendo a fondo todo lo que vayamos avanzando del programa, exponérselos. Me gustaría también que desde la Asamblea se generaran estas iniciativas de los incentivos fiscales, porque es una tarea legislativa, ayúdenos a pensarlos, a construirlos y hemos trabajado mucho también con los ciudadanos.

La consulta verde sí es un mecanismo de participación ciudadana, se involucraron más de 1 millón de personas, pero no es el único, hemos trabajado junto con padres de familia y escuelas de muchas zonas de la ciudad poco a poco y lo seguiremos haciendo porque nuestra labor, esta de participación no empezó ni se acaba ahorita, estamos apenas en el inicio.

Yo quisiera decirle, diputado, que si no hemos hecho más extensivo y más participativo este proceso, es porque todavía no tenemos ni la facultad ni el programa. Dígame usted qué les vamos a proponer, cómo, con qué facultades.

Vamos por partes. Esta es una parte, o sea, tengan confianza en que vamos por partes, todo lo vamos a abrir, ustedes estarán informados de manera permanente.

La verdad, les quiero agradecer a los diputados que estuvieron presentes: diputado Jorge Romero, diputado Antonio Lima, diputado Jacobo Bonilla, diputado Tomás Pliego, por su interés en los temas de la Ciudad, por su compromiso con los ciudadanos, con cosas que les van a afectar. Como muchos, podrían no haber venido. Muchas gracias.

Gracias, diputado Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchísimas gracias a todas, a todos.

Muy buenas tardes.

