

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad

(Mesa de Trabajo con la lic. Martha Teresa Delgado Peralta, Secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal)

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Sala de Juntas 2° Piso Donceles

18 de junio de 2008

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.- Muy buenos días a todos los presentes, funcionarios de la Secretaría de Medio e invitados especiales, y particularmente especialmente a Martha Delgado, Secretaria de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México.

Ha sido una mañana bastante movida, hay tráfico, había una manifestación aquí hace unos minutos. Están por llegar ya algunos diputados más de esta Asamblea Legislativa. Por el momento estamos aquí presentes dándoles la bienvenida el diputado Agustín Guerrero, Secretario de la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa, y un servidor Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad, diputado Tomás Pliego.

Yo propondría, Secretaria, que a esta mesa de trabajo, que no comparecencia, en la que vamos a abordar dos temas de manera abierta, iniciáremos por el asunto del muérdago, con una exposición sobre cómo están las cosas en materia de muérdago, porque además precisamente hoy el diputado Presidente de la Diputación Permanente, el diputado Xiuhtenoc Tenorio, del PANAL, está presentando un punto de acuerdo junto con un servidor para efecto de conocer a profundidad qué pasa con el muérdago y en su caso de acuerdo a nuestras facultades incluso etiquetar algún recurso para que en el año 2009 la Secretaría pudiera tener algún recurso adicional para investigación y para el combate al muérdago, sabemos que se cuenta con poco recurso y por eso viene bien este tema del muérdago, viene bien los puntos de acuerdo que se van a unificar en la Permanente, que está corriendo en este momento en el Salón Heberto Castillo y la idea es que con su presencia y exposición estemos aquí en la Asamblea un poco más enterados de la problemática del muérdago. Este sería el primer punto.

El segundo y último punto sería el de transporte escolar, también nodal, muy importante, estratégico para la Ciudad de México, la vialidad de la movilidad en la Ciudad de México, incluso también la Zona Metropolitana.

Dado que no es una comparecencia y antes de darle el micrófono a la Secretaria para este primer tema, yo le pediría a los invitados de la Secretaria, a los invitados especiales que están aquí que pudieran pasar y nos acompañen aquí en estas sillas que se encuentran aquí en estas mesas con paño verde, adelante por favor, están en su casa.

Entonces, para iniciar con el tema de muérdago le damos la palabra a Martha Delgado, ex diputada de esta Asamblea III Legislatura y actual Secretaria de Medio Ambiente.

LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.- Muchísimas gracias, distinguido Tomás Pliego, distinguido diputado Agustín Guerrero, distinguidas y distinguidos invitadas e invitados.

Me da mucho gusto estar aquí, me gusta mucho venir a la Asamblea Legislativa, me interesa mucho tener una interlocución permanente, directa, de intercambio de

información, de rendición de cuentas de lo que la Secretaría del Medio Ambiente hace, propone a nuestros representantes, que son los diputados.

Estos dos temas que han sido de manifiesto interés por parte de los diputados aquí presentes, voy a permitirme exponer primero el tema del manejo del arbolado urbano que está infestado por una plaga que se denomina muérdago, que es una plaga muy severa en la ciudad. En la medida en que tengamos la oportunidad de conocer a fondo lo que está ocurriendo con el arbolado urbano que está infestado por el muérdago creo que vamos a poder tener una mayor coordinación y poder combatir juntos, el Legislativo y el Ejecutivo, esta plaga.

Lo primero, decirles que el muérdago es una planta parásita, es difícil de controlar, en tres años esta planta parásita se ha convertido en un gran problema para el arbolado urbano en todo el Valle de México.

Los muérdagos son una de las plagas que sobresalen más, que son más tenaces y más invasivas de muchas especies arbóreas y arbustivas de la zona urbana.

Hay plagas que son particulares para alguna especie, en el caso del muérdago no, es una plaga muy invasiva que se extiende en diferentes especies, cubre algunos casos la totalidad de las copas de los árboles, las daña severamente porque toma el agua, las sales minerales, los carbohidratos y otras sustancias y al final si esta copa del árbol y esta plaga de este parásito permanece en el árbol, termina por matarlo.

Esta plaga crece sobre las jacarandas, sobre sauces, sobre truenos, sobre acacias, álamos, encinos, sobre algunos árboles frutales, el capulín, el ciruelo, el chavacano, el durazno, también sobre tulías, sobre cedros blancos; estos árboles son muy comunes en la Ciudad de México y también crece sobre el ahuejote, árbol característico de Xochimilco.

En el año 2005 el Centro de Manejo Fitosanitario para las áreas verdes urbanas del Distrito Federal, realizó un monitoreo del arbolado urbano, el monitoreo específicamente el eucalipto que existe en las áreas verdes urbanas como parte de los proyectos del control biológico de la plaga que afecta el eucalipto en las áreas verdes urbanas del Distrito Federal, que es un estudio en particular y aquí

se proporcionó antecedente sobre el problema fitosanitario que ocasiona la planta parásita del muérdago en el arbolado urbano.

Con base en diversos recorridos previos y en resultados obtenidos del inventario de las áreas verdes urbanas, se estima que del 100 por ciento de la superficie urbana que equivale más o menos a 150 mil hectáreas, casi 60 mil hectáreas son áreas verdes y cerca del 13 por ciento se encuentra infestado por muérdago y por otros agentes patógenos, esto es un porcentaje alto, el 13 por ciento del arbolado urbano con este tipo de plaga, en México se cuenta con muy poca información de las especies de muérdagos que existen, de los mecanismos de infestación que tiene este parásito y tampoco tenemos mucha información sobre cómo controlar esta plaga.

En México también existe desconocimiento respecto a la biología, a la fisiología y a otros aspectos de los muérdagos, así como de las medidas silvícolas para el control de esta plaga, además es el problema patológico más importante de los bosques del país.

Con esto lo que quiero decir es que el tema de la propagación del muérdago, es un problema que no solamente está afectando al Ciudad de México, sino que en general hay muchos bosques y muchas áreas naturales que están presentado esta plaga en el país.

A la fecha se tiene conocimiento de por lo menos cinco diferentes especies de muérdago que atacan al arbolado urbano y al suelo de conservación, aquí están las cinco especies, esta planta no tiene raíz, vive a expensas de las ramas y de los troncos de los árboles, se alimenta del agua, de las sales minerales que tienen los árboles, que son los huéspedes, provoca su desarrollo escaso, provoca que la rama no crezca, que el tronco en donde se encuentra implantado no crezca y finalmente como les decía que se vaya secando.

En la zona urbana en la Delegación Coyoacán en la Alameda Sur, de 1,637 árboles que existen, 439, según un censo del 2005 están infestados con esta plaga.

En la Delegación Cuauhtémoc más o menos tenemos 200 árboles infectados con muérdago, en la Delegación Benito Juárez la infestación se observa por colonias, por ejemplo Zacahuitzco de 400 árboles, 320 se encuentran infestados, en Albert de 370, 303 están infestados, esto quiere decir que hay zonas de la ciudad en donde ya el porcentaje de arbolado infestado es muy alto.

Ahí les estoy exponiendo más o menos un diagnóstico por delegación y por pueblo de cuántos árboles hemos encontrado con la plaga. En el suelo de conservación la Dirección General de CORENA reporta la presencia de muérdago en las localidades de San Francisco Tlalnepantla, en Santiago Tepalcatlalpan, en los humedales de la Delegación Xochimilco, en San Lorenzo Acopilco, en la Delegación Cuajimalpa, en Magdalena Tlitic, en el Ejido San Nicolás Totolalpan, en la Delegación Magdalena Contreras, en Magdalena Petlatalco en la Delegación Tlalpan, existe por ende una serie de problemas que se derivan de la presencia del muérdago y que al impactar el tiempo de vida de los individuos, aceleran su proceso de mortandad, aumentan el riesgo de desplome de los árboles y por supuesto la presencia del muérdago disminuye los servicios ambientales que los árboles proporcionan a la Ciudad.

¿Qué acciones se han realizado?

La experiencia más reciente y reconocida sobre el control del muérdago en el D. F. es la realizada entre los años 2002 y 2003 y está enfocada en la Delegación Xochimilco en donde la afectación de 24 mil, casi 25 mil árboles de especies ahuejote y sauce se dio por la cladocolea Ioniceroides, muérdago verdadero que se caracteriza porque sus tallos son colgantes y tiene una forma de racimos muy densos.

Seguramente algunos de ustedes han podido ver esta especie de muérdago, es una especie muy invasiva y se controló a través de prácticas culturales de la población de podas en los casos en que el arbolado tenía alguna posibilidad de supervivencia y también el derribo y el total retiro de árboles que tenían infestación severa. Esas labores las realizaron personal del colegio de posgraduados que estuvieron a cargo del doctor Dionisio Alvarado Rosales. Aunque fueron muy

importantes, resultaron coyunturales y de impacto muy localizado en el lugar en donde se realizaron, no fueron suficientes ya que la manera como se les va dispersando esta planta es a través de aves y roedores, va infectando otros árboles, su presencia cada día es un mayor número de especies, provoca que su control sea muy complicado y zonas que supuestamente han entrado ya en control rápidamente con otro pájaro, con otro vuelve a infestarse.

A través del Consejo de Áreas Verdes Urbanas se han documentado los problemas que por la infestación del muérdago se han presentado en las delegaciones del D. F. y éstas dan testimonio del grado de expansión de esta planta parásita.

¿Qué otras cosas?

En el marco de este Consejo de Áreas Verdes Urbanas se consideró necesario que el CENFAN integrara una mesa de trabajo con investigadores especialistas de 5 distintas instituciones de educación superior y del gobierno, la UAM Iztapalapa, el colegio de posgraduados, la UNAM, el INIFAP y la SEMARNAT.

Con base en evaluaciones preliminares que se realizaron por este cuerpo colegiado, se estableció la realización de las siguientes acciones con el propósito de desarrollar un programa que fuera a escala metropolitana y que pueda permitir en forma sistemática tengamos acciones que nos orienten hacia el control del muérdago como las siguientes:

En primer lugar, impulsar una coordinación interinstitucional, porque ni la plaga ni los árboles saben de las demarcaciones territoriales.

En segundo lugar, difundir el problema, que la población nos ayude a su detección, que tengamos una participación de los ciudadanos en la detección y en el control.

Iniciar el monitoreo de la plaga con la participación de las delegaciones.

Establecer una estrategia de atención y la elaboración de un proyecto de control a mediano plazo.

Involucrar acciones de investigación-acción para que de manera paralela se pueda investigar, monitorear y realizar el control de la plaga al mismo tiempo y no estar esperando el resultado de las investigaciones para poder entrar en control de la expansión de esta plaga.

En este año y en el año que entra las acciones de investigación que nos van a conducir a proponer un método más efectivo para el control del muérdago son las siguientes:

En primer lugar, el estudio base para el manejo del arbolado urbano infestado por el muérdago, tenemos recursos, la Secretaría del Medio Ambiente, aprobados por el Instituto de Ciencia y Tecnología, que ascienden a 1 millón 200 mil pesos, este estudio inició este año, concluirá a principios del año 2009 y participan en él el INIFAP, la UAM Iztapalapa, el colegio de posgraduados de Chapingo y nosotros como entidad coordinadora, la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal.

Los objetivos particulares del estudio que emprendimos este año son los siguientes:

Uno, tipificar el comportamiento de la infestación por muérdago en el arbolado del DF. es decir de qué manera se está propagando, a qué velocidades, a qué distancias, a qué densidades, predeterminedar los niveles de infestación del muérdago a través del muestreo por Delegaciones, identificar qué especies están presentes en el DF; evaluar el daño que están causando objetivamente en el arbolado urbano; estudiar cuál es la anatomía y cuál es la fisiología de los muérdagos que estamos encontrando y establecer los lineamientos técnicos para el manejo del muérdago que existe en el Distrito Federal.

Después, con base en el estudio se continuará con un segundo proyecto que es el manejo ya mismo del arbolado urbano que está infestado por muérdago como otros agentes que están afectando la salud del arbolado. Esto también estaremos estudiando y ensayando estrategias de manejo para plantear finalmente una propuesta de plan de acción de saneamiento del arbolado urbano en la ciudad.

Para el estudio se requiere financiamiento de 16 millones de pesos. La Secretaría del Medio Ambiente actualmente está impartiendo cursos a la población en general y a diversas dependencias del Gobierno para identificar el muérdago, para levantarse esos con grados de infestación de los árboles y estos cursos afortunadamente cuentan con el apoyo del Colegio de Postgraduados de Chapingo.

La Secretaría también está en coordinación con la PAOT y las Delegaciones correspondientes para hacer estos censo-diagnóstico en las 16 Delegaciones a partir de la petición de los vecinos y hasta el momento hemos tenido algún control más efectivo de las podas sanitarias. Cuando los árboles están fuertemente infectados es necesario retirarlos porque hay riesgo de derrumbe y además de que exista un poder de infestación mayor.

Finalmente es necesario que los vecinos del Distrito Federal estén conscientes de que el arbolado urbano requiere mantenimiento. Los árboles son seres vivos, necesitan agua, necesitan luz, necesitan podas, necesitan atención. Muchas veces no se les da el mantenimiento necesario.

En esta tarea el Gobierno requiere del apoyo de los vecinos. Creo que es importante que nos apoyen en este sentido y también en la detección de cualquier tipo de plaga que pueda tener el árbol.

Hay una regulación especial para hacer las podas, la Secretaría del Medio Ambiente da cursos para hacer las podas especiales, tanto podas normales para el saneamiento de los árboles como para el combate de plagas como esto.

La problemática pues de infestación del muérdago en el Valle de México tiene que ser enfrentada a través de un programa de Gobierno en donde podamos aplicar en toda la Zona Metropolitana esfuerzos articulados distintos órdenes de gobierno, aplicándonos tanto en la zona urbana como en la zona rural y finalmente necesitamos el concurso de la ayuda, el apoyo de los vecinos, en primer lugar para la detección; en segundo lugar para el mantenimiento y en tercer lugar también cuando es necesario para que nos den chance de retirar los árboles

cuando están infectados, porque muchas personas creen el muérdago es parte del árbol y no permiten el retiro y estos a veces parece fronda del árbol.

En este sentido, diputado, el reporte que le tengo acerca de las acciones que está haciendo el Gobierno del Distrito Federal para combatir esta plaga y le agradezco mucho su interés y el apoyo que estamos teniendo de la Asamblea Legislativa para la mejor comprensión y ataque de este problema.

Estoy a sus órdenes si tienen alguna duda al respecto.

EL C. PRESIDENTE.- Como no, muchísimas gracias Secretaría.

Le damos la bienvenida al Presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, el diputado Leonardo Alvarez Romo, quien junto con un servidor planeó o convocó, invitó a Martha Delgado a esta mesa informal de trabajo.

De igual modo estuvo aquí hace unos momentos el Vicepresidente de la Comisión de Preservación de Medio Ambiente y Protección Ecológica, el diputado Avelino Méndez, tuvo que bajar porque él va a presentar precisamente un punto de acuerdo a través del cual se exhorta a las Comisiones de Hacienda y Presupuesto y Cuenta Pública de la Asamblea Legislativa a presupuestar un recurso para el combate al muérdago, no sabíamos cuánto dinero hacía falta, creo que con esta exposición muy clara queda perfectamente puntualizado el monto de la cantidad o el monto que se requiere para los trabajos de investigación y combate al muérdago.

Yo no sé, yo antes de darle la palabra al Presidente de la Comisión, yo sí tendría una pregunta, Secretaria, sobre este tema. Yo vivo aquí en la Delegación y hace algunos días, algunos vecinos me ubicaron, saben que soy miembro de esta Asamblea, y están muy preocupados porque un árbol gigante que debe haber tenido 50 años, muy bonito, frondoso, estaba completamente seco, y como ahora todos los árboles están verdes, con muchas hojas, pues este árbol ha sido un contraste muy fuerte.

Inmediatamente localicé a personal de la Secretaría, con el apoyo de la Secretaria, y pues detectamos que nada más y nada menos, por ejemplo en el camellón de la Avenida de Mazatlán, en la colonia Condesa, de 450 árboles, 59 están infectados en un grado 3 con muérdago.

De manera tal que ya hicimos unas mesas de trabajo, con personal de la Secretaría, con la procuradora ambiental, con vecinos por supuesto, porque esta parte de la participación, de la comunidad es esencial y con el gobierno delegacional en Cuauhtémoc, pareciera que encontramos el mecanismo a través del cual vamos a iniciar un trabajo en conjunto, un esfuerzo en colectivo y vamos a ser posible que se haga las podas de sanamiento.

Esto es una medida importante para combatir el muérdago, pero no es todo, por supuesto que no es todo. Esto se tendría que replicar como un mecanismo en otras colonias de la ciudad, en Benito Juárez hay muérdago por ejemplo, estaba viéndolo hace unos días en Internet y en muchas otras colonias, pero entonces están las podas sanitarias, está el trabajo que se tiene que hacer en la tierra, reblandecimiento de la tierra, etcétera y está la parte de la investigación.

Lo que yo sé, hasta a hora, es que en realidad en el mundo no existe todavía o no se ha descubierto todavía una manera efectiva de combatir al muérdago ni siquiera en Europa en donde también hay muérdago, y que es además una planta famosa por muchas otras razones, incluso sentimental.

Entonces yo le preguntar, Secretario, si aprobamos estos 16.5 millones de pesos, si multiplicamos este mecanismo de participación ciudadana de manera transparente, eficiente con la aportación de algunos recursos, porque no hay recursos para esto, lo comentó incluso el Jefe de Gobierno en una entrevista televisiva hace exactamente 9 días, qué otra cosa falta; qué en realidad vamos a poder hacer o qué avances en realidad vamos a tener con esto, pero qué falta; qué más se requiere; de experiencias internacionales qué podemos rescatar, en fin, cómo vamos a entrarle a este asunto que evidentemente pues en los últimos años se ha multiplicado de una manera preocupante e impresionante.

Esa sería mi pregunta, no sé, diputado, si antes quisieras tú hacer algún comentario.

Como no, gracias.

LA C. LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.- Diputado, yo creo que estamos en los inicios de investigaciones que nos pueden ofrecer, muchas respuestas de cómo combatir esta plaga, esta plaga es quizás más nociva que la que representamos nosotros como habitantes de la ciudad, porque esta plaga lo que hace es realmente matar a los árboles y además cada vez, cada que crece se va propagando en una cantidad, no distingue realmente de muchas especies, es bastante democrático, tenemos conocimiento de que hay muchas especies de árboles que están infestadas por muérdago, es decir, corre el riesgo, el conjunto del arbolado urbano y no solamente alguna en particular.

Si existiera por ejemplo esta plaga solamente sobre los eucaliptos, pues hasta nos ayudaría a erradicar algunas especies que no son apropiadas para la ciudad y que quizás tendríamos un déficit ahí de árboles, pero no en general, estamos hablando ahorita de una cantidad del 13 por ciento del arbolado urbano. ¿Qué podemos esperar de estas inversiones y del trabajo que podamos desarrollar en los próximos años?

Uno, ahorita estamos en una solución del tipo B, cuando a alguien le daba una fuerte infección en una pierna pues se la cortaban antes, no le podían dar ninguna medicina ni se podía tener ningún tipo de operación o de intervención, simplemente perdía el miembro y punto. Entonces estamos en ese nivel de solución de la problemática en los árboles, hay que podarlos.

Creo que si tenemos una buena brigada de podas bien capacitadas, que nos ayude a salvar lo más posible de los árboles, podríamos entrar en una inhibición solamente, no un control, pero sí de inicio en la inhibición de la propagación de la plaga, y con los estudios de ambos científicos en un momento dado poder construir alguna otra alternativa que no sea la amputación, es decir algún control de esta plaga, de algún elemento natural, de algún tratamiento, de un tipo de

sustancia que pueda ser aniquiladora del muérdago y no del árbol y no nociva para otras especies, y esto es complejo.

Ya ha habido una experiencia anteriormente para el control de otra plaga, no sé si fue el gusano...

EL C. .- (fuera de micrófono)

LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.- Esa solución se encontró también con una inversión especial que se hizo, en donde no sabíamos una solución, poco a poco se fue estudiando y se localizó una especie particular que combatía a esta plaga y con esa especie propagándola se logró hasta cierto punto un control de la otra plaga.

Entonces nosotros aspiramos por un lado a poder tener la inhibición de la propagación de la plaga a través de un buen equipamiento y una buena capacitación de brigadas de control y, por otro lado, a lograr alguna solución a través de la investigación científica y técnica que nos ayude a descubrir algo, alguna solución importante para un problema severo de propagación del muérdago en la ciudad.

¿Qué otra cosa podemos esperar? Un apoyo importante a los programas de reforestación porque es importante que estemos creciendo arbolado urbano ante esta amenaza de deterioro de la población del arbolado urbano que tenemos. Entonces, son tres cosas: ir podando con las brigadas, ir investigando cómo atacar al muérdago e ir creciendo árboles en la ciudad para que podamos resistir con una mayor fortaleza esta plaga que vive la ciudad.

EL C. PRESIDENTE.- Diputado.

EL C. DIPUTADO LEONARDO ALVAREZ ROMO.- Gracias, diputado Tomás Pliego.

Yo quiero antes pedir una disculpa, ayer en la noche de improvisto me llamaron para una reunión hoy en la mañana a las 11:00 en el Partido al que me debo, era muy importante y por eso llegué tarde, pero les pido una disculpa.

Quiero agradecer la presencia de la Secretaria del Medio Ambiente y quiero felicitar al diputado Tomás Pliego por su preocupación acerca de este grave problema y por el interés y la iniciativa de tener esta reunión para solucionar el problema.

Quiero decirte, diputado, que de parte de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea tienes todo el apoyo y vamos a ver, lástima que no pude ver la presentación, pero ya de manera electrónica yo la veré en mi computadora, y simplemente hay que esperar a ver qué nos dice la Universidad de Chapingo, tengo entendido que ataca a todas las especies de árboles ¿o hay alguna en especial? Es una duda que tendría, no sé si ya la tocaron.

Tengo entendido también que el muérdago digamos que seca los árboles porque se consume la sabia de los mismos. Es gravísimo. Hay que encontrar una solución pronto y de parte de todos los integrantes de la Comisión que presido todo el apoyo, diputado, Secretaria y nada más.

EL C. PRESIDENTE.- Diputado Agustín Guerrero.

EL C. DIPUTADO AGUSTÍN GUERRERO CASTILLO.- Muchas gracias, diputado Tomás Pliego. Buenas tardes. Bienvenida, Martha, a esta tu casa.

Estamos hablando de un tema que hasta hace cosa de seis meses o tal vez menos no tenía mayor trascendencia, mayor relevancia. De pronto uno se empieza que hay una plaga en los árboles que se llama muérdago y tal vez para la mayoría nosotros la última vez que escuchamos la palabra muérdago fue en la película esta de Harry Potter en uno de los primeros o segundo episodio donde se menciona la planta, en fin, pero no es una cosa con la que tengamos un trato común; de hecho, la cultura ambientalista digamos en términos de nuestra sociedad viene apenas generándose, sentando bases, echando raíces.

La verdad es que lo dábamos como un sentido natural, como un dato natural, el oxígeno, el sol, las plantas, las plantas las hemos visto más como un asunto de ornato que como una cuestión de la sustentabilidad de la vida, durante mucho tiempo no fue un tema, como hay agua de cajón, hay oxígeno de cajón, o sea

como elementos dados y no como elementos que tenemos que cuidar, que tenemos que generar políticas públicas, cultura en esta lógica de que finalmente las condiciones ambientales son necesarias para una vida de calidad, para una vida con perspectiva, con futuro.

En ese aspecto de pronto decir que nuestros árboles de la ciudad son sujetos de una plaga que pone en riesgo la vida de los árboles, pues lo que está poniendo es uno de los eslabones de la cadena, de la vida.

Yo digo y pregunto si una plaga como la que se está ahora expresando y estudiando y combatiendo pone en riesgo la calidad del aire de la Ciudad de México, si por los números que nos decían, bueno, una delegación la plaga puede estar afectando el 20, el 30 o más por ciento de los árboles, además de la vida del árbol ¿Qué impacto puede tener en la calidad del aire de nuestro Valle, sobre la base de que los árboles lo que producen es, entre otras cosas, oxígeno y que permiten el equilibrio del clima en la ciudad, mayor cantidad o menor cantidad de árboles ya de manera significativa, efectivamente se traducen en un grado, dos grados o tres grados más de temperatura regional o incluso en el conjunto del Valle ese impacto?.

De tal manera que si no hubiera, si esta plaga es dañina, como se nos informa y no tuviéramos una política pública de contención y de erradicación a largo plazo ¿Qué impacto puede tener?; porque sí es un problema que tenemos que atender y porque sí hay la necesidad y la responsabilidad de destinar una mayor cantidad de recursos; o sea, porque como se ha comentado aquí incluso uno ve los árboles más bonitos y luego se presenta visualmente como un problema pero lo puede ser o lo es y de tal manera que en la medida en que haya una conciencia y un conocimiento por parte de todos nosotros de que es un problema que tenemos que atender, pues habrá mayor sensibilidad en el momento de destinar recursos, porque al final de cuentas, al final del día ese es un tema que va a aparecer ahora en diciembre que se tenga que revisar cuáles son las prioridades en el gasto que la ciudad tiene que destinar si una plaga como esta se ve como un asunto que pone en riesgo el equilibrio climático de la ciudad, evidentemente habrá una mayor

sensibilidad y una respuesta mayor a que sea solamente un problema circunstancial, casual, que no tiene un impacto más de fondo que la vida de unos cuantos árboles, pero que no tenga este diagnóstico de un asunto que ponga en riesgo el equilibrio climático de la ciudad.

Como muchos de los temas ecológicos son temas para la inmensa mayoría de la población, ahí me integro también, que conocemos poco y que necesitamos trabajar más en esta cultura ambiental y en educar al conjunto de la población de la necesidad de generar una cultura ambiental que nos permita un compromiso mayor en la sustentabilidad de nuestra ciudad; o sea, entenderlo en esa perspectiva nos va a permitir que en las discusiones de presupuesto que se tienen hacia final de año, año con año, además se destine una mayor cantidad de recursos, no porque se vea bonita la ciudad con los árboles, que de por sí se ve bonita y que hay que tenerla y que nos brindan la sombra, sino porque son un elemento fundamental en la cadena de la vida.

Sin los árboles no estaríamos tampoco nosotros, o sea, son parte de nuestra sustentabilidad, de nuestro desarrollo y por lo tanto tan importante como los seres humanos los árboles, y efectivamente cada vez es más profesional, digamos, el trabajo que se desarrolla, porque antes teníamos un distinguo mínimo entre las variedades de los árboles, todos son bonitos, pero algunos son perjudiciales para la vida urbana, y en la medida en que tengamos una mayor conciencia, mayor conocimiento de esto se puede orientar a la población qué tipo de plantas, qué tipo de árboles son los que se pueden tener, un mejor desarrollo positivo para la Ciudad, y pedir el respaldo de la ciudadanía, como aquí se hace, para la contención de la plaga, pero para eso, como bien mencionas, además hay que educar, no puede llegar uno ahí con las tijeras a ver cómo cortas, sino hay reglas y además hay procedimientos que ayudan a restablecer el equilibrio ecológico.

Tengo esa duda de si el nivel que hoy tiene la plaga de muérdago ya pone en riesgo el equilibrio ambiental, climático de la Ciudad. Si no hacemos nada, evidentemente creo que podría entrar, pero en qué momento estamos para tomar una decisión más firme como la que has comentado.

EL C. DIPUTADO LEONARDO ÁLVAREZ ROMO.- Yo quisiera agregar algo, sumarme a esta inquietud del diputado Agustín. Sí, efectivamente, todos sabemos, los árboles atraen la lluvia, mantienen el suelo firme evitando la erosión, regulan el clima, son hábitat de varias especies todavía de aves en la Ciudad, y si es creo que ahora que se está hablando del plan sobre el cambio climático, las acciones que la Ciudad de México va a hacer para contribuir a reducir el cambio climático, nosotros también sabemos que los árboles son, qué diré, retienen al carbono, son consumidores de bióxido de carbono que convierten en oxígeno, y sin menos árboles evidentemente va a haber más bióxido de carbono que se va a emitir a la atmósfera y el bióxido de carbono es el principal gas de efecto invernadero.

Entonces sí yo me sumo a esa inquietud del diputado Agustín Guerrero, qué tanto puede afectar a este plan para combatir el cambio climático que la Ciudad de México ha lanzado y que aprovecho para felicitar por cierto al gobierno por el mismo.

Es cuanto, señora Secretaria.

EL C. PRESIDENTE.- Para dar respuesta a estas preguntas, planteamientos, tiene la palabra la Secretaria del Medio Ambiente.

LA LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.- Muchas gracias.

Yo creo que han tocado asuntos de enorme relevancia. Siempre nos fijamos más en las cosas que valen cuando se enferman, siempre nos fijamos en nuestra salud cuando nos enfermamos, y cuando estamos sanos quizá no les tomemos importancia.

Es un lugar común decir todos los beneficios que tienen los árboles para la Ciudad: los árboles nos ayudan a retener partículas que son uno de los contaminantes más elevados en la Ciudad de México, nos ayudan a infiltrar agua al acuífero, nos ayudan, efectivamente, a regular el clima en la Ciudad, nos ayudan a tener la captura de carbono, a tener una atmósfera oxigenada, y ahora que estén enfermos en un porcentaje alto, corremos el riesgo de perder esos servicios ambientales que el arbolado urbano le está dando a la Ciudad de México.

La sola elevación del micro clima, de la temperatura de la Ciudad tiene un impacto importante en la calidad del aire, porque con mayor temperatura tenemos condiciones más favorables para la formación del ozono que es un contaminante que nos da muchos dolores de cabeza en la Ciudad de México. Quiere decir que si perdemos esa capacidad de regulación del clima y tenemos más calor, estaremos enfrentando evidentemente escenarios de generación, de concentración, de elevación del ozono en la Ciudad. Por ejemplo, tenemos un impacto importante en la concentración de partículas y perdemos una fuerte cantidad de superficie arbolada en la Ciudad, tenemos una menor capacidad para infiltrar agua en los acuíferos, que de por sí están sobreexplotados.

Quiero decir que un solo problema, como si fuera un tiro como de billar, le pega a cuatro o cinco políticas que por otros lados estamos tratando de controlar.

Por eso el control por un lado de esta plaga, como foco rojo el problema del arbolado urbano en el Valle de México, pero también el mantenimiento de la reforestación, del respeto que tenemos que tener a los árboles en la Ciudad es muy importante.

¿De qué hablo? De poda o tala de árboles por publicidad en la Ciudad de México, de retiro de árboles porque las banquetas se dañan, porque les estorban a los vecinos, porque tiran mucha flor, por cualquier cosa estamos retirando árboles, incluso también lo estamos haciendo para hacer la obra pública. Esto tiene que ver con valorar de una forma creo que más justa lo que los árboles urbanos le están dando a los ciudadanos a la calidad de vida de las personas. De ahí que nosotros por ejemplo en términos de exigibilidad que le estamos haciendo al Metro, al Metrobús para el repoblamiento de árboles en la Ciudad por el retiro de árboles derivados de las obras viales o de transporte público que también es importante, estamos siendo muy estrictos, que por cada árbol que quiten queremos que pongan siete; igualmente queremos esta sensibilización a los ciudadanos para que en lugar de que los árboles nos estorben, tengamos, que nos preocupemos por tener árboles frente de nuestras casas, de cuidarlos y de

denunciar a los que no cuidan o protegen los árboles o los talan simple y sencillamente para que sus anuncios se vean, eso la verdad es un crimen urbano.

La Secretaría del Medio Ambiente les quiero decir, diputados, tenemos muy poca capacidad para estar en todos y cada uno de los rincones de la Ciudad persiguiendo a los que están quitando ramas a los árboles para que sus letreros se vean; necesitamos una mayor fuerza, una legislación más poderosa, más exigente del control que tenemos que tener sobre estos fenómenos en la Ciudad de México.

En términos de las especies, se propaga en cualquiera y por eso es también el gran impacto que tenemos nocivo de esta plaga sobre el conjunto del arbolado urbano de la Ciudad.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias Secretaria.

Con esto y con la aprobación del punto de acuerdo a través del cual se exhorta a las Comisiones que ya mencioné para aprobar recursos hacia el año fiscal 2009 y la coordinación de las Delegaciones para con el Gobierno de la Ciudad, la Secretaría de Medio Ambiente hace tres minutos en la Diputación Permanente de esta Asamblea, daríamos por concluido este tema.

Pasando al siguiente no menor, importante, que tiene que ver con el transporte escolar, es una iniciativa que envió el Gobierno de la Ciudad de México a esta Asamblea hace ya varias semanas y que fue turnada en principio a la Comisión de Medio Ambiente que preside el diputado Leonardo Alvarez y la Comisión de Administración Pública Local que presidente la diputada Kenia López.

El día de ayer estuve yo en la Comisión de Gobierno pidiendo una respuesta a una solicitud que hice por escrito hace ya varias semanas, para que también la Comisión que presido de Transporte y Vialidad tuviera la posibilidad de dictaminar esta iniciativa junto con estas otras dos Comisiones.

Afortunadamente e inesperadamente la respuesta fue positiva, de manera tal que ya vamos a dictaminar esta iniciativa, estas tres Comisiones, lo cual me parece afortunado. Esperemos que se haga lo más pronto posible.

De manera tal, Secretaria, que nos gustaría mucho saber, conocer a detalle o un poco más detalle esta propuesta. Quiero aprovechar para informar también que nos acompañan en esta mesa también el profesor Miguel Angel Aguilar, Director de Servicios Académicos de Alta Cultura en México, S.C. del Colegio Vista hermosa, está también mi amigo, compañero, César Buenrostro, presidente de exalumnos y exalumnas del Colegio Americano, está también por aquí, nos acompaña, Silvia Núñez, del Colegio Americano y funcionarios de la Secretaría del Medio Ambiente, a quienes les damos la más cordial bienvenida y les agradecemos que nos acompañen para un tema tan importante como este.

Tiene usted la palabra, Secretaria.

LA C. LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.- Muchísimas gracias. Primero que nada, agradezco me acompañen hoy mis compañeros de la Secretaría del Medio Ambiente, el Director General de Gestión de la Calidad del Aire, doctor Víctor Hugo Páramo; el ingeniero César Gálvez, al doctor Leonardo Martínez Flores, al ingeniero Bernardo Léncer de la Dirección de Regulación Ambiental, por supuesto a Maru, a Rafael y a Jorge, que nos acompañan para presentar hoy este programa.

Esta iniciativa que presenta el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard a la Asamblea Legislativa, es una iniciativa de enorme vanguardia en el mundo, es una iniciativa que no solamente está dirigida al programa de transporte escolar, sino a poder trascender las medidas puntuales que hemos desarrollado los distintos gobiernos metropolitanos para el control y la prevención de la contaminación atmosférica, fuentes fijas, sino que pretende iniciar por una serie de medidas de segunda generación que nos permitan tener avances importantes en el control de la contaminación del aire, a partir ya no solamente de controlar las fuentes móviles o las fuentes fijas de emisiones, sino también los efectos que las actividades humanas comerciales, lúdicas, recreativa, culturales, educativas, causan sobre la contaminación atmosférica.

Es una iniciativa de la cual estamos muy orgullosos, yo quisiera compartirles que trabajamos mucho en la Secretaría del Medio Ambiente, cada una de las palabras,

de las ideas que están plasmadas en esa iniciativa, fueron muy bien pensadas, para abrir un marco de referencia a distintas políticas públicas que no solamente son el transporte escolar, sino en el futuro, también tener la posibilidad de incidir sobre aspectos tales como el control de las distancias de los viajes, el transporte de personal, el acercar a las personas de sus casas a sus trabajos, otra serie de medidas que no solamente son legislativas o de programas, de decretos, sino también de incentivos fiscales de organización del espacio urbano en la ciudad.

De tal manera que podamos organizar a una comunidad de 20 millones de habitantes o más en una zona metropolitana que hoy compartimos ya además de manera formal en esta Comisión que ayer tuvo su primer sesión con el Estado de Hidalgo y otros 29 municipios más, y en la cual tenemos que realmente encontrar la justa dimensión entre nuestros derechos privados, de trasladarlos, de manifestarlos, de transportarnos, de viajar de libertad de circulación con el derecho a la salud a un medio ambiente sano y otros derechos que también son de cuarta generación en materia de derechos humanos.

Voy a empezar la presentación, esta presentación está dirigida solamente al programa de transporte escolar, pero sí les quiero decir que la iniciativa en su conjunto es una iniciativa de modificaciones a la ley ambiental para dar lugar a todo este tipo de políticas, la primera de ellas que les hemos propuesto es la del transporte escolar, pero seguirán sobre la base de esa iniciativa, otras muchas.

Quiero decir que lo que ustedes van a aprobar no es la iniciativa del Transporte Escolar obligatorio, van a aprobar la iniciativa de modificaciones a la Ley Ambiental que nos va a permitir hacer esto y otras cosas, es una iniciativa marco.

Vengo aquí a explicar el transporte escolar porque es la primera política que se derivará en un programa especial y que ha llamado mucho la atención, yo creo que necesitamos mucho su difusión, la comprensión cabal de lo que implica y de cómo va a ser este programa.

Punto uno, el 60 por ciento de los días del año, rebasamos los niveles de ozono que se establecen en las normas de protección a la salud de los habitantes y en un 10 por ciento los días que tenemos para la norma de partículas finas.

De los 21 millones de viajes que se realizan diariamente en el Distrito Federal, el 18 por ciento se hacen autos particulares, los cuales representan el 93 por ciento del parque vehicular y contribuyen con el más del 80 por ciento de las emisiones contaminantes en la Ciudad de México.

Si ustedes quieren una imagen objetiva de estos tres datos que les di la tienen en esa gráfica. ¿Qué quiere decir eso? Que los que más contaminan son los vehículos particulares, eso es, contaminan el 80%, solamente hacen el 18% de los viajes. Los requerimientos de infraestructura vial de los autos particulares son la principal causa de congestión vehicular de la ciudad.

7.5% de la población escolar representa más o menos la cuarta parte o la quinta parte del tráfico en la Ciudad de México en las horas pico. Fíjense en esa gráfica, ahí los tenemos. 450 mil alumnos asisten actualmente a escuelas particulares, casi medio millón, 450 mil, 276 mil van a primaria o secundaria, 166 mil de ellos, de este universo total llegan en auto a la escuela, 160 mil, y se utilizan para ello 127 mil autos.

Para darles una idea, con el No Circula más o menos dejan de circular al día 350 mil vehículos. Del total de viajes que hay en la ciudad estamos hablando de que 127 mil autos se utilizan para transportar niños a la escuela.

Aquí tienen otros datos adicionales. Viajes a la escuela por motivos de estudio tenemos más o menos 63%, en un solo modo de transporte el 28, en bicicleta que es un solo modo, el 3%, en moto menos del 1% y en transporte escolar ya el 5% de los viajes.

En términos de modos de viaje a la escuela una empresa nos prestó su encuesta, una empresa de transporte y tenemos este dato que nos dice que en promedio cerca del 60% de los alumnos del total de escuelas particulares se trasladan en automóvil, es un dato muy importante, de todas las escuelas particulares más o menos el 60% de los alumnos llega a ellas en automóvil particular, el porcentaje es más alto en el grupo de escuelas de alto nivel socioeconómico, mientras más alto nivel socioeconómico tiene la población de la escuela es más alto el porcentaje de alumnos que llegan en vehículo particular.

Ahí hay un dato importante. Para entrar a la escuela hay diferentes modos de transporte que para salir, más o menos se parecen pero en general el 51% de niños llega a la escuela en auto particular y sólo el 44% sale en auto particular, quiere decir que hay un 7% de alumnos que llegaron en vehículo particular pero se van de otra manera, a lo mejor sí tienen transporte de regreso, se van a pie, se van en taxi, se van en Mero, le da "ride" un amigo o se va en transporte público.

Hemos hecho también un estudio de cuánto cuesta para los padres de familia llevar a los niños en vehículo particular a la escuela, porque parece que es gratis pero no. El costo por llevar a un estudiante en auto particular a la escuela más o menos varía de cien pesos hasta dos mil cien pesos dependiendo de las distancias recorridas y del vehículo que tengan.

Los padres pueden ahorrar entre 20 y 45 minutos diarios por llevar a sus hijos a la escuela, dejarlos de llevar a la escuela. El gasto de transporte escolar actualmente es deducible de impuestos bajo ciertas condiciones y en algunos casos el costo de la transportación en automóvil a veces es similar al costo del transporte escolar.

Les voy a dar unos datos a continuación en relación a los precios. El costo del transporte escolar para un alumno va entre 900 y 2,200 pesos, más o menos en promedio es de 1,200 pesos.

El gasto promedio en gasolina al que llegan los automóviles es de 400 pesos al mes para llevar al niño a la escuela. Cuando el transporte escolar es obligatorio, hay manera de que los padres de familia lo deduzcan a través del impuesto sobre la renta y el monto de la deducción varía dependiendo de los ingresos de los contribuyentes.

Hicimos un ejercicio y más o menos con un, o sea si hay un costo promedio de 1 mil 200 pesos mensuales, un padre de familia estaría gastando más o menos 13 mil 600 pesos en el transporte escolar y si ese padre de familia tuviera un ingreso promedio de 30 mil pesos, la Secretaría de Hacienda le devolvería 2 mil 800 pesos a un contribuyente de este promedio del ejercicio que hicimos.

Los padres de preescolares también nos dimos cuenta que los niños que todavía no entran a primaria los padres de familia no son tan favorables a que se vayan en

transporte escolar por cuestiones de que están muy chiquitos los niños, necesitan otro tipo de supervisión y en preparatoria y en profesional los horarios de clase suelen ser muy heterogéneos, los alumnos ya se pueden ir en transporte público, ya se pueden subir a una ruta de transporte escolar, la utilización del transporte escolar es distinta a la que se puede hacer en primaria y en secundaria.

Todos estos criterios fueran considerados por nosotros para empezar a planificar un programa de transporte escolar en las ciudades.

Hay otros antecedentes del transporte escolar en el país, les digo tres: el cabildo de Naucalpan en octubre de 2007 aprobó un acuerdo por el cual obliga a escuelas particulares a contratar el transporte escolar; Naucalpan es un municipio panista, nosotros nos hemos acercado, hemos platicado con la regidora, hemos platicado con gente del Ayuntamiento con base en la experiencia de Naucalpan también la hemos tomado para el diseño del Programa de Transporte Escolar obligatorio en la ciudad.

El programa en Naucalpan ha tenido un éxito importantísimo, ya hay casi la mitad de las escuelas en transporte escolar obligatorio, privadas en el ayuntamiento, y están creciendo el programa de manera muy importante.

También en el Municipio de Saltillo, el Gobierno de Coahuila adquirió camiones escolares para transportar alumnos de escuelas rurales a las escuelas en el municipio y actualmente en la Ciudad de México se estima que el 15 por ciento de los alumnos que asisten a escuelas privadas, utilizan transporte escolar.

¿Qué quiere decir? Ya 16 mil alumnos hoy en la Ciudad de México se mueven a sus escuelas privadas en transporte escolar.

Todo esto nos dio elementos para diseñar un programa de transporte escolar obligatorio en dos fases; una fase demostrativa y otra fase ya que sea permanente. Les voy a exponer las dos fases del programa.

El programa demostrativo va a dar inicio ahora en el mes de agosto del 2008, su objetivo principal es que podamos mostrar las bondades que tiene este programa,

tanto para el gobierno, para los objetivos que perseguimos, para los padres de familia, para las escuelas, para la movilidad, para la calidad del aire.

Se va a poner en marcha el servicio de transporte escolar en un grupo seleccionado de escuelas que se encuentran dentro de zonas que tienen alta conflictividad vial y ambiental, esta es la primera fase que me permitiré exponer a detalle a continuación.

La segunda fase ya es el programa permanente que va a iniciar el año que entra, en agosto del 9, va a comprender el ciclo 2009, 2010 y ahí en lo consecutivo el ciclo 2010, 2011, 12, en fin, esperamos que se quede para el sexenio que sigue.

El objetivo de este programa ya permanente es que se establezca un programa obligatorio, pero el hecho de que sea obligatorio no quiere decir que va a ser obligatorio para todos de una sola vez. Les voy a explicar después en qué consiste. Va a ser un programa que se va a aplicar de manera gradual, que se va a respaldar por un marco jurídico adecuado y que se va a regular a partir de una iniciativa de reformas a la Ley Ambiental, que ya platiqué al inicio de esta presentación, presentó el Jefe de Gobierno ante la Asamblea Legislativa.

En términos del programa demostrativo los objetivos son los siguientes:

- 1.- Que se puedan palpar las bondades del programa.
- 2.- Cuantificar qué impacto ambiental, económico, social tiene el programa de transporte escolar, objetivamente.
- 3.- Que podamos medir los cambios antes y después. Ya medimos, en las semanas anteriores, en 3 escuelas en particular, bueno, creo que ahorita voy a ir a eso en la presentación.

Vamos ampliar la experiencia en campo con este programa demostrativo de este primer año para que se enriquezca el programa permanente y también vamos a coadyuvar en la medida de lo posible la solución de los conflictos viales de las zonas escolares que están participando.

¿Qué escuelas van a iniciar en agosto de este año? 12 escuelas se han acercado, ellos van a iniciar con el programa de transporte escolar obligatorio en agosto, son

escuela Cumbres Lomas, el colegio Rosedal Lomas, el kínder Andes, el Seica primaria, el colegio Goodwin, el colegio Oxford, Cumbres Vista Hermosa, el colegio Rosedal Vista Hermosa, el kínder Augil, el ceica, el bachillerato, el Oxford en preescolar y el Instituto Oxford. Estas escuelas no tenían transporte obligatorio en el ciclo escolar 2007-2008 y lo van a tener en el 2008-2009.

Cabe mencionar que hay un número de escuelas muy importantes que ya tienen el transporte escolar obligatorio desde hace varios años, entre ellas están el Colegio Americano, el Vista Hermosa, creo que también el Iton, Peterson, algunos otros que ya lo tienen. Esto no nos permitió trabajar con ellos porque no pudimos monitorear antes, pero les queremos hacer un muy amplio reconocimiento y hemos estado platicando con esas escuelas que ya lo han implementado de manera obligatoria sobre todo para conocer su experiencia de qué mejoró y cómo lograron involucrar a los padres de familia en estos programas.

De estas 12 escuelas, 3 escuelas van a ser centros educativos que están ubicados en vialidades con mayor conflictividad vial, hablo del Instituto Cumbres Lomas, Instituto Cumbres Vista Hermosa y Colegio Oxford. Ahí los tienen, esta es más o menos su ubicación en el mapa. Tiene el Cumbres Lomas mil 100 alumnos de preescolar a secundaria, el Cumbres Vista Hermosa mil 600 alumnos de preparatoria y el Oxford más o menos 400 alumnos entre preescolar a primaria.

¿Cómo vamos a cuantificar el impacto de esta medida en esta fase demostrativo del programa de transporte escolar? En primer lugar estamos aforando las vialidades aledañas, eso ya lo hicimos, a los colegios seleccionados, previo y posterior a la implementación del programa de transporte escolar, quiere decir que ahorita, antes de que salgan de vacaciones los niños estamos viendo cuántos vehículos circulan alrededor de la escuela, a qué velocidades, cuando entremos de vacaciones vamos igual a medir cuántos vehículos circulan, a qué velocidad, cuando el programa de transporte escolar vamos a volver a medir. Se va a medir la velocidad promedio en las horas de acceso y de salida de los alumnos, se va a estimar la concentración de emisiones atmosféricas en el área de influencia del tráfico vehicular de las escuelas, vamos a realizar encuestas a los padres de

familia, ya lo hemos estado haciendo, encuestas a los vecinos para saber cómo impacta en la economía familiar, en los tiempos de recorrido de los niños, cuál es la experiencia de la convivencia de los niños adentro del camión, cómo se ha aceptado el programa por los padres de familia, cómo han usado los padres de familia el tiempo libre que tuvieron a partir de que ya no tuvieron que llevar los niños a la escuela, cuáles son las diferencias que los vecinos perciben entre antes cuando no había transporte escolar obligatorio y ahora que sí lo vamos a tener, cómo se han mejorado o no los congestionamientos, la seguridad, la señalización, etcétera.

Se identifican y se proponen acciones complementarias al transporte escolar que mejoren la vialidad, por ejemplo si podemos hacer bahías, cambios de sentido de calles o de circulación de vialidades, mejores señalamientos que permitan una mejor movilidad en la zona y finalmente se identifican problemas asociados al inicio del programa con el objeto de considerar soluciones, algunos problemas o cosas negativas que puedan surgir a partir de esto.

Por otro lado estamos involucrando también en esta fase del programa demostrativo a la Red de Transporte de Pasajeros. Se estima que el costo más o menos podría ser de 300 pesos en rutas de acopio y 700 pesos en rutas domiciliarias sin subsidio para la Red de Transporte de Pasajeros al brindar un servicio de esta naturaleza. La incorporación es muy importante.

Quiero decirles que el mercado del transporte escolar, las empresas que ofrecen transporte escolar en la Ciudad tienden hacia la creación de mercados monopólicos al unirse en una, en dos, y esto realmente es muy riesgoso para un programa que nosotros pretendemos que crezca y que sea obligatorio en la Ciudad.

No ha habido experiencias muy exitosas en la regulación de los mercados a partir de la Ley de Competencia que hay en México, a partir de que haya competencia, por lo tanto la forma en como el Gobierno de la Ciudad pretende ayudar a regular el precio del mercado, es teniendo una empresa gubernamental que ofrezca este mismo servicio a precios muy accesibles, es decir que el propio gobierno entra en

el mercado a precios muy accesibles con una altísima calidad y entonces tenemos en nuestra mano la regulación a través del mercado de este tipo de servicios.

En la primera fase se va a apoyar con rutas de acopio a colegios que imparten niveles de secundaria, prepa y profesional con camiones de RTP; también se contempla iniciar esta primera fase con 100 autobuses que va a comprar RTP que ya cumplen con la norma de transporte escolar y con normas de motores eficientes, es decir que vamos a también trabajar sobre tecnología para el transporte escolar en RTP y además habrá personal de vigilancia en los sitios de acopio de los estudiantes.

Estamos pensando con la directora Ariadna Montiel, del RTP, que las operadoras de los autobuses sean mujeres, que estén altamente capacitadas, que sean de la gente que más trayectoria tienen y experiencia en la empresa y poder garantizar un servicio de primera calidad para los usuarios.

Tenemos la iniciativa, es lo que voy a ver ahorita, bueno las actividades que tenemos para el programa obligatorio y permanente son las siguientes:

1.- La aprobación de la iniciativa que le de un marco legal e institucional a este programa y así como a otros definir los criterios del programa, los grados escolares, las exenciones al programa. Estaba el otro día una asociación de padres que decían que no estaban de acuerdo en que se obligara a niños que usan transporte público, a ir en transporte escolar. Obviamente no vamos a obligar a niños que usan transporte público a usar el transporte escolar; a niños que llegan a pie, pues tampoco. Es decir el programa va a contemplar todas las excepciones que se hacen al uso del transporte escolar, las características que tiene que tener cada camión, la seguridad interna, el control del personal, el control de las empresas, todo esto tiene que definirse en los criterios del programa.

Este programa tendría que ser decretado en la Gaceta Oficial por el Jefe de Gobierno, habrá después unas reglas de operación específicas en las que estamos trabajando, estarán listas en noviembre.

Las escuelas dan a conocer sus colegiaturas en el mes de febrero, entonces en el primer trimestre del año lo que tendremos es ya un listado de escuelas que tendrán que estar obligados para el siguiente ciclo escolar, para el ciclo que va del 2009 al 2010 y también para ese entonces estaremos ya con la entrada formal de RTP para prestar el servicio de transporte.

Les hablo ahora sí de la iniciativa, se basa en los puntos siguientes. Primero, la iniciativa pretende que la Secretaría del Medio Ambiente cuenta con facultades para aplicar programas obligatorios de transporte escolar, de personal, de carga, con base en justificaciones de orden ambiental y de salud pública.

Incluye también modificaciones para que a través, éste es el mecanismo y quiero compartirlo, o sea cómo le vamos a hacer para obligar a las escuelas, no va a ser así todas de un día para otro, no. Vamos a utilizar un instrumento ambiental que ya tiene la Secretaría del Medio Ambiente que se llama licencia ambiental única.

Este instrumento, la licencia ambiental única, hasta el momento ha sido utilizado para regular las emisiones contaminantes de las fuentes fijas en la ciudad, de las muy diversas fuentes, se tramita en un solo procedimiento que ampara los permisos de autorizaciones que refiere la normatividad ambiental y están obligadas un listado de empresas que cada año publicamos en al Gaceta Oficial.

Estas son las empresas que este año están obligadas a tramitar una licencia ambiental única, actualmente se solicita información a través de esta licencia ambiental de procesos que las fuentes fijas realizan y anexos.

Por ejemplo, pedimos que ahorita les estoy hablando no de las escuelas, de empresas, les pedimos cuales son sus emisiones a la atmósfera, no sé, la empresa fabricante de cerveza, qué emisiones tienes, qué descarga de aguas residuales tienes, qué residuos peligrosos y no peligrosos generas, qué ruido, qué vibraciones generas, qué emisión y transferencia de contaminantes tienes.

Con esta modificación, lo que proponemos es que en el Apartado B “emisiones a la atmósfera, las fuentes fijas obligadas, presenten también un anexo sobre emisiones contaminantes propias, es decir, si yo tengo mi chimenea que estoy emitiendo mi contaminación atmosférica o como la innovación, emisiones

generadas por fuentes móviles como consecuencia directa de su funcionamiento o de la prestación de mis servicios.

En este segundo apartado, en primer lugar, estamos ahorita con el tema de las escuelas. ¿Por qué escogimos a las escuelas? ¿Quién no ha dicho, cuando entramos en vacaciones, ojalá así fuera la Ciudad de México? Todos.

Es obvio que las escuelas generan un tráfico vehicular y un congestionamiento vial, no necesitamos hacer ningún estudio realmente feo para darnos cuenta que evidentemente este es el primer objetivo de este tipo de políticas, pero después podemos irnos a otro tipo de establecimientos que también por su funcionamiento o la prestación de su servicios o su operación, generan este tipo de congestionamientos, hablo de centros comerciales, fábricas, industrias, empresas, auditorios, cualquier otro tipo de establecimiento que tenga este impacto, se va a ir regulando poco a poco a través de estas ley.

Una vez presentada la solicitud de integrado el expediente de esta licencia, se solicita esta licencia ambiental única de la Secretaría del Medio Ambiente y la Secretaría del Medio Ambiente califica todas estas y analiza todas estas condiciones y emite la licencia estableciendo las obligaciones ambientales a la que debe quedar sujeto ese establecimiento, de acuerdo con su actividad, con su tamaño, con su capacidad, con el tipo de procesos que tienen y si procede realizar la actualización de la información de su desempeño ambiental en ese momento o en alguna parte en el futuro.

Ahora, utilizando este instrumento de regulación ambiental que es la LAU, nosotros a través de la ley ahora de estas modificaciones, vamos a determinar qué tipo de características tienen las escuelas que están causando la mayor concentración de vehículos y de contaminación, es decir, que estableceremos un criterio y dice, haber escuelas que tengan más de determinados alumnos, que generen este congestionamiento, que tengan una afluencia vehicular o están situadas en una de las zonas, etcétera, este listado y se van a decir los nombres, así como de las empresas, estarán sujetas a una licencia ambiental única.

Quiero decirles que este instrumento es muy interesante, a diferencia de la manifestación de impacto ambiental que se hace una vez en la vida, una manifestación de impacto ambiental es: yo voy a tener esta industria aquí, por primera vez es nueva, nos dan su estudio de cómo va a impactar esa empresa en la ciudad, nosotros les damos un dictamen y les decimos: sí puedes hacer tu camino, tu edificio, tu súper o lo que sea, pero solamente si haces estas medidas de mitigación, de control ambientales, de compensación del daño ambiental que vamos a causar y nunca más volvemos a tener manifestación de impacto ambiental de ese lugar.

Esta medida, a diferencia de eso, es una diferencia anual, de tal manera que si la escuela disminuye las características que tuvo que tener para entrar en la lista, hoy ya no tengo 500 alumnos, yo ya tengo 10, puede extraerse de la lista o si aumenta alguna escuela o se colocan los supuestos en los que ya estamos solicitando a las escuelas entrar en la lista, cada año va a tener que hacerlo.

Entonces, esto realmente da un control efectivo para que la política pública, lejos de ser una política general, tajante, vana, que simplemente pretenda complicar la existencia a la gente, tenga los efectos específicos que nosotros estamos pretendiendo lograr con su establecimiento.

Entonces, estos cambios convierten a la nueva licencia ambiental única en un instrumento de regulación de los viajes que se generan por los establecimientos, incluidos entre ellos a las escuelas, pero también edificios de oficinas en el futuro y que van a ser muy útiles estos cambios para mejorar la movilidad en general en la Ciudad de México y disminuir los índices de contaminación.

También en el caso de las escuelas, las medidas de mitigación que se van a establecer a las escuelas, se van a determinar de manera casuística. ¿Qué quiere decir esto? Que al igual como una manifestación de impacto ambiental, le pide una medida de mitigación específica para el caso de esa empresa, nosotros podemos meter una medida de mitigación para el caso de una escuela en lo particular. ¿Qué quiere decir eso? Que le podemos decir a una escuela: tú con que escalones el horario tienes, tú con que le cambies de sentido a esta calle y

ordenes aquí a los alumnos para que no se cruzan para allá tal, tienes, y hay otras que la medida tiene que llegar hasta el grado de meter el transporte escolar obligatorio, porque su dimensión y la generación y la concentración de vehículos en esa zona es insalvable si no se hace este tipo de medida.

Obviamente se exigiría el uso de transporte escolar a las instituciones de mayor impacto ambiental y vial, de acuerdo con los estudios que se requieren a través de la licencia ambiental única.

Vamos a mantener estos estudios de manera simple, no queremos nada complicado, que le genere un problema también de interpretación, pero sí queremos que esté fundamentado, que no sea una ocurrencia de la autoridad. Oiga, por qué sí si el de enfrente. No, tiene que ser algo que esté muy sistematizado y que si caes ahí, ni modo, te va a tocar transporte escolar obligatorio, se van a incluir muchas otras medidas entre las que se encuentran estas adecuaciones físicas a las instalaciones, la mejoría de los ascensos y los descensos de los niños a las escuelas, el desfase de sus horarios de entrada, limitación de los eventos, incorporar a las escuelas de manera gradual también es muy importante, tomando en consideración varias capacidades también.

Ni siquiera el Gobierno puede implementar por capacidad propia el programa de un día para otro. ¿Por qué? Primero, por la fabricación de vehículos; segundo por la capacidad que tenemos de vigilar el cumplimiento de esta normatividad; tercero, también porque necesitamos ir afinando las bondades del programa. Hay veces que regular escuelas demasiado pequeñas, no nos van a dar un gran beneficio ambiental, entonces qué necesidad hay de meter a determinadas escuelas en esa dinámica.

Entonces, queremos ser realmente lo más efectivos con esta medida y lo menos impactantes también en la organización de las escuelas.

Obviamente estudiaremos casos de excepción que aplican para los centros escolares y padres de familia, los que les decía hace rato, los alumnos que llegan caminando, en transporte público; familias que viven a distancias extremas que no llega el transporte escolar; colegios que tienen pocos alumnos o que están

ubicados en lugares en donde no entra un camión. Vamos a ser sensibles a todo eso, lo tenemos en consideración, les aseguro que no estamos proponiendo nada de manera ligera, estamos analizando a detalle cada una de las circunstancias y de las implicaciones de este programa.

¿Qué avances tenemos? Tenemos esta iniciativa que mandamos, se concluyó un análisis de prefactibilidad del impulso de transporte escolar en la Ciudad de México, que nos ha dado lugar a todas estas condiciones y circunstancias que les estoy platicando.

A partir de los acercamientos con las escuelas hemos identificado que muchas también nos dicen: “Sí meto el transporte pero ayúdenos con Seguridad Pública para que esté agilizando el tráfico afuera, ayúdenos a hacer adecuaciones viales para que pueda pasar el camión, que dé la vuelta, para que el sentido de la calle sea a lo mejor incluso en un horario de un lado y en otro horario hacia el otro lado”. Todo esto nos ha ayudado mucho SETRAVI y Seguridad Pública que están involucradas en este programa. Al final para nosotros este programa tiene enormes beneficios.

Quiero terminar mi mensaje hacia los diputados de esta manera, diciéndoles que les agradezco mucho su interés. Creo que estamos con los dos legisladores que tienen en sus manos los dos temas que más nos interesa empatar en esta iniciativa, el transporte y el medio ambiente. Les agradecemos mucho su interés.

Decirles que en primer lugar el transporte escolar nos ofrece una mejor seguridad vial en el traslado de los alumnos, nos ayuda a disminuir el tráfico vehicular. Por cada autobús escolar que circula dejan de circular 32 vehículos. Nos ayuda a reducir la emisión de contaminantes en la atmósfera, mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones de gases de efectos invernadero. Esta medida en el Programa de Acción Climática es la medida que mayor beneficio de reducción de gas de efecto invernadero nos da, en materia de transporte más que la introducción del Metrobús y el Metro, ésta medida; nos ayuda a que el papa, la mama o quien lleve a los niños a la escuela empleen su tiempo de traslado para otras actividades más productivas.

Todo este programa en los que están involucrados los camiones están exentos del Programa "Hoy No Circula", el costo es deducible cuando el transporte es obligatorio o cuando para todos los alumnos se incluya el gasto en la colegiatura.

Además decirles que la Secretaría del Medio Ambiente está trabajando en una propuesta para que Hacienda, la Secretaría Federal de Hacienda afine y facilite el acceso de manera más ágil y un mayor monto a los padres de familia que tengan transporte escolar.

Es decir, ahorita desde mi punto de vista, también desde los economistas, este incentivo está dado de manera que los papás algunos accedan y no realmente ganen un gran beneficio. Como les decía, si tú te gastas 13 mil pesos, más o menos pueden ahorrar 3 mil casi, más o menos, entonces yo creo que la deducibilidad tendríamos que ser mayor y que tendríamos que lograr con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público un incentivo de un mayor alcance y lo vamos a buscar, tenemos un año para generar un incentivo mejor.

Decirles al final que el Gobierno del Distrito Federal no implementaría un programa tan complejo como es el transporte escolar obligatorio, que representa un gasto para los papás, un proceso de negociación tan desgastante, que realmente no es un programa muy popular, pero no lo haríamos si no supiéramos de los enormes beneficios que va a tener para la calidad de vida de las personas, para el medio ambiente y también para los vecinos de las escuelas que tienen mayor conflictividad vial.

Les agradezco mucho, diputado Tomás Pliego, diputado Leonardo Alvarez, la invitación que me hacen. Decirles que en todo momento estoy a sus órdenes, en esta ocasión y en el futuro para explicar cualquier cosa inherente a la materia de la responsabilidad que nos tocado asumir al frente de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Esto aclara todavía más el panorama en torno a este tema.

Llama mucho la atención que un municipio gobernado por el Partido Acción Nacional haya sido pionero en un programa como éste y que ahora un gobierno de izquierda, un gobierno del Partido de la Revolución Democrática ponga en la

ciudad más grande de América Latina este programa en la puerta de lo que podría ser uno de los pasos fundamentales en materia de movilidad en la Ciudad de México y el Distrito Federal, realmente es muy importante.

Yo tengo algunos comentarios, algunas preguntas, seguramente el diputado Presidente de la Comisión de Medio Ambiente también, los diputados que estaban acá bajaron un momento a la Permanente, se están ahí aprobando puntos de acuerdo y demás y, bueno, la idea es además de esta amplia y puntual explicación, aclarar algunas dudas que efectivamente se tienen acá en la Asamblea por parte de algunos diputados.

Más allá de que el día 2 de julio, que es miércoles, en el marco del foro que la Comisión de Transporte y Vialidad ha organizado, tendremos seguramente su presencia, para hablar de este tema, también tendrán voz ahí las escuelas particulares que opinan favorablemente a este programa, las escuelas privadas que no opinan de manera positiva en torno a este programa, estarán también algunos otros diputados y funcionarios y funcionarias del Gobierno de la Ciudad de México.

Yo iniciaría por preguntar lo siguiente, porque ustedes tienen el pulso más que esta Asamblea Legislativa respecto al tema.

Hay un diputado de la Delegación Gustavo A. Madero, Vicepresidente de esta Comisión, Antonio Lima, que aparentemente trae información sobre las escuelas en GAM, no así del resto de la Ciudad de México, yo preguntaría:

Primero, ustedes seguramente con el contacto que han tenido con un gran número de escuelas a raíz de que se da a conocer esta iniciativa ¿Qué porcentaje de aprobación o qué opiniones a favor han recogido en términos numéricos de las escuelas y cuántas en contra; o sea, qué porcentaje podríamos decir, relativo por supuesto, de las escuelas privadas que están a favor y qué porcentaje están en contra?

Luego, por cierto el Presidente de la Cámara Nacional de Comercio, de la CANACO, Lorenzo Isasi, me comentaba que la Escuela a donde fueron sus hijos,

fue la escuela pionera en implementar el transporte escolar obligatorio en una escuela que está en Cuajimalpa, entonces ahí tenemos ya avances importantes.

Luego el otro asunto. El transporte que ofrece el gobierno o que va a ofrecer el gobierno, efectivamente para evitar los monopolios y sobre todo evitar como lo expresó la Secretaría que el precio, el costo aumente como un contrapeso a los costos, seguramente tendrá que ser un servicio de primer nivel; incluso diría yo, Secretaria, tendría que ser un servicio de transporte escolar tecnológicamente hablando mucho mejor que el de la mayoría de las escuelas privadas que hoy en día dan este servicio.

Yo he visto camiones de transporte escolar verdaderamente parecen camiones guajoleros, en un estado pésimo, que se ven que tiene ya muchos años, a pesar de que están cobrando 1,000, 1,200 pesos por este servicio, hay otras escuelas que tienen un servicio con camiones modernos y demás, pero si el gobierno va a crear o va a dar un servicio a través de los camiones, que seguramente tendrán que comprarse, tendrán que adquirirse, entonces estamos hablando de un servicio tecnológicamente de punta, pero entonces también, Secretaria, de acuerdo a lo que vimos en las láminas, estaríamos hablando también de un servicio que sería en promedio más barato que el de la mayoría de las escuelas privadas, eso es importantísimo también, porque es el Gobierno de la Ciudad que entra a dar un servicio, que viene siendo de la operación, que tiene que ver con la operación de una escuela que es privada, que finalmente da un servicio a través del cual cobra o cobra por un servicio y da un servicio más barato, más eficiente y más moderno, eso realmente sería sumamente revolucionario, de vanguardia, de punta y además merecería el reconocimiento general no nada más de quienes vivimos en esta ciudad, sino creo yo también del resto del país; porque además sería un servicio de vanguardia, no sé cómo lo dará este municipio, pero creo que con las condiciones y características que ustedes lo plantean acá sería un servicio de vanguardia, sería un servicio totalmente de punta y eso, repito, me parece sumamente importante.

Lo otro es, las reglas de operación estarían dándose a conocer en noviembre de 2008, supongo que están trabajando en ello, percibo cierta complejidad porque no es fácil que las escuelas ingresen por etapas, sino van a entrar de bloque, lo cual me parece además acertado, están hablando incluso de diferentes horarios de salida y entrada, eso implica una coordinación no nada más con las escuelas privadas, implica una coordinación nada más y nada menos que con el gobierno federal.

Entonces yo pregunto. ¿Existe ya para este asunto algún tipo de comunicación con el gobierno federal? Tiene que ver con el medio ambiente, tiene que ver con la calidad de vida de los padres, de los propios alumnos, tiene que ver con la movilidad del Distrito Federal, tiene que ver con muchísimas cosas. Y yo esperaría que a diferencia de lo que sucedió en un evento al que asiste ayer el Jefe de Gobierno de esta Ciudad a donde se le impidió entrar por parte de las autoridades del INAH, en este caso exista un apoyo realmente responsable y abierto por parte del gobierno federal. ¿Es así, no es así, han tenido pláticas, en qué sentido van? Esas serían mis tres preguntas, Secretaria, y de antemano le agradezco sus respuestas.

Diputado.

EL C. DIPUTADO LEONARDO ÁLVAREZ ROMO.- Gracias, diputado.

También yo tengo varios comentarios. De entrada, nos congratulamos porque efectivamente lo más importante para personas como uno que estamos convencidos de que debemos de hacer un alto en el camino y empezar a transformar nuestro sistema de vida y de comportamiento hacia la naturaleza, esto de verdad va a ayudar a reducir la contaminación atmosférica en la Ciudad, pero de verdad con todas las implicaciones positivas que usted ya mencionó, no quedan muchas dudas, fue muy completo y muy específico su informe, señora Secretaria, pero yo creo que esto va a ayudar todavía más si se obliga, no sé si en el reglamento o en las reglas de operación, a que se empiece a transformar gradualmente el parque vehicular de las empresas de transporte escolar a tecnologías limpias y que efectivamente a partir de ahora los nuevos que se

comprende tanto por las empresas, porque va a subir la demanda, como los que compra el gobierno para competir en el mercado y reducir los precios, sean de entrada eso sí obligatoriamente tecnologías limpias. Hay que buscarle cuáles son los camiones en el mercado más limpios en términos de emisión de contaminantes. Pero sí que en un futuro haya un plan gradual para que todas las empresas que se dediquen a esto tengan un parque vehicular, sean camiones con tecnología de punta. Entonces sí va a hacer todavía más un éxito. De entrada, porque son treinta y tantos automóviles que dejan de circular a cambio de un camión, pero además si lo hacemos así bajado al reglamento a las reglas de operación qué mejor.

Yo creo que no es muy complejo esto, como usted lo mencionó, yo creo que a comparación de otras cosas donde hay resistencias más fuertes, sociales o incomprensión o donde el sentido común no es el más común de los sentidos, sí se complican las cosas. Aquí yo creo que nadie puede estar en contra, yo creo que los padres de familia con cierta sensibilidad van a acceder, las escuelas van a acceder, es un gran negocio para las propias empresas que se dedican a esto, porque va a subir la demanda. De hecho yo creo que los precios van a bajar, porque al aumentar la demanda tienen que bajar y hay que obligarlo, hay que ver también de qué manera podemos controlar el precio o la tarifa, hacer una tarifa única en el reglamento o en las reglas de operación o de qué manera se puede, yo no soy economista, pero el sentido común me dice que se puede, porque evidentemente van a tener más chamba, más clientes las empresas que se dediquen a esto y con la intromisión de la empresa que funde el gobierno para esto más todavía.

Luego, quiero mencionarle que sería muy importante que ya a partir de esta reunión que tuvimos haya una reunión formal con la Comisión de Administración Pública, con todos los integrantes de la Comisión de Transporte y con todos los integrantes de la Comisión de Medio Ambiente, más adelante en algunas semanas, porque tanto lo del muérdago como lo que estamos tratando ahora es importantísimo. El transporte escolar, muchos de los diputados deberían de oír la presentación que usted acaba de hacer para que esto se apruebe por unanimidad.

Yo creo que hasta va a haber implicaciones de seguridad porque muchas escuelas tienen estacionamiento, al reducirse el parque vehicular que ocupan esos estacionamientos, pues va a ser ocupado por los camiones que van a estar transportando a todos los alumnos, entonces no va a haber necesidad de salir a la calle, desde el estacionamiento por tiempos van a ir saliendo los camiones y vamos a evitar muchos problemas que ocurren afuera de las escuelas.

Por último quisiera que revisara el caso de la Calle Santa Teresa, en Alvaro Obregón, en la Colonia Jardines del Pedregal, en un tramo no mayor de 400 metros hay 4 escuelas gigantescas, está el Simón Bolívar, de mujeres, el Colegio Simón Bolívar, del Pedregal, está el Colegio Priston y más adelante el Liceo Mexicano-Japonés y es un caos. Ese tramo entre Periférico y Boulevard de la Luz, para que ahora que va a ver algunos casos en lo particular, que a partir de ya se van a empezar a tratar de que funcione este programa, pues sea esa calle, ese pedazo, porque afecta a todo el tránsito del Periférico, el tránsito hacia el Hospital Angeles, esa parte de Santa Teresa y Periférico es un caos a la hora de la salida y entrada a esas cuatro escuelas.

Es cuanto, señora Secretaria y por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Está subiendo el diputado Avelino Méndez, que está muy interesado en este tema, está aquí el diputado Agustín Guerrero, no sé si quieras comentar algo sobre la exposición y el tema del transporte escolar, creo que queda muy claro o que de respuesta la Secretaría y si algún diputado aquí presente tiene algún otro comentario, pues con todo gusto.

Secretaría, por favor.

LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.- Encuestas. Para nosotros la más importante fue la "Consulta Verde", en la "Consulta Verde" participaron un millón 33 mil personas, se hizo el 29 de julio del año pasado y a pregunta expresa sobre la pertinencia de la introducción del transporte escolar obligatorio en la Ciudad de México, el 65 por ciento de los consultados más o menos 650 mil personas, respondieron a favor de la propuesta. Esto es importante porque si uno nada más le pregunta a los afectados, pues generalmente es como una encuesta

que se hizo del “No circula sabatino”, le preguntaron a las personas que maneja y que tienen coche, usted está de acuerdo, pues a lo mejor no, pero es el 16 por ciento. Si le preguntamos a todos los que vivimos en la Ciudad si estamos de acuerdo con el “No circula de los sábados”, 84 por ciento dicen que sí están de acuerdo porque a todos nos afecta el tráfico y la contaminación. Entonces esa es una primera.

También hemos hecho uso de otras encuestas que han hecho empresas de transporte escolar, en donde podemos darnos cuenta por ejemplo de que en promedio el 40 por ciento de los alumnos de escuelas particulares están dispuestos a entrar en un programa de transporte escolar obligatorio. Siempre han resistencias de los padres de familia. Yo creo que sería interesante escuchar la experiencia que tuvieron Vista Hermosa y el Colegio Americano, que no estuvieron exentos de resistencias, obviamente de los padres de familia, que además sus programas no estaban avalados, estudiados y obligados por el Gobierno ni promovidos por el Gobierno. Entonces deben de haber enfrentado muchísimo, una complejidad más fuerte de lo que ahora enfrentarán las nuevas con una disposición jurídica, legal y todos ahora si que la mesa puesta para que lo puedan hacer,.

Por eso honestamente yo quiero reconocer mucho a las escuelas que ya lo hicieron, son realmente las escuelas más vanguardistas de la Ciudad.

Finalmente decirles que en este tema, bueno tenemos la segunda pregunta, diputado Pliego, RTP. El Gobierno de la Ciudad ha decidido tener esta, entrar a formar desde la RTP esta empresa que ofrezca el servicio y lo vamos a hacer realmente con la conciencia y con las ganas de tener una empresa pública de clase mundial en la Ciudad de México

Nosotros estamos conscientes de que los padres de familia nos van a dar su tesoro máspreciado. Si les pidiéramos su cuenta bancaria, su propio coche o cualquier otra cosa, estaríamos manejando un asunto mucho más sencillo que sus hijos.

Entonces lo que queremos hacer es que la empresa de transporte pública de la ciudad, el RTP, brinda un servicio que realmente sea competitivo para que realmente tengamos esa regulación del mercado que queremos si no, no lo vamos a lograr.

Entonces tenemos que brindar a la gente la mayor de las seguridades de que estaremos, en primer lugar con un servicio de alta calidad y segundo lugar con las mejores tecnologías, los primeros 100 camiones que va a comprar el RTP, además de cumplir con todas las especificaciones que marca la Secretaría de Transportes y Vialidad para los vehículos de transporte escolar, va a tener tecnología Euro 4, y ojalá en este sentido, podamos ya tener finalmente dice el de trabajo azufre que queremos en al Ciudad de México y que no, realmente no sigamos retrasando la introducción del acceso de este combustible en la ciudad, porque esto nos va a dar eficiencias mayores.

También sabemos que hay empresas que están ahora ofreciendo camiones de transporte escolar híbridos, de tecnología híbrida, todavía está cara, pero ojalá se vaya poniendo más en mercado, porque serían estos camiones híbridos de transporte escolar sensacionales para nuestra nueva empresa.

El Gobierno Federal todavía no hemos acudido a ellos, más bien estamos ahora pensando en acudir a la Secretaría de Hacienda más que a la SEP en términos de los incentivos y estamos tratando directamente con las escuelas, porque estamos todavía en la fase demostrativa, espero que en su momento tengamos una buena recepción del programa, yo creo que es muy beneficioso, esperemos que lo entiendan también ellos de esa manera.

Cuando digo que el programa es complejo, lo que digo es que fíjate, Leonardo, que el Hoy No Circula Sabatino fue complejo porque hay resistencias y es de dos entidades, son todos los vehículos, pero si comparara yo la complejidad de ese programa con ésta, realmente el terreno que tuvo avanzado el No Circula en Sábado es que ya hay un programa, ya pensaron todo, ya pensaron los colores, las placas, los modelos, la verificación, ya estaba todo.

En transporte escolar en realidad empezamos desde cero y somos la primera ciudad del mundo que tendría un programa de esta naturaleza, obligatorio, hay muchas ciudades que han tenido programas de incentivos, de introducción, de exhorto, de negociación, pero así como lo estamos pensando, realmente seríamos pioneros y por eso también es que es un programa complejo, además de que tiene que ver con muchas cuestiones de orden económico, social, de estructura vial, entonces hemos tenido que tener en cuenta tantas consideraciones que es lo que ha hecho complejo el poder traer hoy a ustedes este avance.

Nosotros, una vez presentada la iniciativa de modificaciones a la ley ambiental del Distrito Federal, mandamos una invitación, una carta al Presidente de la Comisión de Medio Ambiente y Preservación Económica, diputado Leonardo Álvarez; al Presidente de la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el diputado Tomás Pliego, y también a la diputada Presidenta de la Comisión de Administración Pública, diciéndoles, Kenia López, diciéndoles que estaba esa iniciativa y que les pedíamos que nos inviten a mí, les pedía yo que me invitaran a presentarlo.

Estoy en la mejor disposición de venir las veces que sea necesario, a cualquier comisión convocada por cualquier comisión, por cualquier diputado que nos invite, para presentar esta iniciativa y cualquier otra cosa, realmente a veces no sé por qué los funcionarios dicen: que no me hablen a comparecer, en nuestro caso, nosotros les estamos pidiendo que nos inviten, a lo mejor no es comparecencia, pero sí nos interesa estar aquí y platicarles.

Creo que es diferente, que el Gobierno Distrito Federal, que el Jefe de Gobierno mande una iniciativa, yo fui diputada, yo recibí iniciativas y sí lee uno la exposición de motivos, las modificaciones, pero el hecho de que vengamos y expliquemos el espíritu, cómo estudiamos, por qué lo presentamos, a dónde vamos, de dónde venimos, es diferente y por eso estamos aquí con una muy alta disposición, nuestra intención es convencerlos, porque esto es benéfico para la ciudad, independientemente de las cuestiones políticas o de los partidos.

Para nosotros en la Secretaría del Medio Ambiente lo más importante es convencerlas de las bondades desde el punto de vista técnico, social, ambiental que tienen estas iniciativas y es por eso que estamos muy entusiasmados de acudir a la Asamblea Legislativa las veces que sea necesario.

Finalmente, estaremos atentos a la conflictividad que generan estas escuelas, de suyo son escuelas que sí están en el ámbito del análisis que estamos haciendo.

En términos de la delegación Gustavo A. Madero la encuesta origen y destino nos arroja el número de viajes que se generan por delegación de un lado hacia otro.

En la Gustavo A. Madero se generan 41 mil viajes a la escuela de niños entre 6 y 15 años. Es la delegación que más viajes genera por transporte de niños.

En segundo lugar está la delegación Tlalpan al nivel ya de municipios como Naucalpan y Ecatepec.

Finalmente, el listado de colegios que hemos visitado, hemos ido ya con el Colegio Madrid, Simón Bolívar, LaSalle, el Alemán, Cristóbal Colón, Británico, el Vista Hermosa, el Colegio Oxford, Tepeyac, Cumbres, Lomas Cuajimalpa, El Ollinkan y también hemos recibido a todo el grupo de escuelas, junto con el diputado Lima, de Lindavista, el Colegio Guadalupe, el Instituto Valle, Victoria Tepeyac y otros con los que hemos platicado.

Las principales inquietudes de los padres de familia se encuentran en el tema de los costos de la seguridad y de las escuelas en la pérdida de alumnos que puedan tener por meter el transporte escolar obligatorio. Hay escuelas que nos dicen: no, voy a perder el 30 por ciento de los alumnos, voy a perder el 20, voy a perder la mitad de los niños, no me van a soportar un aumento del predio. Entonces, estamos estudiando eso, hemos recurrido a las escuelas que ya lo han hecho a ver cuántos alumnos se les fueron por eso para poder tener oportunidad de cotejar y también por esta prudencia es el tema de la gradualidad y de ver dónde logramos el mayor beneficio con el menor esfuerzo.

EL C. PRESIDENTE.- No sé si alguno de ustedes tiene algún comentario, alguna pregunta. Yo nada más una puntualización, porque este tema de los costos me

parece importante y además ciertamente es una de las preocupaciones que tienen algunos padres de familia.

Entiendo que el gobierno estaría brindando, primero, un servicio de primerísima calidad con unidades nuevas, modernas, con una serie de tecnologías especiales para esos camiones.

Segundo, que tendría un costo inferior promedio al del resto o a la mayoría de las escuelas privadas, lo cual obligaría a las escuelas a bajar los costos, pero aquí queda una pregunta que me parece muy importante.

Aún bajando los costos y siendo más baratos que las escuelas en la mayoría de los casos con tecnología de punta, ¿habría o no habría subsidio por parte del Gobierno a este servicio? Yo entiendo que no, pero sí me gustaría que usted lo puntualizara, porque esto es sumamente importante.

LA C. LIC. MARTHA DELGADO PERALTA.- Yo creo que es una inquietud muy pertinente en este momento, aunque todavía estamos estudiando el equilibrio que tiene qué tener el costo de la oferta que nosotros hagamos a la comunidad, cuál va a ser el punto, la pretensión es que la empresa pueda ofrecer el servicio casi al costo, no ganar, pero no perder para hacerlo sostenible.

También para poder tener una buena oferta. Si nosotros no tenemos una oferta a suficientes escuelas y todo, no vamos a regular ningún precio. Qué daño le va a hacer una incidencia en el mercado del 5 por ciento a un precio de las empresas privadas. Realmente nada. Tenemos que entrar al mercado con un número alto de camiones, con un servicio muy bueno.

Sin embargo, hay escuelas públicas que pueden estar en el supuesto de entrar en la lista de tener qué tener licencia ambiental única. Esto es un principio de equidad mínimo que necesitamos hacer para que sea legal el programa.

Cualquier escuela va a estar sujeta, incluso las públicas, y si una escuela pública, que son los menos casos porque en general no llega un número tan grande en vehículo privado particular, pero hay escuelas públicas que se llega a ver el caso que sí y que generan mucha congestión y todo, van a tener qué entrar en el

programa y es ahí en donde el gobierno pretendería dirigir un subsidio para los niños que asisten a esas escuelas.

EL C. PRESIDENTE.- Dado que es una mesa, diputados, y que ustedes ya no quieren hablar, cosa rara en los diputados y que la Secretaria ya concluyó con su intervención, no tenemos ese formalismo de las comparecencias, y yo quisiera preguntar si de manera breve alguno de los aquí presentes, de las escuelas que han tenido sus experiencias quisiera comentar algo, y así doy tiempo a que llegue mi amigo el diputado Avelino que está muy insistente también con este tema.

Le vamos a dar la palabra entonces al Presidente de los Ex Alumnos del Colegio Americano, César Buenrostro.

EL C. CÉSAR BUENROSTRO.- Gracias, diputado Pliego. Antes que nada una felicitación a Martha Delgado, que nos conocemos ya de tiempo atrás y que sé que en todos los frentes de batalla que enfrenta le echa muchas ganas, y aquí hay muchas propuestas interesantes.

Esto más que hacerlo a título del Colegio Americano, sino por la experiencia previa que tengo en algunas materias de transporte y vialidad, tengo yo dos inquietudes muy importantes: una la platicaba con Martha en el momento que llegó, es la cuestión de los encierros y lanzaderas. El diputado mencionó hace un momento que algunas escuelas sí tienen estacionamiento, pero algunas no; nosotros de vecinos tenemos el Colegio Junípero, tiene el Programa de Transporte Escolar Obligatorio, pero ellos no tienen la fortuna que tuvimos nosotros de abajo del campo del futbol americano hacer un estacionamiento para 76 camiones, y ellos cuando es la hora de entrada y salida son unas filas interminables de camiones que definitivamente generan congestión, una congestión diferente.

Entonces, ¿qué pasa con todos estos camiones que van a estar llegando en la mañana, que tienen que esperar tres, cuatro, cinco o seis horas para recoger a los alumnos y que sería absurdo que regresen en vacío a sus encierros, que pueden estar en zonas muy lejanas a los colegios?

Creo que aquí el propio Gobierno del Distrito Federal, lo conozco bien, tiene algunas reservas territoriales, algunos centros de transferencia modal que están subutilizados, entonces que a lo mejor el propio gobierno pudiese apoyar a estas empresas dándoles el derecho de estas horas valle pudiesen guardar sus camiones ahí para no tener que gastar combustible ni ir lejos, contaminar y todo. Creo que es algo muy importante que se tiene que ver.

Han hablado mucho también de la cuestión de tecnologías limpias y cuestiones ambientales en los autobuses, lo cual creo que debe ser la prioridad, pero desafortunadamente en nuestro mercado de autobuses y camiones estamos un tanto atrasados en las cuestiones de seguridad y confort, se siguen utilizan chasises universales, que igual y le montan un camión de pasajeros, igual le montan un camión de gas, un camión repartidor de refrescos.

Entonces, creo que el ejemplo que puso la Universidad Nacional Autónoma de México con el establecimiento del "Puma-Bus", en el cual Juan Ramón de la Fuente y con el apoyo de sus colaboradores –aquí está Felipe Leal- tuvieron la visión de decir vamos a poner un transporte, a sacar los vehículos del campus central, a meter un transporte escolar de universitarios y vamos a tener autobuses de cama baja, que es la vanguardia europea, claro el doctor Páramo ha de saber más sobre normas Euro-4, pero la cuestión de seguridad y confort, lo vemos ahora en el colegio, de repente los niños de primaria la dificultad que tienen con estos 80, 90 centímetros que tienen que subir para entrar a los camiones, luego para bajarlos los tienen que estar ayudando, y los autobuses de cama baja también ayudan a que los ascensos y descensos sean mucho más rápido y el camión tampoco se detenga tanto tiempo en las vialidades. Son dos comentarios que creo que pueden apoyar.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Miguel Angel Aguilar.

EL C. MIGUEL ANGEL AGUILAR.- Mucho gusto. Primero, muy agradecido por la invitación, me queda muy claro cuál es la intención y la profundidad de este programa.

Lo del muérdago también me llamó mucho la atención y vamos a colaborar de alguna manera.

La experiencia del Colegio Vista Hermosa va a cuatro años atrás. Lo que hicimos es romper algunos paradigmas, con gente que atendemos que llega con escoltas al colegio, que se encuentra un vehículo con un niño, un solo niño y vienen uno adelante y otro atrás teníamos un aforo de 1,700 vehículos diario, diario. Lo hemos cambiado, y esa fue la meta, a tener 56 autobuses, transportamos diario 1,600 niños.

A mí me gustan los números. Saben ustedes, les voy a comentar, al día de hoy tenemos 32 mil viajes y no hemos tenido un percance mayor.

¿Qué es lo que pasa? Lo que pasa es de que afortunadamente cuando digo rompemos paradigmas, es en el sentido de convencer. Este programa va a tener éxito, se los auguro ¿Por qué? Porque tenemos que convencer.

El padre de familia mexicano, yo vengo de la Delegación Gustavo A. Madero y me burlaba del niño que iba en el camión y yo iba caminando, pero ahora es otro México. Cuando en la primaria teníamos ese servicio, pues las vialidades eran otras, se prohibía circular, actualmente no. A dos kilómetros en el que está el domicilio desde mi trabajo yo hago una hora y treinta y si me doy vuelta por el cumbres ya no veo a mi familia por la tarde, tendré que llegar hasta la noche; eso es grave.

Cada viernes comencé a usar la bicicleta y solamente logré hacerlo durante cuatro viernes, porque un auto me aventó y a la esposa la guardó. No se puede entonces.

¿Qué hicimos? Comenzamos con 10 camiones, comenzamos con los preescolares, la experiencia que tuvimos fue de dos meses no les cobramos, de plano no les cobramos para convencer a las mamás y las mamás llegaban atrás de los camiones cuidando a sus niños. Ahora yo les puedo traer aquí de esas 1,600 personas, alumnos que transportamos, poder traer aquí 80 por ciento de esas mamás que están felices porque rompimos otra paradigma ¿Cuál es?

Mire, señora, usted va a pagar una cantidad, el colegio no va a ganar nada, un solo quinto, nada, ese es un reto, bueno, tuvimos que financiar, porque promedio la que va a vigilando en el camión es de unos 100 pesos, 110 peso, porque tenemos que hacerlo, es importante.

Convencimos, nos convencimos de que el camión también es parte de la institución, por lo tanto aunque estás en la calle tu debes de ser auténtico y ser un niño Vista hermosa; porque de lo contrario inventamos, implementamos otra conducta, la conducta extraclase y va en el camión, esa conducta nuestros alumnos actualmente la observan y si hay una queja de alguien que va y le arrojaron algo, el niño va fuera; tenemos que ser firmes para poder tener éxito.

Entonces, le digo a la mamá, mire, yo voy a traer de su casa al colegio a su hijo. Usted puede observar las veces que quiera y lo hacemos esto durante la primera semana, las veces que quiera para que esté tranquila, obsérvelo, lo filmamos, venga con su escolta para que ellos también que saben de tanta seguridad lo vea, pero yo se lo voy a regresar, nada de que viene por él; eso es el convenio, yo lo regreso, entonces resultó que los niños se quedan a fútbol, los de preescolar salen antes, los de secundaria tienen que hacer trabajo con el amiguito y demás, no importa yo se lo regreso y se lo regreso a diferentes, eso me ha implicado las canas que tengo ahora, pero lo logramos; lo logramos con un equipo de trabajo.

Yo estoy observando cómo han estado en colegio americano, desde los inicios fui a los patios a ver cómo, porque fui invitado, a ver cómo lo hacían y tomé la experiencia de ellos y tome la experiencia de mis vecinos los israelitas, la clave es que tenemos un gran patio, convencí al padre de comprar un predio y ahí ponemos a los 60 camiones, todos viendo hacia el centro del patio y los niños en 15 minutos hagan que vayan, desde los preescolares, hasta los de preparatoria, porque tengo de preparatoria, es un orgullo para mí, suben a sus camiones, no los cambio nunca de lugar, ellos solos van a y abordan y van a la vía pública en seis minutos, tengo un equipo, los mismos prefectos ayudan y yo mismo estoy con un altavoz, salen los camiones pero vamos parando algunas veces para que pasen los transeúntes o los autos, y mi mortificación con la que vivimos, y el padre me lo

dijo antes de venir aquí, por favor habla de que tenemos algunos vecinos que no quieren el transporte.

También, no descuidemos a los vecinos, ellos deben de convencerse, porque, son pocos, afortunadamente, pero el día que nos quisieron parar todos los camiones tenía yo un problema, yo ya estaba lleno, porque no pueden parar, es una institución educativa y no tenemos derecho de quitarle el aprendizaje a un niño durante un día.

Yo soy químico y tengo experiencia en medio ambiente como auditor. Tomé la emisión del ruido, para convencerlos. Entonces ellos no quieren que pasen dos veces sobre su casa. Cuando vienen a entregar a los niños pasa una vez, y después si tiene que ir a cargar el diesel, pasa dos veces, y ya no me dejan regresar ese camión para ahora llevar al niño a su casa. Es terrible.

Pero, durante la misa el padre trata de convencerlos, y yo durante los otros días, y así vamos luchando. Son pocos los vecinos en la colonia Vista Hermosa, y hemos podido sobrevivir.

Gracias por su tiempo.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias a ustedes por sus opiniones. Algo parecido nos contó Lorenzo sobre esta experiencia, que esperemos se multiplique en esta Ciudad.

Adelante.

LA C. Yo solamente con respecto al problema de los vecinos, les quiero mencionar que obviamente nosotros, el Americano tuvimos una situación similar porque eran 76 camiones más los camiones del Junípero más los camiones del Columbia. Lo que nosotros hicimos fue hacer, nos juntamos todas las escuelas, el hospital Inglés que está junto a nosotros, e invitamos a los representantes de los vecinos y creamos un comité que le llamamos SOS y en conjunto con la delegación, y nos ha rendido muchísimos beneficios, es buscar beneficios en común para todos. Entonces cuando hay algún problema ellos vienen, nos juntamos cada mes, estamos en proyectos interesantes, hemos hecho

muchas cosas y hemos trabajado muy bien. Eso sería muy bueno si se pudiera difundir en la Ciudad.

EL C. PRESIDENTE.- De manera muy breve, como es su costumbre, el diputado Avelino va a hacer una intervención; repito, muy breve. Eso me dijo él.

EL C. DIPUTADO AVELINO MÉNDEZ RANGEL.- Sí, nada más una hora y ya nos podemos ir a comer.

Bienvenida, Secretaría.

Voy a hacer una intervención muy breve. Mire, aquí mencionaba el maestro que no había oído hablar del muérdago o estaba poco enterado del tema. Secretaría, hace un momento, a instancias del diputado Tomás Pliego Calvo, de la diputada Rebeca Parada y su servidor propusimos un punto de acuerdo para tratar este tema también desde la Asamblea, y esto me lleva, también junto con el transporte escolar, a algo que mencionó aquí el maestro, al cambio de paradigma. De verdad que en esta Ciudad tenemos que cambiar de muchos paradigmas: paradigma en el transporte escolar, en el uso de agua, en el cuidado del medio ambiente que es fundamental.

El pasado Día Mundial del Medio Ambiente presentaron esta acción ambiental que es muy importante sobre todo porque está relacionado con un tema que cada vez es más grave, el cambio climático, que requiere de diversas acciones, entre ellas este combate el muérdago para conservar nuestros bosques y todo el arbolado urbano, disminuir las emisiones de contaminantes a través de este programa que estoy seguro que va a dar resultados, como lo dice el maestro, y ahí se mencionó algo que quiero retomar. No se trata de disminuir la calidad de vida, se trata de mantener la calidad de vida, pero cambiando de actitudes y eso es muy importante para que estos programas se lleven a la práctica. No vamos a cambiar calidad de vida; tenemos que cambiar de actitudes todos. Y lo que acaba de mencionar el ejemplo aquí el maestro, es un buen ejemplo. Tuvo que cambiar de modelo y tuvieron que los padres cambiar de actitudes y así es en todo el Distrito Federal para que esta Ciudad se mantenga viable.

Entonces, Secretaría, no me resta más que de verdad establecer un compromiso desde aquí de la Asamblea, estaremos impulsando sus proyectos y esperamos una coordinación, si nos los permiten, para que estos proyectos se lleven a la práctica y una vez más gracias por estar aquí.

EL C. PRESIDENTE.- Secretaría, ¿quiere usted comentar algo?

LA LIC. MARTHA TERESA DELGADO PERALTA.- Muy breve, nada más un punto que me parece importante interesante compartir, el tema de los encierros. Me parece muy importante ver lo de las reservas territoriales y de los lugares para facilitar tanto a RTP como a las empresas privadas de transporte escolar, sus desplazamientos eficientes, para que no estemos también ocasionando el problema que queremos evitar, que es el uso inadecuado del espacio público y tráfico vehicular.

Aquí incluso hemos pensado en mecanismos para poder asociar a las escuelas con empresas para que haya un uso más eficiente de los camiones y esto le puede reducir el costo del camión con el transporte escolar a los padres de familia. Todo ese lapso que no se utiliza el camión, esos camiones podrían ir a dar servicio a transporte de personal de empresas cercanas a las escuelas o no y después regresar a devolver a los niños a sus casas. Esta simple vinculación de los dos programas, cuando continuemos con el del transporte de personal, cuando se puedan hacer esas sociedades entre las escuelas y las empresas, vamos a poder lograr que se abatan costos para los padres de familia y que los camiones tengan una utilidad en los tiempos en los que o se tengan unos encierros adecuados o tengan una utilidad para transportar personal a las zonas aledañas y puedan amortizar también su costo y también reducir el mismo impacto que tiene el transporte de personal en los circuitos aledaños a las escuelas.

Finalmente decirle al diputado Avelino Méndez que le agradezco mucho el interés, el apoyo, las alertas que nos ha dado en el tema del muérdago, evidentemente la presentación de este punto de acuerdo es una muy buena noticia para nosotros en la Secretaría del Medio Ambiente y ponernos como siempre a sus órdenes, a su disposición en cualquier momento de cualquiera de los diputados de la Asamblea

Legislativa, para trabajar sobre los temas de la agenda ambiental de la Ciudad de México.

Muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchísimas gracias Secretaria Martha Delgado. Muchísimas gracias a todas las funcionarias, funcionarios, ciudadanos que nos visitan de las escuela que ya tienen una experiencia en esto, a todos los trabajadores de la Asamblea Legislativa, muy buenas tardes, que tengan buen día.

