
**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE
ACUERDO POR EL QUE SE
EXHORTA RESPETUOSAMENTE
AL JEFE DE GOBIERNO DEL
DISTRITO FEDERAL, A DEJAR
SIN EFECTO EL DECRETO POR
EL QUE SE EXPIDE EL
PROGRAMA DE TRANSPORTE
ESCOLAR DEL DISTRITO
FEDERAL**

DIP. FERNANDO ESPINO ARÉVALO

ALDF-2012



**DIP. Ma. ANGELINA HERNÁNDEZ SOLÍS
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL,
VI LEGISLATURA
PRESENTE**

El que suscribe, **Diputado Fernando Espino Arévalo**, como integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la VI Legislatura de la Honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con fundamento en los artículos 93 y 132 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, someto a la consideración del Pleno de esta soberanía, para estudio y dictamen, la presente **Proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, a dejar sin efecto el decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal**, en razón de la siguiente:

Exposición de motivos

Desde que empezó a operar el Programa de Transporte Escolar en el Distrito Federal, han surgido numerosos problemas que aquejan de forma pronunciada, a padres de familia, estudiantes y establecimientos escolares privados, especialmente, en los rubros de costo, eficiencia y seguridad.

Contrario a lo que se ha visto realmente, el decreto del mismo, emitido por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal el 3 de febrero del año 2009 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, supuso cumplir con las disposiciones contenidas en el Plan Verde, la agenda ambiental de la Ciudad de México, el acuerdo que establece las medidas para controlar y reducir la contaminación atmosférica y el congestionamiento vial producidos directa o indirectamente por el funcionamiento de los establecimientos escolares y empresas en el Distrito Federal, así como también, los resultados de la consulta verde y el informe especial sobre el derecho humano a un medio ambiente sano y la calidad del aire en la Ciudad de México 2008.

Bajo este contexto, el Estudio de Pre-factibilidad del Impulso del Transporte Escolar en la Ciudad de México, consideró como marco de atención, la inscripción de 1.7 millones de personas en instituciones educativas ubicadas en el Distrito Federal.

Se observó que tan sólo el 25.0% de los traslados de los estudiantes desde el hogar a los establecimientos escolares (y viceversa), se realizaban en automóviles particulares, hecho que motivó a justificar la implementación de un sistema de transporte escolar que atenuara tal comportamiento y sus efectos negativos al medio ambiente.

Por tal razón, el Programa de Transporte Escolar se estructuró en cinco fases, considerando el ciclo y matrícula escolar; la cantidad de estudiantes que al llegar o salir de las instalaciones lo efectuaran en auto privado o transporte público; nivel de impacto vial y volumen de emisiones contaminantes a la atmósfera derivada de fuentes móviles asociadas a la operación de dichos establecimientos (véase figura 1).

Fase	Ciclo escolar	Matrícula (alumnos)
I	2009-2010	Más de mil 240
II	2010-2011	Más de 940
III	2011-2012	Más de 670
IV	2012-2013	Más de 600
V	2013-2014	Más de 490

Fuente: Jefatura de Gobierno, Decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décima Séptima Época, No. 518, 3 de febrero de 2009, pp. 9-10.

Figura 1: Fases del Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal.

No obstante, hasta la fecha, el citado programa establecería exenciones en su aplicación para los casos en que la matrícula fuera menor a la indicada según la fase enmarcada en el propio decreto (comprendiendo también, a los que prestaran el servicio de internado completo) o, que al menos 85.0% de sus estudiantes asistiera y se retirara del centro educativo caminando, en transporte público colectivo o utilizando algún medio de transporte no contaminante (bicicleta).

Adicionalmente, quedaba exento el estudiante que presentara algún tipo de discapacidad o prescripción médica que le impidiera usar este servicio; que el trayecto de su domicilio al

establecimiento escolar y viceversa, lo realizara caminando, en bicicleta, transporte público colectivo o en algún otro medio de transporte no contaminante; que la zona donde viviera no pudiera ser integrada a las rutas definidas por la empresa prestadora del servicio de transporte; o también, que sus familiares laboraran en el centro escolar, entre otras circunstancias.

Asimismo, el artículo 15, fracción VI del Manual para la aplicación del Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, estipulaba la exención a quien hubiera obtenido una beca por parte de la escuela por motivos económicos y que cubriera al menos el 50.0% del costo de la mensualidad.

A su vez, el decreto de dicho programa señalaba que la exención otorgada por los establecimientos escolares, no debía rebasar el 10.0% del número de estudiantes que llegara en automóvil particular y/o taxi a un centro educativo que se encontrara obligado a contar con el servicio de transporte escolar.

Por otro lado, la prestación de este servicio, conforme a lo dispuesto en el artículo 13 del citado Manual, podía ser llevado a cabo por el propio establecimiento escolar o por una empresa pública o privada dedicada a este fin, la cual debía contar con la autorización de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal y cumplir con las disposiciones legales aplicables en esta materia.

Aunado a ello y con el objeto de evitar que este programa se convirtiera con el tiempo en una carga onerosa para los padres de familia, el Gobierno del Distrito Federal determinó que la Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal, ofreciera el servicio de transporte escolar a efecto de mantener las cuotas a niveles aceptables.

Sin embargo, la falta de un consenso abierto entre el gobierno, padres de familia y escuelas privadas, conllevó a la solicitud de numerosos amparos argumentando el costo excesivo del servicio en un clima de inestabilidad económica y el probable riesgo de una baja considerable en la matrícula escolar.

Cabe aclarar que este hecho ya era predecible desde la puesta en marcha del Programa Demostrativo de Transporte Escolar en tres colegios de prueba durante el ciclo escolar 2008-2009, en la que los padres de alumnos de nivel secundaria mostraron su inconformidad por el elevado costo del transporte.

Es importante mencionar que el Programa Demostrativo estimaba que el costo promedio del servicio, rondaría entre un mil 300 y dos mil 200 pesos mensuales, lo que representaba “un problema difícil de atender considerando que la operación y la seguridad en los autobuses tenía un costo alto”¹.

Ante tal escenario, el gobierno local puso en operación, 100 camiones de la Red de Transportes de Pasajeros para proporcionar dicho servicio a precios por debajo del mercado. No obstante, con la implementación del Programa de Transporte Escolar, sólo 47 de estos habían sido contratados por cinco colegios privados.

El resto de las unidades se empleó “para brindar traslado de estudiantes en actividades extraescolares y a los beneficiarios del programa Niños Talento”², reflejándose así, el exceso de oferta

¹ Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, Programa Demostrativo de Transporte Escolar, febrero de 2009, p. 32. Recuperado en <http://www.sma.df.gob.mx/>.

² BALDERAS, Óscar, “Desairan a RTP colegios privados”, Reforma, 11 de septiembre de 2010.

derivado por un lado, de la falta de planeación adecuada para hacer eficiente el sistema de transporte escolar; y por el otro, del pesimismo que los establecimientos educativos privados tenían hacia el proyecto.

Como consecuencia de ello, la Unión Nacional de Padres de Familia estimó “que el costo mínimo de este servicio sería de 800 pesos mensuales por estudiante, lo que representaría un incremento promedio del 35 por ciento en las colegiaturas”³.

Así también, la Confederación Nacional de Escuelas Particulares afirmó que “el gasto en las colegiaturas representaba entre el 15 y 20 por ciento de los ingresos familiares y el servicio de transporte escolar equivalía a un nuevo desembolso de entre 800 y mil 500 pesos mensuales por alumno... Esto tendría severas repercusiones en el poder adquisitivo de la población afectada con este programa, ya que era necesario considerar que los colegios particulares llegan a tener alumnos cuyas familias tienen dos salarios mínimos de ingreso”⁴.

Una evaluación reciente confirmó lo anterior, en la que “alrededor del 70% de las familias opinó que la cuota... era alta o muy alta y 60% consideró que el gasto impactó mucho sus finanzas”⁵.

³ HERNÁNDEZ, Mirtha, “Quieren papás Prote gratuito”, Reforma, 24 de marzo de 2010.

⁴ HERNÁNDEZ, Mirtha, “Impacta Prote a matrícula”, Reforma, 7 de julio de 2010.

⁵ Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A. C., Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar en la Ciudad de México (PROTE), México, D. F., p. 4.

Por otro lado, factores como la “tardanza en el servicio, inseguridad, falta de información y deficiencias en las unidades vehiculares son algunas de las quejas que padres de familia de diferentes colegios del Distrito Federal han externado sobre el servicio de transporte escolar obligatorio implementado en sus planteles”⁶.

Aunque el artículo 31 del Manual para la aplicación del Programa de Transporte Escolar establece que cualquier empresa que preste este servicio se encuentra obligado “a recorrer las rutas en el menor tiempo posible, dependiendo de las condiciones viales”⁷, en realidad, sucede todo lo contrario.

“En distintas rutas y camiones, el trato es desigual y no garantiza el cuidado y bienestar de los estudiantes... Los autobuses sólo pasan a recogerlos al acabar la jornada escolar tradicional, sin tomar en cuenta las actividades extraescolares, por lo que algunos de los padres pagan por un servicio obligatorio aunque no lo usen”⁸.

Asimismo, “no los recogen ni los entregan en la puerta de tu casa sino en “Centros de Acopio”... pasan cerca de tres horas promedio en el autobús, pues éste tendrá que completar su

⁶ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

⁷ Secretaría de Medio Ambiente, Manual para la aplicación del Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décima Séptima Época, No. 522, 9 de febrero de 2009, artículo 31, p. 11.

⁸ BALDERAS, Óscar, “Rechazan papás camión escolar”, Reforma, 11 de junio de 2010.

recorrido... afectando severamente la dinámica familiar y generando el abandono de actividades extraescolares”⁹.

Es lamentable no aceptar que haya sido el propio Programa Demostrativo el que identificó que varios estudiantes “llegaban a pasar hasta 1.5 horas en el camión... pues, eran los primeros en abordar el autobús y los últimos en ser dejados en su domicilio, lo que significaba pasar hasta tres horas al día en dicho vehículo, cuando originalmente el recorrido en automóvil se realizaba en 30 minutos”¹⁰. La conclusión de este documento quedó en recomendar el trazo de rutas más eficientes.

Aunado a ello, los padres de familia han mostrado preocupación por “la afectación a la calidad de vida de sus hijos, ya que deben despertar más temprano por las mañanas pese a que en distancia se encuentran cerca del plantel”¹¹.

Ahora los padres tienen “que llevarlos dos horas más temprano a un 'centro de acopio', para que pase un camión por ellos y los paseen por la ciudad en medio de un espantoso tráfico, que los mismos camiones provocan y además los llevarán dándoles una buena dosis de “Óxidos de Nitrógeno”... debido a que los camiones

⁹ _____, “¿Qué es el PROTE?”, Revista de la FEP del D. F., México, D. F., 13 de junio de 2010, p. 3.

¹⁰ Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, Programa Demostrativo de Transporte Escolar, febrero de 2009, p. 33. Recuperado en <http://www.sma.df.gob.mx/>.

¹¹ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

utilizan diesel... generando más contaminación que los coches de gasolina que han pasado por dos verificaciones semestrales al año”¹².

En referencia a este punto, la Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar en la Ciudad de México (PROTE), revela que el 51% de la población encuestada considera que esta acción del gobierno “ayuda 'poco' a reducir la contaminación, en parte por motivos asociados a su operación, como es el bajo porcentaje de alumnos usuarios y rutas mal planeadas (48%)”¹³.

En este sentido, “el balance de emisiones para el conjunto de 18 escuelas que cuentan con [este servicio de transporte, muestra que]... el único contaminante donde no se presentan mejores resultados es PM10, donde las emisiones estimadas en unidades que no cuentan con tecnología de punta arrojó resultados contrarios, debido a la proporción en que los autobuses emiten más partículas que los vehículos a gasolina”¹⁴.

¹² _____, “Ya no podrán llevar los padres de familia a sus hijos a la Escuela”, Revista de la FEP del D. F., México, D. F., 13 de junio de 2010, p. 5.

¹³ Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A. C., Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar en la Ciudad de México (PROTE), México, D. F., p. 4.

¹⁴ Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A. C., Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar en la Ciudad de México (PROTE), México, D. F., p. 6.

De hecho, “se estima que un autobús escolar a diesel genera 30 veces más emisiones por kilómetro (km) recorrido que los autos particulares”¹⁵.

Si a esto agregamos que el transporte escolar no lleva a los educandos hasta la puerta de sus casas sino a puntos previamente asignados, es lógico que los padres de familia se vean impulsados a utilizar su vehículo para pasar por ellos; lo que de alguna forma, anula los esfuerzos del gobierno local por cuidar el medio ambiente.

Cabe resaltar que de la citada evaluación, el 59% de los vecinos ubicados en 10 centros escolares, no consideran que dicho programa de transporte “haya mejorado la circulación vial de la zona, y mencionan entre las principales causas las siguientes: persiste el congestionamiento vial y... los alumnos que asisten a las escuelas particulares son minoría”¹⁶.

Al respecto, la Confederación Nacional de Escuelas Particulares ha aseverado que este programa “ha generado una disminución de hasta 20 por ciento de sus estudiantes”¹⁷. Previamente, un estudio había estimado que “30 por ciento de los padres no podrían solventar la colegiatura y los traslados en camión”¹⁸.

¹⁵ Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A. C., Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar en la Ciudad de México (PROTE), México, D. F., p. 8.

¹⁶ _____, “¿Qué es el PROTE?”, Revista de la FEP del D. F., México, D. F., 13 de junio de 2010, pp. 3-4.

¹⁷ HERNÁNDEZ, Mirtha, “Impacta Prote a matrícula”, Reforma, 7 de julio de 2010.

¹⁸ CONTRERAS, Cintya, “El transporte escolar, vulnerable a amparos”, Excélsior, 4 de julio de 2008.

“Un ejemplo de lo anterior ocurre en el Colegio Simón Bolívar, en la delegación Benito Juárez, donde 150 de 650 alumnos ya no se inscribieron para el ciclo escolar 2010-2011”¹⁹.

Como consecuencia de ello, esta Confederación e integrantes de la Unión Nacional de Padres de Familia del Comité del Distrito Federal, propusieron al Gobierno local que en lugar de aplicar el servicio de transporte escolar, fueran los propios “padres quienes pasaran a recoger a sus hijos mediante rondas mientras que las escuelas se encargaran de diseñar y agilizar... programas viales”²⁰, planes de reforestación y actividades cívicas ambientales, “pues aun cuando pudieran las escuelas ser obligadas a implementar el transporte, a través de la amenaza de una sanción... no todas tenían recursos para hacerles frente”²¹.

Otro punto trascendental que no debe quedar desapercibido es el relacionado a la unidad familiar, pues el programa de transporte escolar alienta su desintegración y disfuncionalidad cuando el padre y la madre se encuentran obligados a trabajar para sostener el costo de las colegiaturas, además de acotar el tiempo de supervisión y convivencia con los educandos al momento de trasladarlos a la escuela.

¹⁹ GÓMEZ, Ángel, “Disminuyen alumnos por Prote en Benito Juárez”, El Universal del Valle, México, D. F., 24 de agosto de 2010. Recuperado en <http://www.eluniversaldelvalle.mx/detalle2211.html>.

²⁰ HERNÁNDEZ, Mirtha, “Impacta Prote a matrícula”, Reforma, 7 de julio de 2010.

²¹ HERNÁNDEZ, Mirtha, “Intentan revertir transporte escolar”, Reforma, 17 de diciembre de 2009.

Parece ser que “las autoridades no consideran ni valoran la comunicación que pueda tener un padre de familia con sus hijos, en el momento de llevarlos a la escuela”²². A los padres se “les impide acompañar a sus hijos, conversar con ellos, aconsejarlos, enterarse de sus problemas”²³.

Y lo que es peor aún, cuando entran al autobús escolar, “no hay separación en los grados escolares... no existe una cultura de disciplina y respeto, los niños pequeños son agredidos por los mayores, lo que fomenta el bullying”²⁴.

Aunado a ello, no se debe descartar el alto grado de indefensión en el que se encuentran, pues tanto el horario como el itinerario suelen ser el mismo todos los días hábiles, lo que puede crear condiciones potenciales para la ejecución de un secuestro.

Por tal motivo, la propuesta en comento pretende exhortar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal a dejar sin efecto el Decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, publicado el 3 de febrero del año 2009 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal; con el fin de salvaguardar la integridad de los sujetos afectados por este ordenamiento que ha carecido desde un principio, de una planeación adecuada para lograr el consenso general de los ciudadanos.

²² ANAYA MARÍN, Andrés, “Carta a directores”, Revista de la FEP del D. F., México, D. F., 13 de junio de 2010, p. 1.

²³ _____, “¿Qué es el PROTE?”, Revista de la FEP del D. F., México, D. F., 13 de junio de 2010, p. 3.

²⁴ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

Al respecto, es conveniente informar que recientemente se han identificado ciertas irregularidades en la aplicación del mismo, lo que obliga a atender el hecho de forma inmediata.

Por citar un caso, el fallo dictado en febrero del año 2010 por el Juez Cuarto de Distrito del Centro Auxiliar de la Primera Región y confirmado el 27 de agosto del mismo año por el Tribunal Colegiado, determinó que el Jefe de Gobierno carecía de facultades legales para hacer obligatorio el Programa de Transporte Escolar en las escuelas privadas.

Así también, “el Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa confirmó en definitiva el amparo otorgado al Instituto Inglés Mexicano por un Juez de Distrito, quien había determinado que el Mandatario capitalino se excedió en el ejercicio de sus facultades reglamentarias, porque ninguna ley contempla la obligatoriedad de este tipo de programas”²⁵.

De forma reiterativa, “el juez agregó que el Jefe de Gobierno tampoco tiene facultades para imponer sanciones a las escuelas que no implementen el programa, y que en todo caso, la 'promoción e impulso' del transporte escolar debe ir dirigido a los estudiantes, no a los establecimientos, que no tienen manera de obligar a sus alumnos”²⁶.

²⁵ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

²⁶ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

Por último, “la sentencia también declaró inconstitucional el esquema de exenciones, por el cual hasta el 10 por ciento de los alumnos de cada plantel puede no estar sujetos al transporte obligatorio, ya que no se dio justificación alguna para fijar ese porcentaje ni se toman en cuenta las características de cada escuela”²⁷.

En su derecho de impugnación a dicha sentencia, el Gobierno del Distrito Federal presentó varios argumentos que más tarde “fueron declarados 'inoperantes'; es decir, que no atacaron directamente los razonamientos del fallo de primera instancia”²⁸.

Otro caso que hizo evidente la inviabilidad de este programa, aconteció en junio del año 2011 cuando “la Procuraduría Federal del Consumidor... declaró ilegal que la inscripción o reinscripción de alumnos en colegios particulares esté condicionada a la contratación de este programa; esto en referencia a una queja impuesta por padres de familia del Colegio La Paz, ubicado en la delegación Azcapotzalco, ya que la institución obligaba a contratar el servicio de transporte escolar o de lo contrario no permitiría la inscripción o reinscripción al ciclo escolar 2011-2012”²⁹.

²⁷ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de _____ septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

²⁸ _____, “Golpe legal a Transporte Escolar obligatorio en DF”, Reforma, 10 de _____ septiembre de 2010. Recuperado en: <http://www.ciudadanosenred.com.mx/articulos/golpe-legal-transporte-escolar-obligatorio-en-df>.

²⁹ COATÉCATL, Jaquelin, “Ilegal, el transporte escolar obligatorio”, La Razón, 8 de junio de 2011. Recuperado en: <http://razon.com.mx/spip.php?article79442>.

En tal sentido, esta Procuraduría recalcó que ninguna disposición contenida en el manual para la aplicación de este programa, aludía a que las instituciones públicas o privadas tendrían que condicionar la inscripción o reinscripción de estudiantes a la contratación del servicio de transporte escolar.

De hecho, el “Acuerdo que establece las bases mínimas de información para la comercialización de los servicios educativos que prestan los particulares”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de marzo de 1992, establece en el artículo tercero que los prestadores del servicio educativo sólo podrán cobrar de manera general y obligatoria, la inscripción o reinscripción, las colegiaturas y los derechos por incorporación en su caso; por lo que el transporte escolar no se incluye en estos conceptos y no hay razón jurídica para condicionar la contratación de este servicio.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, el suscrito **Diputado Fernando Espino Arévalo**, como integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la VI Legislatura de la Honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, someto a la consideración del Pleno de esta soberanía, para estudio y dictamen, la **Proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, a dejar sin efecto el decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, publicado el 3 de febrero del año 2009 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal**, para lo cual se emite el siguiente:

ACUERDO

Primero.- Este Órgano Legislativo, exhorta respetuosamente al Jefe de Gobierno del Distrito Federal para que determine lo conducente a



efecto de que de forma inmediata, deje sin efecto el Decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal, publicado el 3 de febrero del año 2009 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Segundo.- Que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal acuerde lo necesario con el fin de que se promueva y se instrumente un programa de apoyo solidario entre los padres de familia para el traslado compartido de los educandos a los centros escolares y de estos a sus domicilios.

Dado en el Recinto de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a los 16 días del mes de octubre del año dos mil doce.

A t e n t a m e n t e

Dip. Fernando Espino Arévalo