



DESPIERTE Y HUELA LOS HUMOS

CÓMO EL RALENTÍ DE LOS AUTOBUSES ESCOLARES
PERJUDICA A LOS NIÑOS Y A LAS COMUNIDADES



ACERCA DE NYLPI

Para más de 45 años, New York Lawyers for the Public Interest ha combinado el poder de la ley, la organizando y la abogacía privada para luchar por los derechos civiles y lograr cambios durable donde más se necesitan. Nuestro programa de Justicia Ambiental lucha contra el racismo ambiental, funciona para eliminar la carga injusta de los peligros ambientales que soportan las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color, y busca crear una ciudad más equitativa y sostenible. Nuestro programa de Justicia para la Discapacidades trabaja para lograr la igualdad de oportunidades, la autodeterminación y la independencia para las personas con discapacidades.

Para obtener más información, visítenos en nylpi.org y en Twitter [@nylpi](https://twitter.com/nylpi).

Acerca de NYLPI

About NYLPI 1

Resumen Ejecutivo 2

Antecedentes e Introducción 3

Aplicación de las Leyes de Ralentí 5

Ralentí Ilegal y Justicia Ambiental 8

Metodología de la Investigación 12

Factores que Contribuyen al Ralentí 14

Recomendaciones de Política 15

Conclusión 18



RESUMEN EJECUTIVO

El ralenti ilegal de los motores diésel y de gasolina de los autobuses escolares supone una amenaza significativa para la salud y el bienestar de los estudiantes, los empleados de los autobuses escolares y las comunidades que albergan estos depósitos de autobuses escolares en toda la ciudad de Nueva York. Según la ley de la ciudad de Nueva York, es ilegal permitir que el motor de un vehículo funcione durante más de un minuto fuera de una escuela mientras está estacionado o detenido.¹ A pesar del aumento de las quejas públicas sobre el ralenti a través del sistema de quejas de los ciudadanos de la ciudad de Nueva York y las recientes acciones de aplicación contra las empresas de autobuses escolares por parte del Fiscal General del estado de Nueva York, las observaciones directas de New York Lawyers for the Public Interest (NYLPI) encontraron que entre el **20 y el 25% de los autobuses escolares estacionados fuera de las escuelas de toda la ciudad tenían los motores al ralenti durante más de un minuto, en violación de la ley local.**

Este informe proporciona varias recomendaciones políticas inmediatas para mejorar el cumplimiento de las leyes de ralenti y promover prácticas de transporte sostenible para los autobuses escolares, incluido, entre otros, una rápida inversión en cero emisiones, autobuses escolares totalmente eléctricos y la adopción de políticas amigables para los conductores en las escuelas y depósitos de autobuses para permitir a los conductores dejar sus vehículos durante el “tiempo de inactividad” mientras esperan a los estudiantes.



ANTECEDENTES E INTRODUCCIÓN

Con unos 9.500 autobuses propiedad de 41 contratistas privados diferentes que transportan diariamente a 150.000 estudiantes, la enorme flota de autobuses escolares de la ciudad de Nueva York tiene un impacto ambiental desproporcionado sobre los estudiantes y las comunidades.²

En primer lugar, los motores de combustión diésel y de gasolina al ralentí arrojan emisiones peligrosas que dañan la salud humana y el medio ambiente. Los humos de los autobuses escolares pueden ser especialmente peligrosos, ya que transportan a estudiantes, que aún se están desarrollando y, por lo tanto, son más susceptibles a los efectos sobre la salud de las partículas y los compuestos orgánicos volátiles que se encuentran en los gases de escape de los motores. Estas sustancias químicas reaccionan en el aire y forman smog, cuya exposición puede provocar una gran cantidad de afecciones, incluidas enfermedades cardiovasculares y respiratorias.³ La exposición a este tipo de contaminación también repercute directamente en la educación de los estudiantes: por ejemplo, el Departamento de Educación informa que el asma es una de las principales causas de absentismo en las escuelas de Nueva York⁴ y se ha descubierto que la exposición a las emisiones de los autobuses diésel repercute negativamente en el rendimiento académico de los estudiantes.⁵

En segundo lugar, los mecánicos de autobuses escolares y demás personal que trabaja en los autobuses o cerca de ellos, junto con la exposición a las emisiones en ralentí, también pueden sufrir importantes consecuencias para la salud. Los estudios han demostrado que la exposición prolongada a los gases de escape de los motores diésel puede provocar problemas respiratorios, como asma y bronquitis, así como un mayor riesgo de cardiopatías y ciertos tipos de cáncer.⁶

En tercer lugar, las emisiones de los autobuses escolares y otros motores de combustión perjudican a las comunidades. Las emisiones de diésel provocan un aumento del ozono troposférico, que daña la vida vegetal, incluidos los sumideros de carbono como los árboles, y puede tener un impacto negativo en el suelo y las vías fluviales; además, el dióxido de carbono de los motores de combustión es uno de los principales responsables del cambio climático, que afecta de manera desproporcionada a las comunidades de bajos ingresos y a las comunidades de color donde se concentran los autobuses escolares y otras fuentes de contaminación.⁷

En conjunto, el estado de Nueva York calcula que se producirían entre \$1.200 y \$2.800 millones en daños para la salud y el medio ambiente si se cambiara la enorme flota estatal de 45.000 autobuses diésel y de gas por autobuses eléctricos de cero emisiones.⁸

En reconocimiento de estos daños, tanto el estado como la ciudad de Nueva York prohíben que los autobuses escolares dejen sus motores al ralentí.⁹ La ley de la ciudad de Nueva York es más restrictiva, ya que prohíbe que cualquier vehículo esté al ralentí durante más de tres minutos y limita el tiempo de ralentí cerca de las escuelas a un minuto, con excepciones para los vehículos de emergencia y las temperaturas frías por debajo de 40 grados Fahrenheit. Además, una nueva ley municipal amplía el estricto límite de un minuto de ralentí a las zonas que rodean los parques públicos.¹⁰



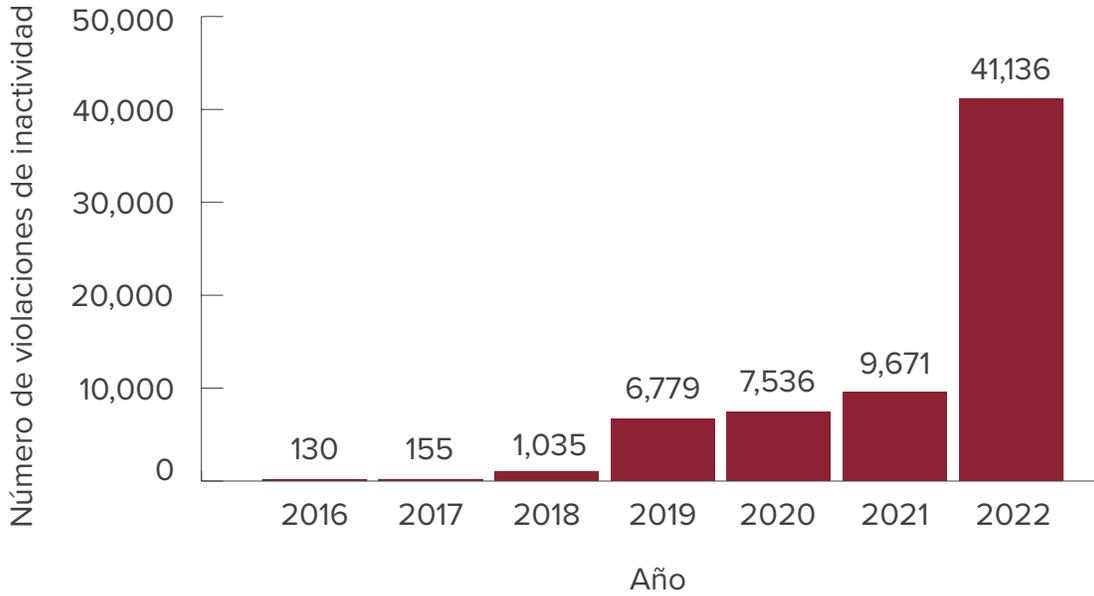
APLICACIÓN DE LAS LEYES DE RALENTÍ

A pesar de que en los últimos años ha aumentado la aplicación de las leyes sobre el ralentí, el ralentí ilegal sigue siendo habitual y está muy extendido.

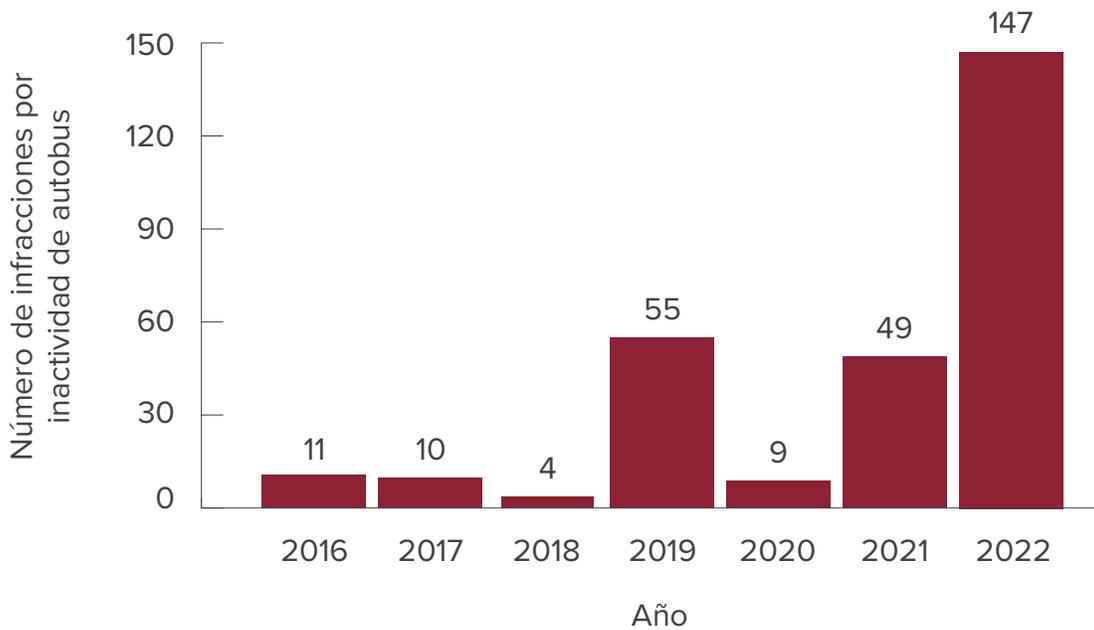
En mayo de 2022, la Fiscalía General del estado de Nueva York presentó una denuncia contra Jofaz Companies, propietaria de tres empresas de autobuses escolares, por incumplimiento sistemático de la normativa sobre ralentí. El acuerdo resultante ordenaba a las empresas de autobuses que se aseguraran de que sus autobuses cumplieran con los límites legales de ralentí y obligaba a educar y capacitar a los empleados sobre los efectos para la salud y el medio ambiente de los gases de escape diésel y las leyes de ralentí estatales y municipales. El acuerdo también ordenaba a las empresas controlar el cumplimiento de las leyes sobre ralentí con el uso de tecnología de gestión de flotas que registra datos sobre el movimiento de los vehículos y la actividad del motor.¹¹

La aplicación de las leyes de ralentí en la ciudad ha aumentado, pero es desigual. Los datos de la Oficina de Juicios y Audiencias (OATH, por sus siglas en inglés) muestran que las autoridades comenzaron a emitir citaciones por ralentí ilegal de vehículos en 2021 y 2022, después de años de aplicación prácticamente nula. La cantidad de citaciones emitidas específicamente a contratistas de autobuses escolares de NYC refleja de cerca esta tendencia, con un fuerte aumento en 2022.

Número total de infracciones por inactividad en la ciudad de Nueva York (por año)



Número total de infracciones por funcionamiento por inactividad en autobuses escolares de la ciudad de Nueva York (por año)

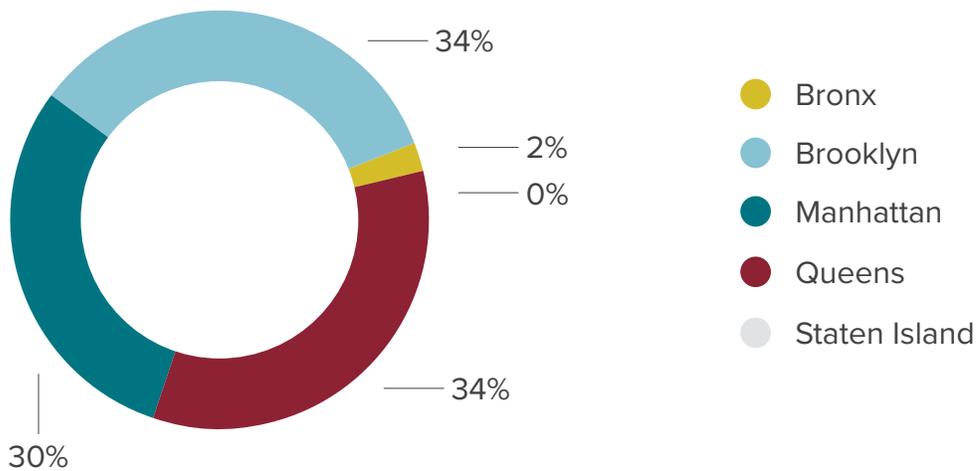


Este aumento está probablemente relacionado con el debut del Sistema Ciudadano de Quejas sobre el Aire en 2019, que permite que los civiles comunes ganen dinero al informar sobre casos documentados de vehículos ilegales en ralentí en toda la ciudad y ha dado como resultado un aumento del 78% en la cantidad de quejas sobre la calidad del aire presentadas ante el Departamento de Protección Ambiental.¹²

A pesar de este repunte en las medidas de aplicación, las observaciones directas sugieren que las leyes y los esfuerzos actuales son desiguales e inadecuados, así como que el ralentí ilegal cerca de las escuelas sigue estando muy extendido.

Los datos de aplicación también muestran disparidades significativas en la cantidad de infracciones por ralentí emitidas en los diferentes distritos. Por ejemplo, solo el dos por ciento de las 90.155 infracciones emitidas en los últimos siete años se han producido en el Bronx. Por el contrario, nuestras observaciones directas encontraron más casos de autobuses escolares ilegales al ralentí en el Bronx en solo un mes que toda la cantidad de infracciones informadas en los datos de la ciudad durante siete años.

Infracciones de autobuses por inactividad (por condado)



Del mismo modo, los datos de la ciudad no incluyen ninguna violación en Staten Island durante siete años, aunque el ralentí se ha observado con frecuencia fuera de las escuelas en el municipio.

Estas discrepancias sugieren que el actual Sistema Ciudadano de Denuncias sobre el Aire se utiliza de forma desigual, puede tener una publicidad desigual y por sí solo no puede sustituir a una aplicación rigurosa de las leyes sobre el ralentí por parte de la ciudad y el estado.



RALENTÍ ILEGAL Y JUSTICIA AMBIENTAL

Las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color en la ciudad de Nueva York se ven desproporcionadamente afectadas por el altamente contaminante sistema de autobuses escolares. Las grandes flotas de autobuses y las instalaciones se agrupan en comunidades desfavorecidas (DAC, por sus siglas en inglés), junto con otras infraestructuras e industrias intensivas en combustibles fósiles, lo que significa que la aplicación desigual de las leyes actuales y la continua dependencia de la ciudad en los autobuses diésel y de gasolina dañan desproporcionadamente la salud de los estudiantes, residentes y trabajadores en las comunidades de justicia ambiental negras y marrones.

La acción del Fiscal General contra un gran contratista de autobuses escolares en Red Hook, Brooklyn, es un ejemplo del impacto de la industria en una comunidad históricamente expuesta a injusticias medioambientales. Jofaz Companies opera colectivamente 614 autobuses y tiene tres patios de autobuses que están ubicados en comunidades cercanas de justicia ambiental.

En una Ley de la ciudad de Nueva York en 2019, todos los autobuses que transportan estudiantes de escuelas públicas deben estar equipados con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) que entraron en vigencia en el año escolar 2019-2020. El Departamento de

Educación (DOE, por sus siglas en inglés) instaló dispositivos telemétricos de la compañía Geotab que registran las ubicaciones de los autobuses basadas en GPS, junto con los datos del motor y el ralentí.

Según la denuncia del fiscal general, estos datos “mostraban que los autobuses de Jofaz Companies funcionaban al ralentí de forma repetida y persistente por encima de los límites legales de la ciudad y el estado de Nueva York”, y “también funcionaban al ralentí de forma repetida y persistente junto a las escuelas, donde la ley de la ciudad de Nueva York limita el ralentí a un minuto”. Resulta preocupante que los datos muestren un autobús al ralentí durante más de diez minutos en 82 ocasiones diferentes en un periodo de 42 días en un depósito de Red Hook y también se encontraron 30 autobuses escolares diferentes al ralentí cerca de una escuela en la Sección de Bedford-Stuyvesant durante al menos 10 minutos cada uno, para un total de 285 veces diferentes en un periodo de 65 días.¹³

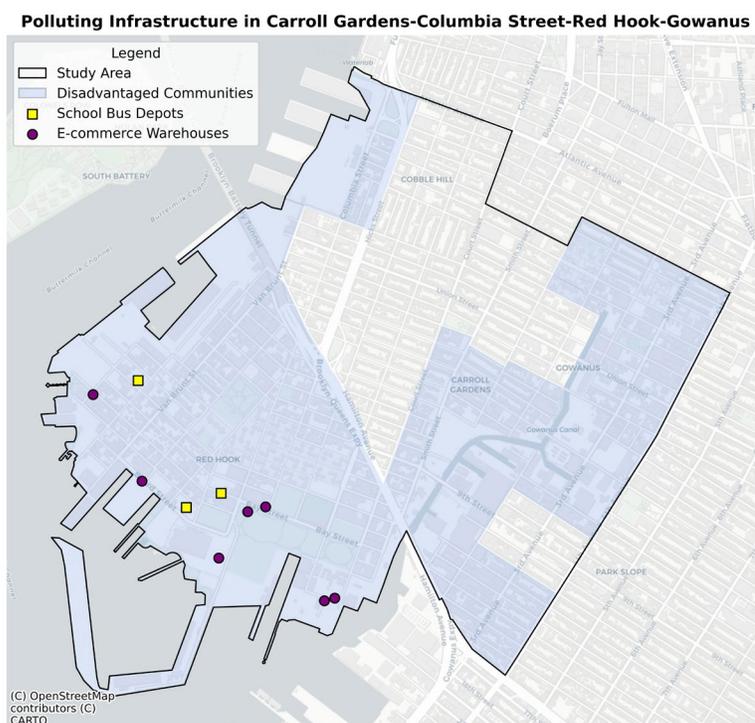
PERFIL DE LA COMUNIDAD DE RED HOOK, BROOKLYN

Red Hook es un ejemplo de comunidad de justicia medioambiental con una concentración desproporcionada de autobuses escolares y otras fuentes de contaminación. Se trata de un vecindario de uso mixto con uso residencial de densidad ligera a alta y uso manufacturero. Aunque Red Hook ha experimentado un aburguesamiento en los últimos años¹⁴ y se encuentra en el distrito comunitario 6 de Brooklyn, un distrito ahora predominantemente blanco, algunas partes de Red Hook no han experimentado el mismo cambio que el resto del vecindario o el distrito comunitario.¹⁵

Red Hook alberga la mayor urbanización de viviendas públicas de Brooklyn, donde la demografía difiere significativamente de la del resto del distrito comunitario. El desarrollo de vivienda pública, Red Hook Houses, ubicado en el condado de Kings Censo Tract 85, se compone de Red Hook East, 16 edificios con 1.411 unidades de apartamentos, y Red Hook West, 14 edificios con 1.480 unidades de apartamentos.¹⁶ En total, alrededor de 5.900 residentes viven en este desarrollo. 100 por ciento de la población en este tramo censal son inquilinos con un ingreso familiar promedio de alrededor de \$17.649, casi el 60 por ciento de la población se identifica como negro o afroamericano y más del 37 por ciento se identifican como hispanos o latinos.¹⁷

Como se señaló anteriormente, Jofaz Companies opera 614 autobuses, todos dentro de un cuarto de milla de las Red Hook Houses. Estos tres depósitos de autobuses operan más de 400 rutas de autobús. Estos autobuses dan servicio al vecindario y a otras partes del municipio. Además de las emisiones del tubo de escape de los vehículos debido a la ubicación de otras infraestructuras de transporte, como la autopista Brooklyn-Queens y los depósitos de última milla, esto conduce a una mala calidad en Red Hook y vecindarios similares. En 2018, se registró que el distrito comunitario 6 de Brooklyn tenía niveles de contaminación del aire superiores al promedio del municipio y de la ciudad.¹⁸

Mapa del Distrito Comunitario 06 de Brooklyn



PERFIL DE EAST BRONX E INSTALACIONES DE AUTOBUSES ESCOLARES

El distrito comunitario 9 del Bronx es otra comunidad de justicia ambiental con una concentración desproporcionada de autobuses escolares y otras fuentes de contaminación.

En el distrito comunitario 9 del Bronx viven más de 186.000 neoyorquinos.

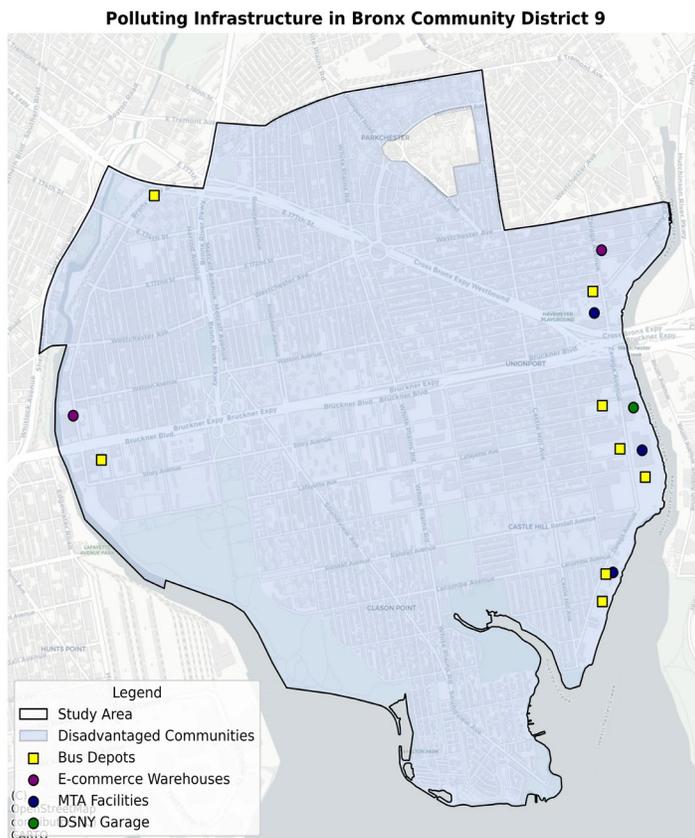
Más del 28% de los residentes se identifican como negros o afroamericanos, y casi el 58% se identifican como hispanos o latinos.¹⁹ La renta familiar promedio

del distrito es de \$47.043 y casi el 30% de los residentes del distrito tienen ingresos por debajo del umbral de la pobreza.²⁰ Más del 78 por ciento de las unidades de vivienda están ocupadas por inquilinos, con alrededor del 49 por ciento de los hogares que se consideran sobrecargados por el alquiler.

Al menos ocho depósitos de autobuses escolares, operados por siete empresas diferentes, están situados en el distrito comunitario 9 del Bronx y dos depósitos de autobuses escolares están situados a lo largo de la frontera oriental del distrito. Estos ocho depósitos gestionan unas 989 rutas de autobús.

La tasa de visitas a urgencias por asma entre niños de 5 a 17 años en el distrito comunitario 9 del Bronx es superior al promedio de la ciudad.²¹ Al igual que Red Hook, esta zona experimenta niveles de contaminación atmosférica superiores al promedio de la ciudad debido a la ubicación de las autopistas y los depósitos de autobuses escolares.

Mapa del Distrito Comunitario 09 del Bronx





METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Del 31 de mayo al 27 de junio de 2023, durante 19 días escolares, un equipo de pasantes observó 142 autobuses en total a través de 40 escuelas diferentes en el Bronx, Manhattan y Brooklyn. 21 de estas escuelas estaban en el Bronx, 3 en Brooklyn y 16 en Manhattan; 4 de las escuelas eran privadas y 36 públicas. Realizamos visitas de seguimiento a tres de las escuelas para observar más de cerca la gestión del tráfico de autobuses escolares y las prácticas de ralentí; tres de las cuarenta escuelas se volvieron a visitar en un día separado y en un momento diferente para una evaluación adicional.

Los observadores registraron los datos de localización, incluidos el nombre de la escuela, la ubicación, la hora de llegada y salida de los estudiantes y si cada escuela se encontraba en una comunidad desfavorecida (DAC), de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Autoridad de Investigación y Desarrollo Energético del Estado de Nueva York (NYSERDA, por sus siglas en inglés).

Se observó un total de 142 autobuses escolares estacionados cerca de las escuelas. Se observaron directamente los autobuses al ralentí durante más de un minuto y el nombre del propietario de cada autobús. Por último, los observadores anotaron cualquier condición (como la carga o descarga activa de estudiantes) que pudiera considerarse una excepción a la Ley de Ralentí de la ciudad de Nueva York. En todas las observaciones, la temperatura exterior superó sistemáticamente el umbral de 40° Fahrenheit, lo que invalida la excepción estipulada en la Ley de Ralentí de la ciudad de Nueva York.

Aproximadamente 1 de cada 5 autobuses escolares observados estaba funcionando al ralentí ilegalmente.²² Esto parece ser una reducción en el comportamiento de ralentí desde 2019, cuando NYLPI descubrió que 95 de los 100 autobuses escolares observados cerca de las escuelas estaban en ralentí.



FACTORES QUE CONTRIBUYEN AL RALENTÍ

Nuestras observaciones también sugieren factores que contribuyen al ralentí prolongado del motor. En muchos casos, los conductores de autobuses escolares parecían estar al ralentí sin ninguna razón discernible; el aire acondicionado y la calefacción no eran necesarios, ya que las temperaturas externas oscilaban entre los 60°F y los 76°F.

En varias escuelas, la congestión de vehículos causada por carros estacionados ilegalmente en doble fila y las obras en las calles parecían contribuir al ralentí. Durante las horas punta para dejar y recoger a los estudiantes, los conductores de autobuses escolares parecían estar al ralentí mientras esperaban un espacio en el tráfico para entrar o salir.

Por el contrario, algunas escuelas parecían haber aplicado procedimientos que minimizan el ralentí. Por ejemplo, a la hora de dejar a los estudiantes en la P.S. 207 The Godwin Terrace School del Bronx, todos los autobuses seguían una rutina específica: llegaban a la hora designada, descargaban a los estudiantes y partían en el plazo de un minuto. A pesar de la estrechez de las calles y la congestión causada por los carros estacionados en doble fila y el tráfico matinal, los autobuses siguieron sistemáticamente esta estrategia.

Del mismo modo, P.S. 033 Chelsea Prep en Manhattan designó puestos de estacionamiento para sus autobuses, lo que les aseguraba que no bloquearan el tráfico ni estuvieran parados mientras esperaban para incorporarse al tráfico. En ninguna de estas escuelas observamos que los autobuses estuvieran parados ilegalmente.



RECOMENDACIONES DE POLÍTICA

La ciudad de Nueva York y los legisladores estatales pueden tomar medidas inmediatas para reducir los impactos negativos sobre la salud y el clima de la enorme flota de autobuses escolares, incluidos los impactos del ralentí innecesario del motor.

- 1. El estado y la ciudad de Nueva York deben garantizar que los distritos escolares puedan realizar la transición a autobuses escolares totalmente eléctricos y sin emisiones lo más rápidamente posible, empezando por las comunidades desfavorecidas más afectadas por la contaminación y los problemas de salud pública.*** Tanto la ciudad como el estado aprobaron leyes que establecen el objetivo de la transición a una flota de autobuses escolares totalmente eléctricos para 2035 y el estado ordenó que todas las nuevas compras de autobuses sean de cero emisiones a partir de 2027. Los autobuses escolares eléctricos no emiten gases contaminantes mientras circulan o están estacionados, pueden estacionarse con seguridad en depósitos de autobuses o escuelas, y los fabricantes de autobuses están desarrollando una tecnología que permite precalentar la cabina del autobús cuando hace frío sin agotar la batería.²³

La nueva hoja de ruta del autobús escolar eléctrico de Nueva York señala que los ESB actualmente tienen un costo inicial significativamente más alto que los autobuses diésel, y la compra e instalación de cargadores eléctricos puede representar un costo significativo y un desafío técnico para los distritos escolares y los contratistas de autobuses escolares. Aunque se espera que diversas subvenciones federales y estatales, así como créditos fiscales sufraguen sustancialmente el costo de las compras iniciales de ESB durante los próximos años, los distritos escolares seguirán enfrentándose a un diferencial de costos de entre \$24.000 y \$59.000 por autobús, y los costos de la infraestructura eléctrica pueden aumentar sustancialmente los costos a medida que sea necesario cargar más autobuses eléctricos.²⁴ Por lo tanto, el estado y la ciudad de Nueva York deben garantizar que se disponga de subvenciones y asistencia técnica adicionales para electrificar la mayor cantidad posible de autobuses escolares en las comunidades desfavorecidas más sobrecargadas con depósitos de autobuses escolares de diésel y gasolina.

- 2. *Aplicar políticas escolares favorables a los conductores para reducir el tiempo de espera en los autobuses escolares.*** Los centros escolares y el Departamento de Educación deberían recabar la opinión directa de los conductores y auxiliares de los autobuses escolares sobre cómo pueden reducirse al mínimo la congestión del tráfico, los procesos de carga y descarga, y el tiempo de espera dentro de los autobuses en los centros escolares y otros lugares. Las escuelas y el DOE deben explorar medidas como el espacio adicional designado en la calle para los autobuses escolares y el cambio de reglas para alentar a los conductores de autobuses escolares a esperar dentro de los edificios escolares, especialmente durante las inclemencias del tiempo.

3. *Dirigir la educación y la divulgación a los contratistas de autobuses escolares, las escuelas y las comunidades cercanas a los depósitos y las escuelas sobre las estrategias para eliminar el ralentí.* La ciudad debe combinar una educación sólida y sostenida del público y de los empleados con una mayor aplicación de las leyes sobre el ralentí, incluida la educación y los mensajes dirigidos específicamente a los contratistas de autobuses escolares, los conductores, los empleados escolares, los padres y las comunidades cercanas a los depósitos.

Los empleados de los autobuses escolares afectados, los miembros de la comunidad, los padres, los estudiantes y los educadores deben participar tanto en el diseño como en la ejecución de una campaña educativa exitosa y específica. Anterior Las campañas de educación de la ciudad y el estado (como la campaña “Billy Never Idles” de 2020 interrumpida por la pandemia de la COVID) han sido de corta duración y pueden no haber estado dirigidas a las comunidades más negativamente impactadas por los vehículos al ralentí.



CONCLUSIÓN

Debido a que los autobuses escolares se encuentran entre los vehículos más contaminantes en la carretera, así como al enorme tamaño de la flota de autobuses escolares de la ciudad, las medidas para reducir y eliminar la contaminación del aire de estos vehículos pueden tener un impacto enorme en la salud de los niños, las comunidades y el público. En unas pocas semanas de observaciones, al menos cinco autobuses estacionados en escuelas de Nueva York estaban al ralentí ilegalmente, lo que sugiere que miles de autobuses hacen esto en cualquier día escolar. Esto se suma a la contaminación y a los riesgos para la salud a los que ya se enfrentan los estudiantes, los trabajadores y otros miembros de la comunidad debido a las múltiples fuentes de combustión de combustibles fósiles.

La ciudad y el estado de Nueva York deben actuar ahora para poner en marcha soluciones inmediatas y de sentido común que eliminen el ralentí ilegal, a la vez que se implementa con firmeza la transición a una flota de autobuses escolares totalmente eléctricos más limpios, haciendo hincapié en la reducción de la contaminación en las comunidades desfavorecidas, donde la mala salud es endémica, lo que empeora los problemas de salud, degrada el medio ambiente y obstaculiza el progreso educativo.

RECONOCIMIENTOS

Gracias a New York Community Trust por hacer posible este trabajo y a nuestros socios comunitarios y laborales de la coalición Electrify NY por su apoyo en la investigación y revisión de este informe, así como al personal de NYCSBUS que ha contribuido a esclarecer este tema. Un agradecimiento especial a Allison Park, Kristin St. Louis, Jeffrey Liao y Preston Ferraiulo por la investigación de este informe.

ACERCA DE NEW YORK LAWYERS FOR THE PUBLIC INTEREST

NYLPI persigue la igualdad y la justicia para todos los neoyorquinos. Nuestro programa de Justicia Medioambiental lucha contra el racismo medioambiental, trabaja para eliminar la carga injusta de los peligros medioambientales que soportan las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color, y busca crear una ciudad más equitativa y sostenible. Para obtener más información, visítet www.nylpi.org.

ACERCA DE LA ALIANZA PARA LA JUSTICIA MEDIOAMBIENTAL DE NUEVA YORK

Fundada en 1991, la Alianza para la Justicia Medioambiental de la Ciudad de Nueva York (NYC-EJA, por sus siglas en inglés) es una red 501(c)3 sin fines de lucro que reúne a organizaciones de base de vecindarios con rentas bajas y comunidades de color en su lucha por la justicia medioambiental. Para obtener más información visite www.nyc-eja.org.

ACERCA DE JOBS TO MOVE AMERICA

Jobs to Move America es un centro de política estratégica que trabaja para transformar el gasto público y el comportamiento de las empresas mediante la investigación, la política y la organización comunitaria en todo el país. JMA ha liderado las negociaciones de Acuerdos de Beneficios Comunitarios (CBA, por sus siglas en inglés) con fabricantes de vehículos eléctricos, comunidades y sindicatos, y ha trabajado estrechamente con los gobiernos federal y estatal en el desarrollo de políticas para incentivar los buenos empleos y la equidad racial en la fabricación de tecnología limpia. Para obtener más información visítet www.jobstomoveamerica.org.

TRI-STATE TRANSPORTATION CAMPAIGN

Tri-State Transportation Campaign es una organización sin fines de lucro dedicada a promover el transporte sostenible, políticas y prácticas de planificación equitativas y comunidades fuertes en el área metropolitana de Nueva York. Para obtener más información visítet www.tstc.org.

NOTAS FINALES

¹ *Idling Regulations*; OFFICIAL WEBSITE OF THE CITY OF NEW YORK; 2023; Available at <https://nyc-business.nyc.gov/nycbusiness/description/idling-regulations#:~:text=The%20New%20York%20City%20Administrative,parking%2C%20standing%2C%20or%20stopping>.

² Amanda Geduld; *How NYC's school bus delays help drive chronic absenteeism and missed learning for students with disabilities*; CHALKBEAT NEW YORK; March 15, 2023; Available at [https://www.schools.nyc.gov/school-life/transportation/bus-companies-for-school-age-children](https://ny.chalkbeat.org/2023/3/15/23630378/nyc-schools-students-with-disabilities-bus-delays-chronic-absenteeism#:~:text=About%2015%2C000%20students%20in%20New%20York%20City%20rely,and%2043%25%20of%20them%20are%20students%20with%20disabilities,; Bus Companies for School-Age Children; NYC PUBLIC SCHOOLS; 2023; Available at <a href=)

³ *People v. Jofaz Transportation, Inc.* SUPREME COURT OF THE STATE OF NEW YORK COUNTY OF KINGS; May 11, 2022; Available at https://ag.ny.gov/sites/default/files/jofaz_complaint_as_filed.pdf

⁴ *Asthma-Friendly Schools Campaign*; NYC MAYOR'S INTERAGENCY TASK FORCE ON TRUNCY, CHRONIC ABSENTEEISM, AND SCHOOL ENGAGEMENT; November 2022; Available at https://www.nyc.gov/html/truancy/downloads/pdf/asthma_overview.pdf#:~:text=Asthma-related%20school%20absences%20total%20more%20than%20six%20million,and%20our%20high-need%20communities%20are%20the%20hardest%20hit.

⁵ Daniel Kreisman, Garth Heutel, and Wes Austin; *School Bus Emissions, Student Health and Academic Performance*; NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH; March 2019; Available at <https://www.nber.org/papers/w25641>

⁶ Andrea Wendt and Matthias Möhner; *A critical review of the relationship between occupational exposure to diesel emissions and lung cancer risk*; CRITICAL REVIEWS IN TOXICOLOGY; February 9, 2017; Available at <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/10408444.2016.1266598?needAccess=true>

⁷ *Learn About Impacts of Diesel Exhaust and the Diesel Emissions Reduction Act (DERA)*; UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY; Last updated May 2023; Available at <https://www.epa.gov/dera/learn-about-impacts-diesel-exhaust-and-diesel-emissions-reduction-act-dera>

⁸ *New York State Electric School Bus Roadmap Final Report*; NEW YORK STATE ENERGY RESEARCH AND DEVELOPMENT AUTHORITY; p. 3; September 2023; Available at <https://www.nyserda.ny.gov/-/media/Project/Nyserda/Files/Programs/Electric-School-Bus/CNY-EV-schbus-roadmap-bk-1-v1-acc.pdf>

⁹ State law proscribes idling by buses or trucks for more than five minutes when the vehicle is not moving with exceptions for emergency vehicles, vehicles engaged in operations that require the use of the engine (e.g., loading, unloading, or mixing concrete), and vehicles operating in extreme cold weather (defined as an exterior temperature below 25 degrees Fahrenheit) to ensure a safe interior temperature for a vehicle’s passengers. See: *6 CRR-NY 217-3.3 NY-CRR*; NEW YORK CODES, RULES AND REGULATIONS; Current through December 31, 2021; Available at [https://govt.westlaw.com/nycrr/Document/l4e8f-780fcd1711dda432a117e6e0f345?viewType=FullText&originationContext=document-toc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=\(sc.Default\)&bhcp=1](https://govt.westlaw.com/nycrr/Document/l4e8f-780fcd1711dda432a117e6e0f345?viewType=FullText&originationContext=document-toc&transitionType=CategoryPageItem&contextData=(sc.Default)&bhcp=1)

¹⁰ *A Local Law to amend the administrative code of the city of New York, in relation to motor vehicles idling adjacent to and within certain parks*; THE NEW YORK CITY COUNCIL; May 12, 2023; Available at <https://legistar.council.nyc.gov/LegislationDetail.aspx?ID=5755010&GUID=26E2E2E2-97BE-4E5F-945B-D8D5F0B2DD56&Options=ID|Textl&Search=>

¹¹ *People v. Jofaz Transportation, Inc.*; SUPREME COURT OF THE STATE OF NEW YORK COUNTY OF KINGS; May 11, 2022; Available at https://ag.ny.gov/sites/default/files/jofaz_complaint_as_filed.pdf

¹² *Mayor’s Management Report*; NYC MAYOR’S OFFICE OF OPERATIONS; p. 312; September 2023; Available at https://www.nyc.gov/assets/operations/downloads/pdf/mmr2023/2023_mmr.pdf

¹³ *Attorney General James Sues Bus Companies for Polluting in New York City Communities*; OFFICE OF THE NEW YORK STATE ATTORNEY GENERAL; May 12, 2022; Available at <https://ag.ny.gov/press-release/2022/attorney-general-james-sues-bus-companies-polluting-new-york-city-communities>

¹⁴ Themis, Chronopoulos; “*What’s Happened to the People?*” *Gentrification and Racial Segregation in Brooklyn*; JOURNAL OF AFRICAN AMERICAN STUDIES 24; p. 549–572; September 5, 2020 Available at <https://link.springer.com/article/10.1007/s12111-020-09499-y>

¹⁵ Poverty Research Unit of the Mayor’s Office for Economic Opportunity; *New York City Government Poverty Measure 2019*; p. 15; 2020-2021; Available at https://www.nyc.gov/assets/opportunity/pdf/21_poverty_measure_report.pdf

¹⁶ NYCHA Performance Tracking & Analytics Department; NYCHA 2023 Fact Sheet; p. 3; April 2023; available at <https://www.nyc.gov/assets/nycha/downloads/pdf/NYCHA-Fact-Sheet-2023.pdf>; *Red Hook East*; NYCHA PERFORMANCE TRACKING & ANALYTICS DEPARTMENT; August 2021; Available at <https://www.nyc.gov/assets/nycha/downloads/pdf/Red%20Hook%20East.pdf>; *Red Hook West*; August 2021; Available at <https://www.nyc.gov/assets/nycha/downloads/pdf/Red%20Hook%20West.pdf>

¹⁷ *American Community Survey 2021 5-Year Estimates*; UNITED STATES CENSUS BUREAU; June 15, 2023; Available at <https://www.census.gov/data/developers/data-sets/acs-5year.html>

¹⁸ New York City Department of Health and Mental Hygiene; *Park Slope and Carroll Gardens*; COMMUNITY HEALTH PROFILES; 2018; Available at <https://www.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/data/2018chp-bk6.pdf>

¹⁹ Poverty Research Unit of the Mayor's Office for Economic Opportunity; *New York City Government Poverty Measure 2019*; p. 15; 2020-2021; Available at https://www.nyc.gov/assets/opportunity/pdf/21_poverty_measure_report.pdf

²⁰ *American Community Survey 2021 5-Year Estimates*; UNITED STATES CENSUS BUREAU; June 15, 2023; Available at <https://www.census.gov/data/developers/data-sets/acs-5year.html>

²¹ New York City Department of Health and Mental Hygiene; *Parkchester and Soundview*; COMMUNITY HEALTH PROFILES; 2018; Available at <https://www.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/data/2018chp-bx9.pdf>

²² Out of the buses observed, approximately 23.24% or 33 buses were found to be idling for over a minute. Only 6 out of these 33 buses, accounting for a mere 4.23% of the total, were discovered to have valid exceptions as per the New York City Idling Law.

²³ *NYSERDA Electric School Bus Roadmap*; p. 35; Available at <https://www.nyserda.ny.gov/-/media/Project/Nyserda/Files/Programs/Electric-School-Bus/CNY-EV-schbus-roadmap-bk-1-v1-acc.pdf>

²⁴ See *NYERDA Electric School Bus Roadmap*, p. 40.

Diseño gráfico: Diseño de Sarah Sommers
sarahsommersdesign.com

New York Lawyers for the Public Interest

151 West 30th Street, 11th Floor
New York, NY, 10001-4017

Tel 212-244-4664 | Fax 212-224-4570

NYLPI.org

© 2023. NYLPI te anima a compartir este trabajo, que está cubierto por Creative Commons “Atribuciones-Licencia no comercial, sin derivados” (ver creativecommons.org). Puede ser reproducido en su totalidad siempre que New York Lawyers for the Public Interest sea acreditado, se incluya un enlace a la página web de NYLPI, y no se imponga ningún cargo.

La obra no puede ser reproducida en parte o en forma alterada, y no se puede cobrar ninguna tarifa sin el permiso de NYLPI.