

AÑO: 2018

EXPEDIENTE: 11981/LXXV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXV Legislatura

PROMOVENTE: CC. ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME Y JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO, INTEGRANTES DE USUARIOS DEL TRANSPORTE Y SERVICIOS PÚBLICOS.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN AL COMBUSTIBLE QUE SE UTILICE SEA BIODIESEL, GAS NATURAL VEHICULAR O ELECTRICIDAD.

INICIADO EN SESIÓN: 02 de octubre del 2018

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Transporte

C.P. Pablo Rodríguez Chavarría

Oficial Mayor



Usuarios del Transporte y Servicios Públicos

Aramberri 1311 Col. Centro Monterrey

Tel. 8121117469

email. unetep@gmail.com

Asunto:

Iniciativa de Reforma a la Ley de ~~Transporte para la~~ Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León



C.C. DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

Presente. -

Los suscritos ciudadanos firmantes al pie de esta iniciativa en ejercicio de nuestro derecho humano de petición y de presentar iniciativas con fundamento en los artículos 8, 36 y 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, nos permitimos someter a la consideración de esta H. Soberanía Popular la presente Iniciativa de Reforma en Materia de Movilidad y Transporte Público con proyecto de Decreto que adiciona diversos numerales de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es una tarea pendiente implementar políticas públicas orientadas al respeto al medio ambiente como un principio "*sine qua non*" para prestación de servicios públicos por parte de los Estados-Nación. El combate a la contaminación ambiental es responsabilidad de Poderes Públicos, tanto del Ejecutivo en el ámbito de aplicación de la Ley como del Legislativo en la generación de legislación que se adapte a las necesidades socioeconómicas y al surgimiento de nuevas tecnologías, entre otras.

En el caso que nos ocupa, resulta un hecho notorio y público por principalmente por los legisladores y, principalmente, ciudadanos usuarios del transporte de público que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos descentralizados que integran la administración pública del Estado, ha esgrimido el "inminente" aumento a la tarifa del camión urbano y del sistema colectivo denominado Metrorrey.

La Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León ha renunciado a sus atribuciones de llamar a cuentas a los transportistas y al contrario se ha comportado como un guardián

de los intereses económicos de los empresarios que actualmente prestan el servicio de transporte de pasajeros.

Lo anterior se puede constatar ante la falta de estudios técnicos serios y transparentes al público en general que la Autoridad y los transportistas utilizan de sustento para estar a punto de autorizar un fuerte aumento al costo del pasaje con cargo a los usuarios del transporte que ejercen su derecho a la movilidad que consiste en gozar de un transporte público de calidad, digno y eficiente. Este derecho se interrelaciona con el ejercicio de otros derechos como lo es los derechos al trabajo y el derecho a la educación -al utilizarlo para llegar a sus centros de trabajo e instituciones educativas- por lo cual un aumento donde el mayor argumento es el aumento al precio de los combustibles pero sin transparencia en los estados financieros de los prestadores de servicio de transporte público y de la falta de estudios de origen destino por parte de la Autoridad debe ser combatido con la modificación del marco jurídico en materia de movilidad para que los vehículos utilizados en el Sistema Estatal de Transporte por obligación legal deban utilizar combustibles más económicos y más amigables con el medio ambiente.

Nos queda claro que el transporte público vehicular ya las flotillas privadas están limitadas al alto costo del Diésel y Gasolina. Para ejemplificar, el implementar la obligación de utilizar Gas Natural Vehicular -mezcla de hidrocarburos gaseosos, principalmente compuesto por metano- trae beneficios tanto en el plano económico y ecológico.

Según datos proporcionados por empresas dedicadas a la conversión de vehículos de Diesel a Gas Natural Vehicular, en el plano económico ofrecen que en 5 años el dueño de una unidad que utilice dicho combustible ahorra lo suficiente para comprar una unidad nueva y en el plano ecológico se afirma disminuir hasta un 80% las emisiones de gases tóxicos en comparación con los combustibles tradicionales.

Impacto ambiental

Por cada camión convertido a Gas Natural Vehicular se deja trabajar 120 arboles para absorber el CO₂, 535 camiones equivalen a 42,000 toneladas de CO₂, en el país tenemos 5065 muertes anuales, 14,000 hospitalizaciones, 818,679 consultas medicas lo que equivalen a \$728 millones de pesos anuales.

Ventajas para el Consumir

- 1.** Ahorro en Costo de Combustible;
- 2.** Prolonga la vida del Motor;
- 3.** Ahorro en costo de mantenimiento del vehículo;
- 4.** Facilidad de financiamiento;

Actualmente el precio de los combustibles tradicionales son los siguientes: gasolina premium es \$21.19, la gasolina magna es de \$19.61 y el Diesel es de \$20.52; dichos combustibles contrastan al precio estimado del Gas Natural Vehiculas que es de \$8.10.

Costo y ahorro. Con base de una carga de un tanque al día, los ahorros son de \$29,000 pesos mensuales o \$348,000 pesos anuales. Lo cual en 10 años que es el limite de vida que señala la Ley, los transportistas se estarían ahorrando \$3,480,000 pesos.

Señores Diputadas y Diputados es urgente que realicen las modificaciones legales necesarias para que Nuevo León deje de ocupar el deshonroso primer lugar en el rating de las ciudades más contaminadas del País. Además, con dicha medida también estaríamos en condiciones de dejar el primer lugar en la tarifa de transporte público más cara del País.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a su consideración el siguiente proyecto de:

“Decreto Núm. _____”

ÚNICO. - Se adiciona un inciso j) a la fracción I del artículo 18 para quedar como sigue:

Artículo 18. (...)

(...)

I. Movilidad Sustentable, estableciendo los siguientes lineamientos:

(...)

j) Los sistemas que integran el Servicio Estatal de Transporte para cumplir con el principio rector de movilidad de respeto al medio ambiente estarán obligados a hacer las modificaciones necesarias o

adquirir vehículos que utilicen de combustible ya sea Biodiésel en un porcentaje de volumen no menor a 50 por ciento, Gas Natural Vehicular o Electricidad.

TRANSITORIO

PRIMERO. El Presente Decreto entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León;

SEGUNDO. La fecha límite para cumplimiento de la obligación contenida en el artículo 18, fracción I, inciso j) de la Ley será el 1 de diciembre de 2019;

TERCERO. El Consejo emitirá un programa de cumplimiento gradual y progresivo para que los vehículos del Sistema Estatal de Transporte cumplan en la fecha del transitorio anterior.

PUNTOS PETITORIOS

Finalmente, solicitamos de manera atenta y respetuosa, con fundamento en el artículo 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, exponemos los siguientes puntos petitorios:

PRIMERO. – Se nos tenga como representante para oír y recibir notificaciones al ciudadano Rocío Maybe Montalvo Adame;

SEGUNDO. – Se nos tenga para oír y recibir notificaciones en el domicilio ubicado en Aramberri 1311, Código Postal 64000 Monterrey, Nuevo León, al correo electrónico unetep@gmail.com.

TERCERO. – Se nos tenga por recibida la presente iniciativa y se turne a la Comisión respectiva para su estudio y, en su caso, al Pleno del H. Congreso;

CUARTO. – Se nos notifique las fechas de las sesiones en que se debatirá la presente iniciativa; y,

QUINTO. – Se nos dé voz en las sesiones de la o las comisiones que tengan a bien dictaminar la iniciativa.



Atentamente

Integrantes de UNETE PUEBLO:


ROCIO MAYBE MONTALVO ADAME


JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO

Opción 1:											18.80%	
TIPO DE SERVICIO	Usuario	1er Transb	Dcto 1er Transb	2do Transb	Dcto 2do Transb	% Feria	% Efectivo	Unidades	Pas x unidad	Pasajeros		
Sin Aire Acondicionado												
Radial y Midibus Ordinario	79.59%	22%	50%	2%	100%	22.59%	77.41%	1,114		467	520,238	
Radial y Midibus Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Periférico Ordinario	79.59%	22%	50%	2%	100%	23%	77%	128		555	71,040	
Periférico Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Suburbana Ordinaria	79.59%	22%	50%	2%	100%	23%	77%	52		369	19,188	
Suburbana Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Ponderada sin clima												610,466
Con Aire Acondicionado												
Radial y Midibus Ordinario	79.59%	22%	50%	2%	100%	23%	77%	2003		467	935,401	
Radial y Midibus Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Periférico Ordinario	79.59%	22%	50%	2%	100%	23%	77%	1,346		555	747,030	
Periférico Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Suburbana Ordinaria	79.59%	22%	50%	2%	100%	23%	77%	34		369	12,546	
Suburbana Preferencial	20.41%	22%	50%	2%	100%	100%	0%					
Incremento regular								4,677			1,694,977	
Incremento preferente										Total 1	2,278,373	
Incremento efectivo										Total suma	2,305,443	

En esta parte de la tabla dice:

El 79.59% tiene tarifa ordinaria, el 20.41% tarifa preferencial.

El 77.41% Paga en EFECTIVO

El 22.59% Paga con Tarjeta Feria

467 Pasajeros por unidad Radial o Midibus

555 por Unidad Periférica

369 Pasajeros por Unidad Suburbana

PUNTO No. 7

De acuerdo a los Estudios realizados, entre ellos la Encuesta – Origen Destino Domiciliaria, se ha estimado que el Número de Pasajeros diarios en el Sistema de Transporte Público es **3,307,505**.

Análisis del costo de operación de una unidad de Transporte Urbano

Ingresos y egresos de una unidad de Transporte Urbano Septiembre 2018)			
	Ruta 2 GNVC	Ruta 2 Diesel	
Ing. X T.E.	\$ 3,360,000.00	\$ 3,360,000.00	
Ing. T. Ponderada	\$ 3,174,143.19	\$ 3,174,143.19	
Recorrido en Km por vuelta	81.1	81.1	
Vueltas por día	8	8	
Pasajeros por vuelta	100	100	
Costo de la unidad	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00	
Gasto prom. Nomina	\$ 365,000.00	\$ 365,000.00	
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	\$ 947,248.00	\$ 1,840,256.32	
Depreciación 20%	\$ 400,000.00	\$ 400,000.00	
Gasto por seguros	\$ 25,000.00	\$ 25,000.00	
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	\$ 300,000.00	\$ 300,000.00	
Gastos Totales	\$ 2,037,248.00	\$ 2,930,256.32	
Ingresos Netos	\$ 1,136,895.19	\$ 243,886.87	
Ingresos Netos (Diario)	\$ 3,114.78	\$ 668.18	
Diferencia Diesel (-) GNVC	\$ 893,008.32		
Costo por Km	\$ 8.6	\$ 12.37	
Costo por pasaje	\$ 6.98	\$ 10.04	
Margen de Ganancia	56%	8%	
PORCENTAJE DEL COSTO TOTAL DE OPERACIÓN			
Gasto prom. Nomina	17.92%	12.46%	
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	46.50%	62.80%	
Depreciación 20%	19.63%	13.65%	
Gasto por seguros	1.23%	0.85%	
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	14.73%	10.24%	

En este ejemplo se considera la depreciación del precio de la unidad en el costo del pasaje

GNVC = Gas Natural Comprimido Vehicular

Al igual que en el ejemplo anterior, se puede observar una gran diferencia en los costos operativos al usar GNVC vs Diesel

Factores a considerar

Nombre de la ruta	Ruta 2	Porcentaje por tarifa	Descuento
Tamaño de la Flota	1		
Unidades en circulación	1	77.41	0
Vueltas	8	22.59	0
Pasajeros/Vuelta	100	22	50
Recorrido (Km)	81.1	2	100
Costo Unidad	2,000,000	20.41	0
Rendimiento Km/litro	2.50		50
Costo Diesel	20.26		100
Costo Gas	10	12	
Costo Seguro	25000	11.19	
Días trabajados X Unidad	350	7.39	
Gasto Diario en Nómina	1000		
Depreciación (%)	20		
Gastos administrativos (%)	15		

Análisis del costo de operación de una unidad de Transporte Urbano

Si NO consideramos la depreciación del precio de la unidad en el costo del pasaje (20%)

Ingresos Y egresos de una unidad de Transporte Urbano Septiembre 2018)			
	Ruta 2 GNCV	Ruta 2 Diesel	
Ing. X.T.E.	\$ 3,360,000.00	\$ 3,360,000.00	
Ing. T. Ponderada	\$ 3,174,143.19	\$ 3,174,143.19	
Recorrido en Km por vuelta	81.1	81.1	
Vueltas por día	8	8	
Pasajeros por vuelta	100	100	
Costo de la unidad	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00	
Gasto prom. Nomina	\$ 365,000.00	\$ 365,000.00	
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	\$ 947,248.00	\$ 1,840,256.32	
Depreciación 20%	\$ -	\$ -	
Gasto por seguros	\$ 25,000.00	\$ 25,000.00	
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	\$ 300,000.00	\$ 300,000.00	
Gastos Totales	\$ 1,637,248.00	\$ 2,530,256.32	
Ingresos Netos	\$ 1,536,895.19	\$ 643,886.87	
Ingresos Netos (Diario)	\$ 4,210.67	\$ 1,764.07	
Diferencia Diesel (-) GNCV	\$ 893,008.32		
Costo por Km	\$ 6.91	\$ 10.68	
Costo por pasaje	\$ 5.61	\$ 8.67	
Margen de Ganancia	94%	25%	

PORCENTAJE DEL COSTO TOTAL DE OPERACIÓN

Gasto prom. Nomina	22.29%	14.43%
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	57.86%	72.73%
Depreciación 20%	0.00%	0.00%
Gasto por seguros	1.53%	0.99%
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	18.32%	11.86%

GNCV = Gas Natural Comprimido Vehicular

Al igual que en el ejemplo anterior, se puede observar una gran diferencia en los costos operativos al usar GNCV vs Diesel

Dado que pasaron 5 años desde el aumento anterior y no adquirieron unidades nuevas, no han tenido "Pérdidas"

Factores a considerar

Nombre de la ruta	Ruta 2	Porcentaje por tarifa	Descuento
Tamaño de la Flota	1		
Unidades en circulación	1	77.41	0
Vueltas	8	22.59	0
Pasajeros/Vuelta	100	22	50
Recorrido (Km)	81.1	2	100
Costo Unidad	2,000,000	20.41	0
			50
			100
Rendimiento Km/litro	2.50	Tarifa	
Costo Diesel	20.26	Efectivo	12
Costo Gas	10	TF	11.19
Costo Seguro	25000	Preferente	7.39
Días trabajados X Unidad	350		
Gasto Diario en Nómina	1000		
Depreciación (%)	20		
Gastos administrativos (%)	15		