

Año: 2017

Expediente: 10844/LXXIV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIV Legislatura

PROMOVENTE: DIP. SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA Y DIP. MARÍA CONCEPCION LANDA GARCIA TELLEZ, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

ASUNTO RELACIONADO A: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA POR ADICION DE UN ULTIMO PARRAFO AL ARTICULO 29 DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE NUEVO LEON., PARA QUE LAS UNIDADES QUE BRINDAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN EL ESTADO, SEAN CON MOTORES GNV (GAS NATURAL VEHICULAR) TAMBIEN CONOCIDO COMO GNC (GAS NATURAL COMPRIMIDO)

INICIADO EN SESIÓN: 26 de abril del 2017

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

Lic. Mario Treviño Martínez

Oficial Mayor

Original



C. ANDRÉS MAURICIO CANTÚ RAMÍREZ.

Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León.



Los suscritos diputados C. Samuel Alejandro García Sepúlveda y C. María Concepción Landa García Téllez de la LXXIV Legislatura al H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 8, 36 fracción III, 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos a promover iniciativa de reforma por adición de un último párrafo al artículo 29 de la LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE NUEVO LEÓN, para que las unidades que brinden el servicio de transporte urbano en Nuevo León, sean con motores a GNV (gas natural vehicular) también conocido GNC (gas natural comprimido). Lo anterior al tenor de la siguiente:

PROBLEMÁTICA 1.- CONTAMINACIÓN

Según una alerta emitida en el 2012 por la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC), el grupo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) encargado de revisar qué partículas ocasionan esa enfermedad, se determinó que el humo de los motores diésel causa cáncer de pulmón y posiblemente de vejiga. El humo del diésel estaba desde 1988 considerado como posible carcinógeno, pero es a partir del 2012 que sube al primer lugar en la escala, como resultado de diversos estudios especializados en el caso.¹

En el caso de Nuevo León, a principios de este año, el ambientalista Dr, Gerardo Manuel García nos compartió a los diputados de esta H, Legislatura, en un foro sobre medio ambiente, las cifras del Instituto Nacional de Salud Pública, las cuales, según el especialista estiman que en nuestro estado hay 4,700 muertes prematuras anuales causadas por contaminación.

Ante esta problemática grave, el estado mexicano, a nivel internacional ha decidido comprometerse a implementar medidas efectivas, como ejemplo las

¹ <https://academic.oup.com/jnci/article/104/11/855/2567717/The-Diesel-Exhaust-in-Miners-Study-A-Nested-Case>

ciudades de Atenas, Madrid, Ciudad de México y París planean prohibir los vehículos diésel para 2025²

PROBLEMÁTICA 2.- ALTO COSTO TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO.

La tarifa por pasaje en transporte urbano en nuestro estado es de las más caras en el país, toda vez que se basa en la rentabilidad de las empresas prestadoras de servicios; lo cual genera descontento entre los usuarios, debido a que hasta un 20% de los ingresos de una familia promedio con dos salarios mínimos sin auto, se gastan en pasajes de transporte urbano para llegar a sus fuentes de trabajo.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En nuevo León existe registrado ante la Agencia Estatal de Transporte una flota de más de 5,500 unidades de transporte urbano, de las cuales una pequeña cantidad cercana a 100 unidades utilizan gas natural vehicular, el resto son de motor a diésel, las cuales tienen una antigüedad no mayor a 10 años, tal y como lo determina el artículo 29 de la Ley de Transporte para la movilidad sustentable del Estado de Nuevo León, el cual establece:

Artículo 29. El servicio de transporte, únicamente podrá prestarse en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el Reglamento, sin exceder las siguientes antigüedades para cada uno de los servicios:

- I.- Urbano: Diez años;*
- II.- Suburbano: Quince años;*
- III.- Regional: Quince años;*
- IV.- Especializado: Quince años; y*
- V.- De alquiler: Ocho años.*

...

Respecto a la antigüedad de 10 años para las unidades de transporte urbano, consideramos que es apropiada la medida toda vez que existen estudios respecto al tiempo de vida útil de las unidades dedicadas al transporte urbano, en ellos analizan el costo del mantenimiento en relación al kilometraje recorrido. Uno de

² Marrakech ministerial declaration on health, environment and climate change. In: Conference of the parties to the United Nations framework convention on climate change. (UNFCCC COP22), 15 November 2016. Marrakesh: Morocco; 2016.

esos estudios es el presentado por expertos de la Facultad de Ingeniería Mecánica de la Escuela Superior Politécnica del Ejército (ESPE) de Ecuador, quienes demostraron mediante análisis con metodología científica que la vida útil de una unidad al servicio urbano es de 684.438 kilómetros, cantidad que al dividir por el promedio de 67.200 kilómetros de recorrido al año un vehículo arroja el periodo de vida de 10 años.

"Es claro que un autobús en la medida en que es utilizado sufre desgaste en sus piezas, lo cual ocasiona que cada vez sean mayores los costos de operarlo. Hay un momento en que es más económico o conveniente remplazar el equipo viejo por uno nuevo; ese momento determina que el Autobús ha llegado al fin de su vida útil"³

Tal diagnóstico en cuestión a los años de vida útil de la unidades, lo podemos presenciar los ciudadanos, sobre todo quienes son usuarios del transporte urbano en el estado, en las unidades de transporte, las cuales pasados los seis años de antigüedad, ya presentan fallas mecánicas que los usuarios bien conocen como "quedarse tiradas", sin contar el maltrato a la carrocería generado por las malas condiciones del pavimento, el uso mismo y por qué no decirlo, el "vandalismo" de algunos usuarios, que aunque son pocos en relación a la cantidad de usuarios, el daño que ocasionan a las unidades repercute en la comodidad y seguridad del resto de los usuarios.

Respecto al costo del litro de diésel actualmente se encuentra en promedio \$16.88⁴ (dieciséis pesos 88/100 M.N.); en promedio, cada unidad de transporte urbano consume 130 litros diarios de diésel, de tal manera el costo de operación relacionado al consumo de combustible es en promedio \$2,194.40 (dos mil ciento noventa y cuatro pesos 88/100 M.N.) por unidad al día.

Ahora bien, el gas natural vehicular (GNV) o (GNC) tiene un costo de \$4.50 (cuatro pesos 50/100 M.N.) por metro cúbico el cual es el equivalente al litro, realizando las operaciones aritméticas con ambos combustibles podemos comparar el gasto diario que tendría cada unidad en combustible:

$$(130 \text{ litros diésel}) (\$16.88) = \$2,194.40 \quad (130 \text{ m}^3 \text{ GNV}) (4.50) = \$585.00$$

³ En marzo del 2005, Christian Andrade y Fausto Layo, de la Facultad de Ingeniería Mecánica de la Escuela Superior Politécnica del Ejército (ESPE), elaboraron una tesis de 165 páginas para definir una metodología que determinó la vida útil de un transporte público, sea este bus urbano o interprovincial, taxi convencional.

https://aresep.go.cr/images/Discusiones_regulatorias/Exp__1_Higer.pdf

⁴ Revisar página de Comisión Reguladora de Energía <http://www.gob.mx/cre>

Es importante considerar, que el empresario deberá hacer una inversión económica a fin de construir las instalaciones adecuadas para el suministro del GNV a sus unidades; sin embargo para ello existen programas federales e internacionales para la expedición de créditos y apoyos a empresarios, los cuales fueron creados específicamente para este tipo de medidas en combate al cambio climático.

Ha sido ampliamente demostrado a nivel internacional que las emisiones de monóxido de carbono de las unidades a GNV en promedio son aproximadamente un 70% menores, las emisiones de hidrocarburos no metánicos son 89 % menores y las emisiones de óxidos de nitrógeno son 87 % más bajas.⁵

La tecnología GNV reduce los niveles de emisión sonora y las vibraciones del motor, proporciona una ligera ventaja en rendimiento⁶, los motores de éstas unidades, requieren mantenimiento sencillo pero constante, tal y como la lubricación del motor, lo cual en lugar de ser una desventaja, alarga la vida del motor y mantiene a las unidades en condiciones óptimas.

En cuestión de seguridad, las unidades que operan con GNV son más seguras que las que operan con combustibles tradicionales, debido a que el gas natural vehicular a diferencia del diésel, se disipa a la atmósfera en caso de un accidente, a diferencia del diésel que se empoza en el suelo con el riesgo inminente de un incendio, por tal motivo los empresarios del transporte escolar, en otros países eligen las unidades a GNV para mayor seguridad de los estudiantes; los cilindros de almacenamiento son fabricados mucho más resistentes que los tanques de diésel, no existen derrames que contaminen el subsuelo, etc. El Gobierno del Estado de Nuevo León conoce muy bien los beneficios en seguridad respecto a este tipo de unidades, en la inteligencia de que las 80 unidades que conforman la ECOVÍA, son unidades a GAS NATURAL VEHÍCULAR.⁷

Actualmente, en México las armadoras DINA, HYUNDAI, MERCEDES BENZ, FREIGHTLINER, ofrecen variedad de unidades de autobuses para transporte urbano a la venta con tecnología a GAS NATURAL VEHÍCULAR, además de éstas, otras armadoras que participaron en la licitación para la fabricación de las unidades de ecovía SCANIA, VOLVO, VOLKSWAGEN; dicha tecnología, cuenta

⁵ Sustitución de gasolina por gas natural comprimido en los vehículos de la ZMCM: análisis costo-beneficio. Lorena Belmont S. Adrian Sergio Barrera R. Américo Saldivar Valdez. Análisis Económico Núm. 42, vol. XIX Tercer cuatrimestre de 2004.

finanzascarbono.org/comunidad/mod/file/download.php?file_guid=322793

⁶ <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/84682/presentacionGNVNov13.pdf>

⁷ Véase nota <http://www.pasajero7.com/seguridad-en-autobuses-a-gas-natural-una-tecnologia-confiable/>

con un certificado EPA 10 (La Agencia de Protección del Medio Ambiente en inglés: Environmental Protection Agency; más conocida por las siglas EPA es una agencia del gobierno federal de Estados Unidos encargada de proteger la salud humana y proteger el medio ambiente: aire, agua y suelo.), lo que equipara a estas unidades del Transporte con una tecnología híbrida pero con un menor costo. Otro beneficio de usar esta tecnología GNC o GNV es la reducción de hasta un 90% de las emisiones de HC y PM10 en el ambiente, además de no contaminar el suelo y mantos freáticos.

En cuestión de suministro garantizado, México es el 6° lugar mundial en reservas de gas natural, siendo éste, el hidrocarburo con mayor estabilidad de precio en el mercado, y con la finalidad de impulsar la economía en el país a través de la explotación de este recurso natural, se publicó la iniciativa de reforma energética por el Presidente de la República, de la cual se desprende un nuevo marco regulatorio. Así mismo, las empresas tienen la oportunidad de obtener del Gobierno Federal los permisos para autoabastecerse de gas natural, incluyendo la transportación a su lugar de consumo.

En Nuevo León, desde el año 2014, se están haciendo alianzas entre empresas permisionarias proveedoras de gas natural, inversionistas privados del estado y la SEMARNAT (Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales) a fin de construir nuevos puntos de carga abastecedora de GNV.

De aprobarse el proyecto de reforma, solicitado en la presente iniciativa, corresponderá al Ejecutivo impulsar la implementación de esta nueva tecnología de carburante, así como generar inversión en la infraestructura de estaciones de servicio de GNC O GNV, además de crear una política de Estado que impulse la compra de unidades con dicha tecnología a fin de renovar la flota de unidades en cada Ruta de Transporte Urbano, ya sea con la compra de nuevas unidades con la tecnología GNC (GNV) o con la conversión de las unidades a Diesel que ya están operando.

Estamos conscientes que esto implica una inversión importante para los empresarios, es por ello que sugerimos, sea el Gobierno del Estado quien promueva y avale la obtención de créditos que organismos internacionales han destinados para tales fines; así mismo, el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad de Nuevo León, puede emitir las condiciones y bases para que el cambio sea gradual, estableciendo dicho consejo los periodos y porcentajes en que se vaya transformando la flota de cada concesionario.

OBJETIVO DE LA REFORMA:

La Bancada Ciudadana, siguiendo nuestro plan de agenda ambiental para atacar los 5 frentes de agentes contaminantes, presentamos como segunda acción para combatir los altos índices de contaminación en nuestro estado, la presente iniciativa con la finalidad de :

1°.-Reducir hasta en un 70% las emisiones de CO y CO₂, que producen 5,500 aprox. Unidades del Transporte Urbano en Nuevo León, contribuyendo directamente con esta medida a la mejora de la calidad del aire en nuestra zona metropolitana, reduciendo así, consecuentemente las probabilidades de los habitantes del Estado de padecer enfermedades relacionadas a la contaminación del aire.

2°.- Reducir hasta en un 50% los gastos de operación relacionados al consumo del Diesel de las unidades, teniendo los empresarios o concesionarios y permisionarios del Transporte Urbano, la posibilidad de recuperar su inversión o pagar los préstamos otorgados, en un plazo consideradamente corto-mediano, para posteriormente reducir la tarifa del pasaje en transporte urbano, beneficiando directamente al usuario.

CONCLUSIÓN:

Considerando que México es el sexto lugar mundial en reservas de gas natural; La nueva reforma energética, los beneficios que el uso del GNC o GNV producen al medio ambiente, al evitar las emisiones de Co y Co₂ y demás contaminantes que generan el Diesel en las zonas más poblada del Estado, consistente en el área metropolitana, la cual ha sido considerada por la ONU como la más contaminada en América Latina; considerando también la reducción de un casi 50% en el gasto de operación de las unidades del transporte Urbano, lo cual propiciaría la reducción en las tarifas del transporte urbano; teniendo el conocimiento de las Organizaciones Mundiales que otorgan créditos para la implementación de la movilidad sustentable en los países; considero viable y

necesario reformar la LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE NUEVO LEÓN, en el sentido de que las unidades que brinden el servicio de Transporte Urbano, sean a Gas Natural Comprimido, también conocido como Gas Natural Vehicular, entendiéndose que debe ser obligatorio para los transportistas hacer el cambio de tecnología, en los términos que determine el Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León.

Por lo anterior mente expuesto solicitamos atentamente:

- 1.- Que por la relevancia de tema, la presente iniciativa sea turnada a las Comisiones unidas de Transporte y Medio Ambiente.
- 2.- Se someta a consideración y análisis de las comisiones de Transporte y Medio Ambiente, **en la inteligencia de ser necesaria la norma⁸ para la regulación de la conducta** y posteriormente su aprobación el siguiente proyecto de decreto:

DECRETO:

ÚNICO: Se reforma por adición de un último párrafo al artículo 29 de la LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DE NUEVO LEÓN para quedar como sigue:

Artículo 29. El servicio de transporte, únicamente podrá prestarse en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el Reglamento, sin exceder las siguientes antigüedades para cada uno de los servicios:

- I.- Urbano: Diez años;
- II.- Suburbano: Quince años;
- III.- Regional: Quince años;
- IV.- Especializado: Quince años; y

⁸ Normas jurídicas.- son reglas que regulan la conducta externa del hombre; son bilaterales, porque además de conferir derechos imponen obligaciones; son heterónomas, porque los sujetos de la norma no obran conforme a su voluntad si no conforme a la voluntad de la norma o legislador; es coercible, porque tiene la posibilidad de hacerse cumplir aun en contra de la voluntad del obligado y, por último, tiene sanción política, porque la violación de la norma trae consigo una sanción, la cual puede ser de naturaleza: corporal, económica, mixta o jurídica, que es impuesta por el Estado. ES DECIR, NO POR EL HECHO DE QUE ALGUNOS TRANSPORTISTAS CUENTEN CON UNIDADES CON TECNOLOGÍAS GNC, SE DEBE DEJAR A SU VOLUNTAD DICHO CAMBIO.

V.- De alquiler: Ocho años.

En el caso de autobuses, estos plazos podrán variar en función de que éstos sean de tipo articulado y que incluyan una mayor comodidad y seguridad para los pasajeros. Igualmente, estos plazos podrán variar, tratándose de los vehículos que presten servicios fuera del área metropolitana de Monterrey, ó en zonas de difícil acceso. En todo caso se requerirá de manera previa la autorización de la Agencia.

En el caso de transporte urbano las unidades deberán implementar la tecnología de motores a gas natural comprimido, con el fin de preservar el medio ambiente y la sustentabilidad del transporte urbano.


TRANSITORIO

PRIMERO: La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la federación.

SEGUNDO: Una vez publicada la presente reforma, quedará a consideración del Ejecutivo y del Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León, la manera en que se renovararán las unidades de transporte urbano registradas ante la Agencia Estatal del Transporte del Estado

Atentamente

Monterrey, Nuevo León a 25 de Abril del 2017.


Dip. Samuel Alejandro García Sepúlveda


Dip. María Concepción Landa García Téllez

