

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**

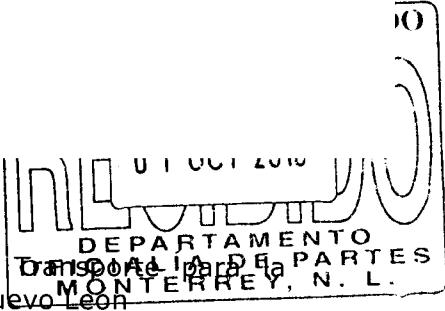
**C.P. Pablo Rodríguez Chavarría**

**Oficial Mayor**



**Asunto:**

Iniciativa de Reforma a la Ley de 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.**  
**P r e s e n t e . -**

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 exemplificar, 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 CO<sub>2</sub>, 535 camiones equivalen a 42,000 toneladas de CO<sub>2</sub>, 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 Vehicular 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 límite 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 porciento, 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.

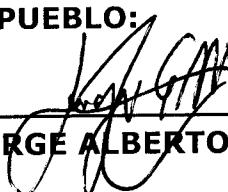
**TERCERO.** – Se nos tenga por recibida la presente iniciativa y se turne a la Comisión respectiva para su estudio y, en su caso, al Pleno del H. Congreso;

**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:**

  
**ROCÍO MAYBE MONTALVO ADAME**

  
**JORGE ALBERTO ESPINOZA MORENO**



En esta parte de la tabla dice

El 79,59% tiene tarifa ordinaria; el 20,41% tarifa preferencial.

EI 77.41% Paga en EFECTIVO

**El 22.59% paga con Tarjeta Feria**

555 por Unidad Periférica

369 Pasajeros por Unidad Suburbana

PUNTO No. 7

610,466

747,030

10

2/8,3/3

der Dach

Sisteme

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 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%	\$ 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 (-) GNCV	\$ 893,008.32	
Costo por Km	\$ 8.6	\$ 12.37
Costo por pasaje	\$ 6.98	\$ 10.04
Margen de Ganancia	56%	8%

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

## 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

## Factores a considerar

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

## PORCENTAJE DEL COSTO TOTAL DE OPERACIÓN

### Gasto prom. Nómima

### Gasto x diesel (2.50 Km/litro)

### Depreciación 20%

### Gasto por seguros

### Gastos Manto. Y Admon. (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

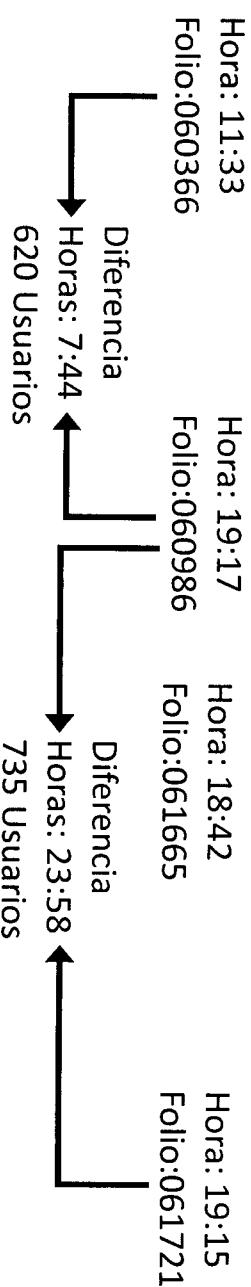
Dado que pasaron 5 años desde el aumento anterior y no adquirieron unidades nuevas, no han tenido "Pérdidas"

## Factores a considerar

	Ruta 2	Porcentaje por tarifa	Descuento
Vueltas	8	TF	22.59
Pasajeros/Vuelta	100	1T	22
Recorrido (Km)	81.1	2T	2
Costo Unidad	2,000,000	1T	20.41
Rendimiento Km/litro	2.50	TF	0
Costo Diesel	20.26	Tarifa	50
Costo Gas	10	Efectivo	100
Costo Seguro	25000	TF	11.19
Días trabajados X Unidad	350	Prefrente	7.39
Gasto Diario en Nómima	1000		
Depreciación (%)	20		
Gastos administrativos (%)	15		

# Comparación pasajeros Transmetro

Unidad 03 T16  
18 Sep 2018  
19 Sep 2018



Las unidades de transmetro de la Ruta Zaragoza-Fundidora no tienen mucha afluencia, pero sién 24 horas (dan servicio solo 12 horas) tienen 735 usuarios, no es creíble que unidades de transporte urbano transporten solo 467 usuarios en 16 horas

## SIN DEPRECIACIÓN

Ingresos y egresos de una unidad de Transporte Urbano Septiembre 2018)			
	Ruta Todas GNCV	Ruta Todas Diesel	
Ing. X T.E.	\$ 13,890,241,008.00	\$ 13,890,241,008.00	
Ing. T. Ponderada	\$ 13,096,560,519.29	\$ 13,096,560,519.29	
<b>Recorrido en Km por vuelta</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	
<b>Vueltas por día</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	
Pasajeros por vuelta	88.39	88.39	
Costo de la unidad	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00	
<b>Gasto prom. Nomina</b>	<b>\$ 1,707,105,000.00</b>	<b>\$ 1,707,105,000.00</b>	
<b>Gasto x diesel (2.50 Km/litro)</b>	<b>\$ 2,731,368,000.00</b>	<b>\$ 5,306,337,120.00</b>	
Depreciación 20%	\$ -	\$ -	
<b>Gasto por seguros</b>	<b>\$ 116,925,000.00</b>	<b>\$ 116,925,000.00</b>	
<b>Gastos Manto. Y Admon. (15%)</b>	<b>\$ 1,403,100,000.00</b>	<b>\$ 1,403,100,000.00</b>	
<b>Gastos Totales</b>	<b>\$ 5,958,498,000.00</b>	<b>\$ 8,533,467,120.00</b>	
<b>Ingresos Netos</b>	<b>\$ 7,138,062,519.29</b>	<b>\$ 4,563,093,399.29</b>	
<b>Ingresos Netos (Diario)</b>	<b>\$ 19,556,335.67</b>	<b>\$ 12,501,625.75</b>	
<b>Diferencia Diesel (-) GNCV</b>	<b>\$ 2,574,969,120.00</b>		
<b>Costo por Km</b>	<b>\$ 8.73</b>	<b>\$ 12.5</b>	
<b>Costo por pasaje</b>	<b>\$ 4.94</b>	<b>\$ 7.07</b>	
Margen de Ganancia	120%	53%	

### PORCENTAJE DEL COSTO TOTAL DE OPERACIÓN

Gasto prom. Nomina	28.65%	20.00%
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	45.84%	62.18%
Depreciación 20%	0.00%	0.00%
Gasto por seguros	1.96%	1.37%
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	23.55%	16.44%

## CON DEPRECIACIÓN

Ingresos y egresos de una unidad de Transporte Urbano Septiembre 2018)			
	Ruta Todas GNCV	Ruta Todas Diesel	
Ing. X T.E.	\$ 13,890,241,008.00	\$ 13,890,241,008.00	
Ing. T. Ponderada	\$ 13,096,560,519.29	\$ 13,096,560,519.29	
<b>Recorrido en Km por vuelta</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	
<b>Vueltas por día</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	
Pasajeros por vuelta	88.39	88.39	
Costo de la unidad	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00	
<b>Gasto prom. Nomina</b>	<b>\$ 1,707,105,000.00</b>	<b>\$ 1,707,105,000.00</b>	
<b>Gasto x diesel (2.50 Km/litro)</b>	<b>\$ 2,731,368,000.00</b>	<b>\$ 5,306,337,120.00</b>	
Depreciación 20%	\$ -	\$ -	
<b>Gasto por seguros</b>	<b>\$ 1,870,800,000.00</b>	<b>\$ 1,870,800,000.00</b>	
<b>Gastos Manto. Y Admon. (15%)</b>	<b>\$ 1,403,100,000.00</b>	<b>\$ 1,403,100,000.00</b>	
<b>Gastos Totales</b>	<b>\$ 7,829,298,000.00</b>	<b>\$ 10,404,267,120.00</b>	
<b>Ingresos Netos</b>	<b>\$ 5,267,262,519.29</b>	<b>\$ 2,692,293,399.29</b>	
<b>Ingresos Netos (Diario)</b>	<b>\$ 14,430,856.22</b>	<b>\$ 7,376,146.30</b>	
<b>Diferencia Diesel (-) GNCV</b>	<b>\$ 2,574,969,120.00</b>		
<b>Costo por Km</b>	<b>\$ 11.47</b>	<b>\$ 15.24</b>	
<b>Costo por pasaje</b>	<b>\$ 6.49</b>	<b>\$ 8.62</b>	
Margen de Ganancia	67%	26%	

### PORCENTAJE DEL COSTO TOTAL DE OPERACIÓN

Gasto prom. Nomina	21.80%	16.41%
Gasto x diesel (2.50 Km/litro)	34.89%	51.00%
Depreciación 20%	23.89%	17.98%
Gasto por seguros	1.49%	1.12%
Gastos Manto. Y Admon. (15%)	17.92%	13.49%

## Variables consideradas para este análisis

Nombre de la ruta	Ruta Todas	Porcentaje por tarifa	Descuento
Tamaño de la Flota	4677	77.41	0
Unidades en circulación	4677	TE	
Vueltas	8	TF	0
Pasajeros/Vuelta	88.39	1T	22.59
Recorrido (Km)	50	2T	22
Costo Unidad	2,000,000	TFP	50
Rendimiento Km/litro	2.50	1T	0
Costo Diesel		2T	100
Costo Gas	20.26	Tarifa Efectivo	
Costo Seguro	10		12
Días trabajados X Unidad	25000		
Gasto Diario en Nómina	350	TF	11.05
Depreciación (%)	1000	Preferente	7.39
Gastos administrativos (%)	20		
	15		