

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 8 Y DÉCIMO TERCERO TRANSITORIO DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN AL USO DE ENERGÍAS LIMPIAS EN EL TRANSPORTE DE CARGA.

INICIADO EN SESIÓN: 08 de febrero del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Movilidad

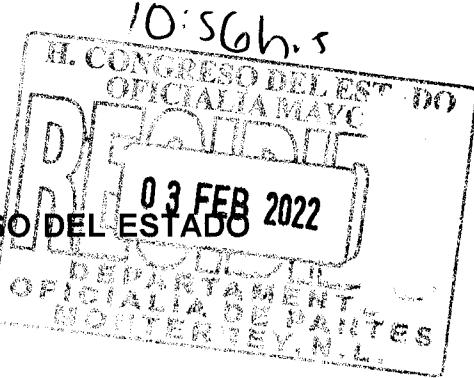
Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.-



El suscrito Diputado LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES y el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional perteneciente a la Septuagésima Sexta Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, en uso de las atribuciones conferidas en el artículo 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, correlacionado con los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos ante esta Soberanía a presentar Iniciativa de reforma a los artículos 8 fracción XXII y Décimo Sexto transitorio ambos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Instituto para la Métrica y la Evaluación de la Salud (IHME, por sus siglas en inglés) estimó que la contaminación del aire por partículas en México fue la causa de cerca de 20,500 muertes en el 2010 y contribuyó al equivalente de 461,454 años-persona de vida perdidos por discapacidades¹. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estimó que, en México durante 2012, la contaminación del aire fue la causa de 467 muertes por enfermedades de vías respiratorias inferiores, 742 por enfermedades pulmonares obstructivas crónicas, 1,336 por enfermedades de cáncer en el pulmón, 9,983 por enfermedades cardíacas isquémicas y 4,269 por derrames cerebrales².

¹ Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Informe nacional de calidad del aire 2013, México, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/191427/2014_Informa_de_Calidad_del_Aire.pdf

² Organización Mundial de la Salud (OMS), *Ambient Air Pollution: A Global Assessment of Exposure and Burden of Disease, 2016* (Contaminación atmosférica: Una evaluación global del riesgo y de la carga de enfermedades, 2016), pág.68, <http://www.who.int/phe/publications/air-pollution-global-assessment/en/>.

Para la zona metropolitana de Monterrey, durante 2010, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) estimó en 263 los casos de mortalidad prematura evitable en adultos mayores de 30 años por las concentraciones de PM2.5 en el aire que exceden los límites establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-025-SSA1-1993³.

La falta de cumplimiento de dicha norma representa \$5,000 millones de pesos (de 2010). Esto no incluye los costos de morbilidad asociados con el cuidado y tratamiento de enfermedades agudas y crónicas, ni la pérdida de productividad por malestares respiratorios, producidos por la contaminación del aire.

En 2017, México emitió un total de 733.8 millones de toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente (CO2e) y el sector de transporte representó aproximadamente el 23.2% (170.3 millones de toneladas métricas) de esas emisiones⁴.

De acuerdo con el inventario Nacional de Emisiones de México (INEM) de 2016, el parque vehicular de autobuses urbanos de todo el país generó el 12.3% de las emisiones de NOx provenientes de fuentes móviles, así como el 9.4% de los dióxidos de azufre (SO2), el 16.6% de las PM10 y el 3.0% de HC.

Con el objetivo de respaldar sus compromisos internacionales para combatir el cambio climático conforme a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), México ha desarrollado estrategias para reducir los GEI y hacer la transición a una economía de bajo carbono⁵. México elaboró sus Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (CPDN) de acuerdo con su marco jurídico en materia de cambio climático, el cual incluye la Ley General del Cambio Climático y la Estrategia

³ NOM-025-SSA1-1993 establece los criterios para evaluar la calidad del aire y los límites permisibles de las concentraciones de material particulado, partículas suspendidas totales (PST), PM10 y PM2.5.

⁴ INECC, Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero,
<https://datos.gob.mx/busca/dataset/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-inegyce>.

⁵ SEMARNAT. Estrategia Nacional de Cambio Climático, Visión 10-20-40, 2013.

Nacional de Cambio Climático, Visión 10-20-40. El objetivo de sus CPDN coincide con el objetivo de reducir las emisiones de GEI en un 50% para el año 2050 con respecto al año 2000.

De conformidad con los escenarios establecidos por México en su CPDN, en 2020, la principal fuente de emisiones de CO₂e es el transporte que contribuye con 214 millones de toneladas métricas por año, seguido por la generación de energía eléctrica que contribuye con 143 millones de toneladas métricas por año. México se compromete a reducir la emisión de CO₂e en un 22% para 2030 con respecto a las tendencias actuales (lo que es equivalente a 211 millones de toneladas métricas) a través de acciones incondicionales⁶. La reducción de emisiones en el sector de transporte se estima en 18% (equivalente a 48 millones de toneladas métricas de CO₂e).

El uso de tecnologías de energías limpias en los sistemas de transporte público y privado apoya el logro de este objetivo. Sin embargo, la redacción actual de la Ley de Movilidad no cumple con la metodología para la formulación de objetivos y acciones de mitigación, tales como el criterio SMART para la formulación de objetivos (Specific, Measurable, Achievable, Realistic y Time-bound por sus siglas en inglés); es decir, Específico, Medible, Realizable, Realista y Sujeto a un plazo de cumplimiento.

Por otro lado, en junio de 2016, en la Cumbre de Líderes de América del Norte, los jefes de los Gobiernos de Canadá, México y Estados Unidos acordaron “comprometerse a reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos para 2018, ajustando las normas de emisión de contaminantes atmosféricos para vehículos livianos y pesados, y las normas correspondientes al combustible ultra bajo en azufre” (The White House, 2016).

⁶ Las CPDN incluyen una serie de medidas de mitigación que México implementará con sus propios recursos (medidas incondicionales) o mediante iniciativas de cooperación internacional (medidas condicionales). Más información en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/401506/CURSO_MITIGACION_Reporte_FINAL.pdf y <https://www.gob.mx/inecc> así como: <https://cambioclimatico.gob.mx/>

Con el fin de apoyar los esfuerzos regulatorios necesarios para lograr este objetivo en México, el Consejo Internacional del Transporte Limpio (ICCT, por su sigla en inglés) coordinó los trabajos de varias organizaciones para modelar las emisiones, la calidad del aire y los beneficios en salud pública que se tendrían al alinear las normas que regulan las emisiones de vehículos y combustibles en México con las del resto de América del Norte.

El estudio investigó los impactos que tendría actualizar tres normas mexicanas ajustándolas a las mejores prácticas internacionales utilizadas en el resto de América del Norte: las normas de contenido de azufre para gasolina y diésel, las normas de emisiones de automóviles, y las normas de emisiones de camiones y autobuses.

Entre los colaboradores del estudio se encuentran Eastern Research Group (ERG), la Universidad de Tennessee (UT) y el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) de México. Los principales hallazgos del estudio fueron los siguientes:

- La implementación de únicamente tres normas clave para combustibles y vehículos en México dará como resultado una importante reducción de la mortalidad prematura. El modelo sugiere que pueden evitarse aproximadamente 9000 muertes tan solo en 2035, con cerca del 80 % de los beneficios derivados de reducir las concentraciones de partículas finas, y el resto, de la reducción del ozono. Considerando exclusivamente las muertes prematuras evitadas en ese año, los beneficios monetarios se calculan en más de \$20.8 mil millones de dólares (2010 USD). El análisis no considera los beneficios acumulativos para la salud que se suman hasta 2035 y que se extenderán a los años siguientes. Otros beneficios para la salud que no se cuantificaron en ese análisis incluyen la reducción de casos de asma y bronquitis crónica; ni tampoco los días laborales perdidos.

- La aplicación de estas normas resultarán en una dramática reducción de emisiones en México. Como parte de las emisiones del sector del transporte por carretera en 2035, los óxidos de nitrógeno (NOx) se reducen en un 66 %, los compuestos orgánicos volátiles (COV) en 53 %, y el material particulado fino (PM2.5) en más del 90 %, incluido un descenso del 84 % de carbono negro (BC, por su sigla en inglés). Como proporción del total de las emisiones de todos los sectores, los NOx y los COV –los dos precursores clave en la producción de ozono—se reducen en 43 % y 31 %, respectivamente.
- La reducción de emisiones se traduce en beneficios importantes para la calidad del aire tanto a nivel local como nacional, especialmente en áreas densamente pobladas, como Monterrey y su área metropolitana.

Para alcanzar la buena calidad del aire y las mejoras en salud demostradas en este análisis, se necesitan varias acciones de política pública.

La SEMARNAT es la autoridad para regular la emisión de contaminantes de los vehículos. Las normas para las emisiones vehiculares se basan en las regulaciones europeas y de Estados Unidos, y en general permiten el cumplimiento de cualquiera de los programas regulatorios.

El 19 de febrero de 2018, el gobierno mexicano publicó la Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores, la cual regula las emisiones de vehículos pesados a diésel y logrará la compatibilidad con las normativas U.S. 2010 / Euro VI.

El estudio concluyó que esta política pública brindará enormes beneficios para la salud y la calidad del aire, y es la responsable del 69 % de los beneficios económicos y para la salud en ese análisis.

La NOM-044 anteriormente daba a los fabricantes la opción de cumplir ya sea con la regulación de U.S. 2004 o con la Euro IV. Debido a que existe una diferencia entre ambos estándares por el costo de la alta tecnología, aproximadamente el 90 % de los nuevos vehículos son provistos de motores que cumplen con el costo más bajo de las normativas U.S. 2004 (Blumberg, Posada y Miller, 2014).

La NOM-044 actualmente ordena alinearse con las normativas U.S. 2010 y con la Euro VI, las regulaciones más avanzadas en Norteamérica y Europa al concluir 2024, el mismo plazo que establece la regulación actual.

Adicionalmente, la NOM-044 actualmente establece como obligatorio cumplir con la normativa Euro V, al igual que la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SEMARNAT-2012 que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta.

En ese sentido, la presente reforma pretende homologar los límites máximos de emisiones con independencia del combustible utilizado de manera objetiva, alineándose con los más altos estándares internacionales, cumpliendo con la metodología SMART de manera que las acciones sean específicas, medibles, realizable, realistas y sujetas a un plazo de cumplimiento.

Ello nos lleva a tener resultados medibles en la salud y economía de nuestros habitantes y permite a nuestro gobierno la máxima flexibilidad y

autonomía en la rectoría del transporte manteniendo un enfoque alineado con nuestras obligaciones de mitigar el cambio climático.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, se propone lo siguiente:

DECRETO

ÚNICO.- Se modifican la fracción XXII del artículo 8 y Décimo Sexto transitorio ambos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I a XXI. ...

XXII. Energías Limpias: Aquellas fuentes de energía utilizada por los vehículos motorizados cuyas emisiones o residuos no rebasen los umbrales establecidos en las disposiciones reglamentarias que para tal efecto se expidan. Entre las Energías Limpias se consideran las siguientes: eléctrico, híbrido, gas natural, solar, y cualquier otra fuente de energía o tecnologías que determinen las autoridades competentes, con base en parámetros y normas de eficiencia energética e hídrica, emisiones a la atmósfera y generación de residuos, de manera directa, indirecta o en ciclo de vida;

XXIII a LXXII. ...

TRANSITORIOS

Primero a Décimo Quinto.

Décimo Sexto.- Se concede un término de cinco años a partir de la entrada en vigor de ésta Ley para que todos los vehículos del SETIAP y Transporte de Carga sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias y adaptadas para personas con discapacidad. **Al término de ese plazo de cinco años, sólo se otorgarán permisos y concesiones para el SETRA y SETME a vehículos que utilicen energías limpias.**

Décimo Septimo a Décimo Noveno. ...

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

SEGUNDO.- Para efectos de lo dispuesto en la fracción XXII del artículo 8 de esta Ley, se entienden como disposiciones reglamentarias las Normas Oficiales Mexicanas NOM-076-SEMARNAT-2012 y NOM-044-SEMARNAT-2017.

TERCERO.- Se derogan todas las disposiciones normativas que se opongan a las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

MONTERREY, NUEVO LEÓN A 3 DE FEBRERO DE 2022

A T E N T A M E N T E

GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES

C. DIPUTADO LOCAL

MAURO GUERRA VILLARREAL
C. DIPUTADO LOCAL

LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES
C. DIPUTADO LOCAL

ANTONIO ELOSÚA GONZÁLEZ
C. DIPUTADO LOCAL

NANCY ARACELY OLGUIN DIAZ
C. DIPUTADA LOCAL

ITZEL SOLEDAD CASTILLO
ALMANZA
C. DIPUTADA LOCAL

FÉLIX ROCHA ESQUIVEL
C. DIPUTADO LOCAL

EDUARDO LEAL BUENFIL
C. DIPUTADO LOCAL

MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA
C. DIPUTADA LOCAL

DANIEL OMAR GONZÁLEZ GARZA GILBERTO DE JESÚS GÓMEZ REYES
C. DIPUTADA LOCAL C. DIPUTADO LOCAL

ROBERTO CARLOS FARÍAS
GARCÍA
C. DIPUTADO LOCAL

ADRIANA PAOLA CORONADO
RAMIREZ
C. DIPUTADA LOCAL

FERNANDO ADAME DORIA
C. DIPUTADO LOCAL

AMPARO LILIA OLIVARES
CASTAÑEDA
C. DIPUTADA LOCAL