



PODER LEGISLATIVO

ESTADO DE ZACATECAS

TOMO VI	008	MARTES 24 DE SEPTIEMBRE DE 2024
PRIMER PERIODO ORDINARIO	SESIÓN ORDINARIA	

GACETA

ESTADO DE ZACATECAS



DIRECCIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
SUBDIRECCIÓN DE PROTOCOLO Y SESIONES

PRESIDENTA:

Dip. Susana Andrea Barragán Espinosa

» **VICEPRESIDENTA:**

Dip. Renata Libertad Ávila Valadez

» **PRIMER SECRETARIA:**

Dip. Karla Guadalupe Estrada García

» **SEGUNDA SECRETARIA:**

Dip. Dayanne Cruz Hernández

» **DIRECCIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

» **SUBDIRECTOR DE PROTOCOLO
Y SESIONES:**

M. en C. Iván Francisco
Cabral Andrade

» **COLABORACIÓN:**

Unidad Centralizada
de Información
Digitalizada

GACETA
ESTADO DE ZACATECAS

1. ORDEN DEL DÍA:

1. Lista de asistencia.
2. Declaración del quórum legal.
3. Lectura de una síntesis de la correspondencia.
4. Lectura de la iniciativa con Proyecto de Decreto, por el que se reforma el artículo 97 de la Ley del Cambio Climático para el Estado de Zacatecas y Municipios.
5. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se adicionan las palabras “Benemérita y Bicentenario” al inicio de la inscripción “Escuela Normal “Manuel Ávila Camacho”” del muro de honor del recinto legislativo y se declara el año de 2025, como: “Año de la Benemérita y Bicentenario Escuela Normal Manuel Ávila Camacho”.
6. Segunda lectura, discusión y en su caso, aprobación del dictamen respecto de la iniciativa con Proyecto de Decreto, mediante la cual se reforma y adiciona la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.
7. Asuntos generales, y
8. Clausura de la sesión.

Diputada presidenta

Susana Andrea Barragán Espinosa

2. COMUNICADOS Y OFICIOS

No.	PROCEDENCIA	ASUNTO
01	Presidencia Municipal de Loreto, Zac.	Remiten resúmenes y copias certificadas de las Actas de las Sesiones de Cabildo celebradas los días 29 agosto, y 06 y 12 de septiembre de 2024.

3. INICIATIVAS

3. 1



DIP. ALFREDO FEMAT BAÑUELOS

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 97 DE LA LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO PARA EL ESTADO DE ZACATECAS Y MUNICIPIOS

El que suscribe, Dip. Alfredo Femat Bañuelos, integrante del grupoparlamentario del Partido del Trabajo, de la LXV Legislatura del Congreso del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 60 fracción I, 65 Fracción I y 66 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 22, fracción I, 32, fracción II, 55, 56, fracción I, 59, fracción II, y 60, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 96 fracción I, 97, 98, fracción II, y 99, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a esta Honorable Legislatura, la Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el artículo 97 de la Ley del Cambio Climático para el Estado de Zacatecas y Municipios, al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

- **De las consecuencias del cambio climático y la huella de carbono**

El clima es el resultado de una compleja interacción entre varios elementos y factores, por ello, una pequeña modificación altera todo el sistema. Para adaptarnos a un clima diferente necesitamos saber cómo está cambiando el clima a nivel global,

Los cambios en el clima han sido tan relevantes que cada año se registran nuevos records de temperaturas y precipitación mínimas y máximas a nivel mundial y local.^{2,5} Muchos países y organizaciones internacionales reportan sus observaciones del clima, por ejemplo, el Centro Nacional de Información Climática de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos de América (NOAA, por sus siglas en inglés) registra y presenta periódicamente estos datos globales.

De acuerdo con los estudios más recientes elaborados para México⁶, en el país ya se pueden observar los siguientes cambios:

- El país se ha vuelto más cálido desde la década de 1960.
- Las temperaturas promedio a nivel nacional aumentaron 0.85° C y las temperaturas invernales 1.3°C.
- Se ha reducido la cantidad de días más frescos desde los años sesenta del siglo pasado y hay más noches cálidas.
- La precipitación ha disminuido en la porción sureste desde hace medio siglo.

La invención de las máquinas de combustión y el descubrimiento de enormes yacimientos de hidrocarburos fósiles propiciaron la consolidación del sistema capitalista, la producción en masa, la expansión comercial y la mejora de los sistemas de transporte que finalmente terminaron por conectar más efectivamente cada rincón del mundo, fueron desde el s. XIX y siguen siendo las causas principales de esta catástrofe. En esta misma dirección, es preciso señalar que la ciencia es clara al explicar las lógicas científicas detrás de los GEI. La ciencia más reciente señala que a medida que aumenta la temperatura del planeta producto de la actividad industrial humana, cae más regional y local.

precipitación en forma de lluvia en lugar de nieve, la nieve se derrite antes y la evaporación y la transpiración aumentan. En resumen, todo conduce al aumento de la temperatura de la superficie de la tierra.

Por otro lado, la creciente preocupación internacional por las consecuencias adversas del cambio climático ha impulsado a las organizaciones e instituciones a profundizar su conocimiento respecto de los gases de efecto invernadero y su dinámica. En este contexto, la *huella de carbono* se transforma en un indicador reconocido internacionalmente para comprender dicha dinámica, lo que implica no sólo conocerla en todas sus dimensiones sino medirla y divulgarla como un elemento más en los procesos de toma de decisiones individuales, de las empresas, regiones o países.

Entre los gases de efecto invernadero, el que tiene un impacto más penetrante es el dióxido de carbono (CO₂), ya que permanece en la atmósfera por cientos de años y todavía más tiempo en los océanos. Según la CEPAL (2010)¹:

Comúnmente la huella de carbono se define como **la cantidad de gases de efecto invernadero emitidos a la atmósfera derivados de las actividades de producción o consumo de bienes y servicios de los seres humanos**, variando su alcance, desde un mirada simplista que contempla sólo las emisiones directas de CO₂, a otras más complejas, asociadas al ciclo de vida completo de las emisiones de gases de efecto invernadero, incluyendo la elaboración

¹ Heloísa Schneider y Joseluis Samaniego, “La huella del carbono en la producción, distribución y consumo de bienes y servicios”, *Naciones Unidas - CEPAL*, 2010. Ver en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f3677647-3a1c-4326-8342-5e10bfa2fc40/content>

de materias primas y el destino final del producto y sus respectivos embalajes.

Las actividades humanas, particularmente el consumo de energía para finalidades como electricidad o transporte, suponen en muchos casos la quema de combustibles fósiles y la emisión de gases como el dióxido de carbono o el metano. De esta forma, aumentamos su concentración en la atmósfera por encima de lo que serían sus niveles habituales. Este tipo de gases, por su composición química, retienen el calor que nos llega del sol y, como resultado, la temperatura media de la tierra está aumentando².

Existen diversos enfoques para abordar el origen de la huella de carbono. Según la Organización no Gubernamental (ONG) Greenpeace (2020)³, su unidad de medida es el dióxido de carbono equivalente (CO₂e) que a su vez se cuantifica por medio de toneladas o giga gramos (equivalente a 1000 toneladas). Según Greenpeace existen seis medidas principales para medirla:

1. *Corporativa*: se mide la huella de carbono de una organización, generalmente por un año, para un mejor aprovechamiento de los recursos. Esta perspectiva se utiliza regularmente para redactar reportes o informes dentro de la comunicación del desempeño de una empresa ante el cambio climático.
2. *Ciclo de vida de un producto o servicio*: se miden las emisiones de GEI de mercancías o servicios en toda su cadena de producción y, a veces, hasta en su consumo o desecho final. Ha tenido mucho

² Teresa Andrés Blanco, "Qué es la huella de carbono y cómo entender este indicador ambiental", *BBVA*, s.f.. Ver en: <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/que-es-la-huella-de-carbono-y-como-entender-este-indicador-ambiental/>

³ Greenpeace México, "Huella de carbono: aprende a calcular tu impacto ambiental", *Greenpeace México*, 26 de diciembre de 2020. Ver en: <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/9386/huella-de-carbono/>

impacto en Europa y Japón, y se ha extendido cada vez a más países.

3. *Personal*: aquí se evalúan las emisiones de GEI directas e indirectas de un individuo en un lapso específico. Se requiere conocer los hábitos de consumo y posesiones de una persona para calcularlo.
4. *En eventos*: se contabiliza la huella carbono durante la planificación y realización de algún evento (desde el uso de energía y transporte hasta la preparación de alimentos o la papelería). Con frecuencia, sirve para emprender acciones que reduzcan las emisiones y así certificarse como un “evento carbono neutro”.
5. *Territorial*: se miden las emisiones de GEI en un área específica, limitada geográfica o políticamente. Funciona para determinar el impacto global del cambio climático en un área y emprender planes de mitigación.
6. *Por industria*: evalúa la huella de carbono de un sector productivo particular. Esto representa la oportunidad de optimizar recursos y el uso de materias primas, lo que ofrece ventajas competitivas y un impacto ambiental más controlado.

Al mismo tiempo, la calidad del aire es uno de los mayores retos de las grandes ciudades que más preocupan al momento de hacer política pública, pues la huella de carbono se refleja en mayor medida en los centros urbanos. Son precisamente el CO₂ y otros GEI los causantes de la degradación ambiental que repercute en el deterioro de la salud de las poblaciones urbanas.

Es importante mencionar que el parque de vehículos de combustión interna es una de las fuentes principales de la contaminación atmosférica urbana, convirtiéndose en un factor trascendente al momento de medir la

huella de carbono en una escala territorial, por ejemplo. El humo que sale de los escapes de automóviles, autobuses y camiones contiene diversos compuestos que son nocivos para la salud, entre ellos el dióxido de nitrógeno y óxido nítrico que contribuyen a la formación del smog y de lluvia ácida. Según ONU HÁBITAT ⁴:

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año **mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire**, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.

En este sentido la mala calidad del aire es solo una de las consecuencias de los altos índices de contaminación que genera problemas de salud en la ciudadanía. La mala calidad ambiental suma 12,6 millones de muertes anuales en el mundo según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁵, hecho de suma relevancia si se considera que en América Latina más del 80% de la población vive en las ciudades.

Según datos de la CEPAL, en el latinoamérica, un 39.4% de las emisiones totales de la región son responsabilidad del sector transporte, ya que, en la producción de bienes, la exportación y la transportación de estos,

⁴ “Contaminación, automóviles y calidad del aire”, ONU HÁBITAT, s.f. Ver en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

⁵ “Ciudades Sostenibles”, BID, s.f. Ver en : <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/gestion-urbana-salud-ambiental-humana-calidad-medio-ambiente-aire-agua-edificacion-cambio-climatico-ciudad-barrio-vivienda-pandemia/>

generan en la región grandes cantidades de gases de efecto invernadero.⁶ El caso latinoamericano se agudiza con las diversas crisis que atraviesa la región, sin embargo, la reducción de la huella de carbono puede ser una oportunidad para hacer más competitivas las industrias de la región, especialmente en materia de electromovilidad, en un contexto global de cada vez más apuestas por las energías renovables.

La huella de carbono es la máxima representación de que nuestra matriz energética fue creada para atender el insaciable consumo de una sociedad capitalista que hoy requiere ingentes cantidades de energía para producir. Nuestras lógicas de producción de riqueza, así como de consumo han perpetrado también en la forma en cómo nos movemos hacia cualquier parte; normalizando y fortaleciendo el uso del automóvil de combustión interna que día con día acaba de a poco con la vida del planeta.

Al respecto, el contexto nacional es igualmente alarmante. Los datos más recientes señalan que en 2021 las emisiones brutas de GEI de México ascendieron a 714 millones de toneladas de CO₂ equivalente al 1.4% del total mundial, ubicando al país en segundo lugar en América Latina, solamente superado por Brasil.⁷ En esta dirección, citando a la Iniciativa Climática para México retomados por Reforma,⁸ apuntan a que en nuestro país las emisiones de GEI podrían aumentar hasta un 60 por

⁶ M. S. Eirin y otros, “Estudio sobre políticas energéticas para la promoción de las energías renovables en apoyo a la electromovilidad”, Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/188), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a38a4e8f-59fb-4daa-a973-646528bdf4a9/content>

⁷ Marco Lara & Juan Jose Ling. “México | Emisiones y fuentes de los Gases de Efecto Invernadero”. BBVA Research. (Enero 18, 2024). Ver en: <https://www.bbvarsearch.com/publicaciones/mexico-emisiones-y-fuentes-de-los-gases-de-efecto-invernadero/#:~:text=Puntos%20clave%3A.Latina%2C%20solamente%20superado%20por%20Brasil.>

⁸ Diana Gante. “Aumentarán 60% las emisiones de CO₂ en México hacia 2050”. Reforma. (Mayo 11, 2023). Ver en: <https://www.reforma.com/aumentaran-60-las-emisiones-de-co2-en-mexico-hacia-2050/ar2603033>

ciento hacia 2050; siendo responsable el sector transporte con un estimado de 416 millones de toneladas de CO₂e en 2050, contra 200 millones de toneladas de 2023. Lo anterior representa un incremento del 108 por ciento.

En nuestro Estado, el impacto de los GEI es cada vez más observable, pues las sequías han sido el desastre climático más frecuente de la entidad y se han ido agravando conforme pasa el tiempo. Inclusive hay regiones localizadas donde no se han registrado lluvias en un año entero, dejando a los bordos y a las presas sin agua suficiente para cubrir la demanda de la población.

Así reportaba la situación a inicios del 2024 el Gobierno Estatal:

Los datos de la Comisión Nacional del Agua (Conagua) arrojan que Zacatecas vive la peor sequía desde 2011 y 2012. De los 58 municipios, 50 de ellos atraviesan una sequía extrema, lo que equivale al 66.9 por ciento del territorio estatal. En tanto que el 29.5 por ciento de la superficie del estado está catalogada con sequía severa y tan sólo el 0.6 por ciento con moderada⁹

El cambio climático en Zacatecas está provocando un aumento en las temperaturas promedio, lo que desgraciadamente afecta el suministro de agua, la salud de la población, y a la industria agropecuaria, una de las principales de la entidad. Las sequías se están volviendo más frecuentes y prolongadas, disminuyendo la disponibilidad de agua para consumo

⁹ Gobierno de Zacatecas . “66.9 por ciento del territorio zacatecano registra sequía”. *Zacatecas.gob.mx*. 5 de octubre de 2023. Ver en: <https://www.zacatecas.gob.mx/66-9-por-ciento-del-territorio-zacatecano-registra-sequia-extrema-gobernador-david-monreal-atiende-la-contingencia/>

humano y riego. Con patrones de precipitación más erráticos consistentes en lluvias intensas seguidas de largos períodos secos, las fuentes de agua, como ríos y acuíferos, están reduciéndose. La pérdida de biodiversidad está poniendo en riesgo a especies locales que no pueden adaptarse rápidamente. Además, el aumento de temperaturas y eventos climáticos extremos está incrementando las enfermedades relacionadas con el calor y problemas respiratorios. Estas condiciones adversas pueden llevar a la migración y desplazamiento de personas en busca de mejores oportunidades.

- **De nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y del peso del sector del autotransporte.**

Nuestro país tiene un importante problema de contaminación por GEI que involucra a todas las industrias en mayor o menor medida. Dentro de todas estas destacan dos en particular por sus grandes emisiones y su aportación nacional a la huella de carbono: la de generación de energía eléctrica y la del transporte.

En México, el Instituto encargado de diseñar, dirigir y evaluar políticas públicas, así como de monitorear nuestras emisiones de GEI y de emitir un diagnóstico de las mismas fue el extinto Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático INECC, un órgano descentralizado de la SEMARNAT. El INECC, que tiene su origen en la Ley General de Cambio Climático del 2012, se encarga también de la elaboración del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (INEGyCEI) según el artículo 74 de la misma ley. Según esta normatividad tanto personas físicas como morales deben reportar información, datos y documentos sobre sus emisiones de GEI.

Así, para el año 2021, según los datos del INEGyCEI,¹⁰ el total de emisiones en gigagramos (Gg) fue de 714,047.264. De este total de emisiones, la industria de la energía en México liberó casi 167,734.784 Gg de CO₂e en actividades de quema de combustible, siendo las tasas más altas de todos los sectores productivos. No obstante, el problema de contaminación provocado por el sector energético es seguido de cerca por el sector transporte el cual libera 148,043.978 Gg de CO₂e. El sector del autotransporte aporta más del 90% de las emisiones en este rubro con 139,154.795 Gg de CO₂e.

En términos más simples, el sector autotransporte, pieza elemental para el dinamismo de la economía, no solo por implicar los medios principales por los cuales se mueven las personas y las mercancías en México, sino también por involucrar la forma de transportarse de una sociedad entera en cada ámbito de su vida, implica el 19,5% del total de las emisiones de nuestro país. El siguiente sector que más contamina, el de la Industria de la Manufactura y de la Construcción, ni siquiera se acerca a los niveles de contaminación de la Energía y del Transporte, con un estimado de 44,193.425 Gg de CO₂e según el INEGyCEI del 2021.

Con la Ley General de Cambio Climático también se estableció la figura de la "Contribución Determinada a nivel Nacional (NDC)" y nuestro compromiso con el conjunto de objetivos y metas, asumidas por México, en el marco del Acuerdo de París, en materia de mitigación y adaptación al cambio climático. En la actualización del indicador de la NDC del 2020 se estimó que México emitió 804,000 Gg de CO₂e en 2020, que

¹⁰ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, "Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero INEGYCEI 2020-2021", *Gobierno de México*, s.f.. Ver en: https://datos.gob.mx/busca/dataset/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-inegycei/resource/37e9f9ab-a72a-48e7-b300-882c656d772e?inner_span=True

representaron cerca del 1.3% de las emisiones globales.¹¹ Es cierto, las emisiones totales bajaron en 2021 en casi 100,000 Gg de CO₂e, pero hay que considerar los efectos contractivos de la pandemia en la economía. Aun así, si consideramos que para 2021 las emisiones globales ascendieron a 36,300,000 Gg de CO₂e, México aportó el 1.9% del total de GEI, cantidad proporcionalmente mayor que el año anterior.¹²

Para mayor abundamiento y para dimensionar mejor la magnitud del problema, conviene traer a cuenta otra cifra elemental, la del número de vehículos en nuestro país. Según el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), el parque vehicular nacional cuenta, a fecha de 2022 con un total de 55,167,421 vehículos de motor registrados en circulación lo que equivale a un vehículo de combustión por cada 2.3 personas en el país.¹³ Comparados con los datos de 2008 cuando el mismo Parque era de 29,287,903 vehículos, la cifra se ha casi duplicado, de la mano del crecimiento de la población.

Cada uno de los vehículos de combustión interna en este parque, que son la abrumadora mayoría, según datos del Parlamento Europeo emite en promedio entre 120 y 140 gramos de CO₂ por kilómetro dependiendo del año de fabricación del auto, siendo los modelos más nuevos, ligeramente

¹¹ Guillermo Cárdenas Salgado, Juan José Li Ng y Carlos Serrano, “México | Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y acciones de mitigación y adaptación”, *BBVA Research*, 25 de octubre de 2021. Ver en: <https://www.bbva.com/publicaciones/mexico-emisiones-de-gases-de-efecto-invernadero-y-acciones-de-mitigacion-y-adaptacion/#:~:text=En%20la%20actualizaci%C3%B3n%20de%20la,1.3%25%20de%20las%20emisiones%20globales>.

¹² United Nations Climate Change, “Las emisiones mundiales de CO₂ repuntaron en 2021 hasta su nivel más alto de la historia”, *United Nations Climate Change*, 14 de marzo de 2022. Ver en: <https://unfccc.int/es/news/las-emisiones-mundiales-de-co2-repuntaron-en-2021-hasta-su-nivel-mas-alto-de-la-historia#:~:text=Las%20emisiones%20mundiales%20de%20di%C3%B3xido,del%20carb%C3%B3n%20para%20impulsar%20ese>

¹³ INEGI “Economía y Sectores Productivos”. s.f. Ver en: <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

más eficientes en sus emisiones.¹⁴ Pues otro aspecto que hay que tomaren cuenta es que según las cifras más recientes del año 2020 del Instituto del Transporte en México (ITM), sólo el 2.57% de los vehículos en nuestro país eran híbridos o eléctricos; equivalente a un poco más de 1,400 mil vehículos, híbridos en su amplia mayoría, de los más de 55 millones en el país.¹⁵ De los más de 1,090,000 autos nuevos vendidos en México durante el 2022, solo el 0.5 % fueron vehículos totalmente eléctricos, según la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA); considerablemente alejado del 5.8% que alcanzan estos productos en los Estados Unidos.¹⁶ Esto quiere decir que tan solo se comercializaron un total 5,631 unidades de estas características.

En esta dirección nuestro estado enfrenta grandes retos. Aunque Zacatecas no cuenta con un Inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI) estatal, el informe del Registro Nacional de Emisiones (RENE) refleja en nuestro estado un nivel de emisiones reportadas significativamente más bajo en comparación con otros estados del país. Por lo que para 2018 “estas emisiones se situaron en 1,916,509.18 toneladas de CO2 equivalente (tCO2e), experimentando un aumento a 3,137,821.51 tCO2e. En este último año, Zacatecas se ubicó como el cuarto estado con el menor nivel de emisiones reportadas a nivel nacional”.¹⁷ Sin embargo, la cifra sigue siendo demasiado alta, y tal como

¹⁴ Parlamento Europeo, “Emisiones de CO2 de los coches: hechos y cifras (infografía)”, *Parlamento Europeo*, 22 de marzo de 2019. Ver en: <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190313STO31218/emisiones-de-co2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia>

¹⁵ Instituto Mexicano del Transporte, “Situación de la electromovilidad en México”, *Gobierno de México*, 2022. Ver en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=550&IdBoletin=196>

¹⁶ Forbes. “Mexico fabrica muchos autos eléctricos pero pocos lo manejan”, *Forbes*, 21 de marzo de 2023. Ver en: <https://www.forbes.com.mx/mexico-fabrica-muchos-autos-electricos-pero-pocos-los-manejan/>

¹⁷ Carlos Emiliano Villaseñor Moreno & Denitza González Quiñonez. “MÉXICO2 Plataforma Mexicana de Carbono Reportes de política pública sobre impuestos al carbono subnacionales en México”. UK PACT. Ver en: <https://www.mexico2.com.mx/uploads/mexico/file/Zacatecas-Policy%20Brief.pdf>

señala el artículo 2 de la Ley de Cambio Climático para el Estado de Zacatecas y Municipio, es obligación nuestra trabajar para “Garantizar el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y sano que propicie el desarrollo integral de manera sustentable”.

- **De la regulación y nuestros compromisos globales en torno al Cambio Climático**

Desde 1992, el mundo entero ha configurado una serie de acuerdos internacionales que dieron pie a la lucha global en contra de las consecuencias del calentamiento de nuestro planeta que hoy se ha convertido en una ebullición global; primero con la firma de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En adelante, nuestros compromisos se han multiplicado en número y la magnitud de sus metas, pasando por el Protocolo de Kioto firmado en 1997 y el Acuerdo de París firmado en 2016 o el más reciente firmado en noviembre de 2022 en El Cairo, en el marco de la Conferencia de las Partes (COP) 27, donde nos comprometimos a incrementar nuestra capacidad de producir energías limpias a partir de recursos renovables para el 2030.

También estamos comprometidos desde 2015 a dar seguimiento y cumplimiento a todos y cada uno de los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), de entre los cuales podemos resaltar para propósitos de esta iniciativa, el **ODS 11: Ciudades sostenibles**. Este ODS busca lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles pues *la rápida* urbanización y el paradigma de movilidad imperante están dando como resultado un número creciente de habitantes hacinados en barrios pobres, infraestructuras insuficientes y servicios sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del

aire. Así, la electromovilidad, al romper con el paradigma de movilidad mediante la introducción de vehículos sustentables, en lo particular tiene impacto en las metas 11.2 *Transporte seguro, accesible y sostenible*, y en la 11.6 *Ciudades sostenibles*.¹⁸

Al mismo tiempo este ODS 11 está fuertemente conectado con el **ODS 9**: Industria Infraestructura e Innovación, cuyo objetivo es construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación. El sector de la electromovilidad ofrece una solución duradera en respuesta a la ebullición climática que no obstante requiere de esfuerzos por parte de los estados en torno inversiones en infraestructura (como estaciones de carga para vehículos eléctricos) que hagan viable su implementación a gran escala. El ODS 9 en su meta 9.1 *Infraestructura sostenible* señala que es necesario “*Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos*”.

Con respecto al Acuerdo de París, es vital recordar que su cumplimiento estará relacionado en gran medida a que tomemos decisiones conjuntas para la electrificación del transporte en México. En esta dirección, desde el poder legislativo se vuelve indispensable trazar el camino hacia un ecosistema integrado de movilidad eléctrica. El Acuerdo de París dio el primer paso para que los Estados avancen hacia la transición a un esquema de movilidad inteligente de bajo impacto, un modelo que ha

¹⁸ “Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, Portal ODS, s.f.. Ver en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

permeado de manera importante es la de establecer zonas ambientales en las que no se permite la circulación de vehículos más contaminantes.¹⁹

De acuerdo a la COP21 de Naciones Unidas, las partes del Acuerdo de París reconocieron *“que el cambio climático es un problema de toda la humanidad y que, al adoptar medidas para hacerle frente, las Partes deberían respetar, promover y tener en cuenta sus respectivas obligaciones relativas a los derechos humanos, el derecho a la salud, los derechos de los pueblos indígenas, las comunidades locales, los migrantes, los niños, las personas con discapacidad y las personas en situaciones vulnerables y el derecho al desarrollo, así como la igualdad de género, el empoderamiento de la mujer y la equidad intergeneracional...”*²⁰

Por otro lado, en el plano nacional hemos promulgado una serie de leyes vanguardistas para atacar dicho problema como la Ley General del Cambio Climático del 2012 y su reforma en el año 2016 donde se estableció la meta de que al menos el 35% de la generación total de electricidad en 2024 debería provenir de fuentes de energía limpia.²¹ En dicho marco se establecen las bases para la planeación, ejecución y seguimiento de políticas y acciones relacionadas con el cambio climático en el país y protección al medio ambiente.

Asimismo, la Ley de Transición Energética del 2015 establece un Plan de Transición Energética con una participación mínima de 35% de energías

¹⁹ M. S. Eirin, et. al.. Op Cit

²⁰ “¿Que es el Acuerdo de París?”, *United Nations Climate Change*, s.f. Ver en: <https://unfccc.int/es/most-requested/que-es-el-acuerdo-de-paris#:~:text=El%202012%20diciembre%20de%202015,con%20bajas%20emisiones%20de%20carbono>.

²¹ Ley General de Cambio Climático (LGCC). Tercer Artículo Transitorio, numeral 2, inciso . *Cámara de Diputados*. Ver en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC.pdf>

limpias en la generación de energía eléctrica para el 2024. Otra normatividad relevante es la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) que establece los principios y bases para la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como para la protección del ambiente con acciones puntuales y marcos generales para el desarrollo de políticas públicas al respecto.

A nivel estatal, nuestra entidad cuenta con cuatro instrumentos principales para hacer frente a este desafío: Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027, la Ley del Cambio Climático para el Estado de Zacatecas y Municipios, la Evaluación de la Política Estatal de Cambio Climático y el Fondo Estatal de Cambio Climático. En especial, la Ley del cambio climático para el Estado de Zacatecas y municipios, desde 2015 se colocó como nuestra hoja de ruta para proteger el planeta. Dicho marco jurídico nos obliga a garantizar el futuro de nuestras próximas generaciones y a trabajar por un futuro con política ambiental cada vez más sustentable.

Este ordenamiento busca responder a una situación que no da tregua alrededor de todo el estado: desde Nochistlán hasta Mazapil, desde Sombrerete, pasando por Fresnillo y llegando al municipio de Pinos nuestra entidad ve cotidianamente la vulnerabilidad en la que se encuentra su futuro ante problemas como las sequías, y el problema que esto supone para nuestras tierras de cultivo, que en la mayoría de los casos es el sustento de vida de muchos zacatecanos. Lo anterior supone un imperativo de especial urgencia que la misma ley antes mencionada nos obliga a atender.

El artículo 1o en sus fracciones IV y VIII de la misma ley son claros a la letra:

IV. Formular, conducir y evaluar las políticas estatales y municipales en materia de cambio climático, además de los fenómenos derivados del mismo;

...

...

...

VIII. Prevenir y controlar las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero de origen antropogénico que no sean de competencia federal;

Además, respecto de las emisiones de GEI, la Ley menciona en su Artículo 97 las tareas específicas de las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal para reducir las mismas, promoviendo el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a diferentes sectores. Respecto al sector de la movilidad menciona que las autoridades deberán “Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional”. Como se observa, la Ley nos obliga a generar programas de movilidad sustentable con miras hacia un futuro más próspero.

- **Pendientes en materia climática**

A pesar de la normatividad implementada y todos los acuerdos firmados, no se ha traducido del todo en acciones concretas. Las consecuencias de la ebullición climática son visibles ahora más que nunca en nuestro país. En Zacatecas la situación es más que crítica con temperaturas récord que han alcanzado los 45 grados centígrados en distintos municipios de nuestra entidad. **Según la CONAGUA, durante mayo los municipios de Tepechitlán, Juchipila, Huanusco y Río Grande registraron temperaturas récord de 45, 43.1, 43 y 40.2 grados Celsius respectivamente.** Además, según datos de junio del Monitor de Sequía de México, la totalidad del territorio estatal presenta de nuevo algún grado de sequía, de anormalmente seco a sequía extrema; 50% se encuentra en sequía severa²².

La organización Signos Vitales denunció que el modelo de desarrollo económico, sobre todo en materia energética, que se ha estado impulsando desde el poder Ejecutivo nacional actual, se aleja de lograr los objetivos planteados en el Acuerdo de París ya mencionados,²³ debido en parte a las comprensibles preocupaciones de implementar de manera drástica y decisiva una transición energética masiva en el país, derivadas de nuestra condición de desventaja tecnológica preexistente que nos haría dependientes de la importación de tecnologías de los centros industriales desarrollados en la materia.

De acuerdo con datos de la ONU, México tiene un índice de cumplimiento de 70.4 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en una escala de cero

²² CONAGUA. *Monitor de sequía en México*. 15 de junio de 2024. Ver en: <https://smn.conagua.gob.mx/tools/DATA/Climatolog%C3%ADa/Sequ%C3%ADa/Monitor%20de%20sequ%C3%ADa%20en%20M%C3%A9xico/Seguimiento%20de%20Sequ%C3%ADa/MSM20240615.pdf>

²³ María A. Casar et al., “Diagnóstico de México, obscuras perspectivas”, *Signos Vitales el Pulso de México*, México, 2022. Ver en: <https://signosvitalismexico.org.mx/rb/wp-content/uploads/2022/11/Reporte-3-2022.pdf>

a 100.²⁴ No obstante, de entre los países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), nuestro país se colocó en el penúltimo lugar de cumplimiento por encima de Turquía; mientras que, en la región, estamos por debajo de Brasil, Argentina, Chile, Uruguay, Perú, Ecuador y Colombia.

Para académicos como el Doctor Miguel Ruiz Cabañas Izquierdo citado en una publicación de la Cámara de Diputados, hemos reprobado en ocho de los diecisiete ODS, mientras que en los nueve restantes, obtuvimos una puntuación intermedia. A pesar de que el Dr. Cabañas señala, en contraste, que el ODS “Ciudades y comunidades sostenibles” es uno en los que mejor desempeño hemos tenido, lo cierto es que lo anteriormente expuesto revela una amplia área de oportunidad para implementar nuevas estrategias para aprovechar nuestros recursos mejorando la calidad de vida de nuestra población.²⁵

No obstante, cambiar el paradigma de la movilidad en un país entero es una tarea de grandes esfuerzos, por ello es el momento de dar el primer paso hacia unas políticas públicas que transformen la manera en cómo nos movemos. Si bien el camino para la total descarbonización en materia de movilidad apenas comienza, especialmente en Latinoamérica y aún más en México, la tarea representa una cuenta pendiente y un reto con la sostenibilidad ambiental que nos beneficia a todos los mexicanos.

²⁴ Organización de las Naciones Unidas (ONU), “México cumple con 70.4 en los ODS”, *ONU México*, 13 de septiembre de 2021. Ver en: <https://mexico.un.org/es/155256-m%C3%A9xico-cumple-con-704-en-los-ods>

²⁵ Eduardo Murat H. “Acciones pendientes para alcanzar los objetivos de la Agenda Ambiental y Climática Global: una mirada desde el poder legislativo”. Ciudad de México. Consejo Editorial LXV Legislatura: Fontamara, 2023. p 107

Según Mobility Portal Latinoamérica “hasta un 13% de las flotillas son susceptibles a la electrificación inmediata, proyectando que dicha transición implicaría para la organización no solo un ahorro de \$33 millones de dólares en cuatro años, sino también un recorte de hasta 194,000 toneladas en sus emisiones totales de dióxido de carbono”.²⁶ En este sentido es vital identificar nuestros pendientes en materia y el potencial que cada sector ofrece.

El desafío de la penetración de renovables es mayor cuando se analizan cuestiones más específicas como la existencia de políticas públicas que promuevan las inversiones, y desde lo técnico, se requiere de una infraestructura eléctrica capaz de utilizar fuentes renovables variables mediante soluciones técnicas altamente especializadas, como la estabilidad de la red de energía eléctrica, condición indispensable para electrificar el transporte a lo largo de todo el Estado.

- **Del Potencial de los vehículos cero emisiones y lo autoshíbridos**

Considerando el complejo panorama que implica reducir la huella de carbono para dar cumplimiento a nuestros compromisos globales, se deben plantear alternativas viables y hacer que los organismos del sector privado y los distintos órdenes de gobierno del estado construyan sinergias en torno a una política estatal que fomente la electromovilidad y el uso de otras tecnologías sustentables en el autotransporte como los vehículos impulsados por motores de hidrógeno. Pues contrario a sus contrapartes, los vehículos de combustión interna, los autos eléctricos,

²⁶ Pedro Giraldo, “La independencia del carbono: cómo los vehículos eléctricos marcan la ruta hacia un futuro más verde”, *Mobility Portal Latinoamérica*, 2 de agosto de 2023. Ver en: <https://mobilityportal.lat/opinion-vehiculos-electricos-ruta-futuro/>

híbridos y los de hidrógeno tienen un impacto inmediato menor en el medio ambiente donde operan.

Dentro de los vehículos que más potencial tienen para apoyar los esfuerzos nacionales de reducción de la huella de carbono nacional se encuentran los vehículos 100% eléctricos y los autos de hidrógeno, cuya operación cotidiana y cuyos mecanismos se caracterizan por no emitir GEI, por ello se les conoce como vehículos cero emisiones. No obstante, los vehículos híbridos, que se caracterizan por contar con baterías recargables y un motor de combustión interna para su propulsión, son artefactos bastante eficientes que logran reducir la emisión de gases contaminantes entre 100 y 80 gramos CO₂ por cada kilómetro recorrido.²⁷ Si un vehículo de combustión interna convencional emite entre 120 y 140 gramos de CO₂ por kilómetro, uno híbrido solo emitirá entre 20 y 60 gramos de CO₂. Por tanto, un auto híbrido durante su circulación anual contamina por lo menos 50% menos que un auto tradicional.

Sin embargo, debido a que el motor eléctrico de los vehículos híbridos suele ser más que suficiente para realizar recorridos cortos, algunas autoridades regulatorias en materia de movilidad en países como España suelen calificar a los vehículos híbridos con una autonomía mínima de 40 kilómetros como vehículos “cero emisiones”.²⁸ Esto asegura que los conductores no recurran al motor de gasolina en desplazamientos urbanos, empero, para que ello sea garantía en recorridos más largos se

²⁷ “¿Cuáles son los beneficios de los autos híbridos y eléctricos para las finanzas y el ambiente?”, *BBVA.com*, 10 de mayo de 2021. Ver en:

<https://www.bbva.com/es/mx/cuales-son-los-beneficios-de-los-autos-hibridos-y-electricos-para-las-finanzas-y-el-ambiente/#:~:text=Con%20un%20auto%20h%C3%ADbrido%20o,significativa%20el%20impacto%20al%20medioambiente.>

²⁸ “¿Sabes qué es un coche cero emisiones?”, *BMW.es*, 3 de diciembre de 2018. Ver en:

<https://www.bmw.es/es/topics/mundo-bmw/cultura-bmw/noticias/sostenibilidad/significado-coche-cero-emisiones.html>

haría necesario equipar los espacios públicos con infraestructura de carga suficientes.

Ahora bien, mientras que la industria de los autos de hidrógeno aún se encuentra en una fase de desarrollo y crecimiento, la de autos eléctricos e híbridos se encuentra en pleno apogeo a nivel global. Es precisamente este sector industrial el que tiene un potencial enorme para nuestro país en materia de reducción de emisiones pues ha sido uno de los que presentaron mayor crecimiento durante los últimos años. De acuerdo con cifras del INEGI, la comercialización de vehículos eléctricos de 2022 registró un aumento del 394 por ciento en comparación con 2021, esto debido a que se vendieron 4,491 unidades más.²⁹

No obstante, si bien el ritmo de crecimiento de ventas es importante, se debe considerar que, en comparación con el total del parque vehicular y el ritmo de crecimiento de la población, este incremento resulta casi inocuo. Pues hay barreras importantes que impiden el consumo y la transición hacia alternativas más sustentables por parte de los consumidores, además de los precios elevados. La falta de ingresos fiscales que paguen por incentivos de oferta y demanda, la ausencia de medidas regulatorias y la disponibilidad limitada de diferentes modelos de autos son otros factores relevantes. Por ejemplo, mientras que en China y los Estados Unidos, los consumidores podían optar entre 300 modelos de autos eléctricos, en México solo pueden optar entre 20 y 30 modelos.

30

²⁹ “México fabrica muchos autos eléctricos, pero pocos los manejan”, *Expansión* sección. Empresas, 21 de marzo de 2023. Ver en: <https://expansion.mx/empresas/2023/03/21/mexico-fabrica-autos-electricos-pocos-mexicanos-manejan>

³⁰ Mónica Valladolid, “Otras razones, además del dinero, por las que en México no hay más autos eléctricos”, *Forbes*, 8 de julio de 2022. Ver en: <https://www.forbes.com.mx/otras-razones-ademas-del-dinero-por-las-que-en-mexico-no-hay-mas-autos-electricos/#:~:text=Seg%C3%BAn%20expertos%2C%20la%20falta%20de,de%20este%20tipo%20de%20veh%C3%ADculos.>

En este mismo sentido, Natalia Castilhos, analista asociada de Bloomberg NEF en Latinoamérica, expuso que contrario a lo que suceden los principales mercados de vehículos eléctricos en el mundo, en ningún país de América Latina hay incentivo directo de compra de autos eléctricos. Romper con esta tendencia es la motivación principal de esta iniciativa, que pretende dotar a las y los consumidores mexicanos de incentivos para que puedan transicionar a alternativas de movilidad más sustentables, y reducir así nuestra huella de carbono individual.

Es relevante también el hecho de que producimos entre 2 y 3 veces más autos eléctricos de los que vendemos al interior de la república según el INEGI. Tan solo en octubre de 2023, produjimos 378,129 vehículos eléctricos, de los cuales solo se vendieron en el país 113,672, el resto fue destinado al mercado externo.³¹ La enorme cantidad de más de 50 millones de vehículos de combustión interna a reemplazar por vehículos cero emisiones, resulta un reto de proporciones mayúsculas que, no obstante, su abordaje traería oportunidades en materia laboral, industrial y tecnológica, más allá de la ambiental.

De lograr reemplazar la mayoría de nuestro parque vehicular por vehículos cero emisiones, lograríamos reducir nuestras emisiones nacionales de GEI en torno a un 19%, si se toman como punto de partida los parámetros y las mediciones del INEGyCEI del 2021 mencionados anteriormente. Por otro lado, un parque vehicular eléctrico traería impactos positivos en la salud de las personas que habitan las ciudades más grandes de nuestro estado. Pues los contaminantes del aire como el ozono y sus precursores óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles, así como las partículas finas

³¹ “Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros”, *INEGI.org*, 2023. Ver en: <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>

o “material particulado” (PM2.5) y respirables (PM10), que provienen en cantidades importantes de los vehículos de combustión interna, son uno de los factores que afecta la salud de la población mexicana y zacatecana.³²

Estas partículas junto al resto de GEI causan enfermedades como influenza, asma, enfermedad pulmonar obstructiva crónica y cardiopatías que se encuentran dentro de las cinco principales causas de muerte en nuestro país.³³ Estas enfermedades generan gastos en salud, que recaen sobre las familias o el sector público y reducen la productividad de los trabajadores por ausentismo laboral y bajo rendimiento, reduciendo de lamano la competitividad de las ciudades.

Evitar que grandes sectores de la población desarrollen enfermedades como las mencionadas generaría un ahorro enorme en términos de atención sanitaria y tratamiento de las mismas tanto para los particulares, como para el Estado mexicano, sus 32 entidades y sus instituciones de seguridad social, las cuales destinan en torno al 50% de sus gastos anuales en medicinas a medicamentos para mitigar esta problemática.³⁴ Según la OMS, en general, más de 7 millones de personas mueren al año de forma prematura relacionadas con la contaminación del aire.³⁵ Mientras que en lo particular, estimaciones de la OCDE calculan que el

³² “Beneficios ambientales de la movilidad eléctrica en las grandes ciudades”, *Gobierno de México*, 22 de octubre de 2023. Ver en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/beneficios-de-la-movilidad-electrica-por-el-derecho-a-un-medio-ambiente-sano>

³³ Organización Mundial de la Salud, “Las nuevas Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire tienen como objetivo evitar millones de muertes debidas a la contaminación del aire”, *WHO.int*, 22 de septiembre de 2021. Ver en: <https://www.who.int/es/news/item/22-09-2021-new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution#:~:text=y%20el%20tabaquismo,-La%20contaminaci%C3%B3n%20del%20aire%20es%20una%20de%20las%20mayores%20amenazas,vez%20la%20calidad%20del%20aire.>

³⁴ IMCO, “La contaminación del aire: un problema que daña la salud y la economía”, *IMCO.org*, s.f.. Ver en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2013/09/IMCO-Presentaci%C3%B3n-Corta-24Sep13.pdf>

³⁵ “Nuevo informe identifica cuatro formas de reducir los riesgos para la salud de los contaminantes climáticos”, *Organización Panamericana de la Salud*, s.f.. Ver en: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=11383:report-identifies-four-ways-to-reduce-health-risks-from-climate-pollutants&Itemid=0&lang=es#gsc.tab=0

número de muertes asociadas con la exposición al material particulado PM10 y PM2.5 aumentará de poco más de 1 millón en todo el mundo en 2000 a alrededor de 3,5 millones en 2050.

Evidentemente, una transición energética en este sector contribuiría a salvar millones de vidas, pero también presenta otras importantes oportunidades. Pues en otras cifras contundentes que provee el Sistema Nacional de Cuentas Nacionales del INEGI, las emisiones al aire costaron al Estado mexicano cerca de 660,334 millones de pesos equivalentes al 2.6% del PIB en el año 2021.³⁶ En comparación, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) estimó que para 2018 la mala calidad del aire por sí sola traería pérdidas económicas para todo el país de más de 20,000 millones de pesos y un saldo de 37,488 muertes prematuras, 103,000 hospitalizaciones y 6 millones de consultas médicas.³⁷ Ello evidencia que la contaminación atmosférica es una constante que captura una importante cantidad de recursos del erario que podrían ser destinados para otros rubros urgentes como atención sanitaria, infraestructuras o educación.

Así, por un lado, la industria de la electromovilidad, que ha tenido un crecimiento global enorme debido a las tendencias geopolíticas relacionadas a la mitigación del cambio climático en los principales centros industriales del mundo, presenta un potencial de crecimiento económico enorme en nuestro país. La entrada de inversiones en este sector, atraídas por un aumento de la demanda agregada de estos productos en el mercado nacional, propiciaría la creación de más puestos

³⁶ Karen García, “Agotamiento y degradación ambiental cuesta el equivalente al 4.6% del PIB de México”, *El Economista*, 1 de diciembre de 2022. Ver en: <https://www.economista.com.mx/arteseideas/Agotamiento-y-degradacion-ambiental-cuesta-el-equivalente-al-4.6-del-PIB-de-Mexico-20221201-0030.html>

³⁷ Francisco Muciño, “¿Cuánto le costará a México la contaminación del aire?”, *Forbes*, 28 de marzo de 2016. Ver en: <https://www.forbes.com.mx/cuanto-le-costara-mexico-la-contaminacion-del-aire/>

de trabajo y la construcción de infraestructuras y cadenas de suministro locales relacionadas con la electromovilidad. La idea es que las empresas nacionales e internacionales puedan invertir en la fabricación de vehículos eléctricos, la instalación de infraestructura de carga y en la investigación y desarrollo de tecnologías que a su vez puedan contribuir al desarrollo de una industria nacional de movilidad sustentable.³⁸

Todo ello por no mencionar que una apuesta decidida por incentivar la electromovilidad en nuestro país nos acercará cada vez más a dar cumplimiento a nuestros compromisos internacionales como el Acuerdo de París ya mencionado o los propios Objetivos del Desarrollo Sostenible 9 y 11, por mencionar algunos, de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Por otra parte, una política pública de esta naturaleza, amparada por la normatividad correspondiente estaría en línea con los Tratados Internacionales más importantes que mantiene México en materia comercial, el T-MEC y el Acuerdo Global Modernizado México-Unión Europea, así como en consonancia con las políticas energéticas que sostienen actualmente tanto los Estados Unidos como la Unión Europea, dos de los socios más importantes de nuestro país.

La transición a un modelo energético más limpio es una obligación nacional y estatal. Las ciudades pueden encabezar los avances en la lucha contra la contaminación atmosférica, aplicando políticas creativas e incubando ideas innovadoras. Tenemos los medios necesarios para

³⁸ Alejandro M. Solís, “Electromovilidad en México: Desafíos y Oportunidades en un Contexto Global”, *Universidad Autónoma de Guadalajara*, 30 de octubre de 2023. Ver en: <https://www.uag.mx/es/mediahub/electromovilidad-en-mexico-desafios-y-oportunidades-en-un-contexto-global/2023-10#:~:text=La%20electromovilidad%20representa%20una%20oportunidad,de%20tecnolog%C3%ADas%20de%20movilidad%20el%C3%A9ctrica.>

llevar a cabo la transición energética hacia una movilidad sustentable. No obstante, estos deben ser enfocados, además de hacia la incentivación del consumo de vehículos sustentables, hacia la instalación de infraestructuras básicas suficientes que permitan la operatividad de estos.

Según números de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), por cada 244 estaciones de carga de diésel hay una estación de carga para vehículos eléctricos o *electrolinera* de 50 kilowatts o más.³⁹ La asimetría es evidente, y la escasez de esta infraestructura funge todavía como un disuasorio importante entre los consumidores para que transiten hacia una movilidad más sustentable. Según el IMT, para 2022 se tenían disponibles en México 1012 centros de recarga para vehículos híbridos “plug-in” y eléctricos.⁴⁰

Por su parte, la Industria Nacional de Autopartes (INA) reporta más de 2000 estaciones de carga, empero, su distribución en territorio nacional es sumamente desigual. Para 2022, la Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León, Estado de México y Baja California se posicionaron como las entidades con más estaciones de carga con 272, 126, 101, 95 y 51 respectivamente, en contraste con Nayarit, Durango, Tabasco, Campeche y Zacatecas que cuentan con 7, 7, 6, 5 y 2 estaciones respectivamente⁴¹.

Es la Comisión Federal de Electricidad (CFE) la que se encarga de instalar estos puntos de carga seguros que suelen ubicarse en centros

³⁹ “Electromovilidad en México: retos y beneficios” SCANIA MÉXICO. s.f. Ver en: <https://www.scania.com/mx/es/home/about-scania/sustainability11/BLOG1/electromovilidad-en-mexico--retos-y-beneficios.html#:~:text=Uno%20de%20los%20principales%20retos,157%20para%20abastecerse%20de%20di%C3%A9sel.>

⁴⁰ Instituto Mexicano del Transporte, Op. Cit..

⁴¹ Valladolid, Op.Cit.

comerciales o en espacios públicos y negocios concurridos. Sin embargo, esto resulta insuficiente. Consultores de Roland Berger México afirman que el incremento en la demanda de autos eléctricos en México impulsará la necesidad de instalar más de 15 mil 700 electrolineras de carga pública en todo el país para el 2030.⁴² Con la demanda más alta de toda la región de Latinoamérica, se proyecta que México alcance los 18,900 automóviles eléctricos en 2026, lo que implicaría un triplete en las ventas en tan solo tres años, por lo que se deben redoblar esfuerzos desde el Estado para instalar las estaciones de carga necesarias.⁴³

Todo lo que necesitamos es la voluntad política e institucional para impulsar reformas transformadoras que, partiendo de un cuestionamiento básico sobre cómo queremos gobernar en las ciudades del futuro, planteen soluciones factibles. El estudio del impacto de la huella de carbono en nuestras ciudades necesita acción inmediata para mitigar la ebullición global que hemos alcanzado en estos últimos años. Se trata de hacer política pública con perspectiva de que todo lo que conlleva nuestra cotidianidad tiene un impacto directo en el futuro del planeta. No tenemos planeta B para dejar de trabajar por el bien de las generaciones futuras.

Para concluir, la presente iniciativa pretende dotar a las autoridades, en el marco de la Política Nacional de Mitigación de Cambio Climático en el Sector Transporte, de la posibilidad de implementar programas basados en incentivos económicos para facilitar y fomentar una transición del

⁴² Fernando Navarrete, “Adiós gasolina, hola autos eléctricos: México necesitará 15 mil 700 electrolineras para 2030”, *El Financiero*, 21 de junio de 2023. Ver en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2023/06/21/adios-gasolina-hola-autos-electricos-mexico-necesitara-15-mil-700-electrolineras-para-2030/>

⁴³ “México lidera el mercado de vehículos eléctricos en América Latina”, *corresponsables.com*, 18 de septiembre de 2023. Ver en: <https://mexico.corresponsables.com/actualidad/mexico-lidera-el-mercado-de-vehiculos-electricos-en-america-atina#:~:text=Seg%C3%BAn%20el%20portal%20estad%C3%ADstico%20internacional,regi%C3%B3n%2C%20superando%20a%20otras%20naciones.>

parque vehicular nacional hacia alternativas de autotransporte sustentables, por un lado, así como programas que fomenten las reparaciones a automóviles de combustión interna a fin de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, por el otro.

En el mismo sentido, se pretende fortalecer la red de infraestructuras de carga para vehículos eléctricos dotando a los tres órdenes de gobierno de facultades para que elaboren políticas públicas orientadas a ese fin. De esta forma, se reduciría sustancialmente nuestra huella de carbono

Consecuentemente, el marco normativo y procesos administrativos tendrán que adecuarse conforme al espíritu de la presente iniciativa con miras a continuar trabajando para alcanzar nuestros compromisos climáticos hacia el 2030. En virtud de que el cambio climático es un fenómeno que no podemos ignorar, esta legislatura debe promover acciones y medidas que mitiguen sus efectos, que mejoren la calidad de vida de la gente, que reduzcan los contaminantes en el aire que respiran las y los mexicanos en general, y que impulsen decididamente la transición energética a nivel nacional.

Es urgente impulsar cambios legales que atiendan la forma en que nos transportamos, para disminuir nuestra huella de carbono de manera efectiva. Creemos que la manera más apropiada de hacerlo es crear incentivos para impulsar el uso de vehículos sustentables y sacar paulatinamente de circulación, la mayor cantidad de vehículos de combustión interna que a diario contaminan nuestro país. Dichas alternativas sustentables van desde vehículos eléctricos, híbridos y de hidrógeno cuya operatividad resulta considerablemente más benigna,

tanto para el medio ambiente como para la salud de nuestra población debido a su nula o muy baja emisión de GEI.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración del Pleno de la LXV Legislatura del Estado de Zacatecas, la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 97 DE LA LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO PARA EL ESTADO DE ZACATECAS Y MUNICIPIOS.

Artículo Único. Se adicionan los incisos h) e i) a la fracción II del artículo 97, de la Ley del Cambio Climático para el Estado de Zacatecas y Municipios para quedar como sigue:

Artículo 97: Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal, en el ámbito de sus competencias, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

I. ...

a) a h) ...

II. Reducción o compensación de las emisiones en el sector transporte:

a) a g) ...

h) Desarrollar e implementar programas que otorguen incentivos económicos a los consumidores, que les permitan sustituir sus automóviles de combustión interna convencionales por alternativas sustentables como automóviles eléctricos, híbridos o de hidrógeno; o hacer las reparaciones necesarias en sus automóviles de combustión interna para reducir al máximo sus emisiones.

Por “automóvil eléctrico” se entiende un automóvil cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, y por “automóvil híbrido” se entiende un vehículo eléctrico que además cuenta con motor de combustión interna para su propulsión.

Por “automóvil de hidrógeno” se entiende un vehículo cuya propulsión sea a través de un motor accionado por hidrógeno.

i) Promover la construcción de suficientes estaciones de carga para automóviles eléctricos e híbridos conectables que permitan satisfacer la demanda de sus usuarios.

Transitorio

Primero.- Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Estado de Zacatecas.

Segundo.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Zacatecas.

Zacatecas, Zacatecas, septiembre de 2024.

Atentamente.

Diputado Alfredo Femat Bañuelos

3. 2

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS PALABRAS “BENEMÉRITA Y BICENTENARIA” AL INICIO DE LA INSCRIPCIÓN “ESCUELA NORMAL “MANUEL ÁVILA CAMACHO”” DEL MURO DE HONOR DEL RECINTO LEGISLATIVO Y SE DECLARA EL AÑO DE 2025, COMO: “AÑO DE LA BENEMÉRITA Y BICENTENARIA ESCUELA NORMAL MANUEL ÁVILA CAMACHO”

Quienes suscriben, **Diputado Santos Antonio González Huerta, Diputada Maribel Villalpando Haro, Diputada Imelda Mauricio Esparza y Diputado Oscar Rafael Novella Macías**, integrantes del Grupo Parlamentario de Morena en la Honorable LXV Legislatura del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60 fracción I y 65 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, así como por los artículos 21, 28, 47, 48, 49, 50, 52, 53 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS PALABRAS “BENEMÉRITA Y BICENTENARIA” AL INICIO DE LA INSCRIPCIÓN “ESCUELA NORMAL “MANUEL ÁVILA CAMACHO”” DEL MURO DE HONOR DEL RECINTO LEGISLATIVO Y SE DECLARA EL AÑO DE 2025, COMO: “AÑO DE LA BENEMÉRITA Y BICENTENARIA ESCUELA NORMAL MANUEL ÁVILA CAMACHO”**, al tenor de la siguiente.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Naciones Unidas, destaca el papel de la educación como *el fundamento básico para la construcción de cualquier sociedad*. Señalando que esta, representa un *pasaporte al desarrollo humano que abre las puertas, expande oportunidades y libertades*¹.

De igual manera, reconoce a la educación como pilar del bienestar humano, el desarrollo sostenible y una herramienta de vital importancia para el *empoderamiento de los pueblos, la preservación del planeta, el desarrollo de la prosperidad y la promoción de la paz*²

¹ Naciones Unidas. *Impacto Académico, Educación para todos*. Disponible en: <https://www.un.org/es/impacto-acad%C3%A9mico/educaci%C3%B3n-para-todos> fecha de consulta: 16 septiembre 2024. 2

² Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. *Día de la Educación: para los pueblos, el planeta, la prosperidad y la paz*. Enero 2020. Disponible en: <https://www.buenosaires.iiep.unesco.org/es/portal/dia-de-la-educacion-para-los-pueblos-el-planeta-la-prosperidad-y-la-paz> fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

Así como en el resto del mundo, en nuestro país, la Ilustración y la Revolución Francesa, jugaron un papel crucial como un parteaguas en la evolución de la sociedad y las instituciones. Este movimiento en el que se promovía el pensamiento y el uso de la razón, restaba importancia a diferencias raciales, lingüísticas y culturales, privilegiando el progreso sin discriminación³.

En este sentido, desde finales del siglo XVIII e inicios del XIX, surgieron en nuestro país, diversos esfuerzos para destacar la importancia de la educación en la sociedad y promover su difusión de manera generalizada sin discriminar entre castas, entre los que podemos destacar el folleto *Educación Pública, único y seguro medio de la prosperidad del Estado* en el que señala a la educación como el *más eficaz de todos los medios para conservarlas constituciones de los gobiernos firmes y estables*. Además de enunciar que *las benéficas luces que ella [la educación] esparce, [...] aparta al hombre de la ferocidad, la bajeza, la intriga y la impostura, vicios que, refiere, nacen de la ignorancia, misma que causa los más graves males al Estado*⁴

De esta manera, la coyuntura de la época, tuvo como consecuencia que desde las Cortes de Cádiz se incluyeran algunos postulados de tipo liberal, entre los que destacamos un *Título IX* denominado *“de la Instrucción Pública”* en donde se estableció que *En todos los pueblos de la Monarquía se establecerán escuelas de primeras letras, en las que se enseñará a los niños a leer, escribir y contar [...]*. Además en este capítulo faculta a la dirección general de estudios, órgano compuesto por personas de distinguida instrucción, bajo la autoridad del Gobierno, a inspeccionar la enseñanza pública⁵, mientras que el cuidado de las escuelas estaría bajo la responsabilidad del Ayuntamiento.

Esta situación permitió que desde antes de dicho instrumento normativo la Nueva España se observara un considerable desarrollo en materia educativa⁶. Más adelante, la posterior Constitución promulgada en 1824, reconoció como facultad del Congreso, la promoción de la

³ Valjavec, Fritz. *Historia de la Ilustración en occidente*. Como se citó en Soberanes Fernández, José Luis. *El Pensamiento Ilustrado Novohispano y la Revolución de Independencia*. Problema, Anuario de Filosofía y Teoría del Derecho 6. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Enero 2012. Disponible en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/filosofia-derecho/issue/view/375> fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

⁴ González Millán, Andrés. *Educación pública, único y seguro medio de la prosperidad del estado*. Oficina de D. mariano Ontiveros. 1820, Ciudad de México. Disponible en: <https://sas-space.sas.ac.uk/7555/> fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

⁵ Constitución de Cádiz, 1812. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/biblioteca/bibdig/const_mex/const_cadiz.pdf fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

⁶ Tanck de Estrada, Dorothy. *Las cortes de Cádiz y el desarrollo de la educación en México*. En Historia Mexicana, ensayo sobre la historia de la educación en México II. El Colegio de México. Vol. 29, núm. 1 (113) julio-septiembre 1979. Disponible en: <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/issue/view/247> fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

ilustración, otorgando la libertad de las legislaturas locales para el arreglo de la educación pública en sus estados⁷.

Es así como “Una vez consumada la Independencia de México, en Zacatecas, el ambiente progresista y liberal influyó en la Constitución del Estado Libre y Federado de Zacatecas, sancionada en 1825, a fin de que el gobierno tenga a su cargo la instrucción de primeras letras. El 4 de marzo de 1825, el Congreso Constituyente del Estado de Zacatecas decretó la creación de una escuela con el sistema lancasteriano en la que se formarían los profesores indispensables para la expansión de la enseñanza elemental.”⁸

Si bien, tal como lo refiere el decreto anteriormente citado, el decreto se encuentra fechado para el 4 de marzo y su apertura se tenía prevista para el 3 de abril, esto no pudo ser posible por cuestiones presupuestales, aplazándose su inauguración para el 17 de septiembre.⁹

Como podemos ver, la importancia que ha representado la educación en nuestro país y nuestro estado, es tal que, sin demora, el mismo año de la promulgación de la Constitución estatal y atendiendo a las necesidades de la población, se instituyó la “Escuela Normal de la Constitución, una de las primeras¹⁰, sino es que la primera¹¹ en su tipo en América Latina.

Cabe señalar que lo anterior fue logrado en gran parte por el esfuerzo, el compromiso y la dedicación de maestras y maestros que, a lo largo y ancho del país, han impartido sus conocimientos y valores en las aulas y propugnado por el mejoramiento del sistema educativo.

Este esfuerzo ha sido fundamental para el desarrollo y progreso de la nación. Entre estas instituciones educativas, la Benemérita Escuela Normal "Manuel Ávila Camacho" se destaca por su rol crucial en la formación de educadores, asegurando el cumplimiento de los principios educativos establecidos en el Artículo 3o de la Constitución, abonando al progreso y las conquistas sociales del pueblo mexicano.

⁷ Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, 1824

⁸ Periódico Oficial, Gobierno del Estado de Zacatecas. DECRETO No. 334, Inscríbese con letras doradas en el Muro de la Sala de Sesiones de esta Legislatura el nombre Escuela Normal “Manuel Avila Camacho” Tomo CXIX 12 agosto 2009

⁹ Ibidem.

¹⁰ González Ramírez, Manuel. *La primera Escuela Normal de Zacatecas*. Revista Lider Empresarial. 1 agosto 2020. Disponible en: <https://www.liderempresarial.com/la-primera-escuela-normal-de-zacatecas/> fecha de consulta: 16 septiembre 2024.

¹¹ Periódico Oficial, Gobierno del Estado de Zacatecas. DECRETO Núm. 93, declarando 1975 “AÑO DE LA ESCUELA NORMAL” Tomo LXXXV 18 enero 1975

A través de estos 200 años de historia, la **Benemérita Escuela Normal “Manuel Ávila Camacho”** nos demuestra el compromiso auténtico de la institución con el mejoramiento educativo en el país. Es importante reconocer la importancia de este tipo de instituciones para el desarrollo educativo de las y los estudiantes mexicanos ya que en estos entes se forman los educadores en los cuales recaerá la responsabilidad de formar, educar y guiar al entero de los estudiantes del país, quienes representan el presente y futuro de nuestro estado y nuestra gran Nación.

En este sentido, como zacatecanas y zacatecanos, debemos sentirnos orgullosos de contar en nuestro estado, con una institución educativa del más alto nivel, cuya historia y resultados le han permitido mantenerse vigente tras 200 años de su instauración, siendo, como se ha mencionado antes, una de las primeras en su tipo.

La Benemérita Escuela Normal "Manuel Ávila Camacho" no solo ha sido una institución de prestigio, sino también una fuente de orgullo para las y los zacatecanos. A lo largo de su historia, ha representado un pilar en la formación de educadores y líderes que han dejado una huella profunda no solo en el ámbito educativo, sino también en diversas esferas de la vida pública y cultural del país.

Desde sus aulas han emergido personajes ilustres, cuyas trayectorias ejemplares reflejan el compromiso, la vocación y el profundo amor por México que caracteriza a las y los egresados de esta noble institución.

Su contribución a la educación pública es innegable, y su historia está entrelazada con el desarrollo político, económico, social y cultural de Zacatecas. En este sentido, es justo y necesario rendir homenaje a esta institución por su papel destacado y sus 200 años de servicio a la educación.

Además, tras 200 años de historia, la escuela sigue siendo un referente en cuanto interés estudiantil se trata, contando con un nivel de matrícula amplio. Datos de 2022, nos indica que en dicho año tuvo 633 matriculados 29.1% fueron hombres y 70.9% por ciento mujeres. Asimismo, durante este año, tuvo 145 egresados de estos 43 fueron hombres y de estos fueron hombres y 102 mujeres¹².

¹²Secretaría de Economía, Gobierno de México. Manuel Ávila Camacho. Disponible en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/institution/manuel-avila-camacho> Fecha de consulta 16 septiembre 2024

Desde su fundación como la Escuela Normal de la Constitución, la Benemérita Escuela Normal "Manuel Ávila Camacho" ha sido una pieza esencial en la historia educativa de Zacatecas. Su trayectoria, caracterizada por un compromiso constante con la calidad educativa, refuerza su calidad de benemérita.

Este merecido reconocimiento es un testimonio del impacto significativo de la escuela en la formación de maestros y en el avance de la educación de estado.

Contenido de la iniciativa

En este sentido, es que se propone la adición de las palabras "**Benemérita y Bicentenario**" al muro de honor del recinto legislativo local (ESCUELA NORMAL "MANUEL ÁVILA CAMACHO") que desde septiembre del 2009 en LA HONORABLE QUINCUGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE ZACATECAS incorporó al dicho espacio.

Asimismo, proponemos que el año 2025 sea declarado como el "**Año de la Benemérita y Bicentenario Escuela Normal 'Manuel Ávila Camacho'**", en reconocimiento a sus doscientos años de existencia y a su contribución inestimable a la sociedad zacatecana.

No se omite señalar que este reconocimiento no solo es un gesto simbólico, sino un acto de justicia hacia una institución que ha marcado la historia de la educación en Zacatecas. A través de este decreto, se fortalecerá el sentido de identidad y pertenencia hacia una escuela que ha sido pilar en la formación de valores, conocimientos y actitudes en miles de maestros y estudiantes. Además, servirá como un estímulo para que las futuras generaciones continúen forjando un legado de excelencia educativa.

Con base en las razones expuestas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60 fracción I y 65 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, así como por los artículos 21, 28, 47, 48, 49, 50, 52, 53 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, se somete a consideración de esta H. Asamblea, la siguiente Iniciativa con:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS PALABRAS “BENEMÉRITA Y BICENTENARIA” AL INICIO DE LA INSCRIPCIÓN “ESCUELA NORMAL “MANUEL ÁVILA CAMACHO”” DEL MURO DE HONOR DEL RECINTO LEGISLATIVO Y SE DECLARA EL AÑO DE 2025, COMO: “AÑO DE LA BENEMÉRITA Y BICENTENARIA ESCUELA NORMAL MANUEL ÁVILA CAMACHO”

Artículo Primero. Se adicionan las palabras “**BENEMÉRITA Y BICENTENARIA**” al inicio de la inscripción “ESCUELA NORMAL “MANUEL ÁVILA CAMACHO del muro de honor del Recinto Legislativo para quedar como sigue:

BENEMÉRITA Y BICENTENARIA ESCUELA NORMAL “MANUEL ÁVILA CAMACHO”

Artículo Segundo. Se declara el año de 2025, como “**Año de la Benemérita y Bicentenario Escuela Normal Manuel Ávila Camacho**”

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Zacatecas.

Salón de Sesiones del Congreso del Estado de Zacatecas, a los 17 días del mes de septiembre de 2024.

SUSCRIBEN

DIPUTADO SANTOS ANTONIO GONZÁLEZ HUERTA

DIPUTADA MARIBEL VILLALPANDO HARO

DIPUTADA IMELDA MAURICIO ESPARZA

DIPUTADO OSCAR RAFAEL NOVELLA MACÍAS

4. SEGUNDA LECTURA, DISCUSIÓN Y EN SU CASO, APROBACIÓN DEL DICTAMEN RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, MEDIANTE LA CUAL SE REFORMA Y ADICIONA LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE ZACATECAS.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias le fue turnada, para su estudio y dictamen, la iniciativa con proyecto de decreto mediante la cual se reforma y adiciona la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, que presentó el Diputado Jesús Padilla Estrada, integrante de la Sexagésima Quinta Legislatura del Estado.

Vista y estudiada que fue la iniciativa en cita, la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias somete a la consideración del Pleno el presente dictamen, con base en los siguientes:

A N T E C E D E N T E S:

PRIMERO. En sesión ordinaria celebrada el 19 de septiembre del presente año, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto mediante la cual se reforma y adiciona la Ley Orgánica del Poder Legislativo del estado de Zacatecas, que presentó el Diputado Jesús Padilla Estrada, integrante de esta Soberanía Popular.

SEGUNDO. En esa misma fecha, por acuerdo de la Presidencia de la Mesa Directiva, la iniciativa de referencia fue turnada, mediante memorándum 0030, a esta Comisión legislativa, para su estudio y dictamen correspondiente.

TERCERO. El proponente justificó su iniciativa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El primer párrafo del artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señala que: “La presente Constitución puede ser adicionada o reformada. Para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, se requiere que el Congreso de la Unión, por el voto de las dos terceras partes de los individuos presentes, acuerden las reformas o adiciones, y que éstas sean aprobadas por la mayoría de las legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México”.

Los párrafos primero y tercero del artículo 2 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, disponen que: “El Estado de Zacatecas es Libre y Soberano en todo lo concerniente a su régimen interior y, por ser parte integrante de la Federación, tiene como ley suprema la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos...” y “Posee, además, el atributo de intervenir, a través de la Legislatura del Estado, en todo proceso de reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos...”, respectivamente.

En este orden de ideas, el artículo 65, fracción II, de nuestra Constitución local, dispone que es facultad y obligación de la Legislatura “promover y aprobar las reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

La Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, en su artículo 52, fracción II, señala que: “se denominará procedimiento para la reforma constitucional, cuando se trate de reformas a la Constitución federal o a la propia del Estado”. El artículo 104 de la mencionada Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, a la letra dice:

[...]

De lo anterior, se destaca lo siguiente:

Primero.- Este procedimiento iniciado en el ámbito local, tiene por objeto regular la secuencia concatenada de los actos de los sujetos que por disposición de la Constitución del Estado, tienen derecho a presentar Iniciativas, en este caso de alguna adición, derogación o reforma a la Constitución Federal.

Segundo.- El mencionado procedimiento del actual artículo 104 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, no regulan el proceso relativo a las Minutas de Decreto que el Congreso de la Unión envía a la Legislatura del Estado para que se pronuncie a favor o en contra de alguna modificación a nuestra Constitución Federal, en términos del artículo 135. Y de hecho ninguna disposición normativa de la mencionada Ley lo hace.

Tercero.- Sería equivocado suponer que el procedimiento del aludido artículo 104 de nuestra Ley Orgánica, puede ser aplicado para darle trámite a la Minuta de decreto que envía el Congreso de la Unión, una vez que la Cámara de Origen por mayoría calificada aprobó y, que a su vez, la Cámara revisora también por mayoría calificada aprobó y, por tanto, remite a las Legislaturas locales, pues dicho Documento no puede ser presentado “como una propuesta de iniciativa con proyecto de decreto”, como lo dispone el texto actual de la fracción I de este artículo.

Esto no puede ser porque la Iniciativa es el primer acto del procedimiento legislativo, y la Minuta de Reforma Constitucional ya pasó por la Iniciativa, la Dictaminación, la Discusión y la Aprobación. Además, una Iniciativa es una propuesta que puede aprobarse en sus términos o no; porque se le pueden hacer cambios o modificaciones en la discusión al texto original, en cambio, a una Minuta de Reforma Constitucional no se le puede hacer modificación alguna como Legislatura, sólo se emite el voto del Pleno a favor o en contra del mismo.

Si bien la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas no regula el procedimiento de reforma constitucional de forma directa, dejando esta tarea a la normatividad secundaria, sí hay Estados en los que su Constitución dispone el procedimiento de reforma constitucional y la celeridad, dinamismo y prontitud que se le debe dar al mismo. Así, en materia de derecho comparado tenemos que, por ejemplo, el Estado de Morelos, en el artículo 151 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, dispone:

“Para el ejercicio de la facultad que el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, confiere a la Legislatura local, las minutas

correspondientes de reforma o adición aprobadas por el Congreso de la Unión, deberán aprobarse mediante votación nominal de las dos terceras partes de los miembros de la Cámara presentes”.¹³

Por otro lado, se propone adicionar un artículo 104 Bis, con una Sección Segunda, denominada: Procedimiento para la Minuta de Decreto de reforma o adición a la Constitución Federal que envía el Congreso de la Unión, el cual se realizará de acuerdo a lo siguiente:

- Recibida la Minuta, se turnará a la Comisión de Puntos Constitucionales para su análisis;
- Una vez analizada la Minuta con proyecto de Decreto que envió el Congreso de la Unión, la Comisión de Puntos Constitucionales emitirá el dictamen, mismo que se someterá a la consideración del Pleno; y
- De ser aprobada la Minuta por la mayoría de los miembros presentes del Pleno, será suscrita por la Presidencia y las Secretarías de la Mesa Directiva, y se remitirá al Congreso de la Unión para los efectos del artículo 135, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

También se adiciona una Sección Tercera, denominada: De la dispensa del trámite a Comisión de la Minuta con proyecto de Decreto que envía el Congreso de la Unión, en cuyo artículo 104 Ter, se señala que: En el caso de urgencia calificada por el voto de la mayoría de las diputadas y los diputados presentes en el Pleno, se dispensará el trámite a la Comisión y la Minuta será sometida a discusión y aprobación. La Minuta se entenderá aprobada cuando así lo manifieste el voto de la mayoría de las diputadas y los diputados presentes en el Pleno, será suscrita por la Presidencia y las Secretarías de la Mesa Directiva, y se remitirá al Congreso de la Unión para los efectos del artículo 135, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

MATERIA DE LA INICIATIVA. Reformar la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, con la finalidad de precisar el proceso legislativo en materia de reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

11

¹³ <http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/constitucion/pdf/CONSTMOR.pdf> (Consultado: 15 de septiembre de 2024)

VALORACIÓN DE LA INICIATIVA. Para una mayor claridad del presente dictamen, las integrantes de esta Comisión estimamos pertinente dividirlo en los siguientes

C O N S I D E R A N D O S

PRIMERO. COMPETENCIA. Esta Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias es competente para estudiar y analizar la presente iniciativa, así como para emitir este dictamen; de conformidad con lo establecido en los artículos 151, 152, 154 fracción XIII, 155 fracciones IX, y 170 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.

SEGUNDO. LA CONSTITUCIÓN Y SU NATURALEZA. La Constitución es la norma que establece un régimen y sistema político, los poderes (Ejecutivo, Legislativo, Judicial) sus instituciones, las relaciones de estos con los ciudadanos y de estos entre sí, a fin garantizar la convivencia de la sociedad. Esto es, que una Constitución establece:

Los principios básicos del Estado, las estructuras y los procesos gubernamentales y los derechos fundamentales de los ciudadanos dentro de una ley superior que no puede modificarse unilateralmente mediante un acto legislativo ordinario.¹⁴

Desde el punto de vista sociológico, Max Weber, nos dice que una Constitución es fruto del proceso de racionalización del derecho, dicha racionalidad se manifiesta como:

¹⁴ Bulmer Elliot. *¿Qué es una Constitución? Principios y conceptos*. IDEA Internacional, Estocolmo, pag. 5

- 1) La superación de los rasgos tradicionales y mágicos que dominaban los procedimientos del derecho germánico medieval, para dar lugar a procedimientos de indagación, en los que, a través de pruebas y testimonios, se busca acceder a una descripción verdadera de los hechos, que respalde la sentencia;
- 2) El desarrollo de instituciones especializadas y la formación de un grupo de profesionales (consolidación de un sistema jurídico autónomo);
- 3) La superación de un sistema casuístico, para dar pasó a un sistema de normas generales,
- 4) La sistematización del derecho, lo cual implica someterlo a la exigencia de la coherencia y, en general, de la validez lógica.¹⁵

La Constitución es el modelo superior de un sistema normativo que determina la configuración del Estado, así como a la producción, modificación y derogación de los marcos normativos. La Constitución configura las potestades para su reforma, siendo: los derechos fundamentales, el principio democrático y la división de poderes. Esto constituye el proceso que debe atender toda reforma constitucional que la misma constitución se establece atendiendo, el modelo Kelseniano en el sentido lógico-jurídico y jurídico positivo.

Esto se traduce que a partir de la conformación de la constitución como conjunto de normas fundamentales del ordenamiento jurídico que no solo define la organización del estado y del poder político, sino que también establece las instituciones, los actores y los procedimientos para crear las normas secundarias.

TERCERO. REFORMAS A LA CONSTITUCIÓN. Como se ha reseñado, son muchos, y diversos, los teóricos que han aventurado un concepto de Constitución y, por supuesto, no hay un acuerdo sobre el tema; virtud a ello, consideramos adecuado partir de una

¹⁵ Serrano Gómez Enrique. *Teoría de la Constitución, positivismo y derechos fundamentales*. Revista Andamios. Volumen 9, número 18, enero-abril, 2012, pág. 62

definición sencilla: es la Ley Fundamental de un Estado, la cual contiene las reglas que establecen la estructura orgánica del aparato estatal, así como un catálogo de derechos humanos y sociales.

En ese contexto, destaca el proceso para reformar la constitución, para la teoría constitucional contemporánea de deben de cumplir dos objetivos: dotar de flexibilidad a la norma superior del ordenamiento jurídico para poder adaptar su contenido a la cambiante realidad pero, al mismo tiempo otorgar protección a la norma para sustentar y potencializar su naturaleza diferente y suprema¹⁶.

Dentro del primer objetivo, se nos remite a concebir un cambio en la norma constitucional dentro de las facultades soberanas del pueblo y el sistema democrático que permite estas funciones, que se materializan a través de los representantes y los órganos especializados. El constitucionalista español Pedro de Vega, nos presenta un marco conceptual para analizar una reforma constitucional:

- a) Debe ser un instrumento de adecuación entre la realidad jurídica y la realidad política o (social).
- b) Debe ser un mecanismo de articulación de la continuidad jurídica del Estado.
- c) Debe constituirse como una institución de garantía frente al resto de los poderes constituidos¹⁷.

¹⁶ Concha Cantu, Alejandro. *La reforma constitucional en México. ¿flexibilidad o disfuncionalidad del modelo democrático constitucional?*, en *Derechos del pueblo mexicano, México a través de sus constituciones*. Volumen V. transversalidad y convencionalidad. Porrúa. 2016, pág. 1135.

¹⁷ Concha Cantu, Alejandro. *La reforma constitucional en México. ¿flexibilidad o disfuncionalidad del modelo democrático constitucional?* Ídem. pág. 1138

En el caso de nuestra Carta Magna, se ha señalado que se trata de una Constitución rígida, en razón del procedimiento para su reforma, toda vez que se requiere el voto de las dos terceras partes de los legisladores que integran el Congreso de la Unión –Cámara de Diputados y Cámara de Senadores–, así como el de la mayoría de las legislaturas estatales.

Tal procedimiento está previsto en el artículo 135 de la Constitución federal, cuya redacción ha permanecido, prácticamente, inalterada desde el texto original de 1917:

Art. 135.- La presente Constitución puede ser adicionada o reformada. Para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, se requiere que el Congreso de la Unión, por el voto de las dos terceras partes de los individuos presentes, acuerden las reformas o adiciones, que éstas sean aprobadas por la mayoría de las legislaturas de los Estados. El Congreso de la Unión hará el cómputo de los votos de las legislaturas, y la declaración de haber sido aprobadas las adiciones o reformas.

Las modificaciones efectuadas al citado numeral han sido para establecer la referencia a la Ciudad de México y para señalar que la Comisión Permanente del Congreso de la Unión podrá hacer el cómputo de los votos de las legislaturas estatales.

En el caso de nuestro estado, la Constitución local no establece un procedimiento específico para la aprobación de las reformas a la Constitución federal, pues en su artículo 164 solo señala reglas para las reformas de carácter estatal.

El procedimiento para las reformas a la Constitución federal se encuentra previsto en el artículo 104 de la ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, donde se previene textualmente lo siguiente:

Procedimiento

Artículo 104. El procedimiento para las reformas a la Constitución federal, así como a leyes aprobadas por el Congreso de la Unión, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

I. Serán presentadas como propuesta de iniciativa con proyecto de decreto;

II. Las iniciativas serán turnadas a la Comisión de Puntos Constitucionales para su análisis y viabilidad constitucional correspondiente;

III. Una vez analizada su viabilidad, dicha Comisión emitirá el dictamen que contenga el proyecto de iniciativa, mismo que se someterá a la consideración del Pleno, y

IV. De ser aprobada la iniciativa será suscrita por la Presidencia y las Secretarías de la Mesa Directiva y remitida al Congreso de la Unión para los efectos del artículo 71 fracción III de la Constitución federal.

En relación con el procedimiento de reformas expresado, esta Comisión considera lo siguiente:

1. Las reformas a la Constitución federal tienen, como se ha precisado, un procedimiento específico, en donde su contenido es discutido por las dos Cámaras que integran el Congreso de la Unión – Diputados y Senadores–; en ambos casos, su conformación garantiza la representación de las entidades federativas, pues usualmente se ha asumido que los primeros representan a la población y los segundos al ámbito territorial.

2. La discusión de reformas constitucionales implica un intenso debate parlamentario entre las distintas fracciones partidistas que integran las Cámaras de Diputados y Senadores, en ellas, puede haber modificaciones o adiciones que perfeccionan su contenido.

3. Después de su aprobación por el Congreso de la Unión, la minuta de reformas es remitida a las legislaturas de las entidades federativas donde el debate está limitado a su aprobación o rechazo, es decir, si bien puede ser discutida por los legisladores locales, su contenido no puede ser modificado, toda vez que tal actividad ya fue llevada a cabo por el Congreso de la Unión.

4. El artículo 40 de nuestra Carta Magna establece que nuestro país es una república federal, lo que implica, entre otros aspectos, una limitación a la soberanía de las entidades federativas.

De acuerdo con lo anterior, el procedimiento de reformas a la Constitución federal tiene como sustento, precisamente, el contenido del citado numeral; conforme a ello, los representantes de las entidades federativas en ambas Cámaras ejercen sus atribuciones y discuten las modificaciones a nuestra Carta Magna, las debaten y las aprueban.

5. Con base en lo precisado, las legislaturas de las entidades federativas no están facultadas para modificar las minutas de reforma a la Constitución federal que les remite el Congreso de la Unión, primero, porque, como ya se ha señalado, sus representantes en el Congreso de la Unión han agotado tal atribución, y segundo,

porque no hay una etapa posterior prevista en nuestro orden constitucional para las posibles modificaciones por parte de los congresos estatales.

Por las consideraciones expresadas, los legisladores que integramos esta Comisión coincidimos con el iniciante, en el sentido de establecer un procedimiento para el análisis de las reformas constitucionales que sean remitidas por el Congreso de la Unión y que se ajuste, en mayor medida, a las previsiones contenidas en nuestra Carta Magna.

CUARTO. IMPACTO PRESUPUESTAL. De conformidad con la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios y la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, se establece la obligatoriedad de que todo proyecto de iniciativa o decreto que sea sometido a votación en el pleno deberá incluir en su dictamen correspondiente una estimación sobre el impacto presupuestario del proyecto. La citada Ley en su artículo 28 establece:

Artículo 28. Para los efectos de esta Ley se considera que existe impacto presupuestario cuando con la implementación de una norma de observancia general se generen costos o repercusiones financieras derivados de los siguientes supuestos:

I. Por la creación, extinción, modificación o fusión de unidades administrativas y plazas o, en su caso, por la creación de nuevos Entes Públicos, dependencias, entidades o unidades administrativas;

II. Por la implementación de programas sociales o de operación;

III. Por la determinación de destinos específicos de gasto público o etiquetas, salvo en ordenamientos de naturaleza fiscal;

IV. Por el establecimiento de nuevas atribuciones y actividades que deberán realizar los Entes Públicos, las dependencias y entidades que requieran de mayores asignaciones presupuestarias o nuevas estructuras organizacionales para llevarlas a cabo, y

V. Cuando se trate de disposiciones generales que incidan en la regulación en materia presupuestaria.

El presente instrumento legislativo solo establece un procedimiento específico para la aprobación de reformas a la Constitución Federal, por lo que no implica la creación de órganos administrativos y, tampoco, de nuevas plazas, toda vez que estará a cargo del Pleno de esta Legislatura y de comisiones legislativas ya previstas en la propia Ley Orgánica que se modifica.

QUINTO. IMPACTO REGULATORIO. Igual que el apartado anterior, esta Comisión de dictamen estima que se atiende lo dispuesto en el numeral 31 de la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, en razón de lo siguiente:

Los artículos 66, 67 y correlativos de la Ley General de Mejora Regulatoria, establecen la obligación de los entes públicos de emitir un Análisis de Impacto Regulatorio, con el objeto de garantizar que las leyes o reformas no impacten de forma negativa en las actividades comerciales y que los beneficios de las regulaciones sean superiores a sus costos; en el caso que nos ocupa, la reforma únicamente precisa el procedimiento para aprobar las reformas a la Constitución Federal remitidas por el Congreso de la Unión, por lo que no existe ningún impacto de la naturaleza referida.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las Diputadas y el Diputado integrante de la Comisión de Estudios legislativos y Prácticas Parlamentarias de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado, nos permitimos someter a la consideración del Pleno, el presente dictamen.

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma la denominación de la Sección Segunda del Capítulo Quinto, correspondiente al Título Quinto, y se adiciona un artículo 104 bis y una Sección Tercera, todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

Sección segunda

Reformas a la Constitución Federal remitidas por el Congreso de la Unión

Procedimiento

Artículo 104 Bis. El procedimiento que deberá seguirse para para la discusión y, en su caso, aprobación de la minuta de decreto de reformas o adiciones a la Constitución Federal remitida por el Congreso de la Unión, se realizará conforme a lo siguiente:

I. Recibida la minuta, se dará lectura en la primera sesión del Pleno inmediata a la de su recepción; si la Legislatura estuviere en receso, será convocada a sesión extraordinaria por la Comisión Permanente, para los efectos precisados en el presente artículo;

II. Concluida la lectura, el Presidente de la Mesa Directiva someterá a la aprobación del Pleno la dispensa de los trámites legislativos, la que deberá ser aprobada por mayoría simple.

En caso de que no se apruebe la dispensa de trámites, la minuta se turnará a la Comisión de Puntos Constitucionales, la que dictaminará en términos de la presente Ley, y

III. Aprobada la dispensa de los trámites legislativos, la minuta se someterá a discusión del Pleno y se entenderá aprobada cuando así lo manifieste el voto de la mayoría de las diputadas y los diputados presentes en la sesión, en consecuencia, será suscrita por la Presidencia y las Secretarías de la Mesa Directiva, y se remitirá al Congreso de la Unión para los efectos del artículo 135, segundo párrafo, de la Constitución Federal.

Sección **tercera**
Reformas a la Constitución estatal

T R A N S I T O R I O S

Artículo primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado.

Artículo segundo. Se derogan las disposiciones que se opongan a este Decreto.

Así lo dictaminaron y firman las Diputadas y el Diputado integrantes de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias,
de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado.

Zacatecas, Zac., 23 de septiembre de 2024

**COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS Y PRÁCTICAS
PARLAMENTARIAS**

DIP. ANA MARÍA ROMO FONSECA
Presidenta

**DIP. LYNDIANA ELIZABETH
BUGARÍN CORTES**
Secretaria

**DIP. GUADALUPE ISADORA
SANTIVAÑEZ RÍOS**
Secretaria

**DIP. RENATA LIBERTAD
ÁVILA VALADEZ**
Secretaria

**DIP. MARTÍN ÁLVAREZ
CASIO**
Secretario