



PROPUESTA DE CERTIFICACIÓN Y FINANCIAMIENTO

RENOVACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE BALI EXPRESS EN EL SUR DE CALIFORNIA

Publicada: 30 de septiembre de 2024

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	1
1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y RESULTADOS PREVISTOS	3
2. ELEGIBILIDAD	4
2.1. Tipo de proyecto	4
2.2. Ubicación del proyecto	4
2.3. Promotor del proyecto y autoridad legal.....	4
3. CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN	5
3.1. Criterios técnicos	5
3.1.1. Perfil general de la comunidad.....	5
3.1.2. Alcance del proyecto	6
3.1.3. Factibilidad técnica	9
3.1.4. Requisitos en materia de propiedad y derechos de vía	9
3.1.5. Etapas clave del proyecto.....	9
3.1.6. Administración y operación	9
3.2. Criterios ambientales	10
3.2.1. Efectos/impactos al medio ambiente y a la salud	10
A. Condiciones existentes	10
B. Impactos del proyecto.....	11
C. Impactos transfronterizos.....	12
3.2.2. Cumplimiento con leyes y reglamentos aplicables en materia ambiental ...	12
A. Autorizaciones ambientales	13
B. Medidas de mitigación.....	13
C. Tareas y autorizaciones ambientales pendientes.....	13
3.2.3. Resultados del análisis ambiental y social (AyS).....	13
A. Categoría de riesgo AyS del proyecto	13
B. Conclusiones de la debida diligencia AyS.....	13
C. Resumen de las medidas de mitigación propuestas.....	13
3.3. Criterios financieros	14
4. ACCESO PÚBLICO A LA INFORMACIÓN	14
4.1. Consulta pública	14
4.2. Actividades de difusión	14

RESUMEN EJECUTIVO

RENOVACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE BALI EXPRESS EN EL SUR DE CALIFORNIA

Resumen del Proyecto:

Nombre del proyecto:	Renovación de la flota vehicular de Bali Express en el sur de California.
Tipo de proyecto (sector):	Movilidad (calidad del aire).
Objetivo:	Proporcionar financiamiento para sustituir camiones de carga alimentados con diésel por vehículos que utilicen tecnologías más limpias, a fin de fomentar el cumplimiento de la normatividad estatal y eliminar contaminantes criterio y gases de efecto invernadero (GEI).
Resultados previstos:	<p>Se espera que el Proyecto genere beneficios para la salud humana y el medio ambiente derivados de la sustitución de camiones de carga alimentados con diésel por camiones propulsados por tecnologías más limpias, produciendo los siguientes resultados:¹</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Emisiones de GEI evitadas, con un objetivo de aproximadamente 5,530 toneladas métricas de CO₂ por año.▪ Emisiones de NO_x evitadas, con un objetivo de aproximadamente 47 toneladas métricas de NO_x por año.▪ Emisiones de SO₂ evitadas, con un objetivo de menos de una tonelada métrica de SO₂ por año.
Población beneficiada:	Toda la comunidad. ²
Adicionalidad del NADBank:	El financiamiento del NADBank ayudará a Bali subsanar la brecha financiera que se tendría entre la adquisición de nuevos camiones con tecnología limpia y la recepción de fondos estatales para compensar algunos de los costos. Además, el crédito del Banco permitirá a Bali eficientar su programa de renovación de la flota vehicular al facilitar un paquete de financiamiento integral con términos y condiciones favorables en lugar de financiar cada unidad en forma individual, que es como se ha estado operando.
Promotor:	Bali Express Services, Inc. (Bali)

¹ Los cálculos de CO₂, NO_x and SO₂ se basan en las posibles emisiones que se eviten, comparando las emisiones del Proyecto (75 camiones eléctricos y 22 camiones a gas natural) con las emisiones de un número igual de camiones alimentados con diésel. En la Sección 3.2.1.B se presentan más detalles sobre estos cálculos.

² El Proyecto permitirá eliminar emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes dentro de toda el área fronteriza entre San Diego y Tijuana. Por lo tanto, se considera que la población beneficiada será toda la comunidad, ya que no se puede definir un número específico de personas favorecidas.

PROYECTO DE DOCUMENTO DEL CONSEJO 2024-##
PROPUESTA DE CERTIFICACIÓN Y FINANCIAMIENTO
BALI EXPRESS EN EL SUR DE CALIFORNIA

Acreditado:	Bali Express Services, Inc.
Acreedor:	Banco de Desarrollo de América del Norte (NADBank)
Crédito del NADBank:	<i>Crédito puente:</i> Hasta \$30.0 millones de dólares, con disposiciones en tres tramos. <i>Crédito a largo plazo:</i> Hasta \$12.5 millones de dólares, con disposiciones en tres tramos.

PROPUESTA DE CERTIFICACIÓN Y FINANCIAMIENTO

RENOVACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR DE BALI EXPRESS EN EL SUR DE CALIFORNIA

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y RESULTADOS PREVISTOS

El Proyecto consiste en financiar la sustitución de hasta 97 camiones de carga a combustible diésel por una combinación de 75 vehículos eléctricos (VE) y 22 vehículos a gas natural (GN) (el "Proyecto"). El Proyecto se implementará durante los próximos dos años, comenzando con 25 VE para operaciones de acarreo de mercancías en noviembre de 2024, y se prevé la sustitución de los demás camiones de carga movidos por combustibles fósiles por una combinación de vehículos eléctricos y a gas natural durante 2025 y 2026. El Promotor adquirirá los vehículos utilizando los fondos del NADBank y las subvenciones de dos programas que existen en California para la compra de vehículos eléctricos de servicio pesado: 1) Vales para Camiones y Autobuses Limpios (*Clean Truck and Bus Voucher*, HVIP) y 2) Fideicomiso Estatal de Mitigación Ambiental de Volkswagen (*Statewide Volkswagen Environmental Mitigation Trust*, VW). Las subvenciones del programa HVIP ya están autorizadas, y el trámite para acceder a las subvenciones de VW está en curso, por lo que se espera obtener el financiamiento antes de finales de septiembre de 2024. Por el momento, las subvenciones para vehículos a gas natural están suspendidas y se prevé que se reanuden en 2025.

El Proyecto permitirá reducir los contaminantes y gases de efecto invernadero (GEI) generados por la flota de camiones que tiene actualmente el Promotor funcionando en la región de San Diego-Tijuana. Se espera que los vehículos con tecnología más limpia eviten la generación de aproximadamente 5,530 toneladas métricas por año de dióxido de carbono (CO₂), 47 toneladas métricas por año de óxidos de nitrógeno (NO_x) y menos de una tonelada métrica por año de dióxido de azufre (SO₂).

Como alternativa, en caso de que no se consigan subvenciones para los vehículos a gas natural, el Promotor utilizaría los fondos propuestos para adquirir un total de 85 camiones, todos ellos eléctricos, para sustituir un número igual de camiones diésel de su flota actual, en lugar de los 97 camiones considerados originalmente para el Proyecto. Esta segunda opción daría como resultado una mayor reducción de las emisiones de CO₂, pero se tendría una ligera disminución en la eliminación de emisiones de NO_x y SO₂. El recuento final de vehículos y las reducciones de emisiones calculadas se documentarán cuando se realice el cierre del Proyecto.

2. ELEGIBILIDAD

2.1. Tipo de proyecto

El Proyecto pertenece a la categoría elegible de movilidad.

2.2. Ubicación del proyecto

Los vehículos para el Proyecto se comprarán en California y realizarán operaciones de acarreo de mercancías en el área de San Diego-Tijuana, donde el Promotor presta sus servicios, entre otras zonas de California. La Figura 1 muestra la ubicación geográfica del área donde se implementará el Proyecto.

Figura 1
MAPA DE UBICACIÓN DEL PROYECTO



2.3. Promotor del proyecto y autoridad legal

El promotor de esta iniciativa del sector privado es Bali Express Services (el "Promotor"), empresa que cuenta con autoridad legal para obtener el financiamiento que le permita adquirir vehículos con tecnologías más limpias para la implementación del Proyecto. Bali Express Services, Inc. es una empresa con sede en California, constituida en mayo de 2015.

3. CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN

3.1. Criterios técnicos

3.1.1. Perfil general de la comunidad

La región de California-Baja California constituye la zona económica más grande que existe a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos. Desde 1994, cuando se celebró el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el comercio entre México y Estados Unidos ha aumentado en más del 225%. Con la firma del Tratado Estados Unidos-México-Canadá, el comercio transfronterizo de la región de California-Baja California aumentó a más de \$68,000 millones de dólares, lo que representa más de \$1 millón de dólares en bienes y servicios comercializados por minuto.³

Los puertos de entrada terrestres en la región de California-Baja California son la principal infraestructura para el movimiento de cargas comerciales. Entre los puertos de entrada de la región inmediata se encuentran Otay Mesa, Otay Mesa East (actualmente en construcción), Tecate en el condado de San Diego, y Calexico East en el condado de Imperial. Los principales productos básicos que se transportan entre México y California a través de estos puertos son: plástico, caucho, pulpa, papel y productos afines; productos electrónicos; maquinaria, equipo y suministros eléctricos; automóviles y camiones ligeros; alimentos; productos a base de granos; y productos agrícolas.⁴ El puerto de entrada de Otay Mesa es el tercer puerto fronterizo terrestre de tipo comercial más activo en la frontera México-Estados Unidos, y el puerto terrestre comercial más activo del estado de California.⁵ Según informes de la Cámara de Comercio de California, México se convirtió en el principal socio comercial de Estados Unidos en 2019.⁶

La región de San Diego atrae una gran parte de las operaciones comerciales binacionales con vehículos pesados, ya que en 2019 se registró que más de dos millones de camiones cruzan en ambas direcciones a través de los puertos de entrada de Otay Mesa y Tecate. La mayoría de estos camiones funcionan con diésel y contribuyen a la generación de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes.⁷

³ California Department of Transportation. *California Freight Mobility Plan* (Plan de movilidad de carga de California), 2023
<https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/transportation-planning/documents/cfmp/cfmp-july-2023-final-v1-a11y.pdf>

⁴ Id.

⁵ Id.

⁶ San Diego Association of Governments. *Goods Movement Planning* (Planificación del movimiento de mercancías), 2021 y *San Diego and Imperial Counties Freight Gateway Study Update* (Actualización del estudio sobre la puerta de enlace de carga de los condados de San Diego e Imperial), 2023
<https://www.sandag.org/-/media/SANDAG/Documents/PDF/projects-and-programs/goods-movement-planning/freight-gateway-study/goodsmovementplanningand2021sandiegoandimperialcountiesfreightgatewaystudyupdateappendixy20211201.pdf>

⁷ Id.

El estado de California ha promulgado regulaciones y ofrece incentivos para promover el uso de tecnologías más limpias en los vehículos pesados, que contribuyan a mejorar la calidad del aire en beneficio de todos los habitantes, especialmente las comunidades fuertemente afectadas por la contaminación atmosférica. Por ejemplo, la normativa llamada Flotas Limpias Avanzadas (*Advanced Clean Fleets*, ACF) complementa la normativa de Camiones Limpios Avanzados (*Advanced Clean Trucks*) adoptada recientemente por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), cuyo objetivo es promover la introducción de tecnologías con cero emisiones en las flotas de camiones y autobuses del estado de California. Con la normativa ACF se espera introducir 1,690,000 vehículos eléctricos al parque vehicular de California para el año 2050.

Como parte de los incentivos para la introducción de camiones eléctricos en California, las subvenciones del programa de Vales para Camiones y Autobuses Limpios (HVIP, por sus siglas en inglés) y del Fideicomiso Estatal de Mitigación Ambiental de Volkswagen (VW) son dos opciones que el Promotor utilizará para reemplazar su flota con vehículos eléctricos.

El Promotor ha demostrado un fuerte compromiso ambiental para modernizar su flota vehicular con tecnologías más limpias. La flota actual de Bali está integrada por un total de 397 camiones, de los cuales 374 son diésel, 22 a gas natural y uno es eléctrico. Bali continuará con su objetivo de reemplazar sus camiones diésel para cumplir con las regulaciones de California, como la ACF. Con el apoyo de los Servicios de Asesoría de Electrificación del Transporte (*Transportation Electrification Advisory Services*, TEAS)⁸ instituidos por San Diego Gas & Electric, Bali inició trámites para la adquisición de vehículos eléctricos a fin de cumplir con las regulaciones de California. En abril de 2024, Bali fue la primera empresa en realizar cruces comerciales entre México y Estados Unidos utilizando un camión eléctrico.

3.1.2. Alcance del proyecto

El Proyecto consiste en la sustitución gradual de los camiones de carga diésel de Bali por tecnologías más limpias, como vehículos eléctricos y de gas natural. El Proyecto se empezará a ejecutar a partir de noviembre de 2024 con 25 vehículos eléctricos y se prevé adquirir más camiones eléctricos y de gas natural durante 2025 y 2026 para sustituir una cantidad igual de camiones que actualmente funcionan con diésel. A continuación se presentan las características de los modelos de camiones eléctricos y de gas natural que se adquirirán para el proyecto:

⁸ TEAS ofrece servicios de planificación para la transición a vehículos eléctricos e infraestructura para carga de energía.

Cuadro 2
ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS KENWORTH

Marca/modelo	Kenworth/T680 
Peso bruto combinado	82,000 libras
Nivel de electrificación	VEB (Vehículo eléctrico de batería)
Energía de la batería	396 kWh
Carga	Cargador de CD de nivel 3 o cargador rápido (hasta 400 A, hasta 600 V CD, hasta 240 kW)

Cuadro 3
ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS VOLVO

Marca/modelo	Volvo/VNRE62T 
Peso bruto combinado	Hasta 82,000 libras
Nivel de electrificación	VEB (Vehículo eléctrico de batería)
Energía de la batería	565 kWh
Carga	Hasta 250 KW de velocidad de carga de CD con CCS1 o CCS2

**Cuadro 4
 ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PETERBILT**

Marca/modelo	Peterbilt/579 EV 
Peso bruto combinado	82,000 lbs.
Nivel de electrificación	VEB (Vehículo eléctrico de batería)
Energía de la batería	400 kWh
Carga	Cargador de nivel 3 o cargador rápido (hasta 150kW)

**Cuadro 5
 ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS DE GAS NATURAL KENWORTH**

Marca/modelo	Kenworth/T680 
Peso bruto combinado	80,000 lbs.
Motor	Cummins ISX12G
Desplazamiento del motor	6 cilindros – 12 litros

La tecnología utilizada por los tres proveedores se considera confiable y brindará flexibilidad para que el Promotor adquiera experiencia con cada modelo al comprar cinco camiones eléctricos Kenworth, diez Volvo y diez Peterbilt en 2024. Para la adquisición de vehículos en 2025 y 2026, el Promotor contempla que se limitará a los vehículos eléctricos modelo Volvo y los camiones a gas natural que ofrece Kenworth.

3.1.3. Factibilidad técnica

El Promotor evaluó vehículos de diversos proveedores con el fin de identificar aquellos que se adapten mejor a las condiciones existentes para las operaciones de transporte dentro de la zona fronteriza. El proceso de evaluación tecnológica incluyó un análisis de las características, confiabilidad, especificaciones y desempeño de los camiones, entre otros factores. Además, la compra de los vehículos para el Proyecto estará respaldada con programas e incentivos que existen en California para este propósito, y los vehículos seleccionados deberán cumplir con todos los requisitos establecidos en dichos programas. El Promotor determinó que los camiones para el Proyecto suministrados por Volvo, Kenworth y Peterbilt cumplen con los requisitos operativos y con las regulaciones y programas de incentivos del estado de California.

Para mejorar la capacidad operativa de los nuevos vehículos eléctricos, el Promotor realizará una iniciativa que no forma parte de este Proyecto y que consiste en instalar un total de 15 cargadores para los vehículos eléctricos del Proyecto en 2025. Cada cargador tendrá la capacidad de dar servicio a dos vehículos al mismo tiempo. Se instalarán nueve cargadores con capacidad de 360 kilovatios-hora (kWh) y seis cargadores de 240 kWh en Otay Mesa y Tijuana, respectivamente. San Diego Gas & Electric apoyará al Promotor para la instalación de los cargadores en Otay Mesa. La instalación de los cargadores en Tijuana se realizará en coordinación con el Centro Nacional de Electromovilidad Mexicano.

3.1.4. Requisitos en materia de propiedad y derechos de vía

No existen requisitos de adquisición de terrenos ni derechos de vía para la ejecución del Proyecto propuesto.

3.1.5. Etapas clave del proyecto

Las etapas clave del Proyecto consisten en llevar a cabo las actividades necesarias para obtener subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos y de gas natural y determinar la cantidad y el tipo de vehículos que se comprarán. Una vez recibidos los nuevos vehículos, los camiones diésel que se sustituyan deberán desecharse como chatarra, un proceso que tardará aproximadamente cinco meses. Se prevé que el Proyecto concluya a fines de 2026.

3.1.6. Administración y operación

Fundada en San Diego, California en 2015, Bali Express Services, Inc. es una empresa de logística que brinda diversos servicios, entre ellos: i) operaciones transfronterizas entre Tijuana, Baja California y San Diego, California, ii) operaciones intermodales en Los Ángeles y iii) servicios locales dentro del estado de California. Como parte de la estrategia comercial de Bali enfocada en ofrecer una mayor variedad de productos, en 2023 el Promotor amplió sus

operaciones en todo Estados Unidos y lanzó su primera operación de almacenes para logística tercerizada (3PL)⁹ en Tijuana, Baja California.

Con oficinas en la región de Otay Mesa en California, así como también en Tijuana, el personal de Bali realiza el mantenimiento preventivo y correctivo de la flota vehicular existente. Los desechos peligrosos que generan estas actividades se entregan a contratistas autorizados para su disposición.

En el caso de los nuevos camiones eléctricos y a gas natural, las actividades de mantenimiento se realizarán en la agencia concesionaria durante los primeros dos años, como parte de la garantía de los vehículos. Posteriormente, el Promotor dará mantenimiento a los camiones en sus propios talleres. Todos los residuos peligrosos que generen las actividades de mantenimiento se entregarán a contratistas autorizados para su disposición.

3.2. Criterios ambientales

3.2.1. Efectos/impactos al medio ambiente y a la salud

A. Condiciones existentes

En 2021, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) informó que las fuentes móviles en las carreteras de todo el estado emitieron un total de 133 millones de toneladas métricas de dióxido de carbono (CO₂), y que el transporte pesado representó aproximadamente el 20% de dichas emisiones.¹⁰ En cuanto a los contaminantes criterio, según las estimaciones de CARB, en 2023, las fuentes móviles en carretera emitieron un total de 104,062 toneladas métricas por año de óxidos de nitrógeno (NO_x) y 1,317 toneladas métricas por año de dióxido de azufre (SO₂). Los vehículos pesados generaron el 44% de las emisiones totales de NO_x y el 15% de las emisiones totales de SO₂. A nivel del condado, las fuentes móviles en carretera emitieron 6,919 toneladas métricas por año de NO_x y 112 toneladas métricas de SO₂, de las cuales los vehículos pesados representaron el 30% de las emisiones de NO_x y el 8% de las emisiones de SO₂.¹¹

Las condiciones de la calidad del aire en la frontera se ven particularmente afectadas por las operaciones de los camiones comerciales en los puertos de entrada cercanos a zonas habitacionales y las entregas de “última milla” para las que se utilizan las redes carreteras locales. A consecuencia de ello, las comunidades cercanas a los distritos comerciales están más expuestas a la contaminación atmosférica debido a la presencia de vehículos comerciales en ralentí y los largos tiempos de espera. El informe 2023 de SANDAG describe que estas

⁹ Instalación que brinda servicios de almacenamiento y distribución a empresas que externalizan sus funciones de logística y gestión de la cadena de suministros. Los tipos de servicios 3PL que puede brindar un socio en materia de almacenamiento y distribución varían según su especialización y experiencia.

Fuente: <https://www.warehousequote.com/resources/3pl-warehousing-guide/>

¹⁰ Fuente: California Air Resources Board, (<https://ww2.arb.ca.gov/>).

¹¹ Fuente: California Air Resources Board, (<https://ww2.arb.ca.gov/>).

condiciones ambientales históricamente han afectado en forma desproporcionada a las comunidades marginadas y de bajos ingresos.¹²

B. Impactos del proyecto

Se espera que los vehículos del Proyecto proporcionen servicios de acarreo de mercancías en el área de San Diego-Tijuana, lo que ayudará a reducir las emisiones nocivas en una región que tiene un alto volumen de tráfico de vehículos alimentados por gas y diésel. Al sustituir los camiones diésel por tecnologías más limpias, se contribuirá a mejorar las condiciones de calidad del aire en la zona.

El cálculo de los impactos del Proyecto se basa en la comparación de las emisiones de los vehículos del Proyecto y las emisiones de los camiones diésel durante las operaciones de circulación y cruce de la frontera a velocidades promedio de 88 kilómetros por hora (km/h) y 4 km/h, respectivamente, con tres viajes de ida y vuelta de 119 kilómetros diarios durante seis días a la semana y 52 semanas al año. En el caso de los vehículos eléctricos, las emisiones se calculan en función de la energía necesaria para cargar la batería del vehículo para recorrer la misma distancia por año. En el Cuadro 6 se presenta el cálculo de la reducción de emisiones que se espera lograr con el Proyecto.

**Cuadro 6
 CÁLCULO DE LA REDUCCIÓN DE EMISIONES**

Emisiones (toneladas métricas por año)				
Número de camiones	Tipo de vehículo	CO ₂	NO _x	SO ₂
Valor de referencia				
97	Emisiones totales estimadas: Camiones diésel	10,330	51	0.097
Camiones del proyecto				
22	Vehículos a gas natural	2,658	3.9	No disponible
75	Recarga de baterías de VE	2,142	Menos de 1	0.055
	Emisiones totales estimadas: (toneladas métricas por año)	4,800	4	0.055

¹² San Diego Association of Governments. *Goods Movement Planning* (Planificación del movimiento de mercancías), 2021 y *San Diego and Imperial Counties Freight Gateway Study Update* (Actualización del estudio sobre la puerta de enlace de carga de los condados de San Diego e Imperial), 2023
<https://www.sandag.org/-/media/SANDAG/Documents/PDF/projects-and-programs/goods-movement-planning/freight-gateway-study/goodsmovementplanningand2021sandiegoandimperialcountiesfreightgatewaystudyupdateappendixy20211201.pdf>

Con base en lo anterior, se espera que el Proyecto genere beneficios para la salud humana y el medio ambiente derivados de la sustitución de camiones de carga alimentados con diésel por camiones propulsados por tecnologías más limpias, produciendo los siguientes resultados:

- Emisiones de GEI evitadas, con un objetivo de aproximadamente 5,530 toneladas métricas de CO₂ por año.
- Emisiones de NO_x evitadas, con un objetivo de aproximadamente 47 toneladas métricas de NO_x por año.
- Emisiones de SO₂ evitadas, con un objetivo de menos de una tonelada métrica de SO₂ por año.

Además, como parte de los requisitos para acceder a los incentivos de VW para la adquisición de vehículos eléctricos y a otras subvenciones para la compra de vehículos a gas natural, los camiones que se sustituyan deberán desecharse como chatarra para garantizar que el vehículo ya no se utilice y se logre mejorar las condiciones en materia de emisiones.

En caso de que no se consigan subvenciones para vehículos a gas natural, el Promotor utilizaría los fondos propuestos para adquirir un total de 85 camiones, todos ellos eléctricos, para sustituir un número igual de camiones diésel de su flota actual, en lugar de los 97 camiones considerados originalmente para el Proyecto. Esta segunda opción daría como resultado una mayor reducción de las emisiones de CO₂, pero se tendría una ligera disminución en la eliminación de emisiones de NO_x y SO₂. El recuento final de vehículos y las reducciones de emisiones calculadas se documentarán cuando se realice el cierre del Proyecto.

C. Impactos transfronterizos

El Proyecto que se propone permitirá sustituir camiones de carga alimentados con diésel por vehículos comerciales propulsados por tecnologías más limpias, lo que reducirá las emisiones de CO₂, SO_x y SO₂. Considerando la frecuencia de los cruces transfronterizos y la existencia de rutas de transporte dentro y alrededor de las áreas metropolitanas, se espera que este Proyecto tenga un impacto positivo en la zona fronteriza de San Diego-Tijuana, ya que contribuirá a mejorar la calidad del aire en ambos lados de la frontera México-Estados Unidos. No se esperan impactos transfronterizos negativos como resultado de la implementación del Proyecto.

3.2.2. Cumplimiento con leyes y reglamentos aplicables en materia ambiental

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) es la instancia reguladora que establece y hace cumplir las políticas para preservar la calidad del aire en el estado. Con la finalidad de cumplir con las normas de calidad del aire para la protección de la salud y los objetivos de reducción de emisiones de California, CARB ha promulgado regulaciones encaminadas a lograr un transporte 100% libre de emisiones para 2035 (en el caso de camiones de carga y unidades de refrigeración para transporte no carretero) y para 2045 en el caso de todos los demás vehículos pesados. Entre las regulaciones promulgadas en California para este fin se encuentra la normativa de Flotas Limpias Avanzadas (*Advanced Clean Fleets*), que tiene como objetivo incorporar gradualmente vehículos medianos y pesados con cero emisiones (ZEV, por sus siglas en inglés) en las flotas de California hasta el año 2042.

Todos los vehículos que se adquieran para el Proyecto cumplirán con los estándares aplicables e impulsarán los objetivos sobre emisiones establecidos por el estado.

A. Autorizaciones ambientales

No se prevé ninguna autorización ambiental para la compra de camiones eléctricos.

B. Medidas de mitigación

A fin de catalizar el logro de la reducción de emisiones prevista por las políticas de CARB para la transición de las flotas de camiones que operan en el estado a vehículos con cero emisiones, los vehículos que se sustituyan deberán retirarse de circulación y desecharse como chatarra siguiendo métodos de eliminación adecuados.

C. Tareas y autorizaciones ambientales pendientes

No hay autorizaciones ambientales pendientes para la ejecución del Proyecto.

3.2.3. Resultados del análisis ambiental y social (AyS)

A. Categoría de riesgo AyS del proyecto

De conformidad con la política ambiental, social y de gobernanza (ASG) del NADBank, la cual establece lineamientos para la evaluación y categorización de posibles riesgos ASG en sus operaciones financieras, el NADBank determinó que el Proyecto propuesto se clasifica dentro de la categoría “B” (de mediano riesgo) que corresponde a transacciones con pocos impactos ambientales y sociales adversos que son generalmente específicos del sitio, en gran medida reversibles, que se pueden abordar con medidas de mitigación, y en las que se siguen las mejores prácticas internacionales.¹³

B. Conclusiones de la debida diligencia AyS

El NADBank revisó la estructura organizacional y la política ambiental del Promotor y concluyó que Bali cuenta con las herramientas y los recursos necesarios para cumplir con las obligaciones ambientales y sociales relacionadas con el Proyecto, incluido el acatamiento de las regulaciones aplicables y la presentación de informes anuales de cumplimiento.

C. Resumen de las medidas de mitigación propuestas

No se necesitan medidas de mitigación adicionales, ya que la estructura organizacional, los procesos y el uso de fondos actuales de Bali fomentan el cumplimiento de los compromisos establecidos en su política ambiental y social.

¹³ Fuente: Política ambiental, social y de gobernanza (ASG) del NADBank, (<https://www.nadb.org/uploads/content/files/Policies/Pol%C3%ADtica%20ASG%20del%20NADBank.pdf>).

3.3. Criterios financieros

El presente apartado tiene por objeto obtener la autorización para completar el financiamiento del Proyecto que solicita Bali Express Services Inc. en forma de un crédito del NADBank. El costo total del Proyecto incluye la adquisición de hasta 97 camiones de carga propulsados por tecnologías limpias que cumplan con las políticas de California para eliminar los camiones de carga que utilizan combustibles fósiles para 2035, así como otros costos del Proyecto, incluidos los legales, técnicos, de fondeo de reservas y las comisiones financieras asociadas con el crédito.

La fuente de pago serán los ingresos generados por el Acreditado, principalmente derivados de la prestación de servicios logísticos, que incluye cruces transfronterizos, transporte intermodal, transporte por carretera, y demás servicios que ofrece la empresa. Se calcula que los ingresos serán suficientes para i) pagar el servicio de la deuda del crédito; ii) fondear la reserva para el servicio de la deuda; iii) cumplir con los requisitos de cobertura del servicio de la deuda; y iv) solventar los gastos de operación y mantenimiento (OyM) programados.

Considerando sus características y en función de los análisis financieros y de riesgos realizados, el Proyecto se considera viable desde el punto de vista financiero y presenta un nivel de riesgo aceptable. Por lo tanto, el NADBank propone otorgar un crédito a tasa de mercado para la ejecución del Proyecto.

4. ACCESO PÚBLICO A LA INFORMACIÓN

4.1. Consulta pública

El 30 de septiembre de 2024, el NADBank publicó la versión preliminar de la propuesta de certificación y financiamiento para brindar a la sociedad civil la oportunidad de presentar comentarios durante un periodo de 30 días.

4.2. Actividades de difusión

El NADBank realizó una búsqueda en los medios de comunicación para detectar la opinión de la ciudadanía e identificar publicaciones sobre el Promotor y sus operaciones. En los siguientes sitios web se encontraron referencias a las iniciativas de Bali de utilizar vehículos eléctricos para sus operaciones:

- *Freight Waves*. (12 de abril de 2024) "Borderlands Mexico: Carrier makes history using electric truck to haul cross-border freight" [Borderlands Mexico: Transportista hace historia al utilizar camión eléctrico para llevar carga transfronteriza]
<https://www.freightwaves.com/news/borderlands-mexico-carrier-makes-history-using-electric-truck-to-haul-cross-border-freight>

- *Smart Energy Decisions*. (15 de abril de 2024) "Bali Express Adds Electric Freight Trucks to Fleet" [Incorpora Bali Express camiones de carga eléctricos a su flota] <https://www.smartenergydecisions.com/energy-management/2024/04/15/bali-express-adds-electric-freight-trucks-to-fleet>
- *Mexico Now*. (19 de abril de 2024) "Electric truck makes maiden voyage to Mexico [Camión eléctrico realiza su viaje inaugural a México]" <https://mexico-now.com/electric-truck-makes-maiden-voyage-to-mexico/>
- *Spectrum News 1*. (1º de mayo de 2024) "New SDGE program helps fleets transition to electric" [Nuevo programa de SDGE ayuda a las flotas a realizar la transición a vehículos eléctricos] <https://spectrumnews1.com/ca/la-west/transportation/2024/04/29/new-sdge-program-helps-fleets-transition-to-electric>
- *American Journal of Transportation*. (22 de julio de 2024) "The challenge to electrify California-Mexico truck traffic" [El reto de electrificar el tráfico de camiones entre California y México] <https://www.ajot.com/premium/ajot-the-challenge-to-electrify-california-mexico-truck-traffic>
- *El Heraldo de Aguascalientes*. (22 de julio de 2024) "Va a EU primer camión eléctrico" <https://www.heraldo.mx/va-a-eu-primer-camion-electrico/>