



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA PEATONES Y USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.-**

La que suscribe, **DIPUTADA CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Tercera Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D incisos a) y 30 numeral 1 inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5 fracción I, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Honorable Congreso la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA PEATONES Y USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**, al tenor de la siguiente **exposición de motivos**, conforme al siguiente orden:



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



- I. Encabezado o título de la propuesta;
- II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;
- III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;
- IV. Argumentos que la sustenten;
- V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;
- VI. Denominación del proyecto de ley o decreto;
- VII. Ordenamientos a modificar;
- VIII. Texto normativo propuesto;
- IX. Artículos transitorios;
- X. Lugar;
- XI. Fecha, y
- XII. Nombre y rúbrica de la o el proponente.

I

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA PEATONES Y USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La contaminación ha supuesto un problema grave en el medio ambiente para la Ciudad de México. El medio ambiente no solo se refiere a la naturaleza. El medio ambiente es el cielo, el suelo, el agua, las plantas, los animales, pero también el ser humano forma parte del cúmulo de elementos que lo conforman. Por ello, lo que hacemos en nuestra vida tiene un gran impacto en el futuro de nuestro planeta.

2

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

De acuerdo con datos del INEGI en 2022¹ se presentaron los siguientes datos en cuanto a la generación de residuos, contaminación y elementos que coadyuvan con el mejoramiento del medio ambiente en México:

Aguas residuales. *“El agua residual es la que usamos y desechamos cuando nos bañamos, vamos al baño, o lavamos ropa o trastes. Estas aguas también salen de los negocios o de las granjas y contienen jabón, bacterias y otros desechos que las contaminan.*

El agua residual puede terminar en ríos, arroyos, o barrancas, y contaminar el suelo. Por eso, hay que recolectarla para trasladarla a donde la reparan para que podamos usarla de nuevo sin enfermarnos. Estos lugares se llaman plantas de tratamiento. En 2022 había 2,245 de estas y los estados en los que más había eran Sinaloa, Oaxaca y Tlaxcala”².

El Estado que cuenta con mayor número de plantas de tratamiento de aguas residuales es Sinaloa con 282. **En la Ciudad de México, existen 30 plantas de tratamiento de aguas residuales.**

Basura. *“Los desechos y desperdicios que generamos diario en nuestras casas, calles, comercios, mercados y restaurantes, se conocen como basura. Aquí están restos de comida, pero también plásticos, cartón o cristal. Muchos aún tienen valor y pueden reutilizarse o reciclarse.*

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Cuéntame de México. Geografía. 2022. Disponible en línea en: https://cuentame.inegi.org.mx/descubre/geografia/medio_ambiente/

² Ibidem

*Durante 2022, se **recolectaron, en promedio, 108,146 toneladas** de basura diario, esto equivale a 862 gramos por persona. La mitad de la basura que se generó en todo el país se recolectó en los siguientes 6 estados: Ciudad de México, estado de México, Jalisco, Veracruz, Nuevo León y Guanajuato”³. El Estado que generó más toneladas de basura diaria fue la **Ciudad de México con 15,557**. El Estado que menos generó fue Campeche con 740 toneladas diarias.*

Reciclaje de Residuos. *“En todo el país, hay lugares llamados centros de acopio de materiales reciclables. Ahí se reciben pilas o materiales electrónicos y les dan un tratamiento especial. El papel y cartón se reciclan para poder utilizarlos de nuevo”⁴.*

Los tres materiales que más kilogramos recibieron en los centros de acopio en 2022 fueron papel y cartón con 17,139 kilogramos, vidrio con 11,288 y PET con 9,505 kilogramos. El material que menos se recibió fue cobre, bronce y plomo con 9 kilos respectivamente.

Energía eléctrica. *La energía eléctrica nos permite usar el refrigerador, la lavadora, el microondas, pero también las computadoras, lámparas, teléfonos celulares.*

Este tipo de energía se produce mediante diferentes métodos, como la quema de combustibles, por medio del agua, del viento y del sol. Ya que se genera, se transporta con cables y se utiliza en casas, oficinas, calles, parques, hospitales y en muchos lugares más.

En México, la electricidad no llega a todos los rincones del país”⁵.

En 2020, el Estado que mayor número de viviendas sin electricidad contaba era Veracruz con 32,038. El Estado que menor número de viviendas sin electricidad

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Ibidem

contaba era Colima con 1,121. **La Ciudad de México contaba con 1,917 viviendas sin electricidad.**

Problemas de contaminación del aire

“En la Ciudad de México y su área metropolitana se ha documentado que el problema general de la contaminación se torna en complicado y grave. Sin embargo, uno de los tipos de contaminación que más ha preocupado a las autoridades capitalinas es la del aire, y como resultado, la mala calidad del mismo. Según el experto de la UNAM Óscar Peralta Rosales, las contingencias ambientales atmosféricas son cada vez más frecuentes y las medidas para reducir las emisiones contaminantes y verificar autos que se han implementado hasta ahora ya no son suficientes.

Peralta explicó que las contingencias ambientales consisten en aplicar medidas restrictivas para reducir emisiones y tratar de disminuir concentraciones de ozono y material particulado en la atmósfera. En los últimos tres años, la aplicación del programa de contingencias por ozono ha aumentado significativamente, lo que es motivo de preocupación.

La contaminación atmosférica en la Ciudad de México y su área metropolitana sigue siendo un grave problema para la salud pública. Además de las condiciones atmosféricas que favorecen la formación del ozono, existe un factor geográfico que agrava la situación. La mancha urbana está rodeada por sierras montañosas al este, al oeste y al sur, lo que limita la dispersión de contaminantes. La especialista de la UNAM Elizabeth Vega Rangel explicó que el ozono se forma en la tropósfera baja a partir de dos precursores: óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles, más radiación solar. De estos, solo los primeros están normados

y se miden de manera sistemática por la Secretaría del Medio Ambiente a través de la Red Automática de Monitoreo Atmosférico. Por lo tanto, es importante conocer las concentraciones y diferentes especies que conforman los compuestos orgánicos volátiles en la atmósfera.

Existen contaminantes primarios y secundarios, explicó Vega Rangel. Los primeros son los que se emiten directamente, como las partículas, el monóxido de carbono y los propios compuestos orgánicos volátiles. Los secundarios se forman a partir de que se emiten gases a la atmósfera, los cuales reaccionan y forman otras especies, como el ozono. Ricardo Torres Jardón, otro experto en la materia, explicó que en días hábiles prácticamente se tienen las mismas emisiones, lo que cambia es la meteorología, como el viento, los sistemas de alta presión, etcétera. Con suficiente radiación solar, temperatura alta y vientos ligeros, la producción de ozono será muy alta. Por lo tanto, es necesario proponer acciones preventivas a partir de un análisis cuidadoso de las condiciones previas a la ocurrencia de las contingencias.

Torres Jardón recomendó que se evite hacer ejercicio al aire libre entre las 13 y las 17 horas del día, y que se permanezca dentro de casa en ese horario si es posible. Además, es importante evitar las quemas agrícolas e incendios forestales fuera de la zona metropolitana, ya que pueden provocar contingencias”⁶.

Como bien se ha comentado en el apartado anterior, el ozono corresponde a los contaminantes secundarios, que son aquellos que necesitan una emisión de un gas a la atmósfera para que puedan reaccionar. Uno de los precursores más presentes en la atmósfera para la formación de ozono es el **óxido de nitrógeno**. Y este se emite a través de los vehículos automotores. Esta es una de las razones más poderosas para apostar por la utilización de energías cada vez más limpias. Las dos

⁶ “En aumento las contingencias ambientales en CDMX y área metropolitana”, Global Revista, UNAM, 23 de febrero de 2023. Disponible en línea en: https://unamglobal.unam.mx/global_revista/en-aumento-las-contingencias-ambientales-en-cdmx-y-area-metropolitana/

fuentes principales de la emisión del óxido de nitrógeno es la combustión de calderas y hornos industriales, y la **operación de motores, principalmente aquellos que carecen de convertidor catalítico. Los automotores generan más del 80% de estas emisiones.** De este porcentaje, el 80% proviene de vehículos de uso particular, mientras que el transporte público y el transporte de carga representan el 7% y el 13% respectivamente.

Una porción menor, también está representada por el consumo de productos domésticos para limpieza y aseo personal, como pinturas y productos químicos en la industria. Alrededor del 15% de ese potencial proviene de los llamados compuestos orgánicos oxigenados.

Aunado a ello, **factores naturales** como las altas temperaturas, la escasez de lluvia y la menor nubosidad son condiciones atmosféricas que **propician la formación de ozono.** Además, la circulación de los vientos en la planicie del Valle de México es compleja, y los vientos son débiles, lo que dificulta la dispersión de los contaminantes⁷.

El proceso de contaminación implica dos etapas: aquella referida al desarrollo de las actividades del hombre, y el otro trata de la vulnerabilidad natural de espacio geográfico, donde dicho territorio corresponde al área metropolitana. El significado de la palabra vulnerabilidad en este contexto es referida a las condiciones intrínsecas con las que cuenta el espacio geográfico con la orografía, la entrada violenta del viento, entre otras. La Zona Metropolitana es una especie de herradura abierta en la parte norte, y la parte sur está cerrada por un sistema de cordilleras, de sierras altas y bajas. Los vientos existentes, se mueven en masas de aire que

⁷ Ibidem

se mueven naturalmente de norte a sur, lo que, gracias a la geografía y ubicación de las cordilleras, colisionan con los macizos montañosos lo que provoca que los contaminantes se queden estancados en la atmósfera de la misma Zona Metropolitana.

Dentro del mismo concepto de vulnerabilidad natural, es de destacar la altitud de la Ciudad de México que es de 2240 metros sobre el nivel del mar. Este dato es de suma importancia ya que, en términos físicos el efecto está en la combustión de los motores de gasolina y diésel, la cual no es 100% efectiva, todo coche en la Ciudad de México, por la altitud, contamina⁸.

La electromovilidad

Debe de haber alternativas para la preservación del medio ambiente, por medio de las principales fuentes de emisión de gases que integran el ozono. Como ya se observó, la combustión interna de los motores vehiculares emite gases que permiten la contaminación del aire.

Es por ello que de manera indubitable se debe de buscar el uso de otras energías que no tengan un menor impacto en el medio ambiente. Una de las modalidades de movilidad que ha ganado mayor popularidad y eficiencia a lo largo del orbe. Esto representa una opción vanguardista y proteccionista del ambiente, donde se considera una opción idónea para las grandes ciudades del mundo. El incremento del parque vehicular en la Ciudad de México apunta a la consolidación grave de un problema inminente. Cada vez existirán un número mayor de máquinas que cuenten

⁸ Binnquist Cervantes, Gilberto Sven. “La contaminación ambiental del aire en la Ciudad de México”, Revista Enlaces Xochimilco, Universidad Autónoma Metropolitana, 17 de noviembre de 2022. Disponible en línea en: <https://enlacesx.xoc.uam.mx/article/la-contaminacion-ambiental-del-aire-en-la-ciudad-de-mexico/>

con motores que emiten contaminantes, tanto indirectos como directos a la atmósfera, lo que a su vez contribuirá al agravamiento del problema de la mala calidad del aire y del calentamiento global. De esta forma, existe una ventana de oportunidad clara para apostar por la electromovilidad e incentivarla generaría una cultura de energía renovable entre la sociedad, lo que a todas luces desembocaría en una contribución significativa a la preservación del medio ambiente.

Por ello, es indispensable el poder mencionar el significado de la palabra *electromovilidad o movilidad eléctrica*. La Comisión Nacional para el Uso Eficiente de Energía define a aquella como *“todo tipo de transportes que emplean tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial, como bicicletas, motocicletas, trenes, aviones, vehículos, entre otros, acompañándose de la infraestructura y las tecnologías de comunicación”*⁹. No importa el tipo de transporte del que se trate, la característica fundamental de la electromovilidad es la propulsión eléctrica.

Automóviles eléctricos: la electromovilidad aplicada al transporte y sus beneficios

La sección más desarrollada e impulsada de la micromovilidad es aquella que se encarga de la creación de vehículos eléctricos. De manera que se estableció anteriormente la definición de electromovilidad, el concepto de automóvil eléctrico no cambia, ya que se entiende a este como todo aquel vehículo, que, para ser impulsado, utiliza la electricidad como fuente de energía, ya sea de manera parcial o total¹⁰.

Dentro del grupo de vehículos eléctricos se dividen tres categorías:

⁹ Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía. *“Electromovilidad en México”*, Dirección de Gestión para la Eficiencia Energética, Secretaría de Energía, julio de 2023, p. 3. Disponible en línea en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno_ELECTROMOVILIDAD_EN_MEXICO.pdf

¹⁰ Sánchez, Luis Gerardo, **et al.**, “Electromovilidad. Una nueva modalidad en el sector transporte”, *NOTAS-Instituto Mexicano del Transporte*, México, núm. 189, enero-febrero-2021, disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=526&IdBoletin=189>

1. “Híbrido (HEV, Hybrid Electric Vehicle). Combinan el uso de un motor de combustión interna y de un motor eléctrico el cual utiliza la energía almacenada en una batería que no necesita conectarse a una toma de corriente para recargarse. Es decir, la batería es cargada a través del frenado regenerativo y del motor de combustión interna, capturando la energía que, normalmente se pierde al frenar, usando el motor eléctrico como un generador y guardando esa energía en la batería. Esta batería contribuye también en la alimentación de sistemas auxiliares, además de proveer al vehículo la capacidad de apagar el motor de combustión interna cuando el vehículo está detenido y, encenderlo, cuando así se requiera. Esta categoría de no enchufables se subdivide en tres tipos de acuerdo a la configuración para la disposición de la energía:

- a) Híbrido en serie: El vehículo se mueve exclusivamente con la energía que suministra el motor eléctrico. La electricidad puede enviarse de su batería o bien de la energía producida por el motor de combustión interna que actúa a modo de generador. El motor, ya sea de gasolina o diésel, no está conectado a las ruedas.*
- b) Híbrido en paralelo: Tanto el motor eléctrico como el de combustión interna están conectados a las ruedas del vehículo, siendo el motor de combustión el que lo mueve principalmente. El motor eléctrico ayuda al de combustible en su tarea de mover el coche, siendo la recuperación de la energía de frenada la fuente de alimentación principal de la batería de estos híbridos.*
- c) Híbrido serie-paralelo: Combinan los dos sistemas anteriormente mencionados, pues la carga de la batería se efectúa tanto por el motor de*

combustión, como por la frenada regenerativa. El motor de combustión y el motor eléctrico están conectados a la transmisión de forma separada y pueden mover el coche de forma independiente la una de la otra, o en conjunto.

- 2. Híbrido enchufable (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle). combinan también el uso de un motor eléctrico con el de un motor de combustión interna pero, a diferencia de los HEV, los PHEV emplean baterías de mayor capacidad preparadas para conectarse a la red eléctrica para cargarlas, aunque también se pueden cargar a través del motor de combustión interna y del frenado regenerativo. Al tener baterías de mayor capacidad, se incrementa la autonomía de desplazamiento del vehículo, particularmente en requerimientos de zonas urbanas ya que funciona principalmente con la electricidad almacenada. Cabe señalar que, el motor de combustión interna puede impulsar el vehículo cuando la batería está totalmente descargada, durante la aceleración rápida o cuando se alcanza una alta velocidad. Cuando los PHEV funcionan solamente con la batería no emiten gases de escape y, aunque el motor de combustión interna esté en funcionamiento, el consumo de combustible es menor ya que, generalmente, emiten menos gases de escape que los vehículos convencionales similares.*
- 3. Eléctrico puro (EV, Electric Vehicle). Usan baterías para almacenar la energía eléctrica que utilizan uno o más motores, por lo que deben cargarse conectando el vehículo a la red eléctrica, aprovechando también la carga mediante el frenado regenerativo. Al no contar con un motor de combustión interna, estos vehículos no emiten gases de escape, aunque se les infieren*

emisiones que se calculan durante el llamado “ciclo de vida” por los sistemas de producción de electricidad”¹¹.

Centros de carga para los vehículos eléctricos enchufables

Los vehículos eléctricos puros y los híbridos enchufables requieren de la carga de su batería por medio de la conexión a la energía eléctrica. Esta puede obtenerse de la red de energía residencial hasta en estaciones “electrolineras” que están técnicamente preparadas para manejar el voltaje necesario que requiere la batería, así como se ha buscado que se reduzcan los tiempos de carga.

Necesidad de implementar centros de carga para vehículos eléctricos en el país y en la Ciudad.

De acuerdo con Latam Mobility, un Informe de la Consultoría Alemana Roland Berger estima que México debería tener 29,000 centros de carga en 2024 para cumplir con el esquema de crecimiento. Sin embargo, solo se contaron con 1,400 estaciones de carga, cuyo parque vehicular era de 74,700 vehículos eléctricos. Ello significa que hay 54 vehículos en promedio por cada cargador, pero lo recomendable es tener infraestructura para atender 2,6 vehículos por electrolinera¹².

Por todo lo anteriormente expuesto, queda clara la necesidad de emprender acciones tendientes a mejorar la calidad de vida de los capitalinos. Ello se puede mediante el mejoramiento de la calidad del medio ambiente, y principalmente reduciendo la huella de carbono y las emisiones que generan el deterioro de la capa de ozono.

¹¹ Ibidem

¹² Vilela, Antonio, ¿Cuántos cargadores México para cumplir proyecciones?, Latam Mobility, 2024, disponible en: <https://latamobility.com/cuantos-cargadores-necesita-mexico-para-cumplir-proyecciones/>

III PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

Debido a la naturaleza de la problemática a resolver, no aplica al presente caso la perspectiva de género.

IV ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN

La contaminación ha supuesto un problema mayúsculo a la mayoría de las grandes ciudades del mundo. La Ciudad de México no es una excepción. Es por ello que el camino a seguir debe de ser el de las energías limpias.

En el artículo 16 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece el principio de **sostenibilidad** el cual vincula a todas las autoridades en el ámbito de sus competencias a seguir una línea de acción que acarree como consecuencia un menor impacto en el medio ambiente. De esta forma, al establecer mayor número de centros de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables se da cumplimiento a los requerimientos de movilidad para lograr dicho fin.

En el siguiente artículo, el 17 de la misma Ley General, sigue el mismo criterio, y hace énfasis en las obligaciones de las autoridades, pero desde una perspectiva de imponer medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero. Por ello, la implementación de medidas que coadyuven al uso de vehículos eléctricos, como un mejor acceso a la obtención de carga para vehículos eléctricos da cumplimiento a este mandato.

De acuerdo al artículo 55 obliga a las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas.

El artículo 31 de la Ley en comento establece los ejes rectores de la planeación de la movilidad y la seguridad vial, donde los sujetos obligados son los **tres órdenes de gobierno**, en donde una de ellos, específicamente en su fracción V es el establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población.

Uno de los artículos que dan un sustento sólido a la construcción de centros de carga, es aquel contenido en el artículo 39 de la misma Ley donde fija a todos los niveles de gobierno a procurar que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad y **respetuosos del medio ambiente**, lo que el establecer en construcciones públicas y centros comerciales centros de carga genera una cultura de respeto al medio ambiente, sin mencionar que el hecho de representar un elemento directo a la electromovilidad , lo que el acto en sí mismo ya representa un cumplimiento a este deber.

El artículo 64 de la misma ley hace énfasis en la educación, en donde todas las políticas, programas, campañas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial deberán de adoptar **desplazamientos sustentables** y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada.

Por su parte el artículo 110 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en sus dos fracciones establece una serie de criterios que deben de tener por objetivo el asegurar la protección de la atmósfera, los cuales apuntan a la

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

calidad del aire de forma satisfactoria, así como que todas las emisiones de contaminantes de la atmósfera deben de ser reducidas y controladas. Por ello, el apostar por el aseguramiento y la incorporación de instrumentos que beneficien el mejoramiento de la calidad del aire, como aquellos inherentes a la electromovilidad, contribuyen tanto a mejorar la calidad del aire, así como la disminución de contaminantes a la atmósfera.

De conformidad con el artículo 33 de la Ley General del Cambio Climático se establecen una serie de objetivos de las políticas públicas enfocadas a la mitigación, que entre sus diversas fracciones se encuentran las siguientes:

- A. Promover la protección del medio ambiente, el desarrollo sustentable y el derecho a un **medio ambiente sano a través de la mitigación de emisiones;**
- B. Promover de manera gradual la **sustitución del uso y consumo de los combustibles fósiles** por fuentes renovables de energía, así como la generación de **electricidad a través del uso de fuentes renovables de energía;**
- C. Promover de manera prioritaria, tecnologías de mitigación cuyas emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero sean bajas en carbono durante todo su ciclo de vida;

Que de conformidad con el artículo 14 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la Secretaría del Medio Ambiente, que es parte de la Administración Pública, tiene la atribución de **promover, fomentar e impulsar** el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y

de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y que de acuerdo al artículo 62 de la Ley en comento, la Administración Pública implementará un programa para otorgar estímulos y **facilidades** a los propietarios de **vehículos** motorizados que cuentan con **tecnologías sustentables**.

Así mismo atendiendo el **artículo 3° de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal**, se considera obra pública aquellos trabajos destinados a la preservación, mantenimiento y restauración del medio ambiente, por lo que la elaboración en espacios públicos de centros de carga para vehículos eléctricos e híbridos, también encuentra su justificación en su regulación.

Además de acuerdo con el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros del INEGI, durante 2025 la Ciudad de México¹³ ha registrado un crecimiento sostenido en la comercialización de vehículos eléctricos e híbridos. Tan solo entre enero y diciembre de 2025 se reportaron miles de unidades eléctricas e híbridas nuevas, destacando meses como agosto con 1,155 vehículos eléctricos y más de 1,900 unidades híbridas, y diciembre con 556 híbridos plug-in y 2,809 híbridos convencionales. Estas cifras reflejan una tendencia clara de transición tecnológica en el parque vehicular capitalino, lo que implica una demanda creciente de infraestructura adecuada para su operación, particularmente centros de carga. La falta de infraestructura suficiente frente al incremento sostenido de vehículos eléctricos e híbridos puede convertirse en un obstáculo estructural para consolidar la electromovilidad en la Ciudad de México, por lo que resulta jurídicamente pertinente y estratégicamente necesario establecer lineamientos que obliguen a incorporar estaciones de carga en nuevas construcciones públicas y comerciales,

¹³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en línea en:
https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=RAIAVL_11&bd=RAIAVL

como medida congruente con los principios de movilidad sustentable y reducción de emisiones contaminantes.

De acuerdo con el Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA)³, el 71.69 % de las emisiones de CO₂ equivalente en la capital provienen de fuentes móviles, es decir, del sector transporte; en contraste, las fuentes de área representan el 22.31 % y las fuentes puntuales apenas el 6.01 %. Estas cifras evidencian que la principal fuente de emisiones contaminantes en la ciudad está directamente vinculada al parque vehicular y al uso de motores de combustión interna, lo que confirma que cualquier estrategia seria de mitigación climática debe centrarse en transformar el modelo de movilidad urbana. En este contexto, el fortalecimiento de la infraestructura para vehículos eléctricos y la promoción de la electromovilidad no solo constituyen una política ambiental deseable, sino una medida estructural necesaria para incidir en el mayor porcentaje de emisiones, alineándose con las metas locales de reducción de gases de efecto invernadero y con los compromisos nacionales e internacionales en materia de cambio climático.

De conformidad con los planteamientos desarrollados por ONU-Habitat¹⁴ en el documento Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público, la movilidad no debe entenderse únicamente como una cuestión de infraestructura de transporte, sino como un componente estructural del modelo urbano que incide directamente en la calidad de vida, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental de las ciudades . El documento enfatiza la necesidad de transitar del paradigma de la “ciudad del automóvil” hacia la “ciudad de las personas”, priorizando sistemas de transporte público de alta capacidad, infraestructura peatonal y modos no motorizados, así

¹⁴ ONU-Habitat. Disponible en línea en: https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf

como la integración entre planeación urbana y movilidad. Asimismo, destaca que el crecimiento descontrolado y la dependencia del vehículo privado generan congestión, contaminación, pérdida de productividad y deterioro del espacio público, por lo que resulta indispensable que las políticas urbanas incorporen estándares que fomenten modelos de ciudad compacta, accesible y baja en carbono. En este contexto, la presente iniciativa se alinea con las recomendaciones internacionales en materia de planificación urbana sostenible, al promover infraestructura que facilite la transición hacia sistemas de movilidad más limpios, eficientes e integrados.

V

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

Existen diversos cuerpos normativos y dispositivos legales dentro del ordenamiento jurídico mexicano que fundamentan la presenta iniciativa. Entre las leyes y normas que interesan a la presente investigación, se encuentran las siguientes.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4º de la Constitución Federal, en su párrafo sexto contiene el derecho humano al **medio ambiente sano** para su desarrollo y bienestar. De igual forma, se fija la obligación del Estado al respeto a este derecho.

De conformidad con el mismo artículo, pero en su párrafo 21, se establece el derecho fundamental a la **movilidad en condiciones de sostenibilidad**.

Constitución Política de la Ciudad de México

En su **artículo 13 (Ciudad Habitable)**, apartado A numeral 1 referente al **derecho a un medio ambiente sano** se establece lo siguiente:

ARTÍCULO 13
CIUDAD HABITABLE

A. Derecho a un medio ambiente sano.

1. *Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.*

El derecho fundamental a un medio ambiente sano se compone de la obligación de las autoridades de la Ciudad de México a adoptar las medidas necesarias para la protección del medio ambiente, tal como el reglamentar y ajustar legislativa y técnicamente la correcta y eficiente distribución de centros de carga en lugares destinados a automóviles.

De conformidad con el mismo artículo, en su apartado E, se establece el derecho fundamental a la movilidad, donde todas las personas en la Ciudad de México tienen derecho a ella en condiciones de **seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.**

El artículo 15 en su apartado A numeral 6 le atribuye las características a la Ciudad de México de ser baja en su huella ecológica, territorialmente eficiente, incluyente ambientalmente sustentable y con espacios públicos de calidad para todos. De esta forma, la construcción de estacionamientos que cuenten con carga para vehículos de la electromovilidad encuadra técnicamente en los elementos de la Ciudad descritos por la Constitución Local. A la letra se establece:

ARTÍCULO 15

DE LOS INSTRUMENTOS DE LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO

A. Sistema de planeación y evaluación

La Ciudad de México será una ciudad con baja huella ecológica, territorialmente eficiente, incluyente, compacta y diversa, ambientalmente sustentable, con espacios y servicios públicos de calidad para todos.

Por su parte el Artículo 16, en diversos apartados, se encarga de regular el espacio urbano y la movilidad de la Ciudad desde el punto de vista de la sustentabilidad ecológica.

En su **Apartado A. Medio Ambiente, numeral 2 párrafo segundo** se describe el compromiso de la Ciudad a través de sus autoridades de minimizar su huella ecológica en términos de emisión de gases de efecto invernadero por medio de nuevas tecnologías, una estructura modal de transporte orientada hacia vehículos de cero emisiones de uso público y privado y políticas de eficiencia energética. A la letra:

ARTÍCULO 16

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

A. Medio Ambiente

(...)

2. (...)

La Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y

privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos.

Dentro del mismo artículo, pero ahora en su **aparto H. Movilidad y accesibilidad, numeral 3 inciso d)** consta que en las políticas de movilidad por parte de las autoridades de la Ciudad se deberá **promover el uso de sistemas inteligentes tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, y regular los estacionamientos.** De esta forma, se fija el fundamento legal y constitucional de las autoridades de la Ciudad de México para la regulación de los estacionamientos, que es materia de la presente iniciativa. A la literalidad se lee:

H. Movilidad y accesibilidad

(...)

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

(...) d) *Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos.*

El Acuerdo de París

El Acuerdo de París, en su **artículo 2°** en su **numeral 1** se establece que tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello:

- a) **Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C** con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales,

reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;

b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos;

El artículo 4 del dispositivo jurídico convencional invocado, en su **numeral 1** introduce una serie de objetivos y acciones que tendrán en todo momento la tarea de lograr que las emisiones mundiales de efecto invernadero alcancen su punto máximo lo antes posible, lo que se traduce a alcanzar una tendencia a la baja cada vez mayor de cada uno de los Estados Parte. Es menester señalar que se hace hincapié a echar mano de la mejor información científica disponible para la consecución de la meta anteriormente enunciada, por lo que la implementación de la electromovilidad no solo es una medida sustentable, sino que también es científica y tecnológica, en donde los descubrimientos en dichas áreas del conocimiento humano contribuyen a mejorar la calidad de vida de la sociedad en su generalidad.

El numeral 2 del citado artículo fija que cada Estado Parte, en su gobierno interno, procurará adoptar medidas de mitigación con el fin de alcanzar dichos objetivos. Por ello, al implementar y reglamentar centros de recarga para automóviles eléctricos e híbridos configura la adopción de medida de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero.

AGENDA 2030

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) contenidos en la Agenda 2030 de Naciones Unidas es garante de los derechos humanos y ambientales, así como de los mecanismos, acciones y medidas que los Estados Parte implementen para cumplir con cada meta en miras de la paz, el desarrollo y la sustentabilidad.

El ODS 7 “Energía asequible y no contaminante” dispone en su **Meta 7.1:** *“De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos”.*

La disposición de mecanismos fundamentales para la electromovilidad a la sociedad en general de forma sencilla y eficaz, como los centros de carga de vehículos eléctricos e híbridos en espacios públicos, coadyuva al acceso a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos en sí misma.

El ODS 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”, en su **Meta 9.1:** *“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”.*

Es por ello que en la construcción de nuevos edificios que cuenten con espacios de estacionamiento destinados en un 20% para la carga de autos híbridos y eléctricos cumple con el mandato convencional de *infraestructuras sostenibles*, donde también se configura el *acceso asequible y equitativo para todas y todos*, por lo que busca no se segregue a los ciudadanos que cuenten con automóviles pertenecientes a la electromovilidad.

El ODS 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” en su **Meta 11.2:** *“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*

El incentivar el uso de la electromovilidad en los automóviles se materializa al brindarle la característica de asequible a los modos de funcionamiento del automóvil, en donde los centros de carga se convierten de fácil acceso. Y a su vez,

el uso cada vez mayor de la electromovilidad configura el acceso a sistemas de transporte asequibles y sostenibles, que mandata el ODS.

La **Meta 11n.2** del mismo Objetivo versa lo siguiente: *“Reducir el impacto ambiental de las ciudades promoviendo la movilidad sustentable, la cultura vial, mejorando la calidad del aire y asegurando las áreas verdes por densidad de población y acceso público”*.

La electromovilidad fue concebida con el objetivo supremo de brindar un transporte sustentable, donde se ayude al mejoramiento de la calidad del aire mitigando las emisiones de gases de efecto invernadero.

Y, por último, pero de igual importancia, el **ODS 13 “Acción por el Clima”** en su **Meta 13n.2**: *“Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), fomentando la reducción de emisiones en los sectores productivos”*.

Como se evidencio en el presente instrumento legislativo, la combustión de motores por combustibles fósiles emite altos grados de óxido de nitrógeno, así como de monóxido de carbono, compuestos químicos peligrosamente contaminantes y coadyuvantes principales al aumento de gases del efecto invernadero, por lo que, al sustituir vehículos de combustión fósil, por aquellos que tienen como fuente a la energía eléctrica, soluciona frontalmente el problema de emisión de dichos gases.

Ley General de Cambio Climático

En su artículo 34 fracción II se prevé la obligación de la Administración Publica en todos sus niveles, de promover diseño y elaboración de políticas y acciones de mitigación de emisión de gases y compuestos de efecto invernadero; como se lee a continuación:

“Artículo 34. Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el

diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

(...)

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

(...) c) Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.”

El reglamentar los espacios de estacionamiento con carga eléctrica para los vehículos que así lo requieran, puede ser incluido en un plan y programa de desarrollo urbano, que sí contará con el criterio de eficiencia energética y mitigación directa e indirecta.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

En su **artículo 37**, se fijan las bases para la planeación de la movilidad. En la **fracción VI** se dice que la movilidad debe de fomentar el desarrollo urbano sostenible. La introducción de nuevas energías con cero emisiones a la atmosfera fomenta la construcción de espacios públicos sostenibles al contener centros de energía. A la letra se indica:

Artículo 37.- *La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:*

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, inobservancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;

VI

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA PEATONES Y USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

VII

ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

DECRETO

ÚNICO: Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VII Y UN PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN VIII, AMBAS DEL ARTÍCULO 7 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE ACELERAR LA TRANSICIÓN A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA PEATONES Y USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO,** para quedar como sigue:



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



VIII

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I GENERALIDADES

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: I... VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusora del automóvil particular; VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos	artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes: I... VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusora del automóvil particular; <i>Se deberá garantizar que todas las nuevas construcciones de edificios públicos y centros comerciales cuenten con</i>

efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

estaciones de carga para vehículos eléctricos e híbridos, en por lo menos, el 20% del total de dichos cajones y bicicleteros cubiertos.

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

Se deberá promover la electromovilidad como estrategia clave para reducir emisiones contaminantes y la dependencia de combustibles fósiles y garantizar que el 30% de las vías principales cuenten con infraestructura peatonal segura y accesible para personas con discapacidad.

IX

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial de la Federación.



III LEGISLATURA

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



SEGUNDO. Túrnese a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para su correspondiente promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) y la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), contará con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones correspondientes al Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México y sus Normas Técnicas Complementarias.

CUARTO. La obligatoriedad de destinar el 20% de cajones de estacionamiento a centros de carga eléctrica será aplicable para aquellas solicitudes de Manifestación de Construcción que se presenten con posterioridad a la entrada en vigor de las adecuaciones reglamentarias referidas en el artículo anterior.

QUINTO. Las dependencias correspondientes deberán prever en sus anteproyectos de Presupuesto de Egresos para el siguiente ejercicio fiscal, las partidas necesarias para la instalación de centros de carga en los edificios públicos de la administración local.

X

LUGAR, FECHA, NOMBRE Y RÚBRICA

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 19 de febrero de 2026.

DIP. CLAUDIA SUSANA PÉREZ ROMERO