



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



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

Las y los legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso k) y apartado E; de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13, fracción IX, de la Ley Orgánica y artículos 1, 2 fracción XXXVIII; 5 fracciones I, II y X; 13 fracción XV; 79 fracción IX; 99 fracción II y 101 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS AUTORIDADES DE GOBIERNO FEDERAL; A TRAVÉS DE SUS PERSONAS TITULARES, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA IMPLEMENTEN ACCIONES QUE FORTALEZCAN EL EMPLEO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EL PAÍS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005), se reconoce el Derecho a la Movilidad como una obligación de los estados parte y de las ciudades, que implica necesariamente el desarrollo de una política pública sectorial, que exige la formulación de planes de desplazamiento urbano e interurbano; un sistema de transporte público y privado sustentable, en términos de accesibilidad, oportunidad, cobertura, equipamiento y precio razonable, y sostenibilidad del modelo en términos de atención y previsión de las necesidades sociales y medioambientales de la ciudad.



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Con base en estos principios, resulta tener claro que en las ciudades se debe garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación, a partir de un plan de desplazamiento urbano e interurbano que garantice la seguridad vial de las personas usuarias de las vialidades, incluyendo desde luego y de manera preferente a los peatones.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada y proclamada por la Asamblea General en su resolución 217 A (III) del diez de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, que en su artículo 13 precisa lo siguiente:

Artículo 13

- 1. Toda persona **tiene derecho a circular libremente** y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.*
- 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.*

Adicionalmente, la Convención Americana sobre los Derechos Humanos, conocido como el Pacto de San José de Costa Rica, adoptada el veintidós de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, ratificada por nuestro país, el tres de febrero de mil novecientos ochenta y uno, reconoce en el artículo 22 el Derecho a la Circulación y de Residencia de la siguiente forma:

“Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia

- 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.*
- 2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.*



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

...

Por otro lado, en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y considerando la importancia que reviste su implementación para los derechos humanos, resulta indispensable la ejecución de nuevas políticas públicas de movilidad urbana que consideren desde el diseño, la implementación y su evaluación, las normas y los estándares internacionales de derechos humanos.

De esta forma, resulta relevante hacer referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas en el año de dos mil quince, los cuales constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo, como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible.

Al respecto, el Objetivo 9, Industria, Innovación e Infraestructura, que propone la construcción de infraestructura resiliente, promueve una industrialización sostenible y fomenta la innovación, mediante la inversión en tecnologías avanzadas que propicien la reducción de las emisiones de carbono, destacado como una de sus metas la facilitación del desarrollo de tecnología e infraestructura sostenible y resiliente.

De igual forma, el Objetivo 11 denominado Ciudades y Comunidades Sostenibles hace alusión al derecho humano a la movilidad, y propone lograr que las ciudades y



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; una de las metas precisadas en el mismo hace de manera enfática al sistema de transporte de la siguiente forma:

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

En nuestro país, la Constitución Federal en el artículo 4° reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, **sostenibilidad, calidad**, inclusión e igualdad; mismos principios que se encuentran reconocidos en la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial y la de Movilidad y Seguridad Vial; así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; al establecer un modelo de desarrollo de ciudades sostenibles,

Por otro lado, la Constitución Política de la Ciudad de México en la Carta de derechos, reconoce en su artículo 13 el Derecho a la Movilidad y constriñe a las autoridades a garantizar el ejercicio de este derecho **impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes**.

Una vez que hemos delimitado el derecho a la movilidad sostenible desde el enfoque Internacional, nacional y local, es necesario centrar la presente posposición en el tema objeto de la misma, que en el caso particular corresponde a los carros eléctricos y los lugares que se ocupan para recargar las baterías para su funcionamiento.

Es así, que los coches eléctricos surgieron como resultado de una serie de factores; uno de los mayores avances tras la invención de la máquina de vapor a finales del siglo XVIII fue el ferrocarril, que facilitó el transporte en largas distancias y fue el



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



empresario y químico escocés Robert Anderson quien generalmente recibe el sobrenombre de padre del coche eléctrico ya que entre 1832 y 1839 trabajó y presentó un prototipo que ofrecía una evolución de un carruaje tradicional alimentado por celdas eléctricas. Sin embargo, El verdadero impulso llegó en 1859, cuando el científico francés Gastón Planté inventó las baterías recargables de plomo y ácido, que permitían que el vehículo no tuviera que estar conectado a la red.¹

En 1888 aparece en Alemania el que es considerado como el primer coche eléctrico, el Flocken Elektrowagen, inventado por el inventor y empresario Andreas Flocken. Tenía el diseño de una calesa, cuatro ruedas, un motor de 0,7 kW, una batería de 100 kg y alcanzaba los 15 km/h.

Sin embargo, varias causas frenaron la carrera del auto eléctrico. Entre ellas, las aportaciones de los ingenieros alemanes Nicolaus Otto y Rudolph Diesel, quienes inventaron respectivamente el primer motor de explosión de cuatro tiempos y el primero en funcionar con diesel como combustible.² Se recuperó el interés por este medio tras la Segunda Guerra Mundial, debido a la escasez de combustible durante y después del conflicto. En Francia se presentó en 1941 el Peugeot VLV, primer eléctrico de la marca y en 1947 Nissan exhibió en Japón el Tama, un pequeño vehículo con baterías extraíbles.

Hubo que esperar hasta las crisis del petróleo de los setenta (en 1973 y 1979) para que se volviera a tener en cuenta el coche eléctrico. Este impulso vino motivado por la toma de conciencia de la excesiva dependencia energética del sector y el aumento de precios del petróleo.

¹ Artículo denominado "Historia del coche eléctrico", Iberdrola, consultado en <https://www.iberdrola.com/sostenibilidad/historia-coche-electrico>.

² Cárdenas Guzmán Guillermo, Ciencias UNAM.DGDC, Vehículos eléctricos: la ruta hacia el futuro, 2019.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Otro factor que retardó el avance del auto eléctrico fue la escasa difusión de las redes eléctricas en aquella época, mismas que se generalizaron hasta el siglo XX a través de las líneas de alta tensión.

El coche eléctrico moderno tiene como antecedente un prototipo de General Motors fabricado en 1996, el cual contaba con pilas de plomo-ácido, este modelo ofrecía una autonomía de hasta 160 kilómetros y llegó hasta los 225 con baterías de níquel metal hidruro. Pero su recorrido acabó pronto, en 1999, cuando GM cesó su producción.

Tesla recogió el testigo del EV-1 y en 2008 lanzó Roadster, llevó al vehículo eléctrico al siglo XXI, el cual incluye unas nuevas baterías de ion litio que permitieron mejorar la autonomía hasta un límite desconocido hasta el momento: más de 300 kilómetros. Todos los coches eléctricos actuales emplean una técnica similar a la de Tesla y el mayor rendimiento de estas pilas de litio animó a varias marcas a lanzar nuevos modelos sostenibles con el medio ambiente.³

En ese contexto, como podemos apreciar, los coches impulsados por la electricidad han circulando desde hace casi dos siglos en todo el mundo, pero los de gasolina se han llevado durante este tiempo el mayor uso y empleo pese a que se conocen los efectos de la quema de combustibles fósiles y las consecuencias. Tras diferentes cambios y evoluciones de tecnología, estos vehículos son, sin duda, el siguiente gran paso hacia la movilidad urbana, más sostenible y ecológica

De acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, en la transición

³ Iberdrola, Op. Cit.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

hacia la electromovilidad confluyen múltiples factores que se relacionan como: cambio climático, eficiencia energética, energías renovables, competitividad industrial, investigación, desarrollo e innovación, especialmente en países donde la industria automotriz es parte de la matriz productiva y exportadora. Por tal motivo, el fomento a la electrificación de la flota y movilidad sustentable está siendo acompañada por estrategias de política pública integrales desarrolladas en cada país en conjunto con la industria automotriz a fin de mitigar las emisiones y, al mismo tiempo, fomentar la competitividad industrial.

Es decir, el crecimiento de los vehículos eléctricos es imparable, de acuerdo con el Foro Económico Mundial⁴, *“considerar cambios importantes como mejorar la autonomía de las baterías, catalizados por políticas gubernamentales de apoyo, han dado lugar a un auge de las ventas de estos medios de transporte en los últimos años”*. Si en 2015 solo representaban el 1% de las ventas de automóviles nuevos en todo el mundo, las cifras más recientes indican que en 2023 se vendieron aproximadamente 14 millones de vehículos eléctricos en todo el mundo, lo que supondrá en torno al 18% de las nuevas ventas, para 2024 las ventas superaron los 17 millones, aumentando a más del 25%⁵ y se prevé que en 2040 habrá unos 240 millones de vehículos eléctricos de pasajeros en circulación.

En nuestro país, la venta de unidades eléctricas, híbridas con plugin e híbridas, sumaron en los últimos 5 años una venta de alrededor de 341,000 unidades, de acuerdo con la información proporcionada por el INEGI respecto a la venta de estos vehículos por entidad federativa⁶, de estas Unidades, alrededor de 114 mil

⁴ Foro Económico Mundial, Transformación Urbana, 15 de octubre de 2024, consultado en <https://es.weforum.org/stories/2024/10/como-las-ciudades-pueden-impulsar-la-transicion-hacia-el-vehiculo-electrico/>

⁵ Agencia Internacional de la Energía, (IEA, por sus siglas en Ingles)

⁶ Consultada en el sitio oficial del INEGI consultable en: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=RAIAVL_11&bd=RAIAVL



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



corresponden a adquisiciones directas en la Ciudad de México.

Es un hecho notorio que, la transición hacia la electromovilidad en el mundo es algo que ya está ocurriendo, por lo que es urgente que nuestra Ciudad y sobre todo nuestro país se sumen a la formulación de compromisos y la implementación de políticas públicas integrales que promuevan la electrificación del parque vehicular de la mano de la industria automotriz mexicana.

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte⁷ la promoción de la electromovilidad es necesaria la participación de los distintos actores gubernamentales a diferentes niveles. A través de estudios desarrollados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y la Organización de las Naciones Unidas, se han formulado algunas políticas públicas que podrían ser efectivas para respaldar la transición a la electromovilidad y mismas que abonarían a la infraestructura de recarga necesaria. Distintos actores, tanto públicos como privados, coinciden en que para impulsar la electromovilidad se requerirían políticas efectivas en los siguientes aspectos:

- Incentivos fiscales y financieros
- Normativas y regulaciones
- Promoción de la investigación y desarrollo
- **Infraestructura de carga:** Desarrollar una red de carga pública accesible y confiable en todo el país. Esto podría implicar la inversión pública en la construcción de estaciones de carga o la conformación de asociaciones público-privadas.
- Educación y concienciación:

⁷ Hernández Marco Antonio, Flores Oscar y Hernández José Ricardo, Actualidad sobre las estaciones de recarga para vehículos eléctricos, diciembre 2023, consultado en <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=595&IdBoletin=207>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- Flotas eléctricas:
- Colaboración internacional:
- **Gestión de la demanda energética:** Preparar la infraestructura eléctrica para manejar la carga de vehículos eléctricos y fomentar la recarga inteligente para evitar picos en la demanda de electricidad.

En este contexto, la implementación de políticas públicas resulta necesario para instrumentar una estrategia que fortalezca la transición hacia la movilidad eléctrica, que precise una estrategia deberá establecer objetivos y metas específicos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de corto, mediano y largo plazos. Para ello, resulta necesario fortalecer la infraestructura de carga de estos vehículos

De esta forma, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz precisa que el desarrollo de infraestructura de carga disponible en casa, lugares de trabajo, centros comerciales, corredores carreteros y en espacios públicos, disminuye el sentimiento de ansiedad generada por el usuario por quedarse sin carga. Asimismo, es un incentivo para comprar un vehículo eléctrico (BEV) o un híbrido conectable (PHEV).

La referida asociación nos proporciona un número de electrolineras o cargadores de vehículos eléctricos con los que cuentan algunos países,

- Noruega: 61 cargadores públicos por cada 1,000 vehículos eléctricos e híbridos conectables (VE-HC)
- China: 217 cargadores públicos por cada 1,000 VE-HC
- Holanda: 239 cargadores públicos por cada 1,000 VE-HC
- EE. UU.: 72 cargadores públicos por cada 1,000 VE-HC



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

- Promedio Mundial: 153 cargadores públicos por cada 1,000 VE-HC

Sumado a ello, el Instituto Mexicano del Transporte, en su publicación bimestral de divulgación externa identificada como “NOTAS núm. 206, NOVIEMBRE-DICIEMBRE 2023, artículo 2” señala que el país que encabeza la lista mundial de estaciones de recarga para vehículos eléctricos es China y se posiciona como líder en la revolución de la electromovilidad, teniendo poco más de 1.15 millones de estaciones públicas de recarga y siendo el país con mayor infraestructura de recarga en el mundo.

El segundo puesto está conformado por los países de la Unión Europea, que supera los 481 mil puntos de recarga, siendo Países Bajos quien encabeza la lista con 113 mil estaciones de recarga, seguido de Alemania con 83,560 y Francia con 83,317.

El tercer lugar lo ocupa los Estados Unidos de Norteamérica (EUA), quien cuenta con estaciones de recarga ubicadas estratégicamente en todo su territorio. El número actual de electrolineras presentes en EUA supera los 100 mil, sin embargo, con el plan propuesto por la Administración Federal actual, se espera que para el año 2027 se alcance una meta de más de 500 mil puntos de recarga, localizadas a una distancia no mayor de 80.5 km entre unas y otras.

Por otro lado, nuestro país cuenta con aproximadamente 3,200 puntos públicos de recarga a lo largo del país haciendo un total de 1,340 estaciones, dentro de las cuales existe una estación única en el mundo identificada como la estación de recarga más rápida cuya capacidad ofrece un tiempo de recarga de 7 a 25 minutos, dependiendo de las características de recarga del vehículo y de sus baterías. Sin embargo, la Comisión Federal de Electricidad al 31 de julio de 2021, sólo tenía registradas 2,089 Electrolineras Públicas.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

De ese total de electrolineras referidas solo 17 se localizan directamente en instalaciones de la Comisión Federal de Electricidad y Centros de Atención.

Sin duda, se han realizado grandes esfuerzos para fortalecer las políticas públicas que incentivan empleo de este tipo de vehículos, por lo que resulta indispensable tener presente que la transición hacia la electromovilidad representa uno de los cambios más significativos en el sector del transporte a nivel global y especialmente en México, el cual surge como parte de un compromiso con la reducción de emisiones y la modernización de su infraestructura de transporte.

Es así como surge la necesidad de crear la infraestructura de electrolineras como estaciones de recarga para los autos eléctricos e híbridos-enchufables. Pueden instalarse en hogares, espacios públicos o negocios y se alimentan de la red eléctrica de la CFE, por lo que son seguras y pueden usarse en todo momento. Un coche eléctrico es la mejor forma de disminuir las emisiones de CO₂, sin sacrificar la comodidad de un vehículo automotor.⁸

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte, los sistemas de recarga para vehículos eléctricos juegan un papel crucial en la adopción y expansión de esta tecnología. El creciente interés por los Vehículos Eléctricos responde a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Sin embargo, para que estos funcionen adecuadamente, es fundamental contar con una infraestructura de recarga adecuada, suficiente y accesible. Es decir, una adecuada planificación de la infraestructura para promover las electrolineras y seguridad de la distribución, aunque hay retos sobre las demandas a la red eléctrica que todavía deben superarse.

⁸ <https://www.cfe.gob.mx/negocio/nuevocontrato/pages/electrolinerasnegocio.aspx>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



En ese contexto, las estaciones de recarga o electrolineras, desempeñan un papel fundamental ya que son esenciales para la adopción futura de vehículos eléctricos, las cuales pueden corresponder a las instalaciones de casa hasta aquellas estaciones de carga pública. Esta infraestructura debe estar en constante expansión para la satisfacción de la demanda de vehículos eléctricos, con estaciones de recarga accesibles, que cuenten con la capacidad y velocidad de carga, es decir, resulta necesario que puedan localizarse centros comerciales, espacios propios, pero sobre todo, que sean capaces de trazar una ruta y/o camino en el cual, cualquier persona usuaria de estos vehículos, puede acceder a los mismos

Al respecto, resulta de interés señalar que la Comisión Federal de Electricidad, entre los años 2009 a 2023, comenzó a implementar un conjunto de estrategias y proyectos para fomentar a la movilidad eléctrica, dentro del que podemos destacar el Programa para la Promoción de Electromovilidad a través de la Inversión en Infraestructura de Recarga.

Estas acciones tenían por objeto desarrollar infraestructura para autos eléctricos e híbridos-enchufables con la finalidad de mitigar la ansiedad de autonomía para las personas usuarias de movilidad eléctrica; centrándose en 3 acciones concretas⁹:

1. Facilitando además la adopción de autos eléctricos a través de la primera red troncal de electrolineras en México.
2. Expandir la Infraestructura de recarga existentes en la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara.

⁹ Comisión Federal de electricidad, Promoción de la Electromovilidad Sustentable, Documento consultado en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/395711/1_CFE_DesarInfRecVE.pdf



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

3. Conectar 7 entidades federativas con electrolineras de recarga rápida.

(Conexión Interestatal)

Resulta importante resaltar algunas características de este programa, que fue resultado de la Inversión en Infraestructura de Recarga (PEII) y sin duda potenció la movilidad eléctrica, sobre todo porque las electrolineras que se lograron instalar **son universales, públicas y gratuitas**.



El Programa para la Promoción de la Electro-movilidad por medio de la Ir Infraestructura de Recarga (PEII) potenciará la movilidad eléctrica con la ins electrolineras universales, públicas y gratuitas.



Universales:
Pueden ser utilizadas para recargar todos los vehículos eléctricos e híbridos recargables del mercado.

Públicas:
Las electrolineras se ubican en inmuebles de acceso público.

Gratuitas:
El inmueble donde está instalada la electrolinera absorbe el costo de la energía, haciendo la recarga gratuita para el usuario final.

Fuente: PAESE con información de la CFE, Junio de 2017.

Sin duda, la implementación de este tipo de infraestructura resulta ser más conveniente y benéfica para incentivar la electromovilidad, resaltando sobre todo la universalidad, pues precisamente es uno de los objetivos de la presente proposición en virtud de lo que se expone a continuación.

En nuestro país, existe una diversidad de conectores para la recarga de los Vehículos eléctricos, cuya distribución depende de los estándares internacionales y principalmente de los fabricantes automotrices; es así, que podemos señalar que son seis los tipos de conectores que circulan mayormente en nuestro país¹⁰:

¹⁰ Instituto Mexicano del Transporte, Sistemas de recarga de Vehículos Eléctricos en México, Notas número 211, Septiembre Octubre 2024, artículo 2.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



- Conector NACS (North-American Charging Standard) Desarrollado por Tesla,
- Conector Tipo 1 (SAE J1772). Este conector, también conocido como J-Plug, es de origen estadounidense y uno de los más comunes en México.
- Conector Tipo 2 (Mennekes). De origen europeo, aunque menos común que el Tipo 1, su uso va en aumento en México, especialmente en vehículos de marcas europeas y en estaciones de carga públicas más modernas
- Conector CHAdeMO. Este conector de origen japonés se utiliza para carga rápida. Es compatible con varios modelos de VE asiáticos vendidos en México, como Nissan y Mitsubishi
- Conector CCS Combo 1. El Sistema de Carga Combinado (CCS por sus siglas en inglés) es un estándar que permite carga tanto en corriente alterna (AC) como en corriente directa (DC). En México se utiliza principalmente la versión Combo 1, compatible con el conector Tipo 1.
- Conector GB/T. Aunque menos común en México, es importante mencionar el conector GB/T, desarrollado en China. Con el creciente número de VE chinos entrando al mercado mexicano, es probable que veamos un aumento en la presencia de este tipo de conector en el futuro.



En ese contexto, y de conformidad con el citado artículo, el Instituto Mexicano del Transporte señala que los sistemas de recarga de los Vehículos Eléctricos en México han experimentado un crecimiento significativo en los últimos años y con ello, la



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



diversidad de conectores y protocolos de carga disponibles en la actualidad, sin duda ofrecen flexibilidad, pero a la vez representa un gran desafío, un compromiso de ampliar la infraestructura de recarga, especialmente en poblaciones que se localizan cerca de las carreteras. Porque si bien es cierto, de acuerdo con el Registro Nacional de Electrolineras¹¹ con corte a julio de 2022, la Comisión Federal de electricidad contaba con 2, 089 registradas, de las cuales 404 se encuentran instaladas en Agencias Automotrices (que ocupan el conector que corresponde a los vehículos que comercializan); 1205 corresponden a los espacios públicos y 479 corresponden a instalaciones habitacionales.

Resulta importante señalar que, de acuerdo con este Registro Nacional de Electrolineras, la Comisión Federal de Electricidad solo cuenta con 17 de estos centros de recarga o electrolineras, cuatro de ellas en la Ciudad de México, y una en Tlalnepantla, y los 12 restantes se instalaron en Centros de Atención localizados en Ciudad de México, Monterrey y Jalisco.

En ese orden de ideas, podemos afirmar que ya se ha dado un gran paso en nuestro país en materia de electromovilidad, pues se han implementado políticas públicas que han fortalecido la infraestructura de sistemas de recargas o electrolineras, sin embargo, como lo referimos en líneas que antecede, es necesario tener en cuenta una característica fundamental para que esta infraestructura sea de utilidad, esto es, la universalidad, ya que del mismo Registro Nacional de Electrolineras, se desprende que cuando casi el 60% de las mismas corresponden de manera exclusiva a cargadores para una clase de vehículos (TESLA), y poco más del 35% corresponden al cargador más común en nuestro país, aunque no es el único (SAE J17724).

¹¹ Reporte consultado en <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1WxFvwUU-VCxWnA0bIJ7U6PFQCQkxzYjNli7-mQoDD3k/edit?gid=971021849#gid=971021849>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Una distribución más precisa a nivel nacional de las electrolineras, se ve reflejada en el mapa siguiente, en una primera inspección, se aprecia que no existe estado de la República Mexicana donde no se encuentre un cargador, sin embargo, la mayor concentración de cargadores se encuentra en la zona centro del país, incluyendo la CDMX, el Estado de México, la zona del Bajío y el estado de Jalisco; así como en la zona metropolitana de Monterrey y de Tijuana, representada en el siguiente mapa¹²



Total: 2,089

Fuente: Elaboración propia con datos del RENAEL julio (2022).

Es importante señalar que el Programa para la promoción de la Electromovilidad a través de la Inversión en Infraestructura de Recarga (PEII) propuso desplegar la primera red troncal de electrolineras, con una extensión de más de 700 kilómetros, para que conectara a ciudades de 10 entidades federativas: Aguascalientes,

¹² Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Diagnóstico del desarrollo tecnológico en México para la incorporación de la electromovilidad en el autotransporte, Publicación Técnica no. 729, Querétaro, México, 2003, consultado en <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt729.pdf>.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Coahuila, Guanajuato, Nuevo León, Tamaulipas, Jalisco, Ciudad de México, Estado de México, Querétaro y Morelos, de la siguiente forma:



El corredor eléctrico instalado por la Comisión Federal de Electricidad tiene el objetivo de proporcionar la infraestructura para que los usuarios de vehículos híbridos y eléctricos puedan viajar y recargar sus vehículos; el mismo fue implementado, gracias al Fondo para la Transición Energética y el Aprovechamiento Sustentable de la Energía (FOTEASE), utilizado por la Secretaría de Energía para promover la utilización, el desarrollo y la inversión en las energías renovables y la eficiencia energética.

El FOTEASE se encuentra regulado en el Título III, Capítulo II, de la Ley de Planeación y Transición Energética, publicada en el año 2025, como el instrumento de política pública de la Secretaría de Energía cuyo objetivo es instrumentar acciones que sirvan para contribuir al cumplimiento de la Estrategia Nacional para la



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Transición Energética y el Aprovechamiento Sustentable de la Energía¹³, promoviendo la utilización, el desarrollo y la inversión de las energías renovables y la eficiencia energética.¹⁴

Por su parte, la Comisión Federal de Electricidad busca fomentar el uso de vehículos eléctricos y detonar el crecimiento del mercado de movilidad eléctrica debido a los beneficios ambientales de esta tecnología y las ventajas económicas que genera, a través del Programa de Ahorro de Energía del Sector Eléctrico (PAESE), destacando el diseño y ejecución de políticas públicas que promuevan el desarrollo del mercado de movilidad eléctrica; dentro de estas destacan precisamente el Proyecto para la Promoción de la Movilidad Eléctrica por medio de la Inversión en Infraestructura de recarga (PEII), un proyecto operado por el PAESE, en colaboración con la Secretaría de Energía (SENER) y el Fondo para la Transición energética y el Aprovechamiento Sustentable de la Energía (FOTEASE).

Este proyecto propuso la instalación de 100 electrolineras universales públicas y gratuitas en la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara, las tres ciudades más afectadas por la contaminación vehicular en el país; asimismo, se desplegarán 9 corredores eléctricos distribuidos en 10 estados de la república. Estos cubrirán desde el estado de Morelos, la Ciudad de México, el Estado de México, Querétaro, Guanajuato, Jalisco y Aguascalientes. El corredor norte cubrirá desde la ciudad norteamericana de Mc Allen, hasta Reynosa, Tamaulipas, seguido de Monterrey,

¹³ Esta estrategia, tiene por objeto el aprovechamiento de fuentes de energía renovable y el uso de tecnologías limpias, y forman parte de esta Todas las instituciones del sector público y la Administración Pública Federal que llevan a cabo programas, acciones e iniciativas alineadas con los criterios de transición energética y aprovechamiento sustentable de la energía como: CFE, CNUEE, PEMEX, SENER.

¹⁴ <https://www.gob.mx/sener/articulos/el-fondo-para-la-transicion-energetica-y-el-aprovechamiento-sustentable-de-la-energia-es-un-instrumento-de-politica-publica-de-la-secretaria>



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Nuevo León y Saltillo, Coahuila.¹⁵

Por otro lado, la entonces Comisión Reguladora de Energía (CRE) presentó la primera regulación de Electromovilidad en México, publicada en el Diario Oficial de la Federación, mediante el Acuerdo A/108/2024, el 10 de septiembre de 2024, que, entre otras disposiciones, establece la obligación de la CRE para la creación de una plataforma digital que permita conocer la evolución de la infraestructura de carga en México.

Esta plataforma se denomina ElectroCRE, como herramienta de información para la adecuada planeación del Sistema Eléctrico Nacional, y políticas que promuevan el acceso general a la electromovilidad. La plataforma permitirá al público en general ubicar las electrolineras mediante un mapa interactivo, conocer detalles de la infraestructura de carga, su disponibilidad de horarios, tipo de conectores, cargadores, tarifas, estatus de funcionamiento, entre otros datos.¹⁶

Cabe mencionar que la Comisión Reguladora de Energía fue sustituida por la Comisión Nacional de Energía, como organismo sectorizado de la Secretaría de Energía, en cumplimiento al Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de simplificación orgánica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 2024.

¹⁵ Información obtenida en <https://www.cfe.gob.mx/negocio/nuevocontrato/pages/electrolinerasnegocio.aspx> consultada el 16 de enero de 2026,

¹⁶ <https://www.gob.mx/cre/prensa/presenta-cre-la-primera-regulacion-de-electromovilidad-en-mexico?idiom=es>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Precisado lo anterior, debemos señalar que el Partido Verde tiene claro que la infraestructura que corresponde a los centros de carga para los Vehículos Eléctricos debe estar en constante expansión para satisfacer la creciente demanda de vehículos eléctricos. Sin duda estas estaciones deben localizarse en lugares estratégicos y públicos, sobre todo en aquellos lugares que implican recorridos considerables como las autopistas, para garantizar un acceso conveniente para recargar los vehículos eléctricos.

Es así que, la presente propuesta tiene por objeto abonar en el fortalecimiento de las políticas públicas que promuevan un modelo de movilidad sustentable a través del empleo de vehículos eléctricos, mediante una cobertura geográfica real, ya que es una necesidad latente de desarrollar infraestructura que abone a la ampliación de la red de puntos de recarga, especialmente en poblaciones aledañas lo largo de las carreteras que son más transitadas y sobre todo surge la necesidad de contar con información relacionada con la localización de las estaciones que ya se encuentran en funciones y brindando el servicio de recarga, pero sobre todo, transitar hacia una infraestructura universal que permita el acceso a estos servicios a todas las personas usuarias de vehículos eléctricos.

Finalmente, de acuerdo a lo que establece la fracción XV del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, este Congreso cuenta con facultades para comunicarse con Órganos Federales, los Poderes de la Unión, entre otras, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o de sus órganos internos de trabajo.

Por lo expuesto y fundado, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:



**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**



PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- El Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, exhorta respetuosamente a las Personas Titulares de la Secretaría de Energía y de la Comisión Federal de Electricidad para que, en el ámbito de su competencia y con base en su suficiencia presupuestal, continúen fortaleciendo las políticas públicas que promuevan el desarrollo, aplicación y eficacia de la movilidad eléctrica, considerando la instalación de electrolineras y centros de carga para los vehículos eléctricos en las rutas más transitadas del país, procurando que los mismos sean universales, públicos y gratuitos, con la finalidad de incentivar el desarrollo de la red troncal de electrolineras del país.

SEGUNDO.- El Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, exhorta respetuosamente al Director General de la Comisión Nacional de Energía para que, en el ámbito de su competencia y con base en su suficiencia presupuestal, continúe desarrollando la Plataforma Digital de Electromovilidad hasta su correcta operación y realice la mayor difusión posible, como una herramienta de información para la ciudadanía, lo anterior con la finalidad de que las personas usuarias de vehículos eléctricos o híbridos conectables, estén en posibilidad de ubicar las electrolineras, conocer detalles de la infraestructura de carga, la disponibilidad de horarios, tipo o clase de conectores, cargadores, tarifas y estatus de funcionamiento de las mismas.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los diecisiete días del mes de febrero del dos mil veintiséis.

Suscribe;

Manuel Talayero Pariente

Dip. Manuel Talayero Pariente
Coordinador



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León Barba

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Jesús Sesma Suárez

Dip. Jesús Sesma Suárez

Certificado de firma

13/02/2026 13:01

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 698F6A6828711E26902DA0CD

Nombre y extensión: Instrumentos 17_02_26.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 8

Huella digital del contenido del documento original:

38c80910e2ca2dd7a72674eae0b842c7fe9817464a2dff28c47494a46733b935

Huella digital del contenido del documento firmado:

336271907a00bc4c8fac92da26c721d88d1e7db49e631fdae245714430b5756d

Nombre: Manuel Talayero Pariente

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 187.170.81.24

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

13/02/2026 12:16

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

13/02/2026 19:01:20 UTC (13/02/2026 13:01:20 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

18fcfdb-1eb1-4f0d-91b4-35330957c069.cons

Huella digital contenida en la constancia:

336271907a00bc4c8fac92da26c721d88d1e7db49e631fdae245714430b5756d

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Manuel Talayero Pariente

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
DerechoID: 698F70744223BF57EA42B50A
IP: 187.170.81.24Enviado: 13/02/2026
12:36:40

Compañía:

Método de notificación: Correo

Correo:

manuel.talayero@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Firma con texto

Manuel Talayero Pariente

Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:41:51
Visto: 13/02/2026 12:41:57
Confirmado:
13/02/2026 12:41:57.832
Firmado:
13/02/2026 12:41:57.834

Firmante 2. Rebeca Peralta León

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
DerechoID: 698F709A9EFEB68912DCDF6
IP: 187.170.81.24Enviado: 13/02/2026
12:36:41

Compañía:

Método de notificación: Correo

Correo: rebeca.peralta@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Firma con texto

Rebeca Peralta León

Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:42:28
Visto: 13/02/2026 12:42:35
Confirmado:
13/02/2026 12:42:35.632
Firmado:
13/02/2026 12:42:35.635

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/18fcfdb-1eb1-4f0d-91b4-35330957c069>



Firmante 3. Jesús Sesma Suárez

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo: jesus.sesma@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F7106ADEB194F6C4E503C
IP: 187.170.81.24

Fecha

Enviado: 13/02/2026
12:36:47
Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:44:16
Visto: 13/02/2026 12:44:23
Confirmado:
13/02/2026 12:44:24.344
Firmado:
13/02/2026 12:44:24.354

Firma con texto

Jesús Sesma Suárez

Firmante 4. Paula Alejandra Pérez Córdova

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo: alejandra.perez@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F726F28A804264274573E
IP: 187.170.81.24

Fecha

Enviado: 13/02/2026
12:36:46
Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:50:16
Visto: 13/02/2026 12:50:24
Confirmado:
13/02/2026 12:50:24.772
Firmado:
13/02/2026 12:50:24.775

Firma con texto

Paula Alejandra Pérez Córdova

Firmante 5. Yolanda García Ortega

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo: garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F72E4F172E06BFC595E8C
IP: 187.170.81.24

Fecha

Enviado: 13/02/2026
12:36:44
Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:52:16
Visto: 13/02/2026 12:52:20
Confirmado:
13/02/2026 12:52:20.892
Firmado:
13/02/2026 12:52:20.893

Firma con texto

Yolanda García Ortega

Firmante 6. Claudia Neli Morales Cervantes

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo: neli.morales@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F73000547A30B8D57B4EC
IP: 187.170.81.24

Fecha

Enviado: 13/02/2026
12:36:45
Aceptó Aviso de
Privacidad: 13/02/2026
12:52:44
Visto: 13/02/2026 12:52:48
Confirmado:
13/02/2026 12:52:49.174
Firmado:
13/02/2026 12:52:49.175

Firma con texto

Claudia Neli Morales Cervantes



Firmante 7. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio

Derecho

Compañía:

Método de notificación: Correo

Correo:

guadalupe.estrada@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F7325EDEBA3412128177E

IP: 200.39.26.182

Firma con texto

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Fecha

Enviado: 13/02/2026

12:36:43

Aceptó Aviso de

Privacidad: 13/02/2026

12:53:14

Visto: 13/02/2026 12:53:25

Confirmado:

13/02/2026 12:53:25.944

Firmado:

13/02/2026 12:53:25.945

Firmante 8. Servicios Parlamentarios

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio

Derecho

Compañía:

Método de notificación: Correo

Correo:

serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 698F74EF1BE44656567FF097

IP: 187.142.252.229

Firma con texto

Servicios Parlamentarios

Fecha

Enviado: 13/02/2026

12:36:39

Aceptó Aviso de

Privacidad: 13/02/2026

12:58:40

Visto: 13/02/2026 13:01:04

Confirmado:

13/02/2026 13:01:04.77

Firmado:

13/02/2026 13:01:04.773

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/18fcfbdb-1eb1-4f0d-91b4-35330957c069>

