SEN. HIGINIO MARTÍNEZ MIRANDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES
LXVI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

El suscrito, **JUAN ANTONIO MARTÍN DEL CAMPO MARTÍN DEL CAMPO**, Senador de la República del Congreso General de la Unión en la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8° fracción I, 164 numeral 1, 169, 172 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 4 Y EL ARTÍCULO 16 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TRANSICIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO HACIA TECNOLOGÍAS DE BAJAS Y CERO EMISIONES,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad urbana se encuentra estrechamente vinculada con la calidad de vida, la productividad de las ciudades, la salud de la población y el cumplimiento de los compromisos ambientales del Estado mexicano. Millones de personas dependen diariamente del transporte público para acceder al empleo, la educación, los servicios de salud y otras actividades indispensables.

Por ello, las decisiones relacionadas con la renovación de las unidades que prestan este servicio no pueden analizarse únicamente desde la perspectiva de su costo de adquisición o de su capacidad de traslado, sino también a partir de sus efectos sobre la calidad del aire, el consumo de energía, las emisiones de gases de efecto invernadero y la sostenibilidad financiera de los sistemas de movilidad.

La transición tecnológica del transporte constituye actualmente uno de los principales retos de las ciudades. Una parte significativa de los sistemas de transporte continúa dependiendo de vehículos impulsados por combustibles fósiles, mientras que las tecnologías eléctricas, híbridas y de otras modalidades de bajas o cero emisiones han aumentado su disponibilidad y capacidad operativa.

Este cambio abre oportunidades importantes, pero también plantea desafíos relacionados con inversión inicial, infraestructura energética, mantenimiento, capacitación, financiamiento y sustitución ordenada de las unidades existentes. Por ello, una política de transición no puede descansar exclusivamente en la voluntad individual de los concesionarios u operadores; requiere condiciones institucionales que permitan orientar y facilitar progresivamente la renovación del transporte público.

La Comisión Ambiental de la Megalópolis informó en 2025 que, en la Zona Metropolitana del Valle de México, las fuentes móviles generan aproximadamente 76% de las emisiones de óxidos de nitrógeno, 83% del monóxido de carbono y 27% de los compuestos orgánicos volátiles, contaminantes que participan en la formación de ozono y partículas secundarias y que tienen efectos sobre la calidad del aire y la salud pública. Aunque estos porcentajes corresponden específicamente a la zona metropolitana y no deben extrapolarse automáticamente a todo el país, evidencian la importancia que puede adquirir el transporte motorizado dentro de los inventarios urbanos de contaminación.

El Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2025-2030 establece como una de sus líneas de acción impulsar la movilidad sostenible y de cero emisiones en los sectores público y privado y desarrollar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, dentro de una política dirigida a fortalecer la acción climática y avanzar hacia una economía baja en carbono, la política ambiental federal, de esta manera, reconoce actualmente esta relación.

De igual manera, México presentó en noviembre de 2025 su Contribución Determinada a Nivel Nacional 3.0 en el marco del Acuerdo de París, actualizando las metas nacionales de mitigación y adaptación frente al cambio climático.

La transformación del transporte público ha comenzado también a formar parte de acciones federales concretas. En mayo de 2026, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales formalizó su colaboración con la Alianza ZEBRA para implementar la Iniciativa Nacional para la Electrificación del Transporte Público Colectivo, orientada a acelerar la incorporación de vehículos de cero emisiones en sistemas de transporte de distintas ciudades mexicanas.

La propia Secretaría destacó que uno de los componentes indispensables para alcanzar una transición a gran escala consiste en desarrollar herramientas y mecanismos financieros que permitan superar los costos iniciales asociados a la renovación de las flotas.

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano y, desde la reforma publicada el 18 de diciembre de 2020, reconoce también el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en 2022 desarrolló este mandato mediante un marco de concurrencia entre Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México. El artículo 4 de este ordenamiento establece los principios que deben orientar las políticas en la materia y define actualmente la sostenibilidad como la satisfacción de las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos sobre el medio ambiente y la calidad de vida, garantizando beneficios para las generaciones presentes y futuras.

Entre los criterios de planeación de la mencionada ley se establece la posibilidad de incentivar el uso del transporte público, los vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética. Asimismo, su artículo 47 faculta a las autoridades competentes para promover mecanismos y programas de renovación del parque vehicular de quienes prestan servicios de transporte público de pasajeros y de carga, con objeto de mejorar la calidad ambiental y disminuir riesgos.

La reforma propuesta no pretende reproducir esas disposiciones, su finalidad consiste en darles una orientación más clara dentro del principio mismo de sostenibilidad y establecer que la transición hacia vehículos y tecnologías de bajas o cero emisiones constituya expresamente una dirección de política pública para el transporte.

La diferencia es relevante: la renovación vehicular puede producirse sin modificar sustancialmente la fuente energética o el nivel de emisiones de una flota. Sustituir una unidad antigua por otra más reciente mejora determinadas condiciones operativas, pero no equivale necesariamente a avanzar hacia un sistema de movilidad de menores emisiones.

Es por ello que se propone reformar la fracción XVII del artículo 4 para establecer que el principio de sostenibilidad comprenda también el impulso de sistemas de transporte de bajas o cero emisiones, el aprovechamiento de energías limpias y la incorporación progresiva de tecnologías vehiculares capaces de reducir contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero.

El objetivo de la Ley debe permanecer vigente frente a la evolución tecnológica. Aunque la electrificación presenta actualmente ventajas importantes para distintas modalidades de transporte público, pueden desarrollarse soluciones adicionales con niveles equivalentes o superiores de reducción de emisiones.

El segundo componente de la reforma se incorpora al artículo 16 y busca atender el financiamiento, uno de los principales obstáculos de la transición. La adquisición de nuevas unidades, la instalación de infraestructura de recarga o abastecimiento, la adaptación de patios, el equipamiento y la capacitación pueden exigir inversiones iniciales superiores a las asociadas con la simple continuidad de una flota convencional. En muchos sistemas, particularmente aquellos operados bajo concesiones o por pequeños y medianos transportistas, esta diferencia puede convertirse en una barrera para la renovación.

La propuesta establece, por ello, que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, dentro de sus respectivas competencias, puedan promover programas de renovación, incentivos, mecanismos de financiamiento, garantías, esquemas de coinversión y otros instrumentos previstos legalmente para facilitar la transición.

No se trata de obligar al Estado a adquirir las unidades ni de convertirlo automáticamente en deudor u obligado solidario de los operadores. Cada instrumento deberá sujetarse a las disposiciones presupuestarias, de deuda pública, disciplina financiera, responsabilidad hacendaria, contratación y demás normas aplicables.

La alternativa propuesta conserva la finalidad de facilitar el acceso al financiamiento, pero permite utilizar instrumentos distintos conforme a las características de cada proyecto: fondos de renovación, garantías reguladas, créditos, arrendamientos, coinversión, apoyos para infraestructura o mecanismos combinados con instituciones financieras, siempre dentro de los límites presupuestarios y competenciales correspondientes.

El Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 establece entre sus objetivos garantizar un transporte moderno, seguro y sustentable y promover proyectos de transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes. La transición de las flotas urbanas hacia tecnologías menos contaminantes resulta consistente con esta orientación y puede contribuir a que la modernización del transporte no se limite a infraestructura física, sino que alcance también las características de los vehículos que prestan el servicio.

En 2024, la Ciudad de México incorporó cincuenta autobuses eléctricos a la Red de Transporte de Pasajeros, junto con un centro de recarga equipado con veinticinco estaciones, un centro de capacitación y un simulador de manejo. La inversión informada fue de 470 millones de pesos y las unidades se destinaron a rutas que trasladan aproximadamente a 315 mil personas usuarias cada mes. En enero de 2025 se incorporaron adicionalmente veintiséis autobuses eléctricos a diversas líneas del Metrobús.

Estas experiencias permiten observar que la transición no consiste simplemente en sustituir un motor, requiere planear infraestructura, suministro energético, capacitación, mantenimiento y condiciones financieras.

Chile ha desarrollado durante los últimos años una estrategia de incorporación progresiva de autobuses eléctricos en su sistema de transporte público. En mayo de 2025, su Ministerio de Transportes informó que Santiago contaba con 2 mil 555 autobuses eléctricos y que la incorporación de mil 800 unidades adicionales permitiría cerrar ese año con aproximadamente 68% de la flota de Red Movilidad utilizando esta tecnología.

La Unión Europea ha seguido otra ruta complementaria. Su normativa sobre vehículos limpios incorpora objetivos mínimos dentro de determinadas contrataciones públicas y exige considerar los impactos energéticos y ambientales durante la vida útil de los vehículos. El propósito es utilizar el poder de compra pública para ampliar el mercado de tecnologías limpias y generar certidumbre para la inversión, estableciendo metas diferenciadas y periodos progresivos de cumplimiento.

Estos casos muestran que no existe un único instrumento para transformar el transporte público. Algunas jurisdicciones utilizan licitaciones y estándares de flota; otras, cofinanciamiento; otras, incentivos, garantías o políticas de compra pública. Lo común es la existencia de una dirección de política definida y de instrumentos capaces de hacer económicamente posible la transición.

Las condiciones financieras, técnicas y energéticas son distintas entre entidades federativas y municipios, es por ello que la gradualidad constituye un elemento indispensable. Existen sistemas de transporte estructurados, empresas de gran escala, concesionarios individuales, rutas metropolitanas, servicios urbanos y comunidades con capacidades institucionales muy diferentes.

Establecer una obligación inmediata de sustituir toda la flota sería financieramente inviable y podría afectar la continuidad del servicio. La reforma propone, en cambio, una transición progresiva que permita a cada autoridad definir programas conforme a sus competencias, disponibilidad presupuestaria y condiciones locales.

El Gobierno de México ha incorporado la movilidad de cero emisiones dentro del Programa Sectorial de Medio Ambiente 2025-2030; ha actualizado su Contribución Determinada a Nivel Nacional; en 2026 inició una política nacional específica para la electrificación del transporte público colectivo; diversas ciudades mexicanas ya operan flotas eléctricas y otros países de América Latina avanzan rápidamente en la misma dirección.

La legislación general de movilidad debe acompañar esta transformación con reglas que le den continuidad, certeza y capacidad de implementación más allá de programas administrativos temporales.

La presente iniciativa propone, por ello, fortalecer el principio de sostenibilidad establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para reconocer expresamente la transición hacia sistemas de transporte de bajas o cero emisiones y complementar esa orientación mediante instrumentos que permitan financiar y facilitar la renovación progresiva de las flotas de transporte público.

El objetivo no es sustituir de manera inmediata cada vehículo convencional ni determinar desde la Ley qué tecnología deberá utilizar cada ciudad. Tampoco es generar obligaciones financieras ilimitadas para el Estado. Se busca establecer una política de largo plazo que combine responsabilidad ambiental con viabilidad económica: definir hacia dónde debe avanzar el transporte público y permitir que las autoridades utilicen instrumentos jurídicos y financieros adecuados para llegar a ese objetivo sin comprometer la continuidad, calidad y accesibilidad del servicio.

Para hacer efectivo el derecho reconocido en la Constitución es necesario traducir sus principios en decisiones concretas de planeación, inversión y renovación tecnológica. Modernizar el transporte público con menores emisiones significa mejorar la calidad del aire, contribuir al cumplimiento de las metas climáticas, reducir externalidades ambientales y ofrecer sistemas de movilidad preparados para las necesidades de las próximas décadas.

Para una mayor comprensión se presenta una tabla comparativa de la reforma propuesta:

Texto vigente	Propuesta de reforma
Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. [...] **XVII. Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;	**Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.** [...] **XVII. Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, **favoreciendo la transición hacia sistemas de transporte de bajas o cero emisiones, el aprovechamiento de energías limpias y la incorporación progresiva de tecnologías vehiculares que reduzcan emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero**, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

Artículo 16. De la sostenibilidad. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.	**Artículo 16. De la sostenibilidad.** Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones. **La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán la transición progresiva del transporte público hacia vehículos y tecnologías de bajas o cero emisiones y hacia el uso de energías limpias. Para tal efecto, podrán instrumentar programas de renovación vehicular, incentivos, mecanismos de financiamiento, garantías, esquemas de coinversión y demás instrumentos previstos en las disposiciones aplicables, atendiendo a criterios de viabilidad técnica y financiera, disponibilidad presupuestaria, accesibilidad, continuidad y calidad del servicio.**

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO: Se reforma la fracción XVII del artículo 4 y se adiciona un segundo párrafo al artículo 16 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. a XVI. …

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, **favoreciendo la transición hacia sistemas de transporte de bajas o cero emisiones, el aprovechamiento de energías limpias y la incorporación progresiva de tecnologías vehiculares que reduzcan emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero**, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. a XX. …

Artículo 16

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos

en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán la transición progresiva del transporte público hacia vehículos y tecnologías de bajas o cero emisiones y hacia el uso de energías limpias. Para tal efecto, podrán instrumentar programas de renovación vehicular, incentivos, mecanismos de financiamiento, garantías, esquemas de coinversión y demás instrumentos previstos en las disposiciones aplicables, atendiendo a criterios de viabilidad técnica y financiera, disponibilidad presupuestaria, accesibilidad, continuidad y calidad del servicio.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Las autoridades competentes de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México realizarán, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones administrativas, programáticas y, en su caso, normativas necesarias para incorporar progresivamente los objetivos previstos en el presente Decreto en sus políticas, programas y acciones en materia de movilidad y transporte público.

Atentamente



Sen. Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo

Dado en el Salón de Sesiones del Pleno del Senado de la República, el día 22 del mes de septiembre del año 2026.

FUENTES:

1. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2020). Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/proceso/docleg/64/243_DOF_18dic20.pdf
2. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf
3. Comisión Ambiental de la Megalópolis. (2025, 18 de junio). Gobiernos y expertos promueven transporte público eléctrico para mitigar contaminación atmosférica y cambio climático en la Megalópolis. Gobierno de México. Link: https://www.gob.mx/comisionambiental/prensa/gobiernos-y-expertos-promueven-transporte-publico-electrico-para-mitigar-contaminacion-atmosferica-y-cambio-climatico-en-la-megalopolis
4. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2025). Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2025-2030. Diario Oficial de la Federación. Link: https://sidof.segob.gob.mx/notas/docFuente/5767440
5. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2025, 24 de noviembre). Actualización de la Contribución Determinada a nivel Nacional 3.0 de México. Gobierno de México. Link: https://www.gob.mx/semarnat/documentos/actualizacion-de-la-contribucion-determinada-a-nivel-nacional-3-0-de-mexico
6. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2026, 12 de mayo). Semarnat y Alianza ZEBRA impulsan la transición hacia el transporte público eléctrico en México. Gobierno de México. Link: https://www.gob.mx/semarnat/prensa/semarnat-y-alianza-zebra-impulsan-la-transicion-hacia-el-transporte-publico-electrico-en-mexico

7. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2025). Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030. Gobierno de México. Link: https://www.gob.mx/sict/documentos/programa-sectorial-de-infraestructura-comunicaciones-y-transportes-2025-2030
8. Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México. (2024, 4 de octubre). 50 nuevos autobuses eléctricos de la Red de Transporte de Pasajeros. Gobierno de la Ciudad de México. Link: https://www.rtp.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/50-nuevos-autobuses-electricos-de-la-red-de-transporte-de-pasajeros
9. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. (2025, 10 de mayo). Red Movilidad suma nuevos buses eléctricos para mejorar el servicio en 20 comunas. Gobierno de Chile. Link: https://www.promovilidad.gob.cl/archivos/37904
10. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. (2025, 16 de octubre). Copiapó se transforma en la primera ciudad de Chile y Sudamérica en tener el 100% de su flota de transporte público eléctrico. Gobierno de Chile. Link: https://www.promovilidad.gob.cl/archivos/38468
11. Ministerio de Transporte de Colombia. (2025). Gobierno Nacional aprueba CONPES para la provisión de flota eléctrica del SITP de Bogotá y Soacha: un nuevo paso hacia la movilidad limpia. Gobierno de Colombia. Link: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12160/gobierno-nacional-aprueba-conpes-para-la-provision-de-flota-electrica-del-sitp-de-bogota-y-soacha-un-nuevo-paso-hacia-la-movilidad-limpia/
12. Parlamento Europeo & Consejo de la Unión Europea. (2019). Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Diario Oficial de la Unión Europea. Link: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj/eng