ANÁLISIS TÉCNICO INTEGRAL

Sustitución y electrificación del parque vehicular

06 de noviembre 2026

Dirección de Inteligencia Financiera, Rectoría General
Dirección de Control de Gestión, Secretaría General

I. Esquema de adquisición del parque vehicular

El procedimiento para sustituir un vehículo institucional cuenta con una secuencia regulada de criterios técnicos, financieros y ambientales que articulan el Acuerdo 11/2024 del Rector General, los Lineamientos del Patronato para Autorizar en Materia Financiera la Adquisición de Bienes, Servicios, Obras y Servicios Relacionados con las mismas en la Universidad Autónoma Metropolitana (Acuerdo 408.4) y el Acuerdo 03/2026 del Rector General, como se ilustra en el diagrama de flujo (ver Figura 1). Este proceso se compone de seis etapas secuenciales divididas en dos fases regulatorias:

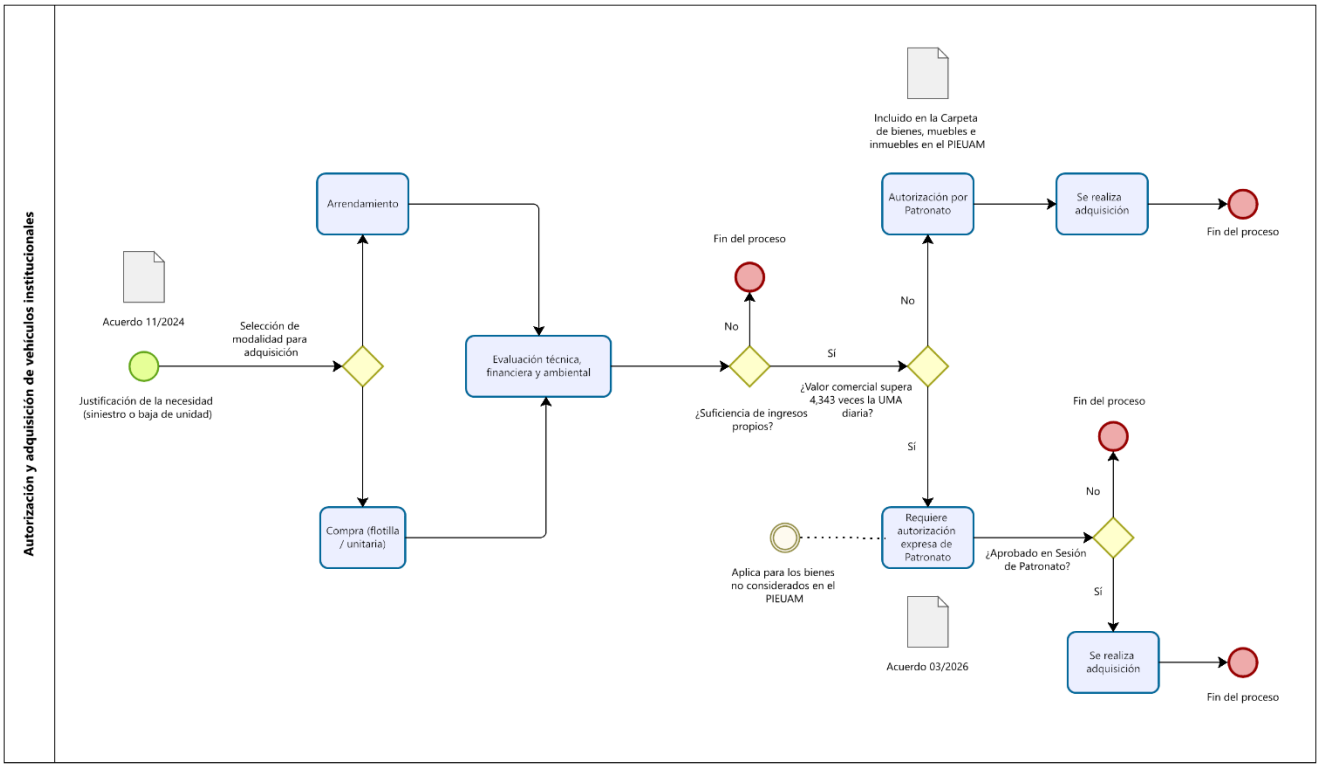


Figura 1. Flujo normativo de decisión para la sustitución por baja, autorización presupuestal, selección de esquema financiero, validación técnica-ambiental y asignación del parque vehicular en la UAM (articulación de los Acuerdos 11/2024 y 03/2026 del Rector General y Lineamientos del Patronato).

Etapa 1. Necesidad justificada por siniestro o baja (Acuerdo 11/2024, Segundo, inciso d):
El proceso solo puede iniciarse cuando se acredita la pérdida por siniestro o la necesidad de sustituir vehículos en mal estado físico o cuyo mantenimiento correctivo resulte oneroso por haber rebasado su vida útil contable (5 años = depreciación contable del 100 %) o el umbral de pérdida de garantía motriz (a partir de 125,000 km).

Etapa 2. Evaluación de viabilidad y oportunidad del arrendamiento (Acuerdo 03/2026, Tercero):
Se aplica la regla de decisión: *¿El arrendamiento es financieramente viable y oportuno?* Si ofrece ventajas institucionales y entrega menor a tres meses, se adopta como primera opción. Si genera sobrecostos frente al precio de contado (por intereses, comisiones y ausencia de deducción fiscal en una universidad pública), se descarta y se procede a la compra bajo la modalidad (flotilla o unitaria) que otorgue el mayor descuento efectivo sobre el precio de lista.

Etapa 3. Selección de esquema de adquisición (Acuerdo 03/2026, Consideración VII y numeral Tercero):
Aprobado el techo financiero, la Secretaría General evalúa mediante un estudio de factibilidad las tres vías previstas en la norma: arrendamiento, compra consolidada por flotilla o compra unitaria.

Etapa 4. Evaluación técnica, financiera y ambiental (Acuerdo 03/2026, Primero, Cuarto y Octavo):
La unidad por adquirir debe cumplir simultáneamente con el tope en UMA con base en los montos máximos establecidos en el numeral Primero del Acuerdo 03/2026 (aplicando −30 % a combustión, −25 % a híbridos y 0 % a eléctricos), el límite de emisiones (0 g CO_2/km en eléctricos), una autonomía mínima de 250 km, capacidad de 5 plazas y equipamiento integral de seguridad de serie.

Etapa 5. Filtro presupuestal y autorización del Patronato (Lineamientos, Acuerdo 408.4):
Se verifica si la erogación se ajusta a los topes establecidos en el Acuerdo 03/2026 o si, por la naturaleza del bien (adquisición de vehículos conforme al numeral 25, inciso a), requiere autorización expresa del Patronato con cargo exclusivo a ingresos propios.

Etapa 6. Proceso de adquisición, asignación y control patrimonial (Acuerdo 11/2024, inciso e, y Acuerdo 03/2026, Séptimo):
El vehículo se incorpora al patrimonio universitario para fines estrictamente oficiales de gestión, sujeto a una permanencia mínima de 30 meses de servicio y 50,000 kilómetros rodados antes de cualquier desincorporación.

II. Renovación del parque vehicular desgastado – Q2 2026

El análisis de procedencia realizado en abril de 2026 verificó el estado físico, mecánico y contable de los vehículos asignados a las dependencias centrales, bajo el mandato del Acuerdo 11/2024 (Segundo, inciso d) y del Indicador I.3.1 (*Vida promedio del parque vehicular*) del Programa 3 del PDSCC 2022–2030.

Un vehículo institucional alcanza la justificación de reemplazo cuando existen tres factores objetivos:

1. Depreciación contable del 100 %: Cada año de servicio el activo pierde 20 % de su valor; al quinto año su valor en inventario es de 0.00 pesos, con base en los Criterios Institucionales en Materia de Registro Contable de la UAM, la Ley General de Contabilidad Gubernamental y las normas del Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).
2. Vencimiento de la garantía motriz (máximo 125,000 km): Con recorridos institucionales de 30,000 km por año, el vehículo pierde la garantía del fabricante en poco más de cuatro años y entra en zona de fatiga mecánica.
3. Encarecimiento del mantenimiento correctivo: A partir del quinto año o de los 100,000 km, mantener en operación un vehículo de combustión interna exige reparaciones mayores (transmisión, sistema de enfriamiento, suspensión, inyectores y catalizadores), cuyo costo anual supera la amortización de una unidad nueva.

El levantamiento físico de abril de 2026 acreditó que seis unidades de combustión interna rebasaban el umbral de desgaste institucional y, por tanto, se encontraban en condiciones de ser dadas de baja (ver Tabla 1).

Tabla 1. Inventario y diagnóstico técnico-contable de las unidades de combustión en situación de desgaste

Asignación Institucional	Marca y modelo	Año	Kilometraje acumulado	Diagnóstico técnico-contable (criterio de desgaste)
Rectoría General	Hyundai Tucson	2023	125,135 km	Pérdida de garantía por kilometraje (>125,000 km).
Secretaría General	Toyota CH-R	2019	100,164 km	100 % de depreciación contable (>7 años).
Coordinación General de Difusión	Mazda CX-5	2015	154,459 km	100 % de depreciación contable (>11 años).
Coordinación General de Información Institucional	Nissan X-Trail	2018	150,551 km	100 % de depreciación contable (>8 años).
Coordinación General Académica	Honda CR-V	2018	105,643 km	100 % de depreciación contable (>8 años).
Coordinación General de Administración y Relaciones Laborales	Honda CRV	2016	174,215 km	100 % de depreciación contable (>10 años).

Con sustento en este diagnóstico, el 16 de abril de 2026 el Rector General remitió al Patronato las solicitudes de adquisición de bienes muebles para seis unidades adscritas a diversas dependencias de la Rectoría General por un monto techo de 5,115,800.00 MXN. En la Sesión Extraordinaria 409 del 23 de abril de 2026, la Contraloría dictaminó que todas las solicitudes cumplían con los Lineamientos y el Protocolo vigentes, por lo que el Patronato las aprobó por unanimidad mediante el Acuerdo 409.1.

III. Evaluación integral de opciones de motorización: vehículos de combustión interna, vehículos híbridos y vehículos eléctricos (TCO a 5 años + impacto ambiental)

Para cumplir simultáneamente con el mandato de austeridad del Acuerdo 11/2024 (*"mayor vida útil y el menor gasto en su mantenimiento"*), con la estructura de condicionantes del Acuerdo 03/2026 y con los Programas 2, 3, 4, 5 y 8 del Plan de Desarrollo Sostenible ante el Cambio Climático (PDSCC) 2022–2030, el análisis técnico, financiero y ambiental se desarrolló siguiendo una secuencia lógica de ocho variables.

1. Detonante por desgaste del parque vehicular disponible (Acuerdo 11/2024)

Una vez acreditado que el parque vehicular disponible sobrepasaba los 5 años de uso (depreciación contable del 100 %) o los 125,000 km de rodamiento (agotamiento de garantía y encarecimiento de talleres), se inicia el proceso de adquisición bajo la premisa del Acuerdo 11/2024: no adquirir el vehículo de menor precio aparente a la compra, si su operación a cinco años resulta más gravosa para el patrimonio universitario, sino optimizar la ecuación del Costo Total de Propiedad (TCO) a 5 años, es decir:

TCO (5 años) = CAPEX (Inversión inicial) +

OPEX (Energía/Combustible + Mantenimiento + Seguros + Impuestos) – Valor residual

2. Definición de los vehículos eléctricos como la opción más recomendable económicamente: del análisis de topes de financiamiento al impacto del 65 % de energía eléctrica fotovoltaica autogenerada

Para definir qué tecnología de motorización resulta más recomendable institucionalmente bajo el Acuerdo 03/2026, se contrastan los topes de financiamiento que reducen con −30 % a combustión interna y con −25 % a híbridos, reservando el 100 % de la base de 275 y 230 UMA a los vehículos eléctricos con los costos operativos a cinco años.

Un elemento técnico decisivo del expediente es subrayar que el resultado del análisis de TCO se ajusta al considerar que la Universidad produce el 65 % de su energía eléctrica mediante paneles solares, en ejecución del Programa 2 (Subprograma 2.2, Acción 2.2.1) del PDSCC 2022–2030.

2.1 Costo Total de Propiedad (TCO)

La adquisición de vehículos eléctricos a topes máximos (275 UMA) se fundamentó en el análisis técnico del modelo de Costo Total de Propiedad (TCO) (ver Figura 2). El impacto del desembolso inicial para la Universidad sería amortizado por la disminución de gastos de mantenimiento y combustible estimados a 5 años.



Figura 2. Transformación del TCO con 65 % de autogeneración fotovoltaica UAM. La infraestructura solar instalada en Rectoría General aporta el 65 % de la energía (aproximadamente 613.5 kWh/año), lo que reduce el gasto energético en 5 años de 40,000 a 14,000 MXN (93 % menos que los 200,000 MXN de gasolina). Autosuficiencia energética (fotovoltaica): Mientras que el diferencial estándar entre la gasolina magna (aprox. 24.00 MXN/litro) y la red comercial ya era ventajoso, la infraestructura de paneles solares de la UAM produce el 65% de su consumo eléctrico. Al recargar las unidades institucionales utilizando esta energía autogenerada, el costo marginal por kilómetro se diluye casi a cero, fomentando el ahorro del OPEX energético por encima del 85% frente a los motores de combustión. Mantenimiento preventivo: Los vehículos BEV (Battery Electric Vehicle) carecen de motor térmico, caja de cambios tradicional, bujías, aceite de motor y filtros asociados. El mantenimiento se reduce a inspecciones de software, líquidos de frenos y desgaste de neumáticos, reduciendo los costos de taller.

Con base en el gráfico anterior, a primera vista, un auto de gasolina parece más barato que uno eléctrico (686,497 pesos frente a los 820,398 pesos de un vehículo eléctrico). Sin embargo, cuando se suman cinco años de consumo de gasolina y los servicios en taller, el auto de combustión termina costando 961,497 pesos, convirtiéndose en la opción más cara frente a los 859,398 pesos del auto eléctrico. Esto genera un ahorro en cinco años de 102,099 pesos por vehículo eléctrico a comparación de los autos de gasolina.

3. Mitigación en el costo ambiental e hídrico con la adquisición de vehículos eléctricos (programas 2, 3 y 4 del PDSCC 2022–2030)

Como institución pública, la Universidad Autónoma Metropolitana debe administrar el presupuesto de manera responsable y actuar de frente a la crisis climática. Por ello, la UAM transformó las reglas para renovar sus vehículos de trabajo, al promover abandonar la compra de automóviles a gasolina para transitar hacia unidades 100% eléctricas, las cuales resultan más económicas a mediano plazo y con un impacto ambiental mínimo.

La elección de vehículos 100 % eléctricos abastecidos al 65 % con energía solar está en consonancia con las metas del Programa 3 (Acción 3.1.3: renovación del parque vehicular orientada a reducir los gases de efecto invernadero) del Plan de Desarrollo Sostenible ante el Cambio Climático 2022-2030 (PDSCC 2022–2030). Gracias a este ahorro en combustible y a un mantenimiento mecánico mínimo, cada vehículo eléctrico representa un costo total a cinco años de 859,398 pesos, generando un ahorro neto superior a los 102,099 pesos por unidad frente a los autos de gasolina.

Además de las ventajas económicas, el impacto ecológico por cada 50,000 kilómetros recorridos es categórico. En congruencia con el PDSCC 2022-2030, entre los efectos positivos se encuentran (ver Figura 3):

- **88 % menos contaminación del aire:** Se evita la emisión de más de 10 toneladas de dióxido de carbono CO2.
- **62 % menos consumo de agua:** Se ahorran más de 22,000 litros de agua, que se consumen en los procesos industriales para refinar gasolina.

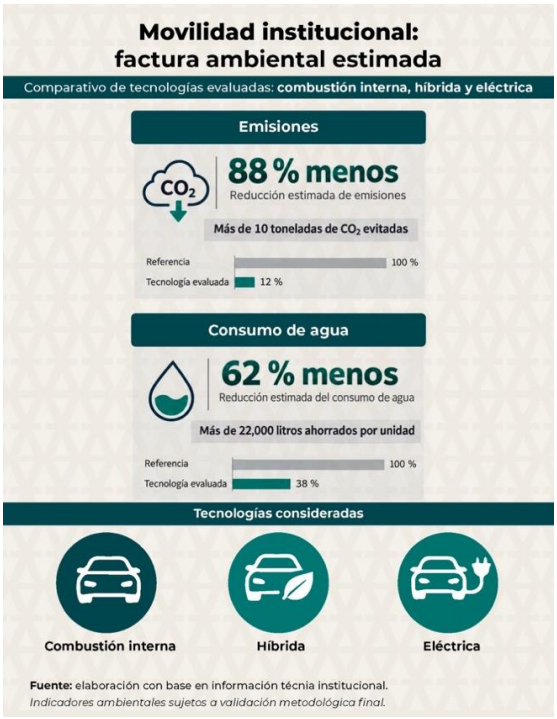


Figura 3. Movilidad institucional: factura ambiental estimada.

Adquirir tecnología de combustión interna significa transferir los costos ambientales a próximas generaciones. La transición eléctrica implica gastar menos en el ciclo de vida del parque vehicular y cumplir las metas de descarbonización planteadas por la Universidad.

4. Exploración del modelo idóneo de vehículo eléctrico acorde al uso institucional esperado (30,000 km anuales)

En el contexto de las medidas de austeridad vigentes en la UAM, establecidas en el Acuerdo 11/2024, que han implicado esfuerzos de contención en rubros operativos e insumos cotidianos, la Universidad promueve la compra de vehículos eléctricos mediante el Acuerdo 03/2026 del Rector General para así adquirir bienes de mayor vida útil y menor gasto en su mantenimiento que no comprometan el presupuesto operativo futuro de la Institución.

Es por esto que, una vez establecida la factibilidad financiera y ambiental de la motorización eléctrica con recarga solar, se definieron los parámetros técnicos para seleccionar la plataforma vehicular bajo los siguientes parámetros: soportar un rodamiento intensivo de 30,000 km anuales (aproximadamente 115 km diarios en rutas urbanas e interurbanas entre las cinco Unidades Universitarias y la Rectoría General), capacidad suficiente para 5 pasajeros, equipamiento completo de seguridad de serie (numeral Octavo del Acuerdo 03/2026), así como una batería cuya química no degrade su autonomía útil y la del vehículo eléctrico antes de concluir su ciclo de depreciación contable (5 años).

5. Opciones dentro del mercado mexicano de vehículos eléctricos

Al evaluar la oferta disponible en México durante el segundo trimestre de 2026, sobresalieron dos opciones:

- **Tesla Model Y (autonomía, eficiencia y vida de batería):** Ofreció la mayor autonomía del mercado (517 km homologados EPA / aprox. 400 km reales diarios), el menor consumo eléctrico (aprox. 15 kWh/100 km) y, batería con química LFP (Litio Ferrofosfato) capaz de soportar de 3,000 a 9,000+ ciclos y recargas diarias al 100 % sin degradación acelerada.
- **Volvo EX40 Core (máxima seguridad estructural):** Destacó por su estándar superior de seguridad activa y pasiva y menor riesgo de “tiempos muertos” en reparaciones de carrocería, con una autonomía homologada de 401+ km WLTP (aunque su batería NMC de 1,000 a 2,300 ciclos recomienda limitar la carga diaria al 80 %, entregando aproximadamente 240 km diarios reales).

Para más detalles, consultar la Tabla 2.

Tabla 2. Comparativa técnica de los modelos de vehículos eléctricos evaluados en el mercado mexicano (Q2 2026)

Modelo evaluado	Segmento	Precio promedio (en MXN)	Química y ciclos de vida	Autonomía homologada / Real diaria	Seguridad y dictamen técnico UAM
Tesla Model Y	SUV	799,000	LFP (RWD): 3,000 a 9,000+ ciclos (Carga 100 % diaria)	517 km EPA / ~400 km reales diarios (~15 kWh/100 km)	6+ bolsas, ABS, ESC, Autopilot básico, detector cansancio. Precio asequible y máxima vida útil LFP.
Volvo EX40 Core	SUV	849,900	NMC: 1,000 a 2,300 ciclos (Carga diaria recomendada. 80 %)	401+ km WLTP / ~240 km al 80 % (~19 kWh/100 km)	Máximo estándar mundial de seguridad pasiva/activa y menor riesgo en taller de carrocería.
Chevrolet Equinox EV	SUV	900,000	Marca Ultium NCMA (1,000 a 2,300 ciclos)	513 km EPA	8 bolsas de aire, ADAS completo. Superaba el tope de 230 UMA (820,230.60 MXN) para Coordinaciones Generales.
BYD Sealion	SUV	949,800	LFP 3,000 a 5,000 ciclos (Carga 80 % diaria)	456 km WLTP 19 kWh/100 km)	9 bolsas de aire, AEB, FCW, BSD. Excede los montos establecidos en el Acuerdo para Coordinaciones Generales.

6. Criterios técnicos y de mercado

En la fase operativa de adquisición, la identificación de los modelos específicos respondió al cruce de los siguientes criterios técnicos:

6.1 Química de batería LFP y aplazamiento del reciclaje de baterías: Bajo un rodamiento de 30,000 km anuales, la química de la batería define la vida útil del activo. Las baterías LFP (Litio Ferrofosfato) del Tesla Model Y permiten recargas diarias al 100 % sin degradación acelerada y ofrecen de 3,000 a 9,000+ ciclos (más de 10 años de vida útil), frente a los 1,000 a 2,300 ciclos de las baterías NMC/NCMA (que exigen limitar la carga diaria al 80 %). Además, dado que México aún no cuenta en 2026 con capacidad industrial de reciclaje de baterías de litio, triplicar la vida útil mediante tecnología LFP pospone el pasivo ambiental hasta que el país desarrolle dicha infraestructura.

6.2 Disponibilidad y confiabilidad en el territorio y mercado mexicano: En el segundo trimestre de 2026 existía escasez de inventario en diversos modelos, en particular en aquellos eléctricos con las características institucionales demandadas, o se trataba de marcas de reciente incursión en México sin suficiente evidencia de desempeño en contextos del altiplano mexicano. Los modelos Tesla Model Y y Volvo EX40 contaban con unidades para entrega documentada en pedimento y respaldo de garantía de 8 años o 150,000 a 160,000 km.

7. Evaluación del esquema de adquisición: Arrendamiento, flotilla o compra unitaria

Posteriormente, conforme a la Consideración VII y al numeral Tercero del Acuerdo 03/2026 del Rector General, se contrastaron las tres formas de adquisición, desglosadas en este apartado. Se descartó el arrendamiento porque generaba sobrecostos de 48 % a 153 % sobre el valor de contado, y se descartó la compra por flotilla porque las agencias ofrecían descuentos de apenas 3 % a 4 %; por lo tanto, se optó por la compra unitaria de contado, misma que otorgó bonos directos de hasta 23 % y el menor precio final para la Universidad. A continuación, se desglosa este análisis.

7.1 Arrendamiento puro o financiero: descartado por sobrecostos de 48 % a 153 %. Para una empresa o persona moral privada, el arrendamiento ofrece ventajas de deducción de impuestos, en particular el Impuesto Sobre la Renta (ISR). Sin embargo, para la UAM, que por su naturaleza jurídica de organismo público autónomo no deduce el ISR por arrendamiento vehicular, ni recibe subsidio adicional o considera ingresos propios exentos. Por lo anterior el esquema de arrendamiento acumula intereses, comisiones de apertura, seguros financiados y un valor residual del 40 % que, al cabo de 24 o 48 meses, provocan un sobrecosto de entre 48 % y 153 % respecto a la compra de contado, además de imponer penalizaciones por exceder límites de kilometraje.

7.2 Compra por flotilla vs. Compra por unidad: selección de la opción más económica. Al consultar directamente con las distribuidoras automotrices, se comprobó que los descuentos corporativos por flotilla eran de apenas 3 % a 4 % sobre el precio de lista (inferiores al 5 % de referencia establecido en el numeral Tercero del Acuerdo 03/2026). Por el contrario, la compra por unidad permitió acceder a bonos promocionales directos de hasta 23 % sobre el precio de lista (como los bonos ofertados para el Volvo EX40 y Tesla Model Y), concluyendo técnica y financieramente que la compra por unidad resulta en la modalidad institucionalmente más conveniente.

8. Ajuste definitivo del cálculo de TCO con el promedio real de la flotilla eléctrica

Una vez identificada la compra unitaria de contado como la modalidad más económica, se evaluó a profundidad nuevamente el impacto de la adquisición de seis unidades eléctricas por un monto total de 4,922,390.02 MXN, obteniendo un CAPEX real promedio de 820,398.34 MXN por unidad (esto es, 319,953.38 MXN o 6 % por debajo del techo máximo, y 193,409.98 MXN por debajo de los 5,115,800.00 MXN autorizados por el Patronato en la Sesión 409).

Al sustituir en la ecuación de TCO el tope teórico por el promedio real de 820,398.34 MXN y sumar los 14,000.00 MXN de energía (con 65 % solar) y 25,000.00 MXN de mantenimiento, el TCO definitivo a 5 años quedó en 859,398.34 MXN, consolidando una ventaja neta de 102,098.66 MXN (−11 %) frente a combustión interna y de 45,134.66 MXN (−5 %) frente a los híbridos (ver Tabla 3):

Tabla 3. Costo Total de Propiedad (TCO a 5 años) e impacto ambiental y hídrico (con 65 % de autogeneración solar UAM)

Tecnología de motorización	Inversión inicial (CAPEX) en MXN	Energía / combustible (5 años) en MXN	Mantenimiento (5 años) en MXN	Costo Total de Propiedad (TCO 5 años) en MXN	Emisiones carbono (50,000 km)	Huella hídrica (50,000 km)
Combustión interna	686,497.00	200,000.00	75,000.00	961,497.00	11.50 t CO_2e	36,000 L de H_2O
Híbrido	735,533.00	109,000.00	60,000.00	904,533.00 (-6 %)	—	—
Eléctrico	820,398.34	14,000.00	25,000.00	859,398.34 (-11 % / Ahorro: 102,098.66)	1.38 t CO_2e (-88 % / Evita 10.12 t)	13,500 L de H_2O (-62 % / Ahorra 22,500 L)

IV. Verificación de cumplimiento del numeral Octavo del Acuerdo 03/2026

Las seis unidades adquiridas (5 Tesla Model Y + 1 Volvo EX40) cumplen el 100 % de los requisitos obligatorios de los numerales: Primero, Cuarto y Octavo del Acuerdo 03/2026 (5 asientos, colores gris/negro/blanco, cinturones y reposacabezas en todos los asientos, bolsas de aire frontales, laterales y de cortina de serie, frenos ABS, detector de cansancio, TPMS, sin aditamentos extra, 0 g CO_2/km WLTP, autonomía >250 km y precio por debajo del tope), con excepción del origen de fabricación nacional, dado que la totalidad de los vehículos eléctricos de ese segmento disponibles en México son importados.

V. Conclusión integral (balance costo-beneficio económico y ambiental)

Del análisis integrado de las evaluaciones técnicas, financieras, ambientales y jurídicas se desprenden las siguientes conclusiones:

1. La adquisición de unidades vehiculares, iniciada en el segundo trimestre de 2026, responde a la concurrencia de dos condicionantes técnicas: a) el agotamiento de la vida útil en cinco unidades, las cuales registran 100 % de depreciación contable y una antigüedad de entre 7 y 11 años; b) la pérdida de vigencia en las garantías por kilometraje intensivo en el sexto vehículo, que acumuló más de 125 mil kilómetros. Lo anterior en apego a lo establecido en el Acuerdo 11/2024 (Segundo, inciso d), el cual autoriza la sustitución de activos con mantenimiento costoso por unidades de mayor vida útil y menor gasto operativo.

2. Racionalidad financiera y ambiental del binomio “Vehículo Eléctrico + 65 % de energía solar propia” (Acuerdo 03/2026 y PDSCC 2022–2030): La incorporación del 65 % de energía eléctrica producida por los paneles solares de la Rectoría General reduce el gasto energético a 5 años a solamente 14,000.00 MXN (frente a 200,000.00 MXN de gasolina) y el mantenimiento a 25,000.00 MXN (frente a 75,000.00 MXN). Al combinarse con la modalidad de compra por unidad (que evitó sobrecostos de 48 % a 153 % por arrendamiento) y un CAPEX promedio facturado de 820,398.34 MXN, el Costo Total de Propiedad (TCO) a 5 años descendió a 859,398.34 MXN, generando un ahorro neto de 102,098.66 MXN (−11 %) por unidad frente a combustión interna (y de hasta 283,657.30 MXN o −22 % al incluir exenciones fiscales, seguros y valor residual a 40,000 km/año), además de mitigar entre 88 % y 91 % las emisiones de CO2 y entre 62 % y 78 % la huella hídrica.

3. Estricto apego presupuestal (Lineamientos del Patronato, Acuerdo 409.1): La erogación total de 4,922,390.02 MXN fue aprobada por el Patronato el 23 de abril de 2026, previo dictamen de cumplimiento de la Contraloría, logrando un ahorro de 319,953.38 MXN (−6.10 %) frente al tope normativo ponderado (5,242,343.40 MXN) y de 193,409.98 MXN (−3.78 %) respecto al monto autorizado.

Marco normativo

El proceso de adquisición para seis vehículos institucionales consideró cinco instrumentos normativos internos de observancia obligatoria, cuyos preceptos determinan cada etapa técnica, financiera y administrativa para la toma de la decisión de adquisición.

Instrumento	Fecha y órgano emisor	Disposiciones vinculantes
Acuerdo 11/2024 del Rector General	13 de diciembre de 2024 Rectoría General (Abroga el Acuerdo 15/2018)	• Segundo, inciso d): Limita la adquisición de vehículos a cubrir bajas por siniestro o sustitución de unidades en mal estado o de mantenimiento costoso, exigiendo elegir vehículos cuyas características técnicas ofrezcan mayor vida útil y menor gasto en su mantenimiento. • Segundo, inciso e): Uso estrictamente oficial para el cumplimiento de funciones universitarias. • Segundo, inciso l): Mantenimientos preventivos periódicos para evitar gastos correctivos. • Segundo, inciso t): Refuerza la instrumentación obligatoria del Plan de Desarrollo Sostenible ante el Cambio Climático 2022–2030.
Plan de Desarrollo Sostenible ante el Cambio Climático (PDSCC) 2022–2030	Aprobado en Sesión 509 (27 abr 2022) y actualizado en Sesión 563 (22 abr 2025) Colegio Académico	• Programa 2 (Subprograma 2.2, Acción 2.2.1 e Indicador I.2.3): Instalación de paneles solares fotovoltaicos para generar energía eléctrica con bajas emisiones de GEI. • Programa 3 (Subprograma 3.1, Acción 3.1.3 e Indicador I.3.1): Elaborar el proyecto de renovación del parque vehicular orientado a reducir emisiones de GEI y controlar la vida promedio de la flota. • Programa 4 y Programa 5 (Acción 5.3.5): Gestión sostenible del agua (reducción de huella hídrica) y disposición responsable de baterías. • Programa 8 (Acción 8.1.8): Formalización de programas de compras verdes e insumos de menor impacto ambiental.
Acuerdo 03/2026 del Rector General	Publicado el 9 de marzo de 2026 y presentado en la Sesión 585 de Colegio Académico (20 mayo 2026) Rectoría General (Abroga Acuerdos 10/2014 y 07/2018; suspendido el 2 nov 2026 para ajustes)	• Primero (Topes en UMA mensual 2026 = 3,566.22 MXN): Fija un techo de 275 UMA (980,710.50 MXN) para Rectoría General, Rectorías de Unidad y Secretaría General; 230 UMA (820,230.60 MXN) para Abogacía General, Tesorería, Contraloría, Secretarías de Unidad y Coordinaciones Generales; y 220 UMA (784,568.40 MXN) para apoyo a oficinas. • Cuarto (penalización ambiental): Reserva el 100 % del tope (reducción de 0 %) a eléctricos (0 g CO2/km WLTP), aplicando un recorte de −25 % a híbridos (≤130 g CO2/km) y de −30 % a combustión interna (≤150 g CO2/km). • Tercero y Consideración VII: Ordena elaborar un estudio de factibilidad para evaluar arrendamiento, compra por flotilla (meta >5 % de descuento) o compra unitaria justificada. • Séptimo y Octavo: Requisitos técnicos de serie (≥5 plazas, colores grises/negro/blanco, 6+ bolsas de aire, ABS, TPMS, detector de cansancio, autonomía ≥250 km) y candado de baja de 30 meses de uso más 50,000 km rodados (y 36 meses en el cargo).
Lineamientos del Patronato para Autorizar en Materia Financiera la Adquisición de Bienes, Servicios, Obras y Servicios Relacionados con las mismas (Acuerdo 408.4) y Acuerdo 409.1	Sesión Extraordinaria 409 (23 de abril de 2026) Patronato de la UAM	• Numeral 25, inciso a): Prohíbe usar subsidio federal; la compra debe cubrirse con ingresos propios generados en el ejercicio fiscal. • Numeral 14 y Acuerdo 409.1: El 23 de abril de 2026, previo dictamen favorable de la Contraloría a las solicitudes del 16 de abril, el Patronato autorizó por unanimidad 6 unidades para Rectoría General por 5,115,800.00 MXN (y 2 para Cuajimalpa por 1,158,690.00 MXN), precisando que la autorización financiera no delimita marca ni modelo.
Reglamento para las Adquisiciones (REPLA)	Legislación Universitaria Vigente Colegio Académico	Artículos 3 (fracción III), 5 y 8: Regula los umbrales de adjudicación directa por monto unitario (hasta 8,700 veces la UMA diaria), la integración de cotizaciones de mercado y la evaluación de compras consolidadas.