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 Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LOS ARTÍCULOS 10 Y 11 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS DE ACCESO PÚBLICO,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El crecimiento de las ciudades, el aumento sostenido del parque vehicular y la concentración de actividades económicas, comerciales, médicas y de transporte han convertido a los estacionamientos de acceso público en un servicio cotidiano para millones de personas.

Su utilización suele ser breve, circunstancial y directamente vinculada con la realización de otras actividades, como acudir a una consulta médica, acompañar a una persona a un hospital, recoger o dejar pasajeros, realizar una compra, acudir a un centro de trabajo o utilizar una terminal de transporte. Las condiciones bajo las cuales se presta este servicio tienen efectos directos sobre la economía familiar, la movilidad urbana y el acceso a determinados equipamientos y servicios esenciales.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía reportó que en 2024 existían 61.3 millones de vehículos de motor registrados en circulación en México, cifra 5.4% superior a la observada en 2023. El crecimiento del número de vehículos incrementa la presión sobre la infraestructura vial y sobre los espacios destinados a su resguardo temporal, particularmente en zonas urbanas donde la disponibilidad de suelo es limitada y se concentra una mayor cantidad de equipamientos, servicios y actividades.

La prestación del servicio de estacionamiento no es contraria a una política de movilidad sostenible ni debe entenderse como un derecho irrestricto a disponer de espacio para vehículos. La planeación urbana contemporánea busca reducir viajes innecesarios en automóvil, fortalecer el transporte público y recuperar espacio para peatones y otros modos de movilidad.

Sin embargo, mientras exista una demanda real de estacionamiento vinculada con las actividades de las ciudades, resulta necesario que su operación se encuentre sujeta a reglas claras, transparentes y proporcionales, especialmente cuando se trata de establecimientos abiertos al público y sujetos a una contraprestación económica.

Uno de los problemas que históricamente han generado inconformidad en esta relación de consumo es el cobro por bloques de tiempo superiores al periodo realmente utilizado. Cuando un estacionamiento cobra una hora completa o una fracción predeterminada aunque la persona haya utilizado sólo una parte de ese periodo, la contraprestación deja de guardar correspondencia exacta con la duración efectiva del servicio.

La diferencia puede parecer reducida en una operación individual, pero se reproduce diariamente en una actividad de alta frecuencia y afecta especialmente a quienes utilizan el estacionamiento durante periodos breves. El principio que sustenta esta iniciativa es sencillo, que cuando la naturaleza del servicio permite medir objetivamente su duración, el cobro debe guardar correspondencia con el tiempo efectivamente utilizado. La tecnología disponible hace posible registrar de manera precisa la hora de entrada y salida mediante boletos electrónicos, lectores de placas, códigos digitales, tarjetas o sistemas automatizados.

Es por ello que resulta cada vez menos justificable trasladar al usuario el costo de periodos que no fueron consumidos únicamente porque el esquema tarifario utiliza bloques rígidos o redondeos al alza.

La Ley Federal de Protección al Consumidor establece como principios básicos la información adecuada y clara sobre los servicios, la equidad en las relaciones de consumo y la protección contra prácticas comerciales abusivas. Su artículo 7 obliga a los proveedores a informar y respetar precios, tarifas, cantidades, términos y demás condiciones ofrecidas, mientras que el artículo 7 Bis exige informar de manera notoria y visible el monto total a pagar.

Estas disposiciones garantizan transparencia y certeza respecto del precio, pero no establecen una regla nacional específica sobre la unidad temporal que debe utilizarse para calcular el servicio de estacionamiento. Las condiciones concretas dependen principalmente de la legislación y reglamentación local.

La reforma constitucional de diciembre de 2020 fortaleció la relación al reconocer en el artículo 4o. de la Constitución el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, modificó el artículo 73, fracción XXIX-C, para facultar al Congreso de la Unión a establecer la concurrencia entre Federación, entidades federativas y municipios en materia de asentamientos humanos, movilidad y seguridad vial, y reconoció expresamente en el artículo 115 la participación municipal en la elaboración de planes de movilidad y seguridad vial.

El Congreso de la Unión puede establecer bases y principios de coordinación, pero no debe convertir a los municipios en simples ejecutores de decisiones detalladas tomadas desde la legislación federal. La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha delimitado expresamente este punto.

Al resolver la controversia constitucional 17/2018, el Pleno de la Suprema Corte examinó disposiciones relacionadas con la Ley General de Asentamientos Humanos y con la regulación urbana local.

La Corte sostuvo que el Congreso puede fijar bases generales para orientar la política nacional de asentamientos humanos, pero declaró inválidas disposiciones que reducían de manera excesiva el margen de decisión municipal. Consideró que imponer desde una ley general la obligación concreta de evitar determinados requerimientos de cajones de estacionamiento vulneraba la participación real y efectiva de los municipios en la planeación de su territorio.

Este precedente es un tema central en la presente propuesta, al no buscar fijar desde la Ley General una tarifa nacional, una cantidad determinada de minutos gratuitos, una unidad monetaria específica ni un modelo uniforme de administración de estacionamientos. La reforma propone que las entidades federativas establezcan en su legislación las bases aplicables y que los municipios regulen, supervisen y, en su caso, autoricen la operación de estos establecimientos dentro de sus respectivas jurisdicciones. La norma general fija principios; las autoridades locales conservan la capacidad de desarrollar su contenido conforme a las circunstancias urbanas, económicas y administrativas de cada territorio.

Como primer punto, la presente propuesta busca establecer que las tarifas de los estacionamientos de acceso público se determinen de manera proporcional al tiempo efectivamente utilizado y que no puedan aplicarse redondeos al alza ni cobrarse periodos de servicio no consumidos. Esto no obliga a utilizar necesariamente una tarifa por minuto. Un estacionamiento podrá estructurar sus precios conforme a los mecanismos permitidos por la legislación local, siempre que exista correspondencia entre la duración efectiva del servicio y el monto cobrado y que la persona usuaria no termine pagando por un periodo superior al utilizado exclusivamente como consecuencia del sistema de cálculo.

La propuesta incorpora también una obligación expresa de transparencia. Las tarifas deberán encontrarse disponibles y visibles antes de la prestación del servicio, permitiendo que la persona conozca las condiciones económicas antes de ingresar al estacionamiento. Este componente complementa, y no sustituye, las obligaciones generales previstas por la Ley Federal de Protección al Consumidor. La regulación local podría desarrollar requisitos adicionales respecto de comprobantes, sistemas de pago, tolerancias, pérdida de boletos o medios de reclamación.

España cuenta con la Ley 40/2002, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos. Después de una reforma de 2006, la legislación española establece que en los estacionamientos rotatorios el precio debe pactarse por minuto y prohíbe expresamente redondear a unidades de tiempo no consumidas. Asimismo, define el servicio como la cesión temporal de un espacio a cambio de un precio determinado en función del tiempo real de prestación.

Un segundo componente atiende situaciones en las que el estacionamiento se encuentra vinculado con servicios de particular relevancia social. Acudir a un hospital no siempre responde a una decisión voluntaria o programada. Una urgencia médica, una hospitalización o la necesidad de acompañar a una persona pueden obligar a utilizar un vehículo y permanecer durante un periodo cuya duración resulta difícil de anticipar. En estos casos, el cobro de estacionamiento puede convertirse en un gasto accesorio a una situación de salud.

El artículo 4o. constitucional reconoce el derecho a la protección de la salud. La propuesta no pretende derivar de ese derecho una obligación general de estacionamiento gratuito ni afirmar que toda instalación hospitalaria debe absorber indefinidamente el costo de resguardar vehículos. Una medida de esa naturaleza podría generar costos operativos, problemas de disponibilidad y usos ajenos al servicio médico. Se limita a ordenar que la legislación local establezca condiciones especiales de gratuidad en estacionamientos vinculados con establecimientos hospitalarios, permitiendo que las entidades determinen sus modalidades, duración, supuestos y mecanismos de acreditación.

La regulación deberá poder distinguir, por ejemplo, entre atención de urgencia, consultas programadas, hospitalizaciones, acompañantes o estacionamientos utilizados por personas que no acuden al establecimiento médico. La Ley General no define estas categorías ni fija el número de horas gratuitas, precisamente porque esas decisiones corresponden a la legislación local y deben considerar las condiciones reales de cada sistema hospitalario.

La misma lógica se aplica, aunque con una intensidad distinta, a las terminales de transporte de pasajeros. En estos espacios existe una demanda constante de acceso vehicular para dejar, recibir o acompañar personas. Cobrar una tarifa completa de estacionamiento a quien únicamente requiere un periodo breve para ascenso, descenso, recepción o despedida puede generar incentivos para detener vehículos en accesos, vialidades o espacios no autorizados, afectando la fluidez y la seguridad.

La iniciativa excluye deliberadamente de esta disposición a los aeropuertos. Aunque la propuesta que sirvió como antecedente contemplaba también estos espacios, la infraestructura aeroportuaria se encuentra sometida a un régimen federal específico, por lo que imponer desde atribuciones estatales o municipales condiciones directas sobre sus estacionamientos podría generar conflictos competenciales.

Esta delimitación refleja una diferencia sustantiva respecto de esquemas anteriores. La propuesta no pretende imponer gratuidad general en todos los estacionamientos asociados con hospitales o terminales ni desconocer los costos de operación de quienes prestan el servicio, busca construir un equilibrio entre interés público, derechos de los usuarios.

La propuesta también evita consecuencias urbanas no deseadas. No establece que los desarrollos inmobiliarios deban construir más cajones de estacionamiento, no fija mínimos de estacionamiento y no promueve un modelo urbano dependiente del automóvil. Regula únicamente las condiciones económicas y operativas de aquellos estacionamientos de acceso público que ya existen o que sean autorizados conforme a la legislación aplicable.

México enfrenta una realidad en la que el parque vehicular continúa creciendo. En 2024 existían más de 61 millones de vehículos registrados, 5.4% más que un año antes. Este crecimiento significa que las relaciones económicas asociadas con su utilización continuarán teniendo relevancia para millones de personas y requieren reglas claras mientras se desarrolla una transición hacia sistemas de movilidad más sostenibles.

Frente a esta realidad, la legislación general debe encontrar un punto de equilibrio. No corresponde al Congreso de la Unión fijar el precio de cada estacionamiento ni diseñar desde una ley general el funcionamiento de todos los establecimientos del país. Tampoco resulta razonable mantener una completa ausencia de bases comunes cuando se trata de un servicio estrechamente relacionado con movilidad, equipamiento urbano y relaciones de consumo.

El objetivo principal es introducir reglas sencillas y comprensibles en una actividad cotidiana. Quien utiliza un estacionamiento debe conocer cuánto cuesta el servicio antes de ingresar y pagar conforme al tiempo que realmente lo utilizó. Quien enfrenta una urgencia médica o requiere dejar o recoger pasajeros debe contar con condiciones específicas que reconozcan la naturaleza de esas situaciones. Las autoridades locales deben conservar las herramientas para determinar cómo hacer efectivas estas bases dentro de sus ciudades.

Una política urbana moderna depende de corregir pequeñas distorsiones que, repetidas diariamente, afectan la economía, la movilidad y la experiencia de las personas en la ciudad. Establecer tarifas proporcionales, transparentes y sin redondeos injustificados, junto con reglas especiales para servicios esenciales, representa una medida concreta de protección al usuario y de mejor regulación urbana que puede implementarse sin invadir competencias locales ni imponer un modelo único para todo el país.

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

Texto vigente	Propuesta de modificación
Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas: [...] **XXVI.** Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano, y **XXVII.** Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.	**Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas:** [...] **XXVI.** Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano; **XXVII. Establecer en la legislación local las bases para la regulación de los estacionamientos de acceso público, a fin de que las tarifas se determinen de manera proporcional al tiempo efectivamente utilizado, sean previamente informadas a las personas usuarias y no contemplen redondeos al alza ni cobros por periodos de servicio no consumidos;** **XXVIII. Establecer, en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de las atribuciones de la Federación, condiciones especiales de gratuidad para el uso de estacionamientos vinculados con establecimientos de atención hospitalaria, así como periodos razonables sin costo en terminales de transporte de pasajeros para el ascenso, descenso, recepción o despedida de personas usuarias, conforme a las disposiciones aplicables, y** **XXIX.** Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Artículo 11. Corresponde a los municipios: [...] **XXV.** Las demás que les señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales. **XXVI.** Impulsar y promover un instituto municipal de planeación, cuando se encuentre en un rango de población de cien mil habitantes hacia arriba.	**Artículo 11. Corresponde a los municipios:** [...] **XXVI.** Impulsar y promover un instituto municipal de planeación, cuando se encuentre en un rango de población de cien mil habitantes hacia arriba; **XXVII. Regular, supervisar y, en su caso, autorizar la operación de los estacionamientos de acceso público dentro de su jurisdicción, de conformidad con la legislación local, garantizando que las tarifas correspondan al tiempo efectivamente utilizado, se encuentren visibles antes de la prestación del servicio y no impliquen redondeos al alza o cobros por periodos no consumidos. Asimismo, deberán vigilar el cumplimiento de las condiciones de gratuidad que establezca la legislación aplicable para estacionamientos vinculados con establecimientos hospitalarios y terminales de transporte de pasajeros, y** **XXVIII.** Las demás que les señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

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

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO: Se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 10 y 11 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas:

I. a XXVI. ...

XXVII. Establecer en la legislación local las bases para la regulación de los estacionamientos de acceso público, a fin de que las tarifas se determinen de manera proporcional al tiempo efectivamente utilizado, sean previamente informadas a las personas usuarias y no contemplen redondeos al alza ni cobros por periodos de servicio no consumidos;

XXVIII. Establecer, en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de las atribuciones de la Federación, condiciones especiales de gratuidad para el uso de estacionamientos vinculados con establecimientos de atención hospitalaria, así como periodos razonables sin costo en terminales de transporte de pasajeros para el ascenso, descenso, recepción o despedida de personas usuarias, conforme a las disposiciones aplicables, y

XXIX. Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Artículo 11. Corresponde a los municipios:

I. a XXVI. ...

XXVII. Regular, supervisar y, en su caso, autorizar la operación de los estacionamientos de acceso público dentro de su jurisdicción, de conformidad con la legislación local, garantizando que las tarifas correspondan al tiempo efectivamente utilizado, se encuentren visibles antes de la prestación del servicio y no impliquen redondeos al alza o cobros por periodos no consumidos. Asimismo, deberán vigilar el cumplimiento de las condiciones de gratuidad que establezca la legislación aplicable para estacionamientos vinculados con establecimientos hospitalarios y terminales de transporte de pasajeros.

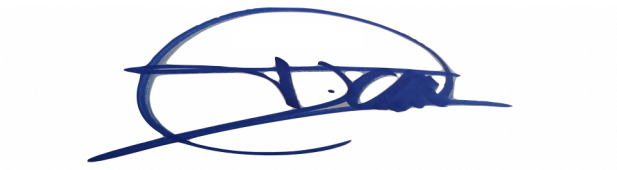
XXVIII. Las demás que les señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Las legislaturas de las entidades federativas deberán realizar, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones a su legislación necesarias para establecer las bases aplicables a la regulación de los estacionamientos de acceso público conforme a lo previsto en este Decreto.

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. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Vehículos de Motor Registrados en Circulación 2024, información anual. INEGI. Link: https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/1124
2. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). 99 datos de México: En 2024 había 61.3 millones de vehículos en circulación. INEGI. Link: https://www.inegi.org.mx/dia-mundial-estadistica/pdf/99-datos-mexico.pdf
3. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Ley Federal de Protección al Consumidor. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf
4. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf
5. 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/ref/dof/CPEUM_ref_243_18dic20.pdf
6. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf
7. Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2020). Controversia constitucional 17/2018. Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Link: https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/3/2018/9/3_230125_5450_firmado.pdf