



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 209 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE RETORNO TERRITORIAL DE LOS RECURSOS Y ACCESIBILIDAD DE LA COBERTURA DE SEGURO A LOS USUARIOS EN LOS SISTEMAS DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA (PARQUÍMETROS)

OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, DIPUTADA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III
LEGISLATURA.

P R E S E N T E.

El que suscribe, Diputado Mario Enrique Sánchez Flores, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en el artículo 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, 13 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y demás aplicables del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de esta Soberanía la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los sistemas de control y cobro de estacionamiento en vía pública cumplen una función de gestión de la movilidad, rotación del estacionamiento y ordenamiento del espacio público. Al mismo tiempo, generan recursos económicos a partir del aprovechamiento regulado de calles y zonas urbanas.





El marco vigente ya contiene mecanismos de retorno y transparencia. Los artículos 17 Bis y 17 Ter del Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México constituyen el Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México y prevén que el equivalente al 30 por ciento de los recursos totales generados por los parquímetros instalados y en operación se destine, en los términos reglamentarios, a proyectos para el mejoramiento urbano en las mismas Zonas de Parquímetros. Además, la Secretaría de Movilidad publica reportes trimestrales de ingresos y un histórico de proyectos.

El problema que esta iniciativa busca resolver no es, por tanto, la inexistencia de información. Es la falta de una trazabilidad integral que permita relacionar en una sola ruta pública cuánto genera una zona, cuánto corresponde al Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México, qué saldo mantiene, qué proyectos se aprobaron, cuánto se contrató y ejerció y qué obra se concluyó.

Existe además una segunda brecha entre norma y experiencia de usuario. La Ley de Movilidad ya contempla un seguro para responder por daños o pérdida total o parcial de vehículos de quienes hayan realizado el pago correspondiente; el Reglamento contempla seguro por robo parcial o total y cámaras vinculadas al C5. Sin embargo, la utilidad práctica de la cobertura disminuye cuando la persona desconoce su existencia, el nombre de la aseguradora, la póliza, los pasos inmediatos ante un siniestro, los requisitos o el canal para reclamar.

Por ello, la iniciativa no pretende crear de cero el seguro ni las cámaras. Busca hacer efectivo el derecho de información asociado a obligaciones ya existentes, mediante información física visible y un código QR en los dispositivos y señalización, además de mecanismos equivalentes en aplicaciones y medios digitales.





II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La reforma es de aplicación general y no establece distinciones por sexo o género. Sin embargo, la política de movilidad y espacio público debe reconocer que la experiencia urbana no es idéntica para todas las personas y que existen patrones diferenciados de movilidad, cuidados, percepción de seguridad y exposición a riesgos.

La propuesta fortalece transparencia, seguridad vial, accesibilidad e información para todas las personas usuarias. En su implementación, las autoridades deberán observar los principios de igualdad y no discriminación, así como evitar barreras de acceso a la información que afecten de manera desproporcionada a mujeres, personas cuidadoras, personas mayores, personas con discapacidad u otros grupos en situación de vulnerabilidad.

El código QR no será el único medio de información. La obligación de contar con información física básica y un medio alternativo de consulta evita que la digitalización genere nuevas exclusiones.

III. ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL SISTEMA

El portal oficial ecoParq publica reportes trimestrales de ingresos por Zona de Parquímetros. Asimismo, publica un histórico de proyectos ejecutados. Estos instrumentos permiten conocer piezas relevantes de la operación, pero se encuentran separados.

El Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México, reformado el 14 de mayo de 2024, constituyó el Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México. Los artículos 17 Bis y 17 Ter regulan su objeto e integración; los artículos 47, 49 y 52 prevén Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas por Zona de Parquímetros, su participación en la evaluación y autorización de proyectos y la recepción de información periódica.





La información financiera reciente evidencia la necesidad de fortalecer la trazabilidad. En su Informe de Avance Trimestral enero-junio de 2025, la Secretaría de Administración y Finanzas reportó que, al cierre de junio de 2025, el Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México contaba con 175,028,520.32 pesos; también informó que durante el ejercicio 2024 no se ejercieron recursos del Fondo para proyectos de movilidad e infraestructura urbana en las zonas de parquímetros. En el mismo reporte se señaló que, durante el primer semestre de 2025, los ingresos totales por cobro de estacionamiento en vía pública aumentaron 11.0 por ciento y el pago efectuado por los concesionarios se incrementó 48.2 por ciento respecto de 2024. Fuente: Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Informe de Avance Trimestral enero-junio 2025, Anexo I, apartado II.6.

El 11 de marzo de 2026, la diputada Laura Alejandra Álvarez Soto presentó una iniciativa de reforma al artículo 209 de la Ley de Movilidad para establecer que el porcentaje destinado a obras y proyectos de movilidad, seguridad vial y mejora del espacio público en los polígonos donde opere el sistema no pueda ser inferior al 40 por ciento del total recaudado. La presente iniciativa reconoce ese antecedente y deliberadamente evita duplicar su objeto central.

Asimismo, el diputado Andrés Sánchez Miranda presentó un antecedente de reforma al artículo 108 Bis de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público orientado a la indemnización por robo total o de autopartes en zonas de parquímetros. La presente iniciativa tampoco sustituye ese planteamiento: se concentra en trazabilidad, retorno territorial e información efectiva para ejercer la cobertura existente.

Así, las propuestas pueden entenderse como componentes complementarios: mayor retorno a las zonas; protección patrimonial frente a robo; y trazabilidad, información y accesibilidad para que los derechos y recursos sean verificables.





IV. RETORNO TERRITORIAL Y TRAZABILIDAD

El retorno territorial significa que los recursos del Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México que correspondan al mejoramiento urbano, movilidad, seguridad vial y espacio público deben identificarse y conservar su vinculación con la Zona de Parquímetros que los generó, en los términos de la legislación presupuestaria, financiera y hacendaria aplicable. No se propone un radio rígido alrededor de cada aparato: el sistema opera por polígonos y mediante tecnologías físicas y digitales, por lo que la unidad territorial jurídicamente más congruente es la Zona de Parquímetros.

El principio debe complementarse con criterios de equidad intrapolígono. La aplicación de proyectos deberá considerar necesidades urbanas, generación de recursos, rezago histórico de inversión, accesibilidad, seguridad vial y población beneficiada, con la intervención del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas de la Zona de Parquímetros correspondiente y los demás mecanismos de participación ciudadana previstos en las disposiciones aplicables.

La trazabilidad convierte información dispersa en rendición de cuentas:

RECAUDACIÓN → RECURSO DESTINADO AL FONDO DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA DE PARQUÍMETROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO → SALDO DISPONIBLE → PROYECTO APROBADO → CONTRATACIÓN → EJECUCIÓN → OBRA CONCLUIDA.

La falta de ejercicio de los recursos durante el ejercicio fiscal en que sean generados no debe extinguir por sí misma su vinculación territorial. Su administración subsecuente y cualquier disponibilidad remanente deberán sujetarse en todo momento a las disposiciones financieras,





presupuestarias y reglamentarias aplicables. Esta regla no constituye, por sí misma, autorización de gasto ni excepción al principio de anualidad presupuestaria.

El mecanismo de trazabilidad debe construirse de manera interinstitucional. La Secretaría de Movilidad deberá coordinarse con las autoridades competentes en materia presupuestaria, financiera, de contratación pública y ejecución de obra para integrar información que permita seguir de forma verificable el ciclo completo del recurso.

V. SEGURO: DE LA EXISTENCIA NORMATIVA A LA ACCESIBILIDAD REAL

El artículo 209 vigente de la Ley de Movilidad ya exige seguro para responder por daños o pérdida total o parcial. El Reglamento vigente contempla, además, seguro por robo parcial o total en los términos aplicables. En consecuencia, jurídicamente sería incorrecto presentar esta iniciativa como la creación de un seguro nuevo.

La reforma parte de otra premisa: un derecho formal es difícil de ejercer si la persona usuaria no sabe que existe o desconoce el procedimiento. Por ello se propone que el propio parquímetro, dispositivo físico o señalización exhiba información visible sobre la existencia de la cobertura y un código QR que dirija a un sitio oficial con instrucciones claras.

El código QR deberá explicar qué hacer inmediatamente en caso de siniestro; riesgos cubiertos; aseguradora o responsable; identificación de póliza; documentos; procedimiento; plazos; medios de seguimiento; quejas; y canales de auxilio o denuncia. La información tendrá carácter exclusivamente informativo y no podrá modificar, ampliar o restringir por sí misma las coberturas, exclusiones, sumas aseguradas, procedimientos o condiciones jurídicas aplicables al contrato de seguro.

La ausencia, deterioro, ilegibilidad, desactualización o imposibilidad de acceso al código QR no podrá utilizarse para negar, limitar o condicionar una cobertura que derive de la ley,





reglamento, título o póliza. El código QR es un instrumento de información, no una condición constitutiva del derecho.

Para identificar con claridad al responsable material de la actualización, la iniciativa establece que el concesionario, permisionario o tercero autorizado mantendrá actualizada, de manera oportuna, la información relativa a la aseguradora, la póliza y el procedimiento de reclamación conforme a los lineamientos que emita la Secretaría de Movilidad, sin perjuicio de las facultades de verificación de ésta.

Cuando el pago se realice mediante aplicaciones, la información deberá encontrarse disponible dentro del propio medio digital. De esta forma se aplica el principio de información en el punto de servicio.

VI. VIDEOVIGILANCIA, C5 Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

La Ley de Movilidad ya contempla cámaras vinculadas al C5 y el Reglamento impone a los terceros autorizados obligaciones de implementación a su costo. La iniciativa no pretende financiar dichas cámaras con los recursos destinados al mejoramiento de las colonias.

Por seguridad jurídica, se propone dejar claro que las obligaciones económicas, tecnológicas, de aseguramiento o videovigilancia que correspondan al concesionario, permisionario o tercero autorizado no podrán trasladarse al Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México ni a los recursos destinados al mejoramiento urbano de las Zonas de Parquímetros.

Asimismo, las nuevas obligaciones informativas se entenderán sin perjuicio de las condiciones, derechos y obligaciones establecidos en los títulos de concesión, permiso o autorización vigentes, salvo las modificaciones que legalmente procedan conforme al régimen





aplicable. Esta previsión reduce el riesgo de interpretar la reforma como una modificación unilateral de condiciones contractuales.

VII. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL, CONVENCIONAL, LEGAL Y PARÁMETROS NACIONALES E INTERNACIONALES

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos — artículos 1º, 4º, 6º, 14, 16 y 122.

El artículo 1º obliga a todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos y ordena interpretar favoreciendo la protección más amplia. La reforma desarrolla ese mandato al hacer accesible información necesaria para ejercer derechos vinculados con movilidad, patrimonio y acceso a información. El artículo 4º reconoce expresamente el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. El artículo 6º sustenta la trazabilidad y máxima publicidad de información pública. Los artículos 14 y 16 exigen legalidad y seguridad jurídica, razón por la cual la iniciativa distingue obligaciones preexistentes de nuevas obligaciones informativas y prevé periodos de implementación. El artículo 122 reconoce el régimen constitucional de la Ciudad de México y sirve de base a su potestad legislativa en las materias de competencia local.

2. Constitución Política de la Ciudad de México — artículos 7, 12 y 13, apartados relativos a buena administración, derecho a la ciudad, espacio público y movilidad.

El derecho a la ciudad exige el uso y disfrute pleno y equitativo de la ciudad conforme a principios de justicia social y sustentabilidad. El espacio público es un bien común y debe gestionarse con calidad, inclusión, accesibilidad y seguridad. El derecho a la movilidad obliga a adoptar medidas para garantizar el uso equitativo del espacio vial. La trazabilidad y el retorno





territorial son congruentes con estos mandatos porque vinculan el aprovechamiento económico de la vía pública con beneficios verificables en el territorio que soporta la operación.

3. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial — artículos 1, 4, 5 y principios aplicables.

Esta Ley General desarrolla el derecho constitucional a la movilidad y establece principios nacionales de accesibilidad, calidad, eficiencia, equidad, inclusión, seguridad, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas. De manera expresa, la transparencia comprende máxima publicidad y acceso a información sobre movilidad, ejercicio presupuestal y cumplimiento normativo. El sistema de trazabilidad propuesto materializa ese principio en el ámbito local.

4. Ley de Movilidad de la Ciudad de México — artículo 209 y disposiciones rectoras.

Es el ordenamiento directamente adicionado. El artículo 209 habilita sistemas de control y cobro de estacionamiento, exige seguro y contempla videovigilancia vinculada al C5. La iniciativa mantiene sin modificación esos tres párrafos vigentes y adiciona reglas de retorno territorial, trazabilidad e información al usuario. Existe conexidad material directa: las nuevas disposiciones regulan la misma relación jurídica de operación, cobro, protección y rendición de cuentas del estacionamiento regulado.

5. Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público de la Ciudad de México — régimen de concesiones y artículo 108 Bis.

El aprovechamiento de bienes de dominio público mediante concesiones o permisos se encuentra sujeto al interés público y a las condiciones de los títulos. El artículo 108 Bis contiene obligaciones relacionadas con cámaras y seguro en sistemas de estacionamiento. La iniciativa se armoniza con ese régimen y evita modificar por vía indirecta el contenido económico de





títulos vigentes; las nuevas obligaciones informativas se implementarán conforme a la ley y los transitorios.

6. Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México — artículos 17 Bis, 17 Ter, 27, 47, 49, 52 y 53, entre otros.

El Reglamento, cuya última reforma oficial se publicó el 14 de mayo de 2024, constituye el Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México; fija su integración con el equivalente al 30 por ciento de los recursos totales generados por los parquímetros instalados y en operación y los rendimientos financieros; regula seguro y videovigilancia; y prevé Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas, sus atribuciones e información periódica. La iniciativa eleva a rango legal principios de trazabilidad y accesibilidad de información sin sustituir la regulación técnica que corresponde al Ejecutivo.

7. Legislación de transparencia y acceso a la información pública.

El derecho de acceso a la información exige no sólo disponibilidad formal, sino información comprensible, accesible y útil. La propuesta no desconoce que ecoParq ya publica ingresos y proyectos; exige que esos datos puedan relacionarse para seguir el ciclo del recurso. Es una obligación de organización y publicidad, no una presunción de opacidad absoluta.

8. Legislación de protección de datos personales.

La trazabilidad financiera no requiere revelar datos personales. La información sobre reclamaciones deberá difundirse de forma estadística o disociada. Respecto de cámaras, la reforma no ordena publicar imágenes, placas, rostros ni datos que comprometan seguridad; únicamente permite fiscalizar cumplimiento institucional conforme a las reservas y medidas de protección aplicables.





9. Ley sobre el Contrato de Seguro y marco federal de seguros.

La reforma no altera unilateralmente las coberturas pactadas ni sustituye el régimen federal del contrato de seguro. Su objeto es informativo: identificar la póliza o cobertura vigente, los requisitos y el procedimiento para que la persona usuaria pueda ejercer los derechos que legal o contractualmente le correspondan. Con ello se respeta la distribución competencial entre regulación local del servicio y régimen federal de seguros.

10. Convención Americana sobre Derechos Humanos — artículos 1.1, 21, 24 y 25.

La Convención no reconoce un derecho autónomo a un seguro de parquímetro. Su relevancia es complementaria: obliga a respetar derechos sin discriminación, protege la propiedad, igualdad y tutela efectiva. Una vez que el orden local establece mecanismos de protección patrimonial, resulta razonable que éstos sean accesibles y no discriminatorios. Este parámetro se utiliza de forma interpretativa, no para atribuir a la Convención contenidos que no contiene.

11. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad — artículos 9, 20 y 21.

Los artículos sobre accesibilidad, movilidad personal y acceso a la información exigen que servicios e información destinados al público sean accesibles. Por ello el código QR no puede ser el único mecanismo. La iniciativa exige información física básica y un medio alternativo, y ordena que los lineamientos técnicos consideren accesibilidad.

12. Agenda 2030 — Objetivo de Desarrollo Sostenible 11.

El ODS 11 busca ciudades y comunidades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Se utiliza como parámetro orientador de política pública para justificar inversión en movilidad,





seguridad vial y espacio público, sin presentarlo como tratado internacional ni como fuente autónoma de obligaciones directamente exigibles.

VIII. TEST DE RAZONABILIDAD Y PROPORCIONALIDAD

Finalidad legítima. La trazabilidad persigue transparencia y rendición de cuentas; el código QR persigue que una cobertura ya existente sea conocida y ejercitable; el retorno territorial busca preservar el vínculo entre aprovechamiento del espacio público y beneficio urbano.

Idoneidad. Un sistema público que relacione ingresos, saldos, proyectos y ejercicio es apto para mejorar la rendición de cuentas. Colocar información en el punto físico o digital de pago es apto para informar al usuario antes de que ocurra un siniestro.

Necesidad. Las medidas son menos restrictivas que alternativas como crear una nueva estructura administrativa o un nuevo seguro público. Se aprovechan plataformas, obligaciones y coberturas ya existentes.

Proporcionalidad en sentido estricto. Los beneficios en transparencia, accesibilidad y certeza superan la carga administrativa de publicar datos relacionados y mantener información actualizada. La iniciativa no altera por sí misma la cobertura contractual, no obliga a divulgar datos personales y no traslada a las colonias costos que correspondan al operador.

IX. SEGURIDAD JURÍDICA, COMPETENCIA Y NO RETROACTIVIDAD

La iniciativa distingue entre obligaciones ya existentes: seguro y videovigilancia; y obligaciones nuevas; trazabilidad e información física y digital estandarizada.

Esta distinción evita presentar como nueva una carga ya prevista y permite diseñar transitorios razonables.





Las disposiciones nuevas se aplicarán a partir de la entrada en vigor y de los plazos de adecuación correspondientes. No se pretende privar retroactivamente de derechos adquiridos ni modificar unilateralmente contraprestaciones económicas pactadas en títulos de concesión. Las obligaciones deberán instrumentarse conforme al régimen jurídico de cada título y a las facultades de supervisión de la autoridad.

El Congreso tiene competencia para adicionar la Ley de Movilidad local. La iniciativa reserva al Ejecutivo la regulación técnica de dimensiones, ubicación, accesibilidad y características del código QR, evitando invadir la potestad reglamentaria.

X. IMPACTO EN LAS FINANZAS PÚBLICAS Y ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA

La iniciativa no crea un nuevo fondo, fideicomiso o partida presupuestaria. Ordena la trazabilidad y el retorno territorial de recursos que ya se integran al Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México conforme al Reglamento aplicable. El mecanismo público de consulta y los lineamientos técnicos implican tareas de naturaleza administrativa que deberán instrumentarse con cargo a las estructuras y presupuestos autorizados a las autoridades competentes, sin perjuicio de las previsiones presupuestarias que legalmente correspondan.

La reforma no releva a la Secretaría de Administración y Finanzas ni a la Tesorería de la Ciudad de México de sus atribuciones en materia de ingreso, programación, presupuesto, control del ejercicio y Cuenta Pública. Tampoco sustituye las atribuciones de fiscalización de la Auditoría Superior de la Ciudad de México. El mecanismo de trazabilidad es complementario: ordena y hace accesible información para seguir el ciclo del recurso, sin alterar las competencias de control y fiscalización ya existentes.





La propuesta es complementaria de la iniciativa presentada en marzo de 2026 que plantea un mínimo del 40 por ciento para obras y proyectos en los polígonos. Por técnica legislativa, esta iniciativa no reproduce ese porcentaje mientras el antecedente se encuentre sujeto al proceso legislativo correspondiente; se concentra en el destino territorial y la trazabilidad de los recursos que conforme al marco aplicable correspondan al mejoramiento de las zonas.

También es complementaria del antecedente sobre indemnización por robo total y autopartes. La reforma no redefine el monto indemnizatorio: hace visible la cobertura aplicable y el procedimiento para reclamarla.

Las adecuaciones reglamentarias deberán armonizar el artículo 209 con el Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la Ciudad de México, sin disminuir derechos ni obligaciones existentes.





XI. CUADRO COMPARATIVO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Artículo 209.- La Administración Pública podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión; en ambos casos, se deberá contratar un seguro para responder por los daños o la pérdida total o parcial que pudieran sufrir los vehículos automotores de las personas que hayan pagado el derecho correspondiente por el uso de la vía pública. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, así como a través de terceros, de acuerdo a las disposiciones que señale el reglamento correspondiente. Las disposiciones a que se refiere el párrafo anterior deberán contemplar, por lo menos, que dentro de los equipos, dispositivos, aplicaciones electrónicas, infraestructura o cualquier otro elemento de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública se incluyan cámaras de vigilancia que estén vinculadas al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.	Artículo 209.- La Administración Pública podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión; en ambos casos, se deberá contratar un seguro para responder por los daños o la pérdida total o parcial que pudieran sufrir los vehículos automotores de las personas que hayan pagado el derecho correspondiente por el uso de la vía pública. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, así como a través de terceros, de acuerdo a las disposiciones que señale el reglamento correspondiente. Las disposiciones a que se refiere el párrafo anterior deberán contemplar, por lo menos, que dentro de los equipos, dispositivos, aplicaciones electrónicas, infraestructura o cualquier otro elemento de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública se incluyan cámaras de vigilancia que estén vinculadas al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.





SIN CORRELATIVO EN EL TEXTO
VIGENTE.

Los recursos del Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México o del instrumento que lo sustituya, que correspondan al mejoramiento urbano, movilidad, seguridad vial y espacio público, se sujetarán al principio de retorno territorial: deberán identificarse y conservar su vinculación con la Zona de Parquímetros en la que fueron generados, en los términos y bajo los mecanismos previstos en la legislación presupuestaria, financiera y hacendaria aplicable, para su aplicación en beneficio de la colonia o colonias que la integren.

La selección y distribución de proyectos dentro de cada Zona de Parquímetros deberá considerar criterios objetivos de necesidad urbana, generación de recursos, rezago histórico de inversión, accesibilidad, seguridad vial y población beneficiada, con la intervención del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas de la Zona de Parquímetros correspondiente y demás mecanismos de participación ciudadana, transparencia y rendición de cuentas que establezcan las disposiciones aplicables.

La falta de ejercicio de los recursos durante el ejercicio fiscal en que sean generados no extinguirá por sí misma su vinculación territorial. Su administración subsecuente, así como cualquier disponibilidad remanente, se sujetará en todo momento a las disposiciones financieras, presupuestarias y



	reglamentarias aplicables, sin que lo dispuesto en este artículo constituya, por sí mismo, autorización de gasto ni excepción al principio de anualidad presupuestaria.
SIN CORRELATIVO EN EL TEXTO VIGENTE.	La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes en materia presupuestaria, financiera, de contratación pública y ejecución de obra, integrará y mantendrá actualizado un mecanismo público y accesible de trazabilidad de los recursos, que permita consultar por Zona de Parquímetros, cuando menos: I. Ingresos generados; II. Monto destinado al mejoramiento de la zona, con indicación del Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México o instrumento en que se encuentren depositados; III. Rendimientos y saldos disponibles; IV. Proyectos propuestos y aprobados por el Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas correspondiente; V. Montos autorizados, contratados y ejercidos; VI. Avance físico y financiero; VII. Proyectos concluidos; y VIII. Recursos pendientes de ejercicio. La información prevista en el párrafo anterior deberá actualizarse trimestralmente, en la misma periodicidad en que la Secretaría rinde el reporte de ingresos al Comité de Transparencia y



	Rendición de Cuentas conforme al Reglamento aplicable, conservar su serie histórica y encontrarse disponible en formatos abiertos, sin perjuicio de las obligaciones adicionales de transparencia.
SIN CORRELATIVO EN EL TEXTO VIGENTE.	Los parquímetros, dispositivos físicos de cobro y la señalización de las Zonas de Parquímetros deberán exhibir de manera visible, permanente y accesible la existencia de la cobertura de seguro aplicable a las personas usuarias que hayan realizado el pago correspondiente, así como un código QR y un medio alternativo de consulta que permitan acceder de manera inmediata a la información necesaria para conocer y, en su caso, hacer efectiva dicha cobertura. El código QR deberá dirigir a un sitio electrónico oficial, accesible y actualizado que contenga, cuando menos: a) Riesgos y supuestos cubiertos; b) Denominación de la institución aseguradora o responsable de la cobertura; c) Datos que permitan identificar la póliza vigente; d) Acciones inmediatas a realizar ante robo, daño o siniestro; e) Documentos y requisitos para presentar la reclamación; f) Procedimiento y plazos aplicables; g) Medios de contacto y seguimiento;



h) Mecanismos de inconformidad o queja;
y

i) Números y medios de contacto de las autoridades competentes para solicitar auxilio o presentar la denuncia correspondiente.

La información prevista en este artículo tendrá carácter exclusivamente informativo y no podrá modificar, ampliar o restringir por sí misma las coberturas, exclusiones, sumas aseguradas, procedimientos o condiciones jurídicas aplicables al contrato de seguro respectivo. En consecuencia, la ausencia, deterioro, ilegibilidad, desactualización o imposibilidad de acceso al código QR no podrá constituir, por sí misma, causa para negar, limitar o condicionar los derechos o coberturas que legal, reglamentaria o contractualmente correspondan a la persona usuaria.

El concesionario, permisionario o tercero autorizado será responsable de mantener actualizada, de manera oportuna, la información relativa a la aseguradora, la póliza y el procedimiento de reclamación a que se refiere este artículo, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, sin perjuicio de la facultad de ésta para verificar su cumplimiento.

Cuando el pago se realice mediante aplicaciones móviles, plataformas electrónicas u otros medios digitales, la información prevista en este artículo deberá encontrarse disponible de manera directa, accesible y fácilmente



	identificable dentro del propio medio de pago. Los mecanismos de información deberán observar criterios de accesibilidad y diseño universal. La Secretaría establecerá medios alternativos para las personas que no cuenten con dispositivo móvil, conectividad o que requieran formatos accesibles.
SIN CORRELATIVO EN EL TEXTO VIGENTE.	La instalación, funcionamiento, conservación y mantenimiento de las cámaras de videovigilancia y demás obligaciones económicas, tecnológicas, de aseguramiento o seguridad que, conforme a las disposiciones aplicables o a los títulos respectivos, correspondan a concesionarios, permisionarios o terceros autorizados, serán a cargo de éstos y no podrán financiarse con los recursos destinados al mejoramiento de las Zonas de Parquímetros. Las obligaciones previstas en este artículo respecto de concesionarios, permisionarios y terceros autorizados se entenderán sin perjuicio de las condiciones, derechos y obligaciones establecidos en los títulos respectivos, salvo las modificaciones que legalmente procedan conforme al régimen aplicable.

XII. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 209 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.



XIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

XIV. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 209 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE RETORNO TERRITORIAL DE LOS RECURSOS Y ACCESIBILIDAD DE LA COBERTURA DE SEGURO A LOS USUARIOS EN LOS SISTEMAS DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA (PARQUÍMETROS)

ÚNICO. Se adicionan diversos párrafos al artículo 209 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 209.-

Artículo 209.- La Administración Pública podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión; en ambos casos, se deberá contratar un seguro para responder por los daños o la pérdida total o parcial que pudieran sufrir los vehículos automotores de las personas que hayan pagado el derecho correspondiente por el uso de la vía pública.

La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, así como a través de terceros, de acuerdo a las disposiciones que señale el reglamento correspondiente.





Las disposiciones a que se refiere el párrafo anterior deberán contemplar, por lo menos, que dentro de los equipos, dispositivos, aplicaciones electrónicas, infraestructura o cualquier otro elemento de los sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública se incluyan cámaras de vigilancia que estén vinculadas al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.

Los recursos del Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México o del instrumento que lo sustituya, que correspondan al mejoramiento urbano, movilidad, seguridad vial y espacio público, se sujetarán al principio de retorno territorial: deberán identificarse y conservar su vinculación con la Zona de Parquímetros en la que fueron generados, en los términos y bajo los mecanismos previstos en la legislación presupuestaria, financiera y hacendaria aplicable, para su aplicación en beneficio de la colonia o colonias que la integren.

La selección y distribución de proyectos dentro de cada Zona de Parquímetros deberá considerar criterios objetivos de necesidad urbana, generación de recursos, rezago histórico de inversión, accesibilidad, seguridad vial y población beneficiada, con la intervención del Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas de la Zona de Parquímetros correspondiente y demás mecanismos de participación ciudadana, transparencia y rendición de cuentas que establezcan las disposiciones aplicables.

La falta de ejercicio de los recursos durante el ejercicio fiscal en que sean generados no extinguirá por sí misma su vinculación territorial. Su administración subsecuente, así como cualquier disponibilidad remanente, se sujetará en todo momento a las disposiciones financieras, presupuestarias y reglamentarias aplicables, sin que lo dispuesto en este artículo constituya, por sí mismo, autorización de gasto ni excepción al principio de anualidad presupuestaria.





La Secretaría, en coordinación con las autoridades competentes en materia presupuestaria, financiera, de contratación pública y ejecución de obra, integrará y mantendrá actualizado un mecanismo público y accesible de trazabilidad de los recursos, que permita consultar por Zona de Parquímetros, cuando menos:

- I. Ingresos generados;
- II. Monto destinado al mejoramiento de la zona, con indicación del Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México o instrumento en que se encuentren depositados;
- III. Rendimientos y saldos disponibles;
- IV. Proyectos propuestos y aprobados por el Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas correspondiente;
- V. Montos autorizados, contratados y ejercidos;
- VI. Avance físico y financiero;
- VII. Proyectos concluidos; y
- VIII. Recursos pendientes de ejercicio.

La información prevista en el párrafo anterior deberá actualizarse trimestralmente, en la misma periodicidad en que la Secretaría rinde el reporte de ingresos al Comité de Transparencia y Rendición de Cuentas conforme al Reglamento aplicable, conservar su serie histórica y encontrarse disponible en formatos abiertos, sin perjuicio de las obligaciones adicionales de transparencia.

Los parquímetros, dispositivos físicos de cobro y la señalización de las Zonas de Parquímetros deberán exhibir de manera visible, permanente y accesible la existencia de la cobertura de seguro aplicable a las personas usuarias que hayan realizado el pago correspondiente, así como un código QR y un medio alternativo de consulta que permitan acceder de manera





inmediata a la información necesaria para conocer y, en su caso, hacer efectiva dicha cobertura.

El código QR deberá dirigir a un sitio electrónico oficial, accesible y actualizado que contenga, cuando menos:

- a) Riesgos y supuestos cubiertos;
- b) Denominación de la institución aseguradora o responsable de la cobertura;
- c) Datos que permitan identificar la póliza vigente;
- d) Acciones inmediatas a realizar ante robo, daño o siniestro;
- e) Documentos y requisitos para presentar la reclamación;
- f) Procedimiento y plazos aplicables;
- g) Medios de contacto y seguimiento;
- h) Mecanismos de inconformidad o queja; y
- i) Números y medios de contacto de las autoridades competentes para solicitar auxilio o presentar la denuncia correspondiente.

La información prevista en este artículo tendrá carácter exclusivamente informativo y no podrá modificar, ampliar o restringir por sí misma las coberturas, exclusiones, sumas aseguradas, procedimientos o condiciones jurídicas aplicables al contrato de seguro respectivo. En consecuencia, la ausencia, deterioro, ilegibilidad, desactualización o imposibilidad de acceso al código QR no podrá constituir, por sí misma, causa para negar, limitar o condicionar los derechos o coberturas que legal, reglamentaria o contractualmente correspondan a la persona usuaria.

El concesionario, permisionario o tercero autorizado será responsable de mantener actualizada, de manera oportuna, la información relativa a la aseguradora, la póliza y el





procedimiento de reclamación a que se refiere este artículo, conforme a los lineamientos que emita la Secretaría, sin perjuicio de la facultad de ésta para verificar su cumplimiento.

Cuando el pago se realice mediante aplicaciones móviles, plataformas electrónicas u otros medios digitales, la información prevista en este artículo deberá encontrarse disponible de manera directa, accesible y fácilmente identificable dentro del propio medio de pago.

Los mecanismos de información deberán observar criterios de accesibilidad y diseño universal. La Secretaría establecerá medios alternativos para las personas que no cuenten con dispositivo móvil, conectividad o que requieran formatos accesibles.

La instalación, funcionamiento, conservación y mantenimiento de las cámaras de videovigilancia y demás obligaciones económicas, tecnológicas, de aseguramiento o seguridad que, conforme a las disposiciones aplicables o a los títulos respectivos, correspondan a concesionarios, permisionarios o terceros autorizados, serán a cargo de éstos y no podrán financiarse con los recursos destinados al mejoramiento de las Zonas de Parquímetros.

Las obligaciones previstas en este artículo respecto de concesionarios, permisionarios y terceros autorizados se entenderán sin perjuicio de las condiciones, derechos y obligaciones establecidos en los títulos respectivos, salvo las modificaciones que legalmente procedan conforme al régimen aplicable.

XV. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.





SEGUNDO. La Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México deberá realizar las adecuaciones reglamentarias necesarias dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad deberá implementar el mecanismo público de trazabilidad previsto en el artículo 209, en coordinación con las autoridades competentes en materia presupuestaria, financiera, de contratación pública y ejecución de obra, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, incorporando progresivamente la información histórica disponible.

CUARTO. Dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Movilidad deberá emitir o adecuar los lineamientos técnicos relativos a características, ubicación, dimensiones, accesibilidad, contenido, mantenimiento y actualización del código QR, la información física y los medios alternativos de consulta, incluyendo el procedimiento y plazos para que los concesionarios, permisionarios y terceros autorizados actualicen dicha información.

QUINTO. Los concesionarios, permisionarios y terceros autorizados deberán cumplir las obligaciones informativas que resulten aplicables dentro de los sesenta días naturales siguientes a la entrada en vigor de los lineamientos correspondientes, sin perjuicio de las obligaciones de seguro y videovigilancia que ya les sean exigibles conforme a la normativa y a sus títulos. Dichas obligaciones se entenderán sin perjuicio de las condiciones, derechos y obligaciones establecidos en los títulos de concesión, permiso o autorización vigentes, salvo las modificaciones que legalmente procedan.

SEXTO. La implementación del presente Decreto no podrá interpretarse como autorización para trasladar al Fondo de Administración de Recursos del Sistema de Parquímetros de la





Ciudad de México, o a los recursos destinados al mejoramiento de las Zonas de Parquímetros, costos que, conforme a la legislación, reglamentación o títulos respectivos, correspondan a concesionarios, permisionarios o terceros autorizados.

SÉPTIMO. Las autoridades deberán observar la legislación de protección de datos personales y las reservas legalmente procedentes en la publicación de información relacionada con reclamaciones y sistemas de videovigilancia.

OCTAVO. Lo dispuesto en el presente Decreto se entenderá sin perjuicio de los porcentajes, montos o mecanismos de retorno territorial que establezcan otras disposiciones legales vigentes. En caso de reformas posteriores al artículo 209 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en dichas materias, las autoridades deberán aplicar las disposiciones que resulten vigentes conforme al orden jurídico aplicable.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 18 de septiembre de 2026.

Mario Enrique Sánchez Flores
DIP. MARIO ENRIQUE SÁNCHEZ FLORES

Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.



Certificado de firma18/09/2026 12:04	
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral
Identificador: 6AAD7CE8779A7B1E2C1B1AC2	Nombre: Mario Enrique Sánchez Flores
Nombre y extensión: INICIATIVA PARQUIMETROS CDMX - FINAL.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV
Descripción:	Correo electrónico: enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx
Cantidad de páginas: 27	Teléfono:
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:15:4c14:3187:176b:4b3e:7423
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión
Huella digital del contenido del documento original: 82b1a17bcd7bc752a4fb6d6e3db0b3ab3c86b8abd96b80ed9e6a2e767b3adf4	(America/Mexico_City):
Huella digital del contenido del documento firmado: f11563b60ed8becd91f13766a452d4d729a30bcce75cfd462f4b55ba86a9b65e	18/09/2026 12:03

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 18/09/2026 18:04:07 UTC (18/09/2026 12:04:07 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión: d511720f-13dd-4635-81fe-e27a41ddd49e.cons	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Huella digital contenida en la constancia: f11563b60ed8becd91f13766a452d4d729a30bcce75cfd462f4b55ba86a9b65e	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Mario Enrique Sánchez Flores		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AAD7D0F2BA47D70C3003B4E	Enviado: 18/09/2026
Derecho	IP: 2806:107e:15:4c14:3187:176b:4b3e:7423	12:03:29
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 18/09/2026
Correo: enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx		12:03:59
Teléfono:		Visto: 18/09/2026 12:03:59
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		18/09/2026 12:04:00.143
Plataforma: https://app.con-certeza.mx	Firma con texto 	Firmado: 18/09/2026 12:04:00.207

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

