



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, SUSCRITA POR LA DIPUTADA RUTH SALINAS REYES, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita, diputada Ruth Salinas Reyes, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, somete a consideración la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las características de nuestros días ha sido el crecimiento acelerado de las principales ciudades, dando paso a la formación y crecimiento de zonas metropolitanas, lo cual constituye un aspecto clave en la acelerada urbanización y en el desarrollo económico y social del país.

De acuerdo con ONU-Habitat, en las próximas décadas, buena parte del crecimiento demográfico en México será urbano. Esto significa que el país pasará de contar con 384 ciudades a 961 en 2030, en las que se concentrará 83.2% de la población nacional¹.

Por su parte, el Gobierno Federal señala que, en la Encuesta Intercensal 2015, con respecto a los resultados del Censo 2010, “se aprecia un aumento en el número de zonas metropolitanas de 59 a 74, a su vez, sus habitantes pasaron de 63.8 millones a 75.1 millones, lo que representa el 56.8% y 62.8% de la población nacional respectivamente”².

Uno de los problemas a los que se enfrentan las grandes metrópolis es que, con el incremento de las distancias a recorrer, se vuelve necesario contar con medios de transporte que permitan hacer los recorridos en el menor tiempo posible, de tal

¹ <https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico>

² <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>



suerte, con el crecimiento de las ciudades aumenta el número de vehículos en las mismas.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)³, el parque vehicular en nuestro país ha pasado de 15 millones 611 mil 916 vehículos en el año 2000 a 47 millones 790 mil 950 vehículos en 2018, es decir, en menos de dos décadas, el total nacional de vehículos de motor registrados en circulación se incrementó en un 306.11%.

En cuanto a los automóviles registrados, el mismo INEGI da cuenta que, a diciembre de 2019, existían 33 millones 7 mil 642 unidades, y a enero de 2020, se registraban 33 millones 69 mil 873 automóviles.

Este incremento en el número de vehículos genera otros problemas como el congestionamiento de los espacios urbanos y que, por tanto, tampoco se cuente con espacios suficientes de estacionamientos en donde se puedan dejar dichos vehículos en tanto no están en circulación, principalmente en zonas ejecutivas y hospitalarias, aeropuertos y áreas comerciales.

El Diccionario de la Real Academia Española define al estacionamiento, por un lado, como la acción y efecto de estacionar o estacionarse, y por otra parte como el lugar o recinto destinado a estacionar vehículos o como el lugar donde puede estacionarse un automóvil⁴.

Ante la falta de espacio físico para permitir estacionar los vehículos sin ningún tipo de limitación, se han incorporado normas y medidas que permitan satisfacer esta necesidad, de tal suerte, se ha dispuesto que, en los desarrollos comerciales y de servicios, se cuente con un número de cajones de estacionamientos suficientes para efectos del otorgamiento del permiso correspondiente.

Sin embargo, la necesidad de contar con un espacio en donde estacionarse ha generado que los desarrollos urbanos comerciales y de servicios incorporen zonas privadas, lo que se traduce en un cobro adicional para los usuarios, generando, en muchos casos, abusos por parte de los operadores de los estacionamientos, principalmente en el cobro por el uso de los mismos y la falta de seguridad dentro de estos.

Según datos del año 2016, la Dirección General de Verificación y Vigilancia de la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), la Ciudad de México, Toluca y

³ <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

⁴ <https://dle.rae.es/estacionamiento>



Guadalajara ocuparon los tres primeros lugares en quejas contra estacionamientos públicos, con el 70% de todo el país⁵.

Lo anterior es de considerarse toda vez que, según estimaciones de la Operadora Central de Estacionamientos, a inicios del año 2015, en el país existían 11 mil estacionamientos formales, los cuales generaron ingresos por 40 mil millones de pesos⁶.

La regulación en los costos de los estacionamientos públicos ha sido considerada una asignatura pendiente toda vez que la ley no le puede imponer a los particulares la gratuidad o no en los servicios prestados por este concepto.

Sin embargo, el artículo 27 de nuestra Carta Magna establece, en su tercer párrafo que “La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. ...” por lo que existe la posibilidad de que se dicten normas en esta materia que beneficien a la ciudadanía, es decir, que abone al beneficio social al que hace referencia este precepto constitucional.

En este orden de ideas, nuestra legislación federal cuenta con la Ley General de Asentamientos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de noviembre del año 2016, la cual tiene por objetos, como lo establece su artículo 1, el fijar las normas básicas e instrumentos de gestión de observancia general, para ordenar el uso del territorio y los Asentamientos Humanos en el país, establecer la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales para la planeación, ordenación y regulación de los Asentamientos Humanos en el territorio nacional, así como fijar los criterios para que, en el ámbito de sus respectivas competencias exista una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales para la planeación de la Fundación, Crecimiento, Mejoramiento, consolidación y Conservación de los Centros de Población y Asentamientos Humanos, garantizando en todo momento la protección y el acceso equitativo a los espacios públicos y definir los principios para determinar las Provisiones, Reservas, Usos del suelo y Destinos de áreas y predios que regulan la

⁵ <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2016/08/23/conoce-tus-derechos-entrar-estacionamiento.html>

⁶ <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/estacionamientos-son-negociazo-tienen-margenes-de-hasta-80>



propiedad en los Centros de Población, entre otros.

Es por ello, que la presente iniciativa busca dotar a los estados y municipios, de las atribuciones necesarias para que éstos puedan regular las tarifas de cobro en los estacionamientos, privilegiando el cobro por minuto y, así salvaguardar los derechos de los consumidores y anteponiendo el interés general de la población.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del Honorable Congreso de la Unión el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

ÚNICO.- Se reforman la fracción XXVI artículo 10 y la fracción XXIV del artículo 11; se adiciona una fracción XXVII recorriéndose la subsecuente al artículo 10 y una fracción XXV recorriéndose la la subsecuente al artículo 11, todos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 10. ...

I. a la XXV. ...

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. Emitir y, en su caso, modificar la legislación local en materia de estacionamientos públicos, privilegiando el cobro por minuto y observando, en todo momento, el respeto de los derechos de los consumidores, y

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

Artículo 11. ...

I. a la XXI. ...

XXIV. Promover y ejecutar acciones para prevenir y, mitigar el riesgo de los asentamientos humanos y aumentar la Resiliencia de los mismos ante fenómenos naturales y antropogénicos;



XXV. Reglamentar el servicio que se presta en cualquier estacionamiento público, privilegiando el cobro por minuto y observando, en todo momento, el respeto de los derechos de los consumidores, y

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

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- Las Legislaturas de los estados, así como los Municipios y Alcaldías de la Ciudad de México, deberán realizar las modificaciones a sus leyes y reglamentos, según corresponda, dentro de los ciento ochenta días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a ___ de _____ de 2020.

Dip. Ruth Salinas Reyes