

FORMATO PARA EL ANALISIS DE
IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

Dependencia u Organismo Descentralizado: Coordinación de Movilidad y Transporte		Título de la Regulación: Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública del Municipio de San Felipe del Progreso.	
Enlace de Simplificación y Digitalización: Jorge González González		Fecha de aprobación por el Sujeto Obligado: 13 de julio 2026	
Punto de Contacto: Teléfono: Correo: sfpmovilidad@sanfelipedelprogreso.gob.mx	Fecha de recepción: 13 de julio 2026	Fecha de envío: 14 de julio 2026	
Anexe el archivo que contiene la regulación: Se anexa el Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública Del Municipio de San Felipe del Del Progreso Estado de México. De manera impresa para su revisión y análisis.			
1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN			
1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta. El objetivo general de la regulación propuesta es establecer un marco normativo e institucional que regule, controle, opere, administre, fiscalice y sancione el uso de estacionamiento en las vías públicas de jurisdicción municipal del primer cuadro de San Felipe del Progreso, señaladas en el bando municipal, que incorporen el sistema de parquímetros.			
2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta. La necesidad de normar el estacionamiento en la vía pública se sustenta técnicamente en el diagnóstico derivado de la encuesta sobre movilidad y espacio público en San Felipe del Progreso, aplicada a una muestra representativa 1,846 ciudadanos lo cual supera el umbral estadístico de significancia de 1,224 encuestas para un universo ajustado de 105,330 habitantes.			
A continuación se detallan los ejes centrales de la problemática aplicada: a) Deficiencia en la rotación vehicular y escasez de estacionamientos públicos en el centro y sus alrededores. b) Saturación del arroyo vehicular y desorden vial: El 46% de los ciudadanos señala que la principal causa de los problemas de vialidad son los comerciantes que invaden el espacio público seguido por un 29.5 % que atribuye los caos automovilistas mal estacionados o colocados en lugares prohibidos. A sí mismo un 14.4% de los encuestados percibe una falta de autoridad vial c) Obstrucción y vulneración de la prioridad vehicular: Pese a que el 66.3% de los encuestados declara que la prioridad en la movilidad del centro debe ser peatonal, el 68% de los encuestados reporte dificultades para transitar a pie la invasión de banquetas, pasajes, rampas de accesibilidad obliga a los peatones a internarse en el arroyo vehicular exponiendo su integridad física. a) Respaldo ciudadano para la intervención y solución regulatoria: Existe un consenso claro sobre la implementación de la medida: un 65.2% de los encuestados considera que la instalación de parquímetros es viable en el primer cuadro del centro. En materia de medidas de control y sanción contra infractores el 50.6% de los encuestados coincide con que el retiro de la placa vehicular es la sanción más adecuada.			
Conclusión del diagnóstico: Ante la imposibilidad del mercado y de la libre ocupación no regulada para autorregular el espacio público la intervención del ayuntamiento resulta indispensable depara ordenar el estacionamiento en la vía pública, democratizar su uso y proteger los derechos del peatón.			
3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto. Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada. El Ordenamiento propuesto es un Reglamento Municipal denominado de manera formal "Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública del Municipio de San Felipe del Progreso			

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

Estado de México". Se trata de una disposición administrativa de carácter general, impersonal y abstracta propuesta por el Ayuntamiento de San Felipe del Progreso a través de la Coordinación de Movilidad y Transporte.

Actualmente existen ordenamientos de nivel federal, estatal y municipal que inciden de manera general en la movilidad, el espacio público y la Hacienda Municipal:

1. **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:** Artículo 4 (Derecho a la movilidad) y Artículo 115 fracción II (facultad reglamentaria de los municipios) y fracción III (Servicios y vía públicos)
2. **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:** Establece la jerarquía de movilidad y la prioridad del peatón sobre el tránsito vehicular.
3. **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México:** Artículos: 112, 124, 139 bis (Competencia Municipal en materia de vías públicas y de servicios)
4. **Ley Orgánica Municipal del Estado de México:** Artículos 31, 48, (Atribuciones del Ayuntamiento y del Presidente Municipal para Regular los servicios y la vía pública)
5. **Bando Municipal de San Felipe del Progreso:** Disposiciones generales sobre la conservación del orden público uso de suelo y facultades de la policía y buen gobierno en el territorio municipal.
6. **Código Financiero del Estado de México y Municipios:** Fundamenta la facultad de los municipios para cobrar derechos por el estacionamiento en la vía pública.

Justificación de la insuficiencia de la normatividad vigente:

Las disposiciones vigentes son insuficientes para resolver la problemática específica identificada debido a las siguientes razones normativas e institucionales:

- Falta de especialización técnica y operativa: Los ordenamientos de carácter general como el Bando Municipal y la Ley Orgánica Municipal establecen principios genéricos de orden vial, además carecen de mecanismos y procedimientos detallados para operar un sistema de control de tiempo o de estacionamiento como horarios cobro por hora, fracción y balizamiento.
- Falta de un catálogo tipificado de infracciones y garantías: El marco genérico no contempla sanciones específicas para conductas de evasión u obstrucción de zonas de cobro, ni facultad expresamente del retiro de la placa de circulación como medida cautelar de garantía de pago, figura que cuenta con el respaldo de la ciudadanía (50.6%) para garantizar el cumplimiento.

II. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULATORIA

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación.

Para atender la problemática de saturación, desorden vial y falta de rotación vehicular en el primer cuadro de la cabecera municipal, se evaluaron tres alternativas operativas y normativas:

- **Alternativa 1: No emitir la regulación (Mantener la situación actual)**
Descripción: Implica mantener el esquema actual sin cobro ni límite de tiempo de estacionamiento en la vía pública, confiando únicamente en la supervisión preventiva del Bando Municipal.
Estimación de Costos: Altos. Genera un costo de oportunidad social y económico elevado debido a la persistencia del "tráfico de agitación" (pérdida de horas-hombre en la búsqueda de estacionamiento), incremento de la contaminación por emisiones vehiculares, mantenimiento del riesgo permanente para peatones por invasión de aceras y rampas (afectando al 68.3% que camina con dificultad), e incapacidad de generar recursos destinados a la mejora del entorno urbano.
Estimación de Beneficios: Nulos o marginales. El único beneficio percibido es la granitud aparente del espacio público a corto plazo para automovilistas de larga estancia (quienes ocupan el espacio más de 4 a 8 horas).
- **Alternativa 2: Implementar operativos de inspección intensiva y grúas sin parquímetros (Alternativa no regulatoria/ Medida Punitiva).**
Descripción: Incrementar la presencia física de policías de tránsito para retirar vehículos mediante grúas e imponer multas tradicionales por estacionarse en zonas no permitidas o en doble fila, sin instalar aparatos medidores ni establecer tarifas de tiempo medido.
Estimación de Costos: Medios - Altos. Requiere un alto gasto público operacional para la contratación de más personal de tránsito y servicios de grúas privados, además de generar una fuerte

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE
IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

fricción e inconformidad social con la ciudadanía al aplicar medidas punitivas severas sin ofrecer una alternativa ordenada de estacionamiento temporal.

- **Estimación de Beneficios Bajos - Medios.** Despeja parcialmente las vías principales, pero no resuelve la falta de rotación vehicular ni la demanda de cajones libres para clientes del comercio establecido, ya que los vehículos permitidos continúan ocupando el espacio durante todo el día de forma gratuita.
- **Alternativa 3 Expedición e implementación del Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública (Regulación Propuesta).**
Descripción: Crear un marco normativo especializado que regule la tarifa, horarios, uso, inspección y sanción del estacionamiento en las vías públicas comerciales de la cabecera municipal, garantizando la rotación vehicular y canalizando directamente un porcentaje de la recaudación hacia obras de infraestructura y seguridad local.
- **Estimación de Costos Bajos - Moderados.** Los costos se concentran en la inversión inicial y de mantenimiento para la señalización vertical, balizamiento, adquisición/operación de plataformas tecnológicas o aparatos medidores, y la capacitación del cuerpo de Inspectores de Parquímetros.
- **Estimación de Beneficios Altos.** Promueve una rotación vehicular eficiente, reduce tiempos de traslado y congestión ("tráfico de agitación"), incrementa las ventas del comercio establecido por accesibilidad de clientes, protege la integridad física de los peatones al liberar banquetas y pasos peatonales, y garantiza legalmente un retorno social mínimo del 30% recaudado para mejorar banquetas, bacheo, luminarias y seguridad en la zona regulada.

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada.

La regulación propuesta representa la alternativa óptima debido a que establece un equilibrio eficiente entre la gestión pública de un bien de dominio público escaso (la vía pública) y el beneficio colectivo, garantizando que los beneficios sociales y económicos superen sustancialmente a los costos de implementación:

- **Efectividad Técnica y Eficiencia en la Rotación:** A diferencia de las medidas punitivas convencionales, la introducción del parquímetro como instrumento de gestión de demanda utiliza el incentivo tarifario para desincentivar el estacionamiento prolongado e improductivo (de más de 4 a 8 horas), logrando democratizar el uso del espacio e incrementar la disponibilidad efectiva de cajones para los visitantes de corta estancia.
- **Alineación con el Respaldo Ciudadano:** la regulación atiende de manera directa los hallazgos de la *Encuesta sobre Movilidad y Espacio Público*, donde un 65.2% de la población considera la implementación de parquímetros como una medida viable u urgente y el 62% reconoce que aportará mayor orden vial al centro municipal.
- **Círculo Virtuoso de Inversión Pública (Retorno Social Garantizado):** El artículo 16 del Reglamento mandata expresamente que al menos el 30% de los ingresos netos recaudados se destinarán de forma exclusiva y etiquetada al mejoramiento del entorno urbano, bacheo, banquetas, iluminación y seguridad del propio sector donde operan los parquímetros. Ninguna otra alternativa no regulatoria o de simple vigilancia policial ofrece una fuente de financiamiento sostenible para el rescate del espacio público.
- **Proporcionalidad y Certeza Jurídica:** La norma establece un marco de actuación transparente para los inspectores de Parquímetros, fija procesos claros de cancelación o condonación de infracciones por fallas de sistema o vulnerabilidad (Art. 26), otorga un estímulo fiscal del 50% por pago puntual en los primeros 5 días (Art. 27) y contempla medios de defensa e inconformidad administrativa para la ciudadanía (Art. 31).

6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia.

A nivel internacional, las mejores prácticas de gestión del espacio público y movilidad urbana sostenible impulsadas por organismos como el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) promueven la transición desde esquemas de estacionamiento gratuito e ilimitado hacia modelos de Estacionamiento Regulado y Cobro por Tiempo Medido.

Sistemas de Gestión de Estacionamiento en Vía Pública (Buenas Prácticas Internacionales):

- **Esquemas de zonas de estacionamiento regulado:** En ciudades de Europa (como Madrid, España con su *Servicio de Estacionamiento Regulado*) y América Latina (como Bogotá, Colombia con sus *Zonas de*

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

- **Modelos de Retorno Directo al Barrio:** Modelos de Retorno Directo al Barrio (Parking Benefit Districts): Una de las recomendaciones clave de la literatura especializada (Donald Shoup, "The High Cost of Free Parking") es destinar directamente los ingresos netos obtenidos por parquímetros a la mejora de la infraestructura peatonal, iluminación y seguridad de las mismas manzanas reguladas. Este modelo es el que adopta formalmente el Municipio de San Felipe del Progreso al etiquetar normativamente el 30% de la recaudación para beneficio directo del sector céntrico.

III. IMPACTO DE LA REGULACIÓN

7. ¿La regulación propuesta contiene disposiciones en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad, trabajo, medio ambiente o protección a los consumidores?

Si la regulación propuesta contiene disposiciones directas e indirectas en materia de seguridad vial, medio ambiente y protección a los consumidores/usuarios del espacio público.

Justifique cómo la regulación puede mitigar el riesgo:

Mitigación del riesgo:

Seguridad Vial:

El desorden vial y el estacionamiento no regulado incentivan la invasión de cruces peatonales, banquetas y rampas de accesibilidad universal obligando al peatón a caminar sobre el arroyo vehicular riesgo respaldado por la encuesta realizada donde el 68.3% de los encuestados declara dificultad para caminar en el centro.

El reglamento delimita cajones permitidos y protege zonas exclusivas para personas con discapacidad, motocicletas y maniobras de carga y descarga.

Medio ambiente:

La falta de cobro por tiempo de ocupación genera un continuo tráfico de agitación (vehículos circulando lentamente de manera prolongada en busca de un cajón desocupado) al establecer un límite de permanencia se incentiva la rotación vehicular y se disminuyen las emisiones contaminantes de CO2 y la contaminación acústica en el centro urbano.

8. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Si la regulación propuesta crea 1 trámite nuevo: Pago de infracciones por concepto de faltas al Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública del Municipio de San Felipe del Progreso estado de México.

Nombre del trámite creado: Pago de infracciones por concepto faltas al reglamento de parquímetros.

Sujeto obligado: Coordinación de Movilidad y Transporte del Ayuntamiento de San Felipe del Progreso.

Población objetivo: Personas físicas y morales (conductores o propietarios de vehículo que incurran en alguna de las infracciones previstas en el artículo 17 del reglamento).

Justificación para su creación: Procedimiento administrativo indispensable para que el particular sancionado pueda cubrir el monto de la multa impuesta, y de ser aplicable el estímulo fiscal del 50% por pronto pago dentro de los primeros 5 días hábiles.

9. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta:

Crea nuevas obligaciones para los particulares: establece el deber jurídico a los conductores de realizar el pago correspondiente por el derecho de ocupación temporal del espacio público al estacionarse en las vías sujetas al sistema de parquímetros.

Establece sanciones y prohibiciones administrativas: Tipifica las conductas prohibidas en las zonas de parquímetros y fija las sanciones económicas tasadas en unidades de medida y actualización.

Establece medidas cautelares de garantía: Faculta a los inspectores de parquímetros y agentes de tránsito retirar la placa de circulación del vehículo infractor como medida de garantía para asegurar el pago de la infracción.

Establece obligaciones de transparencia y afectación de recursos para la autoridad: Se mandata legalmente a la administración pública municipal a etiquetar y destinar al menos el 30% del total de los ingresos netos recaudados para obras directas de infraestructura vial.

Otorga derechos, beneficios, y exenciones al particular: Establece causales claras para la cancelación de sanciones por fallas mecánicas técnicas o erro de sistema, otorga un subsidio del 50% por pronto pago en los primeros 5 días hábiles y exenta del cobro a vehículos de servicio (ambulancias, bomberos, patrullas y protección civil)

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE
IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

10. ¿Cuáles serían los efectos de la regulación sobre la competencia y libre concurrencia en los mercados, así como sobre el comercio nacional e internacional? La regulación no impone barreras al mercado ni otorga ventajas exclusivas a ningún agente económico determinado; por el contrario, promueve la libre concurrencia del comercio local de la cabecera municipal de San Felipe del Progreso. Equiparación de condiciones para las unidades económicas: los clientes de cualquier unidad económica formal tengan un acceso equitativo e igualitario a estacionamiento cercano. Incrementa la tasa de rotación de los consumidores: La introducción de parquímetros facilita el flujo constante de compradores y usuarios de servicios. Efectos sobre el comercio nacional e internacional: Nulos de carácter a nivel macro económico, pero positivos a nivel logístico local al regular las áreas de carga y descarga.							
11. ¿Cuáles serían los efectos de la regulación propuesta sobre los precios, calidad y disponibilidad de bienes y servicios para el consumidor en los mercados? Efecto sobre los precios: Nulos, la regulación es una medida de ordenamiento de la vía pública y fiscalización municipal, no interfiere con la fijación de los bienes y servicios ofertados por las unidades económicas de alto mediano y bajo impacto del municipio. La tarifa representa una tasa justa y accesible por el uso temporal del espacio público Efecto sobre la disponibilidad: Positivo, esta regulación trata de resolver la rigidez del mercado actual donde la oferta de cajones libres de estacionamiento es nulo, la regulación busca incrementar la disponibilidad inmediata de los espacios de estacionamiento temporal. Efectos sobre la calidad: La regulación canaliza el 30% de los ingresos a obra de infraestructura para el mejoramiento del centro del municipio haciendo que la experiencia de compra sea segura, accesible y atractiva para los peatones y los consumidores.							
12. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos? (Por ejemplo, a las micro, pequeñas y medianas empresas). Impacto diferenciado para Micro, pequeñas y medianas empresas: La MiPyMES del primer cuadro de san Felipe del Progreso son las más beneficiadas ya que al no tener estacionamientos propios dependen al 100% de la disponibilidad del estacionamiento en la vía pública. El reglamento busca disminuir la paralización de sus ventas por saturación de espacios. Protección a las Cadenas de Suministro: Se contemplan delimitaciones para la carga y descarga de insumos y que estos bloqueen vialidades. Inclusión y accesibilidad universal: El reglamento contempla los cajones de uso exclusivo para personas con discapacidad sin costo de sanción por su uso debidamente acreditado.							
13. Proporcione la estimación de los costos que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares. <table><tr><td>Indique el grupo o industria afectados:</td><td>Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPyMES) y personas físicas y morales</td></tr><tr><td>Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta.</td><td>Como se justificara en la estimación monetizada de los costos, se exponen los siguientes beneficios:</td></tr><tr><td></td><td> - La carga burocrática indirecta en tiempo CBI= 10.50 mxn es mínima y representa apenas el 3% del costo total del trámite. - La mayor parte del costo burocrático es de carácter directo (CBDI) y es de 317.93 mxn el cual cumple su función como instrumento sancionatorio que busca inhibir las faltas al reglamento. - La resolución inmediata en ventanilla menor a 1 día garantiza un trámite ágil y aunque no esta automatizado no representa pérdidas de productividad a la ciudadanía (PRHi= 0.02 menor a 1 día) </td></tr></table>		Indique el grupo o industria afectados:	Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPyMES) y personas físicas y morales	Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta.	Como se justificara en la estimación monetizada de los costos, se exponen los siguientes beneficios:		- La carga burocrática indirecta en tiempo CBI= 10.50 mxn es mínima y representa apenas el 3% del costo total del trámite. - La mayor parte del costo burocrático es de carácter directo (CBDI) y es de 317.93 mxn el cual cumple su función como instrumento sancionatorio que busca inhibir las faltas al reglamento. - La resolución inmediata en ventanilla menor a 1 día garantiza un trámite ágil y aunque no esta automatizado no representa pérdidas de productividad a la ciudadanía (PRHi= 0.02 menor a 1 día)
Indique el grupo o industria afectados:	Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPyMES) y personas físicas y morales						
Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta.	Como se justificara en la estimación monetizada de los costos, se exponen los siguientes beneficios:						
	- La carga burocrática indirecta en tiempo CBI= 10.50 mxn es mínima y representa apenas el 3% del costo total del trámite. - La mayor parte del costo burocrático es de carácter directo (CBDI) y es de 317.93 mxn el cual cumple su función como instrumento sancionatorio que busca inhibir las faltas al reglamento. - La resolución inmediata en ventanilla menor a 1 día garantiza un trámite ágil y aunque no esta automatizado no representa pérdidas de productividad a la ciudadanía (PRHi= 0.02 menor a 1 día)						

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE
IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación.	Desarrollo:
La regulación propuesta deriva el trámite "Pago de multas por concepto de violaciones al reglamento de parquímetros y gestión del estacionamiento en la vía pública del Municipio de San Felipe del Progreso " Para la estimación de los costos burocráticos utilizamos la METODOLOGÍA PARA LA ESTIMACIÓN DEL COSTO BUROCRÁTICO DE TRÁMITES Y SERVICIOS publicada por la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones.	$CBUi = CBDi - CBIi$ $CBDi = MDi + MCSi + MRTi$ Monto de derechos de aprovechamiento: MDi $MDi = UMAs\ sancionadas \times Valor\ diario\ de\ una\ Sustitución = (3\ UMAs) (117.31) = 351.93\ MXN$ (Infracción operativa más común omitir el pago o tiempo vencido.) Monto de copias simples: $MCSi$ $MCSi = (NCSi)(PC)$ $NCSi = Número\ de\ Copias\ Simples$ $PC = Precio\ Promedio\ del\ Mercado$ Sustituyendo: $MCSi = (2)(1\\$) = 2\\$ (En caso de extravió de la boleta de infracción se solicitan 2 copias simples 1 de la tarjeta de circulación y otra de una identificación oficial) Monto de Requisitos Previos: $MRTi$ $MRTi = 0.00 \\$ el tramite no exige un trámite antecedente pagado a terceros Por lo tanto el Cálculo del Costo Burocrático Directo Unitario ($CBDi$) es: $CBDi = 315.93\ MXN + 2.00\ MXN + 0.00\ MXN$ $CBDi = 317.93\ MXN$
La estimación del Costo Burocrático Total ($CBTi$) de un trámite o servicio se calcula mediante la siguiente formula (Ecuación 19 del documento) $CBTi = (CBUi) (Vi)$ Donde: $CBTi$: Costo Burocrático Total del Trámite i $CBUi$: Costo Burocrático Unitario del Trámite i Vi: Volumen de Uso Anual del Trámite	Cálculo del Costo Burocrático Indirecto Unitario: ($CBIi$) $(CBIi) = CB Ri + CR Di$ Costo Burocrático por Acumulación de Requisitos: ($CB Ri$) $CB Ri = \sum_{j=1}^N TRi \cdot W$ Donde: TRi: Tiempo homologado a horas invertido para reunir los requisitos (identificación y boleta de infracción) 15 minutos = 0.25 horas W: Salario mínimo de la región del país. = \$315.04 MXN con fecha del 13 de julio de 2026 Sustitución: $CB Ri = (0.25h) (315.04\ mxn) = 9.84\ mxn$ Costo por Plazo de Resolución del Sujeto Obligado ($CR Di$) $CR Di = (C O d c) (P RH)$ Donde: $C O d c$: Costo de Oportunidad diario de la persona $P RH$: Plazo máximo de resolución del sujeto obligado en días naturales $C O d c = 0.197\ MXN / día$ $P RH = 0.0208\ días$ Por tanto: $CR Di = (0.197 \frac{mxn}{día}) (0.0208\ días) = 0.0041\ mxn$
	Cálculo del costo Burocrático indirecto ($CBIi$)

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE
IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

14. Beneficios que implica la regulación propuesta.		$CBIi = 9.84 \text{ mxn} + 0.0041 \text{ mxn} = 10.5041 \text{ mxn}$ Retomando la primera fórmula: $CBUi = CBIi + CBIi$ Sustituyendo: $CBUI = 317.93 \text{ mxn} + 10.5041 \text{ mxn}$ $CBUI = 327.89 \text{ mxn}$ Costo burocrático total: $CBTi = (327.89 \text{ mxn})(1,200 \text{ multas proyectadas año } 1)$ $CBTi = 393,472 \text{ mxn por año}$ Suponiendo que todos los infractores pagan su multa sin descuento.
BENEFICIOS	Indique el grupo o industria afectados Mícro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPYMES) y personas físicas y morales	
	Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta.	
	Sector Beneficiado: Comunidad General y peatones Descripción del Beneficio: Destinar al menos el 30% de los ingresos netos recaudados al mantenimiento urbano del primer cuadro. Estimación Monetizada: La tesorería canalizará los recursos etiquetados exclusivamente para el mantenimiento del primer cuadro del municipio. Sector Beneficiado: Comercio Establecido y MiPYMES Descripción del Beneficio: Eliminación de los vehículos maceta o de larga estancia 32% de los usuarios permanece mas de 8 horas. Estimación Monetizada: Aumento proyectado en la afluencia de clientes potenciales respaldado por el 62% de los ciudadanos que prevee mayor orden.	Beneficio Monetizado de Reversión Social (BRS): Si la recaudación bruta anual por tarifa de parquímetros (TP) e infracciones ($V_i \times CBI_i$) alcanza una cifra proyectada de, por ejemplo, \$1,500,000 MXN: $BRS = \text{Recaudación Net} \times 30\%$ $\geq \$450,000 \text{ MXN / año}$ Este monto se convierte en inversión pública directa sin depender de deuda ni de participaciones federales. Ahorro por Eficiencia Económica en Tiempo (BAT): Multiplicando el tiempo ahorrado por conductor en búsqueda de cajón (0.20 horas) por el número proyectado de usuarios diarios y la tasa de valor del tiempo/salario por hora ($W \approx \\$42.00 \text{ MXN}$), el beneficio acumulado por optimización del tiempo supera con creces el costo del pago de la tarifa.

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

15. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos.

Tras realizar el análisis cuantitativo y cualitativo de la intervención regulatoria propuesta para el Municipio de San Felipe del Progreso, se concluye formalmente que los beneficios sociales, urbanos y económicos derivados de la regulación superan de manera sustancial a los costos de cumplimiento e implementación.

IV. CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

16. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos).

La implementación del Reglamento de Parquímetros y Gestión del Estacionamiento en la Vía Pública del Municipio de San Felipe del Progreso se llevará a cabo de manera gradual mediante una estrategia integral que articula recursos tecnológicos, humanos, financieros y de infraestructura pública:

Mecanismos de Operación e Infraestructura:

- **Esquema de Gestión:** Se implementará un sistema de parquímetros (físicos), evitando grandes despliegues de obra invasiva y optimizando el acceso para los usuarios.
- **Señalización Vial:** Se realizará el balizamiento, delimitación de cajones de estacionamiento, cajones exclusivos para personas con discapacidad, zonas de carga/descarga y pintura de guardrail en el primer cuadro de la Cabecera Municipal.

Asignación de Recursos Públicos:

- **Recursos Humanos:** La supervisión y aplicación del reglamento estará a cargo de personal adscrito a la Dirección de Movilidad / Seguridad Pública y Tránsito Municipal.
- **Recursos Financieros e Inversión:** Los costos iniciales de señalización, equipamiento y adecuación del espacio público se cubrirán a través del presupuesto asignado a la Dirección de Obras Públicas y Movilidad.
- **Mecanismo de Autosustentabilidad y Reversión:** La operación no representará un déficit fiscal. Por el contrario, conforme al Artículo 16 del Reglamento, al menos el 30% de los ingresos netos recaudados se reintegrará de forma etiquetada como recurso público para el mantenimiento continuo de la infraestructura urbana del centro (paseo, banquetas, iluminación y seguridad pública).

Fases de implementación y Socialización:

- **Fase I (Socialización y concientización):** Durante los primeros 15 a 30 días posteriores a la entrada en vigor del reglamento, se ejecutará una campaña informativa en medios oficiales y se emitirán "infracciones de apercibimiento" (sin costo) para socializar las reglas de operación entre automovilistas y comerciantes.
- **Fase II (Operación Plena y Recaudación):** Cobro regular de tarifas, supervisión continua y aplicación de sanciones conforme al procedimiento administrativo.

17. Describa los esquemas de verificación y vigilancia, así como las sanciones que asegurarán el cumplimiento de la regulación.

Esquema de Verificación y vigilancia:

- **Personal Operativo de Inspección:** La supervisión en la vía pública estará a cargo de inspectores adscritos a la Dirección de Movilidad / Seguridad Pública y Tránsito Municipal.
 - **Herramientas Tecnológicas de Monitoreo:** La verificación de la tarifa pagada se realizará a través de recorridos de inspección verificando el tiempo señalado en los parquímetros
 - **Recorridos de Control:** Se programarán patrullajes y operativos continuos dentro del estacionamiento regulado en el primer cuadro de la Cabecera Municipal durante los horarios establecidos en el reglamento.
- Procedimiento sancionatorio y medidas de garantía:**
- **Detección e Infracción:** Al detectar una falta (omisión de pago, tiempo vencido, invadir más de un cajón, estacionarse en rampas para personas con discapacidad o zonas reservadas, Arts. 17 y 18), el inspector emitirá la boleta de infracción correspondiente, detallando la fecha, hora, ubicación, placa y falta cometida.

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO ORDINARIO

- Medidas de Retención: Conforme al Artículo 24, como medida para garantizar el cumplimiento del pago, el personal operativo podrá proceder a la retención de una placa de circulación del vehículo.

V. EVALUACIÓN DE LA PROPIEDAD

18. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación.

Para dar seguimiento y medir la efectividad de la regulación tras su entrada en vigor, se implementarán tres Indicadores Clave de Desempeño (KPIs):

1. Índice de Rotación Vehicular (IRV):

$$IRV = \frac{\text{Número total de vehículos estacionados al día}}{\text{Número total de cajones disponibles}}$$

- Meta: Incrementar la rotación de 1.2 veh/cajón/día a un mínimo de 4.5 veh/cajón/día en las zonas de mayor demanda.

2. Porcentaje de Reversión Social de Ingresos (PRSI):

$$PRSI = \left(\frac{\text{Monto invertido en infraestructura vial del centro}}{\text{Ingresos netos recaudados por parquímetros}} \right) \times 100$$

- Meta: Garantizar por informe trimestral que el PRSI $\geq$ 30% (cumplimiento estricto del Art 16).

3. Tiempo Promedio de Búsqueda de Estacionamiento (TPB):

- Meta: Reducir el tiempo promedio de recorrido de búsqueda de 18 minutos a menos de 5 minutos en el primer cuadro.

VI. CONSULTA PÚBLICA

19. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?

En proceso de acuerdo con:

El proceso establecido en el artículo 38 fracción VI de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos. Y, En apego a lo establecido por los artículos 39 y 41 de la Ley Nacional Para eliminar trámites burocráticos. Y, En concordancia con los artículos 81 y 85 de los Lineamientos para la Implementación del Modelo Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos.

20. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas.

En proceso.

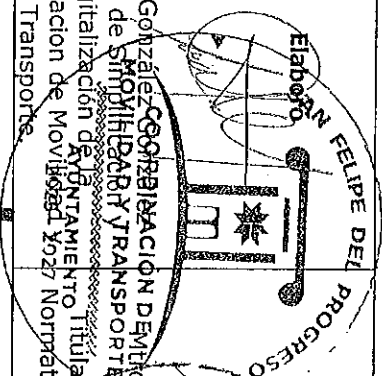
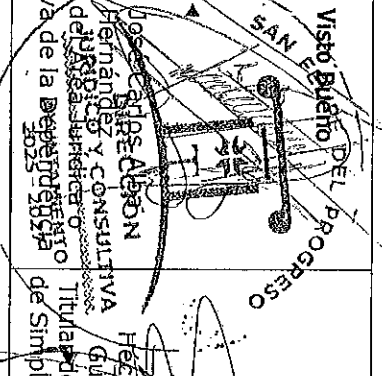
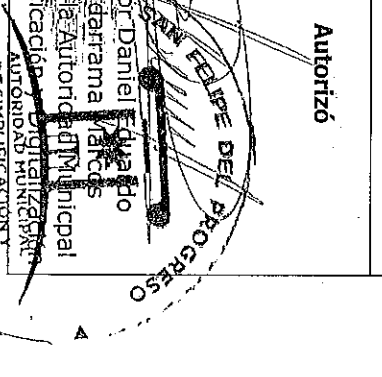
De acuerdo a lo establecido en el artículo 43 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos, y lo establecido en el artículo. 90 de los Lineamientos para la Implementación del Modelo Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos

VII. ANEXOS

21. Anexe las versiones electrónicas de los documentos consultados o elaborados para diseñar la regulación.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CP_EUM.pdf
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México
<https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/lev/vig/levvig001.pdf>
- Ley Orgánica Municipal del Estado de México
<https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/lev/vig/levvig022.pdf>
- Bando Municipal del Municipio de San Felipe del Progreso
<https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/bdo/bdo2026/bdo075.pdf>

FORMATO PARA EL ANÁLISIS DE
IMPACTO

	Elaboró	Visto Bueno	Autorizó
	 Jorge González Contreras Enlace de SIMPLIFICACIÓN Y TRANSPORTE Digitalización de AYUNTAMIENTO, Titular de la Dependencia Coordinación de Movilidad y 2027 Normativa de la Dependencia Transporte	 Visto Bueno San Felipe del Progreso Jorge González Contreras Enlace de SIMPLIFICACIÓN Y TRANSPORTE Digitalización de AYUNTAMIENTO, Titular de la Dependencia Coordinación de Movilidad y 2027 Normativa de la Dependencia Transporte	 Autorizó San Felipe del Progreso Hector Daniel Edmundo Guadarrama Vázquez Titular de la Autoridad Municipal de Simplificación y Digitalización AUTORIDAD MUNICIPAL DE DIGITALIZACIÓN Y SIMPLIFICACIÓN AYUNTAMIENTO 2025 - 2027