



LEGISLATURA

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

**ISABELA ROSALES HERRERA**  
**PRESIDENTA DE COMISIÓN PERMANENTE**  
**DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**  
**I LEGISLATURA**  
**P R E S E N T E**

Los que suscriben, Diputados **FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO** y **MIGUEL ÁNGEL ÁLVAREZ MELO**, integrantes de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social, con fundamento en lo establecido en los artículos 122 Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D incisos a y b, Apartado E numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Pleno la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 76 Y 86 DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO, AL TENOR DE LO SIGUIENTE:**

**I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER:**

El artículo 11 primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes, con las excepciones que se regulan en las leyes.

El Gobierno Federal ante la necesidad de contar con vía de comunicación para el país y agilizar el tránsito tanto de ciudadanos como de mercancías ante la falta de recurso ha optado por construir carreteras con inversión privada a través de concesiones y el sistema de autopistas de cuotas.<sup>1</sup>

La ciudadanía se ha manifestado en diversas ocasiones en el sentido de que las autopistas de cuotas, representan un obstáculo a su derecho humano al libre tránsito.<sup>2</sup>

En este sentido, el artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que cuando se trate de concesiones de caminos o puentes y

<sup>1</sup> [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014)

<sup>2</sup> [https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/83693](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/83693)



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

haya vías alternas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizara la operación de una vía libre de peaje.

En la Ciudad de México el derecho a la movilidad está previsto en nuestra Constitución Política en su artículo 13, apartado E, en el que señala que:

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Atendiendo a lo anterior, el gobierno capitalino puede otorgar concesiones a privados para construir, mantener, conservar y explotar caminos que permitan mejorar la movilidad de las personas.

En este orden de ideas, en la Ciudad de México ante el crecimiento de la población y el aumento de las personas que transitan por la misma y por la necesidad de atender y mejorar la movilidad además de conectar la zonas que carecían de comunicación como la parte sur del a Ciudad con el poniente en 2009 se dio inicio al procedimiento para el otorgamiento de concesiones para construcción de vías de comunicación urbanas de peaje.

Al igual que en resto de la república en la Ciudad han existido voces disidentes respecto al cobro de peaje, ya que no obstante que existen vías alternas sin cobro se saturan debido al costo del peaje, ya que el mismo es considerado alto y las personas de bajos recurso no pueden darse el lujo de cubrirlo diariamente para transportarse por la ciudad.

Debido a lo anterior, las vías alternas como el Anillo Periférico, se mantienen saturadas en horas pico.

El cubrir el peaje de estas autopistas de cuota diariamente tiene un impacto importante en los hogares, razón por la que no puede ser usada diariamente por todos los ciudadanos.

A lo anterior, se suma la crisis económica derivada por la contingencia sanitaria en la que nos encontramos, por lo que consideramos es necesario realizar las



I LEGISLATURA

## DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

modificaciones legales necesarias para coadyuvar a la atención de este tipo de situaciones.

En este sentido, el artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que:

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.
2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía

En este sentido, consideramos necesario poder establecer las bases para la exención o disminución de tarifas para los habitantes de la Ciudad asegurando la distribución equitativa de los bienes públicos, la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de los bienes en situaciones de crisis como la que vivimos.

De lo anterior, existen ejemplos tales como el Maxitúnel de Acapulco con cuota preferencial para los residentes del Puerto, la autopista Atlacomulco-Toluca en la que habitantes del municipio de Atlacomulco utilizan la autopista sin pagar peaje y los residentes del Municipio de Coyotepec se utilizan la Autopista México-Querétaro.

La medida que se propone traerá como beneficio no sólo de movilidad al distribuir el tráfico de la ciudad de mejor forma, si no que contribuirá a mejorar la economía de los ciudadanos fuertemente golpeada por la crisis sanitaria, además que al estar limitada a situaciones de emergencia y a los residentes de la Ciudad no genera una carga al Gobierno.

## **II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO:**

No se detecta problemática desde la perspectiva de género.



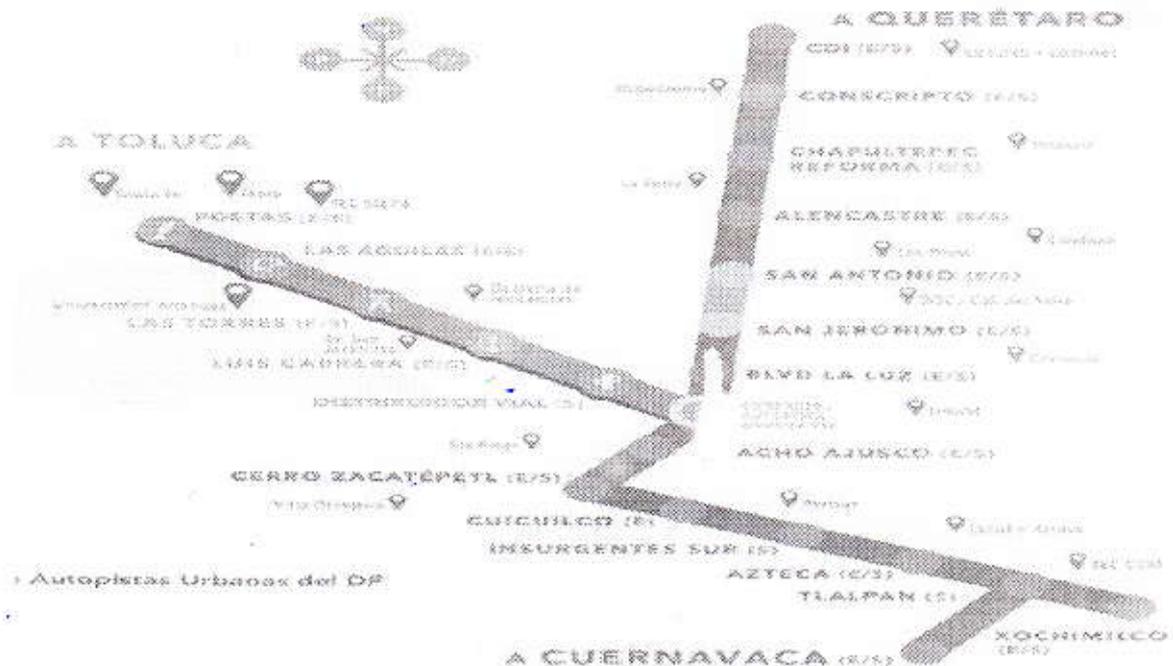
LEGISLATURA

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

### III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN:

La Autopista Urbana capitalina que comunica a la Ciudad de México con la Zona Metropolitana, se compone por las autopistas urbanas Norte, Poniente y Sur, así como por el segundo piso del Anillo Periférico, de San Jerónimo a San Antonio.<sup>3</sup>

En total la Autopista Urbana de la Ciudad de México tiene una longitud de 38 kilómetros y se ha consolidado como una vía vial interestatal que facilita los recorridos vehiculares entre los estados de México, Querétaro, Morelos y la Capital del País, sin la necesidad de utilizar la Red Vial primaria de la Ciudad, mejorando los tiempos de traslado foráneos y los recorridos locales.<sup>4</sup>



<sup>3</sup> <http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/autopista-urbana-df-1-ciudad-de-mexico/>

<sup>4</sup> *Ibidem*.



LEGISLATURA

## DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

Durante 2018, las compañías que tienen las concesiones de la Autopista Urbana Sur, Autopista Urbana Norte y Supervía Poniente obtuvieron mil 696 millones de pesos por el cobro para transitar por ellas.<sup>5</sup>

En siete años de manera individual han entregado a la Secretaría de Finanzas una contraprestación correspondientes a: 27 millones 539 mil 783 pesos, de la Autopista Urbana Norte; 27 millones 475 mil 162 pesos, de la Supervía; y 11 millones 404 mil pesos, la Autopista Urbana Sur.<sup>6</sup>

No obstante las ganancias millonarias, las autopistas urbanas son muy caras, así tenemos que las tarifas son variables dependiendo del tramo a recorrer, sin embargo recorrer la llamada súper vía poniente cuesta hasta 74 pesos; autopista urbana sur cuesta 169.76, en la autopista urbana norte se puede pagar hasta 72.50, a lo que hay que sumarle el costo de la tag para poder utilizarlas que va desde 100 pesos hasta 200 dependiendo donde se compre, agregando que en algunos casos te solicitan saldo mínimo para ingresar, por ejemplo si viene de Cuernavaca y quiere incorporarse a la autopista urbana pide un saldo mínimo superior a los 200 pesos, por lo que se vuelve una vía elitista y que beneficia a quien puede pagarla, es decir las personas de escasos recursos deben sufrir el tráfico, por no tener para costear la autopista.

El derecho a la movilidad está previsto en nuestra Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13, apartado E, en el que señala que:

*1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

<sup>5</sup> <https://www.milenio.com/politica/cdmx-3-8-cobros-autopistas-urbanas>

<sup>6</sup> Ibidem



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

LEGISLATURA

*2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

Atendiendo a lo anterior, el gobierno capitalino puede otorgar concesiones a privados para construir, mantener, conservar y explotar caminos que permitan mejorar la movilidad de las personas.

En este contexto, el Gobierno ha otorgado concesiones para construir y operar las autopistas urbanas Norte y Sur, y la Supervía Poniente, sin embargo es evidente que sus usuarios deben pagar un importe alto considerando que transitan dos veces en el día, una de ida y otra de regreso. Es de reconocerse que esta vía es fundamental para el desarrollo socioeconómico tanto para la Ciudad, toda vez que hay ahorros de tiempos de recorrido, así como consumo de combustibles y menos desgaste de vehículos, sin embargo, los residentes de la capital invierten buena parte de sus salarios en el pago de esta autopista, los que pueden pagar, los que no pueden deben sufrir el tráfico.

Por ello, considero pertinente que el Gobierno de la Ciudad de México, intervenga con la finalidad de acordar un esquema tarifario que se traduzca en una disminución en el cobro del peaje de las autopistas urbanas, a fin de beneficiar directamente a los residentes de la Ciudad de México, quienes se ven en la necesidad de usar dicha vía para ir al lugar de su trabajo y regresar a sus hogares.

Existen ejemplos tales como el Maxitúnel de Acapulco con cuota preferencial para los residentes del Puerto, la autopista Atlacomulco-Toluca en la que habitantes del municipio de Atlacomulco utilizan la autopista sin pagar peaje y los residentes del Municipio de Coyotepec que utilizan la Autopista México-Querétaro.



LEGISLATURA

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ BOITIZ SARO

A este respecto, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) establece un **Esquema Tarifario Pago por Recorrido**, instrumento que permite la aplicación de factores de descuento sobre las cuotas establecidas en la política de cobro a usuarios que recorren sólo una parte del tramo carretero.

En este sentido, considera lo siguiente:

- En el caso de los usuarios que por su ubicación no cumplan con el punto anterior y no cuenten con otra alternativa directa de comunicación, podrán ser considerados como residentes a una tarifa de Cobro en aquellos casos en que estén obligados a demandar servicios carreteros formales menores a los que cubre la tarifa de peaje correspondiente.

**Requisitos:**

- Constancia de residente certificada por el Ayuntamiento Municipal correspondiente.
- Comprobante de domicilio vigente (Credencial de elector, recibo de luz, agua o teléfono).
- Tarjeta de circulación vigente.
- Factura o endoso a nombre del titular residente del vehículo que se registrará como residente de la tarifa 1 (Automóvil, Pick-Up, Panel, y Motocicleta) (original y copia).

Admitimos en el caso que nos ocupa que el pago no puede exentarse toda vez que es necesario para el mantenimiento de la autopista y para cubrir salarios de las personas que laboran en ella, sin embargo, también hemos de admitir que sí es posible disminuirlo como apoyo a los residentes de la Ciudad capital, tal y como lo establece CAPUFE.



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ BOITIZ SARO

LEGISLATURA

Si bien esta propuesta generará un impacto presupuestario en las finanzas capitalinas, el beneficio que traería consigo es mayor por la cantidad de personas que se movilizan, sobre todo por las afectaciones económicas que la pandemia del COVID-19 ha ocasionado en los capitalinos.

**IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD:**

La presente iniciativa se presenta con fundamento en lo establecido en los artículos 122 Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D incisos a y b, Apartado E numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

**V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 76 Y 86 DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO

**VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;**

LOS ARTÍCULOS 76 Y 86 DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO

**VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO;**

**ÚNICO:** Se reforman los artículos 76 y 86 de la LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO, para quedar como sigue:

Artículo 76.- La concesión es el acto administrativo por el cual la Administración confiere durante un plazo determinado, a una persona física o moral:

I. a IV...

...

....

...



LEGISLATURA

## DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

De forma excepcional en caso de emergencia sanitaria o desastre natural la Jefatura de Gobierno, a través de la Dependencia Auxiliar podrá establecer acuerdos con las concesionarias de vías de comunicación urbanas de peaje, para exentar o disminuir el cobro del peaje respectivo en beneficio de los habitantes de la Ciudad.

A efecto de dar claridad a las reformas propuestas, se presenta la siguiente tabla comparativa.

Artículo 86.- La Administración, a través de la Dependencia Auxiliar estará facultada para:

I. a XI....

XII. En caso de emergencia sanitaria o desastre natural establecer los mecanismos para fijar, modificar o exentar, precios, tarifas y contraprestaciones correspondientes, así como las fórmulas para determinar las indemnizaciones, compensaciones o garantías que correspondan a los concesionarios y sus financiadores, en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 76.- La concesión es el acto administrativo por el cual la Administración confiere durante un plazo determinado, a una persona física o moral:</p> <p>I. a IV...</p> <p>....</p> <p>....</p> <p>....</p>	<p>Artículo 76.- La concesión es el acto administrativo por el cual la Administración confiere durante un plazo determinado, a una persona física o moral:</p> <p>I. a IV.</p> <p>....</p> <p>....</p> <p>....</p> <p>De forma excepcional en caso de emergencia sanitaria o desastre natural la Jefatura de Gobierno, a través de la Dependencia Auxiliar podrá establecer acuerdos con las concesionarias de vías de comunicación urbanas de peaje, para exentar o disminuir el cobro del peaje respectivo en beneficio de los habitantes de la Ciudad.</p>
<p>Artículo 86.- La Administración, a través de la Dependencia Auxiliar estará facultada para:</p> <p>I. a XI....</p>	<p>Artículo 86.- La Administración, a través de la Dependencia Auxiliar estará facultada para:</p> <p>I. a XI....</p>



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

3 LEGISLATURA

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
	XII. En caso de emergencia sanitaria o desastre natural establecer los mecanismos para fijar, modificar o exentar, precios, tarifas y contraprestaciones correspondientes, así como las fórmulas para determinar las indemnizaciones, compensaciones o garantías que correspondan a los concesionarios y sus financiadores, en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, es de aprobarse el siguiente:

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** – Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su máxima difusión.

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

Dado en el recinto del Congreso de la Ciudad de México, en el mes de junio dos mil veinte.

DIP. FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

DIP. MIGUEL ÁNGEL ÁLVAREZ MELO