

PUNTO DE ACUERDO

PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTO DE QUE LLEVE A CABO LAS ACCIONES NECESARIAS PARA SUPRIMIR EL COBRO POR USO Y APROVECHAMIENTO DE LA AUTOPISTA URBANA NORTE Y AUTOPISTA URBANA SUR DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

El suscrito, Diputado **Jhonatan Colmenares Rentería**, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en el artículo 122 apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 29 apartado D, inciso K, de la Constitución Política de la Ciudad de México; los artículos 13 fracción IX, 21 párrafo segundo y 62 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y los artículos 5 fracción I, 99 fracción II, **100**, 118 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de esta soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo mediante el cual **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTO DE QUE LLEVE A CABO LAS ACCIONES NECESARIAS PARA SUPRIMIR EL COBRO POR USO Y APROVECHAMIENTO DE LA AUTOPISTA URBANA NORTE Y AUTOPISTA URBANA SUR DE LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La presente proposición, encuentra menester abordarla desde dos puntos fundamentales, uno de ellos, es el que guarda mayor relevancia, motivo por el cual, será expuesto al final del presente apartado y esgrimido en el siguiente capitulado.

Según el ordinal 5º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, reza que la movilidad es el **derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes medios de transporte.**

El artículo subsecuente de la legislación en comento es clara en cuanto a la priorización en la utilización del espacio vial, y el H. Congreso de la

PUNTO DE ACUERDO

Ciudad de México en coordinación con las Alcaldías y diversas Secretarías de esta Ciudad, siempre se ha mostrado enfáticos en atender las necesidades de vialidad, observando en todo momento esa jerarquización establecida en la dicha ley a través la mejora de espacios de uso primordialmente peatonal con la premisa de ser incluyentes, actualmente con la ampliación de ciclovías, mejoramiento de transporte público asequible y accesible, etcétera.

Sin embargo, con el pasar de los años se ha venido dejando en último término las mejoras de movilidad para usuarios de transporte particular automotor dentro de esta Capital. Lo anterior, no debe tomarse a modo de queja, sino de simple obediencia y respetando en todo momento el marco normativo aplicable a la materia que estaremos abordando.

En tal virtud, pocas obras son las que podemos destacar que han causado un impacto en los últimos años.

La revista FORBES, publicó en su portal electrónico en 2019 que México, es el cuarto país con más tráfico vial en el mundo y estima que para el año de 2040, exista el doble del parque vehicular que actualmente transita en las calles de la Ciudad. Desde entonces ya se tenía registro que **un mexicano perdía casi lo relativo a un mes al año parado en el tráfico.**¹

Si bien es cierto el confinamiento del SARS-COV2 logró vaciar por algunos días las calles y avenidas de esta ciudad, el regreso a las actividades normales en 2022, volvió la inevitable necesidad movilidad, con la congestión vehicular que incluso en algunos casos aumentó.

¹ HERNÁNDEZ ARMENTA, Mauricio. México es el cuarto país con más tráfico vial en el mundo: Waze. *Forbes México* [en línea]. 12 de julio de 2019 [consultado el 25 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.forbes.com.mx/mexico-es-el-cuarto-pais-con-mas-trafico-en-el-mundo-waze/>

PUNTO DE ACUERDO

Una estadística publicada en el diario “El Economista” muestra que para el 13 de marzo de 2022, la movilidad en zonas corporativas aumentó un 29% en comparación con enero del 2020, mientras que en supermercados y farmacias incrementó un 25%, en estaciones de transporte creció un 12%, lo anterior, en virtud de reportes de movilidad de Google.²



Una de las obras que cobró gran relevancia a fin de atender este tema trascendental dentro de la Ciudad de México, fue la construcción de la Autopista Urbana Norte de la Ciudad de México, la cual inició operaciones

² GARCÍA, Ana Karen. Más tráfico en la CDMX: bienvenidos a la nueva normalidad. *El Economista* [en línea]. 12 de marzo de 2022 [consultado el 25 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/politica/Mas-trafico-en-la-CDMX-bienvenidos-a-la-nueva-normalidad-20220318-0057.html>

PUNTO DE ACUERDO

en el 2012³, y fue de uso “gratuito” durante un lapso de 45 días para que los capitalinos, pudieran hacer uso de ella y conocer los beneficios que tenía el uso de dicha autopista, sin embargo, pasados esos 45 días de prueba, pasaría a ser totalmente de cobro.

De tal suerte que al día de hoy, su tarifa es variable ya que se paga por kilómetro recorrido, teniendo como base \$4.94 (cuatro pesos 94/100 MN. IVA Incluido) y puede llegar a tener un costo de hasta \$99.96 (noventa y nueve pesos 96/100 MN)⁴ sin contar que previo al pago de dicha cuota, se debe llevar a cabo la compra de lo que usualmente conocemos como “Tag” que no es otra cosa más que un dispositivo que se coloca en el parabrisas del carro, a efecto de que se realice el pago de peaje de manera automática, sin que se deba detenerse en las respectivas casetas de cobro. Dicho dispositivo tiene un costo de \$150 (ciento cincuenta pesos 00/100MN) en puntos de venta autorizados y de hasta \$180 (ciento ochenta pesos 00/100 MN)⁵ si se efectúa la compra en cualquier otro establecimiento. Es decir, para poder usar esta vialidad que se encuentra dentro de la demarcación territorial de la Ciudad de México no basta con cumplir con la obligación constitucional de contribuir al gasto público, es menester desembolsar por lo menos \$150 (ciento cincuenta pesos 00/100MN) más el pago del tramo que puede ser variable.

³ FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. Autopista Urbana Norte – Fonadin2. *Fonadin2 – Fondo Nacional de Infraestructura FONADIN* [en línea]. 16 de agosto de 2023 [consultado el 26 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp60/#::~:~:text=Inicio%20de%20operación%20en%202012.>

⁴ ALEATICA. Rutas y tarifas. *Autopista Urbana Norte* [en línea]. 2023 [consultado el 26 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.aunorte.com.mx/rutas-y-tarifas/>

⁵ PASE. PASE. PASE [en línea]. 2023 [consultado el 26 de octubre de 2023]. Disponible en: <https://www.pase.com.mx/puntos-de-venta/>

PUNTO DE ACUERDO

A continuación se muestran las tablas de costos por tramo recorrido de la autopista en cita en dirección de Sur a Norte:

 **Horario Pico**
De 07:00:00 a 11:59:59 hrs / De 16:00:00 a 20:59:59 hrs.

Entrada/Salida	ALENCASTRE	CHAPULTPEC	CONSCRIPTO	TOREO NTE	ENTRONQUE CON VIADUCTO BICENTENARIO
San Antonio Oriente al Norte	\$ 42.81	\$ 49.81	\$ 89.73	\$ 90.06	\$ 93.48
Observatorio Oriente al Norte	\$ 15.38	\$ 22.33	\$ 62.24	\$ 62.57	\$ 66.00
Constituyentes Oriente al Norte	\$ 11.18	\$ 18.09	\$ 58.00	\$ 58.34	\$ 61.76
Reforma Oriente (Parque Marte) al Norte	N/A	N/A	\$ 33.99	\$ 35.98	\$ 39.47
Ejército Nacional Oriente al Norte	N/A	N/A	\$ 13.23	\$ 13.50	\$ 17.08

 **Horario Valle**
De 05:00:00 a 06:59:59 hrs. / De 12:00:00 a 15:59:59 hrs. / De 21:00:00 a 23:59:59 Hrs.
Costo por Kilómetro \$4.43

Entrada/Salida	ALENCASTRE	CHAPULTPEC	CONSCRIPTO	TOREO NTE	ENTRONQUE CON VIADUCTO BICENTENARIO
San Antonio Oriente al Norte	\$ 27.77	\$ 32.31	\$ 58.21	\$ 58.42	\$ 60.64
Observatorio Oriente al Norte	\$ 9.97	\$ 14.48	\$ 40.37	\$ 40.59	\$ 42.81
Constituyentes Oriente al Norte	\$ 7.25	\$ 11.73	\$ 37.62	\$ 37.84	\$ 40.06
Reforma Oriente (Parque Marte) al Norte	N/A	N/A	\$ 22.05	\$ 23.34	\$ 25.60
Ejército Nacional Oriente al Norte	N/A	N/A	\$ 8.58	\$ 8.76	\$ 11.08

Y de Norte a Sur:

PUNTO DE ACUERDO

 Horario Pico De 07:00:00 a 11:59:59 hrs / De 16:00:00 a 20:59:59 hrs.								
Entrada/Salida	TOREO AL SUR CDI PTE	EJERCITO NACIONAL PTE	PALMAS PONIENTE	REFORMA CENTRO	PARQUE PELVOUX	CONSTITUYENTES PONIENTE	VIADUCTO MINERÍA OBSERVATORIO	SAN ANTONIO – 2DO. PISO LIBRE
Entrada Viaducto Bicentenario	\$ 3.58	\$ 16.23	\$ 28.91	\$ 37.69	\$ 37.02	\$ 58.55	\$ 68.56	\$ 99.96
Toreo al Sur (CDI Poniente)	N/A	\$ 11.99	\$ 24.67	\$ 33.49	\$ 32.82	\$ 54.35	\$ 64.36	\$ 95.76
Conscripto poniente al Sur	N/A	\$ 8.47	\$ 21.11	\$ 29.93	\$ 29.27	\$ 50.79	\$ 60.79	\$ 92.20
Ejército Nacional Poniente al Sur	N/A	N/A	\$ 10.05	\$ 18.86	\$ 18.20	\$ 39.72	\$ 49.73	\$ 81.13
Palmas Poniente al Sur	N/A	N/A	N/A	\$ 10.50	\$ 9.82	\$ 31.35	\$ 41.36	\$ 72.77
Virreyes al Sur (Rosario Castellanos)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$ 18.47	\$ 28.48	\$ 59.88
Alencastre Poniente al Sur	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$ 7.44	\$ 17.89	\$ 48.84

 Horario Valle De 05:00:00 a 06:59:59 hrs. / De 12:00:00 a 15:59:59 hrs. / De 21:00:00 a 23:59:59 Hrs.								
Entrada/Salida	TOREO AL SUR CDI PTE	EJERCITO NACIONAL PTE	PALMAS PONIENTE	REFORMA CENTRO	PARQUE PELVOUX	CONSTITUYENTES PONIENTE	VIADUCTO MINERÍA OBSERVATORIO	SAN ANTONIO – 2DO. PISO LIBRE
Entrada Viaducto Bicentenario	\$ 2.32	\$ 10.53	\$ 18.75	\$ 24.45	\$ 24.01	\$ 37.98	\$ 44.47	\$ 64.84
Toreo al Sur (CDI Poniente)	N/A	\$ 7.78	\$ 16.00	\$ 21.73	\$ 21.29	\$ 35.26	\$ 41.75	\$ 62.11
Conscripto poniente al Sur	N/A	\$ 5.49	\$ 13.70	\$ 19.41	\$ 18.98	\$ 32.94	\$ 39.44	\$ 59.81
Ejército Nacional Poniente al Sur	N/A	N/A	\$ 6.52	\$ 12.24	\$ 11.81	\$ 25.77	\$ 32.26	\$ 52.63
Palmas Poniente al Sur	N/A	N/A	N/A	\$ 6.81	\$ 6.37	\$ 20.34	\$ 26.83	\$ 47.20
Virreyes al Sur (Rosario Castellanos)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$ 11.98	\$ 18.47	\$ 38.84
Alencastre Poniente al Sur	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	\$ 4.83	\$ 11.61	\$ 31.68

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Actualmente el **Máximo ordenamiento** de nuestro Estado, es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Dicho ordenamiento establece en

PUNTO DE ACUERDO

ysu Artículo 31 fracción IV una de las principales obligaciones inalienables de todos los mexicanos, que consiste en la contribución del gasto público, sito:

Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:

I. ...

II. ...

III. ...

*IV. **Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.***

Para entender la definición de contribución, nos tenemos que adherir a lo que por mandato establece el Código Fiscal de la Federación, en el diverso 2º refiere lo siguiente:

*“Artículo 2o.- **Las contribuciones se clasifican en** impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos, las que se definen de la siguiente manera:*

*I. **Impuestos son** las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este Artículo.*

*II. **Aportaciones de seguridad social son** las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que*

PUNTO DE ACUERDO

se beneficien en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

- III. **Contribuciones de mejoras son** las establecidas en Ley a cargo de las personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.
- IV. **Derechos** son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

De lo anterior se desprende que los tres niveles de gobierno pueden definir los rubros de ingresos necesarios para atender su necesidad de gasto y establecer impuestos. Los impuestos estatales y municipales son creados por los congresos locales, así como los impuestos⁶ federales son establecidos por el legislador federal.

En atención a los impuestos estatales, la facultad para establecer los impuestos deriva del ordinal 124 del Pacto Federal de donde se deriva que todas las facultades en materia tributaria que no estén expresamente concedidas a la federación **se entienden reservadas a los estados.**⁷

⁶ Aunque nos estamos enfocando en los impuestos, debemos señalar que de manera general existen contribuciones estatales y municipales, no sólo impuestos.

⁷ Buenrostro Ceballos, Alfredo Félix, Estudios de derecho comparado en materia tributaria internacional, México, Universidad Autónoma de Baja California, 2007, p. 31

PUNTO DE ACUERDO

Los impuestos estatales y municipales aplican únicamente dentro de las fronteras de cada estado o municipio, sin tener incidencia en los demás estados o municipios.⁸

En atención a lo antes expuesto y derivado de un estudio, no se encuentra fundamento en la realización de una "Autopista Urbana" cuyo promotor fue el entonces Gobierno de la Ciudad de México y que al día de hoy se encuentre aun concesionada, llevando a cabo el pago de impuestos federales, dentro de una vialidad local.

Al respecto señala la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su diverso 9 fracción CVI lo que a continuación se cita:

"Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

De la Fracción I a la CV...

CVI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;"

Lo anterior nos servirá de definición ilustrativa para evitar posibles ambigüedades de lo que a la postre se expondrá.

Ahora bien, el articulo 11 del mismo ordenamiento marca:

"Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

⁸ PROCURADORA DE LA DEFENSA DEL CONTRIBUYENTE. Lo que todo contribuyente debe de saber. [www.gob.mx/](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/64513/Lo_que_Todo_Contribuyente_debe_de_saber.pdf) [en línea]. 2022 [consultado el 26 de octubre de 2023]. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/64513/Lo_que_Todo_Contribuyente_debe_de_saber.pdf

PUNTO DE ACUERDO

- I. **Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos**, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;
De la fracción II – IV. ...
- V. **Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;**

Si nos ceñimos al estricto derecho al supuesto que en el presente ocurre nos ocupa, la llamada “Autopista Urbana Norte” es una vialidad que trastoca derechos humanos y fundamentales de los capitalinos en materia de movilidad, ya que resulta a todas luces inconstitucional el establecimiento de una cuota para el uso de una vialidad primaria dentro de una demarcación territorial, aun más entendiendo que no existe justificación materialmente lógica ni humana para tener una vialidad principal concesionada toda vez que todos los capitalinos año con año contribuyen con el gasto público en sus tres niveles de gobierno; Federal, Estatal y Municipal.

No obstante a ello la Ley de Régimen Patrimonial y del Servicio Público de la Ciudad de México reza en su ordinal 19 y 20 fracción I lo que a continuación se transcribe:

“Artículo 19. Se consideran bienes de uso común, aquellos que puedan ser aprovechados por todos los habitantes del Distrito Federal, con las restricciones y limitaciones establecidas en ley. Los bienes de uso común del Distrito Federal son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

PUNTO DE ACUERDO

Artículo 20. Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, **son bienes de uso común del Distrito Federal:**

I. Las vías terrestres de comunicación que no sean federales o de particulares

De la fracción II a la IV. ... “

Del dispositivo transcrito con anterioridad se deduce que la supuesta concesión que se tiene por parte de la concesionaria “Autopista Urbana Norte, S.A. de C.V. (Aleatica, antes OHL) resulta violatoria de derechos y puede negársele ya que dicha persona moral lleva a cabo un acaparamiento de una vialidad contraria al interés social la cual termina estando en contra del numeral antes señalado, atendiendo a la premisa de ser una vialidad que bien puede ser aprovechada por TODOS los habitantes del Distrito Federal, y que actualmente, no se cumple con dicho supuesto, en atención a que si el ciudadano o habitante quiere hacer uso de su derecho de transitar libremente por dicha vialidad, se le ve condicionado dicho derecho en atención a su condición económica, ya que deberá traer consigo no sólo determinada cantidad, sino que además tendrá que contar de manera obligatoria con un dispositivo que de manera impositiva, desembocará en un gasto adicional.

A efecto de robustecer los argumentos aquí expuestos, nos permitiremos citar a la literalidad **la jurisprudencia** que ha emitido la Suprema Corte de Justicia de la Nación, con número de registro 182516 que establece lo siguiente:

Suprema Corte de Justicia de la Nación. Registro digital:
182516. Instancia: Pleno. Novena Época. Materias(s):
Constitucional. Tesis: P./J. 79/2003. Fuente: Semanario Judicial de

PUNTO DE ACUERDO

la Federación y su Gaceta. Tomo XVIII, Diciembre de 2003, página 536. **Tipo: Jurisprudencia**

VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. LOS ARTÍCULOS 38 Y NOVENO TRANSITORIO DE LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN PARA EL EJERCICIO FISCAL 2003, VIOLAN EL ARTÍCULO 116, FRACCIÓN VII, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL, AL FACULTAR A LOS ESTADOS Y MUNICIPIOS PARA AMPLIAR Y EXPLOTAR TRAMOS CARRETEROS DE JURISDICCIÓN FEDERAL.

Los preceptos legal y transitorio citados, que establecen que **las entidades federativas y los Municipios podrán construir vías de comunicación vehicular paralelas a las de jurisdicción federal con el propósito de que existan cuatro carriles de circulación y de instalar casetas de cobro por el servicio que se preste en dichas vías, sin que se haya celebrado un convenio con el Ejecutivo Federal, violan el artículo 116, fracción VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** Lo anterior es así, ya que con independencia de que se utilice o no el derecho de vía de las carreteras existentes (franja de terreno adyacente), la intención de crear cuatro carriles para que funcionen en forma de autopista y de instalar casetas de cobro por el servicio que se preste en ambas vías de comunicación, evidencia que se trata de la ampliación y explotación de tramos carreteros de jurisdicción federal y, por ende, de la ejecución de una obra pública federal, por lo que la realización de esas actividades por parte de los Estados y Municipios requiere de la celebración de un convenio con el Ejecutivo Federal, en virtud de que la potestad del Congreso de la Unión para legislar en materia de vías

PUNTO DE ACUERDO

generales de comunicación no conlleva la posibilidad de transferirle a aquéllos, mediante ley, facultades que corresponden a las dependencias del Ejecutivo Federal, como son la construcción o ampliación y la explotación de las carreteras federales, así como su conservación y mantenimiento. Esto es, si la delegación de esas facultades conlleva la coexistencia de derechos y obligaciones para las partes involucradas, resulta indispensable la celebración de convenios que satisfagan los requisitos, términos y condiciones que la ley de la materia establece, a fin de delimitar el campo de acción de cada una, fijando la normatividad o el régimen jurídico al que deberán sujetarse para garantizar a los usuarios las condiciones de seguridad, calidad y eficiencia en la prestación del servicio público de carreteras. Además, los caminos o carreteras catalogados como vías generales de comunicación en el artículo 2o., fracción I, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, son bienes de uso común y del dominio público de la Federación y su construcción, conservación o mantenimiento, ampliación y explotación corresponden al Gobierno Federal, por conducto del Ejecutivo; por tanto, mientras pertenezcan a ese régimen jurídico, su ampliación y explotación sólo puede transferirse a los particulares, Estados o Municipios, mediante concesión o convenio, conforme a las reglas que prevé la citada ley.

Terminaremos concatenado todas y cada una de las ideas aquí expuestas y resumiéndolas en los siguientes puntos:

PUNTO DE ACUERDO

1. El actual cobro por el uso y aprovechamiento de una vialidad dentro de la Ciudad De México y que es y debería ser de bien común, resulta violatorio de derechos.
2. El cobro exacerbado por el uso y aprovechamiento de una vialidad para transitar dentro de la Ciudad Capitalina va contrario a derecho, ya que a toda obligación corresponde un derecho; la obligación como mexicanos es contribuir al gasto público en términos de lo que marca la Ley Suprema y el Código Fiscal de la Federación, ello trae como consecuencia el uso y aprovechamiento de los bienes de dominio público de calidad, tales como lo son las vías de comunicación dentro de la Entidad Federativa.
3. El cobro por el uso y aprovechamiento de una vialidad dentro estando dentro de un Municipio, Estado, de la Ciudad de México o cualquiera de sus demarcaciones es violatorio de derechos fundamentales y discriminatorio, ya que su uso, queda restringido a las posibilidades económicas del ciudadano y quedando reservados a las personas cuyos recursos económicos así lo permitan. Lo anterior, teniendo presente que el salario mínimo dentro de la Ciudad de México, como es de conocimiento público es de \$207.44 (Doscientos siete pesos 44/100 MN). Resultando incosteable su uso para todas las personas que se encuentren en dicha situación económica.

CONSIDERACIONES

Que dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establecen los siguientes preceptos:

PUNTO DE ACUERDO

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las

PUNTO DE ACUERDO

opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Artículo 11. 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. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país. Toda persona tiene derecho a buscar y recibir asilo. El reconocimiento de la condición de refugiado y el otorgamiento de asilo político, se realizarán de conformidad con los tratados internacionales. La ley regulará sus procedencias y excepciones.

Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:

De la fracción I a la fracción III

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes

Artículo 116 . El poder público de los estados se dividirá, para su ejercicio, en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, y no podrán reunirse dos o más de estos poderes en una sola persona o

PUNTO DE ACUERDO

corporación, ni depositarse el legislativo en un solo individuo. Los poderes de los Estados se organizarán conforme a la Constitución de cada uno de ellos, con sujeción a las siguientes normas:

De la fracción I a la fracción VI

VII. La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario. Los Estados estarán facultados para celebrar esos convenios con sus Municipios, a efecto de que éstos asuman la prestación de los servicios o la atención de las funciones a las que se refiere el párrafo anterior

De la fracción VIII a la X. ...

Artículo 124. Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias.

Que dentro de la Constitución Política de la Ciudad de México a la letra se sustenta lo siguiente:

Artículo 13 Ciudad Habitable

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho,

PUNTO DE ACUERDO

con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

Artículo 16 Ordenamiento territorial

G. Espacio público y convivencia social

4. El Gobierno de la Ciudad, de acuerdo con la ley, impedirá la ocupación privada de los espacios públicos, vías de circulación y áreas no urbanizables.

Las leyes establecerán incentivos urbanos y fiscales para generar espacios abiertos de uso público y áreas verdes. Se sancionará a quien haga uso inapropiado o dañe el espacio público.

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados

PUNTO DE ACUERDO

automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b. Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;

c. Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

d. Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;

Que el Código Fiscal de la Federación menciona:

Artículo 2o.- Las contribuciones se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos, las que se definen de la siguiente manera:

I. Impuestos son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en

PUNTO DE ACUERDO

la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este Artículo.

II. Aportaciones de seguridad social son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que se beneficien en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

III. Contribuciones de mejoras son las establecidas en Ley a cargo de las personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.

IV. Derechos son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

Que la Ley De Movilidad De La Ciudad De México en los siguientes diversos instruye:

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes

PUNTO DE ACUERDO

para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

“Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

De la Fracción I a la CV...

CVI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;”

“Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;

De la fracción II – IV. ...

V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad

PUNTO DE ACUERDO

a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

Los dispositivos de la Ley Del Régimen Patrimonial Y Del Servicio Público a la letra se enuncia lo siguiente:

Artículo 19. Se consideran bienes de uso común, aquellos que puedan ser aprovechados por todos los habitantes del Distrito Federal, con las restricciones y limitaciones establecidas en ley. Los bienes de uso común del Distrito Federal son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Artículo 20. Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, son bienes de uso común del Distrito Federal:

I. Las vías terrestres de comunicación que no sean federales o de particulares;

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

UNICO: SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A EFECTO DE QUE LLEVE A CABO LAS ACCIONES NECESARIAS PARA SUPRIMIR EL COBRO POR USO Y APROVECHAMIENTO DE LA AUTOPISTA URBANA NORTE Y AUTOPISTA URBANA SUR DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DADO EN EL RECINTO DE DONCELES EL DÍA 06 DE NOVIEMBRE DEL 2023.

ATENTAMENTE

DIP. JHONATAN COLMENARES RENTERÍA