

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, A FIN DE EXHORTAR A AUTORIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR AJUSTES PRESUPUESTARIOS Y BUSCAR UN ACUERDO CON SUS ANÁLOGAS DEL ESTADO DE MÉXICO Y MORELOS PARA HOMOLOGAR LAS TARIFAS DE DERECHOS POR PLACAS, TENENCIA, HOLOGRAMAS, FONDO Y MULTAS; Y EMPRENDER UNA CAMPAÑA QUE FORTALEZCA E INCORPORE LA EMPATÍA, SOLIDARIDAD Y CORRESPONSABILIDAD ENTRE LOS CAPITALINOS, A FIN DE CUMPLIR SUS OBLIGACIONES FISCALES Y CONTRIBUIR A CUBRIR LOS GASTOS DE ELLA, A CARGO DE LA DIPUTADA SILVIA LORENA VILLAVICENCIO AYALA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, **Silvia Lorena Villavicencio Ayala**, en su calidad de diputada federal de la LXIV Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del numeral 1 del artículo 6 y numeral 1, fracción II, del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, como de **urgente u obvia** resolución la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Primera. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, con base en la Encuesta Intercensal (EIC) de 2015, en México habitaban 119 millones 938 mil 473 (ciento diecinueve millones novecientos treinta y ocho mil cuatrocientos setenta y tres)¹ personas, de los cuales **8 millones 918 mil 473 (ocho millones novecientos dieciocho mil cuatrocientos setenta y tres) habitaban en la Ciudad de México**².

Un estudio denominado *Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas)*³ elaborado por el Instituto de Investigaciones Parlamentarias de la antigua Asamblea Legislativa del Distrito Federal (Ahora Congreso de la Ciudad de México) en la VII Legislatura señala que:

El 60 por ciento de los residentes de la Ciudad de México y 40 por ciento de la zona metropolitana, realizan al menos un viaje en algún medio de transporte al día.

Los automóviles privados utilizan 85 por ciento del espacio vial, mientras que el transporte público 15 por ciento restante, de los cuales 2/3 pertenece a los taxis.

Frente a ello han aparecido en los últimos años opciones de movilidad, tales como carsharing, motosharing y bikesharing, son la renta del vehículo por un período corto de tiempo, además del car pooling, ridesharing y ride-hailing, que se han convertido en importantes modelos de negocio para empresas como Uber, Cabify, Didi.

La principal alternativa que se presenta en la actualidad es la bicicleta y bicicleta eléctrica y los scooters que, en menor medida, han ido apoderándose de algunas colonias, principalmente aquellas en el centro de la Ciudad de México.

Todas estas alternativas representan un ahorro económico, de tiempo y de **consumo de energía** para los usuarios.

Tal es el caso de Ford que adquirió la ‘startup’ de renta de monopatines Spin, en una operación valuada en unos 40 millones de dólares, según refiere la revista *Expansión* como una solución para la micro movilidad al dar alternativas para las personas que requieren un desplazamiento que implique distancias cortas.

Segundo. Asimismo, para 2019, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) reportaba que el total nacional de vehículos de motor registrados en el país era de **50 millones 594 mil 282 (cincuenta millones quinientos noventa y cuatro mil doscientos ochenta y dos)** ⁴ .

Así mientras en enero de 2018 el número de automóviles era de 31 millones 11 mil 375 (treinta y un millones once mil trescientos setenta y cinco vehículos), el número de camiones de pasajeros era de 401 mil 862 (cuatrocientos un mil ochocientos sesenta y dos), el número de camiones de carga oscilaba en los 10 millones 817 mil 808 (Diez millones ochocientos diecisiete mil ochocientos ocho) unidades. Para el año de 2020 el número de vehículo evoluciono conforme se describe en la siguiente tabla⁵ :

Por su parte la producción de vehículos paso de 282 mil 77 (Doscientos ochenta y dos mil setenta y siete) unidades en enero de 2015, a 362 mil 78 (Trescientos sesenta y dos mil setenta y ocho)⁶ en septiembre de 2020.

Mientras que la venta al público de vehículos paso de 69 mil 264 (sesenta y nueve mil doscientos sesenta y cuatro) unidades en enero de 2015, a sólo 45 mil 630 (cuarenta y cinco mil seiscientos treinta)⁷ en septiembre de 2020.

Tercero. Cabe señalar que de 2017 hasta 2020, el parque vehicular en Ciudad de México se duplicó al pasar de 2.5 millones a 5 millones de autos, es decir el cien por ciento, de acuerdo con el reporte del Inegi sobre el número de vehículos de motor registrados en circulación.⁸

En contraste con ese crecimiento vehicular, la población de la capital solo creció 2 por ciento entre 2000 y 2017, al pasar de 8 millones 605 mil habitantes a 8 millones 802 mil; es decir, poco menos de 200 mil personas.

El estado de México merece mención especial, ya que los vehículos registrados se multiplicaron seis veces en el mismo lapso. Tenía 1.2 millones de autos y actualmente suman 7.2 millones. Para especialistas como Bernardo Baranda, director para América Latina del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, esta motorización es el resultado de una fallida apuesta por el automóvil privado en detrimento del transporte público, esto “Es el resultado de la fragmentación, donde lo que pasa entre el estado de México y la capital es un claro ejemplo, ya que no hay transporte digno y seguro que las conecte”.

Conforme a los datos de la Secretaria de Medio Ambiente de la Ciudad de México, el parque vehicular matriculado en la Ciudad ha pasado de 1 millón 313 mil (un millón trescientos doce mil) en 2000, a solo 1,280,000 (un millón doscientos ochenta mil) en el año 2020, es decir, **existe una disminución de 2.5 por ciento de vehículos formalmente registrados en la capital del país** . A simple vista esto no es creíble, en razón que del gran número de autos que circulan diariamente en esta urbe.

En contraste, los datos del Inegi señalan que en **2019 los autos en la Ciudad de México era 6 millones 84 mil 903 (seis millones ochenta y cuatro mil novecientos tres) unidades**, mientras que **en el Estado de México existían 8 millones 455 mil 28 (ocho millones cuatrocientos cincuenta y cinco mil veintiocho) vehículos** y en **Morelos había 905 mil 51 (novecientos cinco mil cincuenta y uno) coches**.

Esto se debe a que millones de vehículos de habitantes de la Ciudad de México, tiene sus placas registradas formalmente en otras entidades federativas del país, principalmente en Morelos y el Estado de México, lo que resulta una forma de evadir la Ley de la Ciudad, por ser más alto los derechos de placas, tenencia, hologramas, fondo y multas. Todo lo cual repercute negativamente el as finanzas públicas de la capital del país y por ende se transforma en un daño para todos sus habitantes; daño que ellos mismos que están ocasionado.

Cuarto. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, entre otros puntos, las obligaciones de los mexicanos y en su artículo 31 a la letra reza:

Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:

I. Ser responsables de que sus hijas, hijos o pupilos menores de dieciocho años concurren a las escuelas, para recibir la educación obligatoria y, en su caso, reciban la militar, en los términos que establezca la ley, así como participar en su proceso educativo, al revisar su progreso y desempeño, velando siempre por su bienestar y desarrollo;

II. Asistir en los días y horas designados por el Ayuntamiento del lugar en que residan, para recibir instrucción cívica y militar que los mantenga aptos en el ejercicio de los derechos de ciudadano, diestros en el manejo de las armas, y conocedores de la disciplina militar.

III. Alistarse y servir en los cuerpos de reserva, conforme a la ley, para asegurar y defender la independencia, el territorio, el honor, los derechos e intereses de la Patria, y

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.

Por su parte la Constitución Política de la Ciudad de México en sus artículos 19, 21 y 23 señalan las obligaciones de las autoridades en materia de Coordinación Metropolitana, Hacienda Pública, Ingresos y Egresos, así como los Deberes de las personas en la ciudad y establece:

Artículo 19 Coordinación Metropolitana y Regional

1. La coordinación y gestión regional y metropolitana es una prioridad para las personas que habitan la Ciudad. Las autoridades deberán impulsar gradualmente un desarrollo incluyente, funcional y eficiente para los habitantes de la Ciudad de México a través de la coordinación con la Federación, los Estados y Municipios conurbados de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Región Centro del país, coherente con el Sistema de Planeación Nacional y el de la Ciudad de México.

Las autoridades de la Ciudad de México, al participar en organismos metropolitanos, deberán hacerlo corresponsablemente con el objetivo de mejorar las condiciones de habitabilidad, movilidad, sustentabilidad y calidad de vida en la metrópoli, procurando en todo momento la equidad en la colaboración.

2. El gobierno de la ciudad y las alcaldías impulsarán la creación de instancias y mecanismos de coordinación con la federación, los estados y municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de asentamientos humanos, gestión ambiental, movilidad, transporte, agua, saneamiento, gestión de residuos, seguridad ciudadana y demás facultades concurrentes, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esta Constitución y las leyes en la materia.

3. La Jefatura de Gobierno, en el ámbito de sus atribuciones, podrá suscribir convenios y concertar con la Federación, los Estados y Municipios conurbados, la ejecución y operación de obras, prestación de servicios públicos o la realización de acciones conjuntas en la materia.

Se promoverá la creación de instrumentos y mecanismos que contribuyan a garantizar la aplicación de políticas y servicios suficientes y de calidad para las personas que habitan la Zona Metropolitana del Valle de México, con una visión territorial eco sistémica, incluyente y participativa.

4. La Ciudad de México participará en el Consejo de Desarrollo Metropolitano y en los organismos que correspondan, según lo disponga la ley.

El Congreso de la Ciudad de México impulsará la coordinación con los congresos locales de las entidades de la zona metropolitana del valle de México, con apego a los principios federalistas y respeto a la soberanía de estas entidades.

5. El Cabildo impulsará ante el Consejo de Desarrollo Metropolitano y los organismos correspondientes los mecanismos de coordinación metropolitana y regional que especifiquen los objetivos, plazos, términos, recursos y responsables para la ejecución, seguimiento y evaluación de las acciones y programas acordados, así como de participación y representación ciudadana en los mismos.

6. Las alcaldías podrán suscribir acuerdos de coordinación para la prestación de servicios públicos con los municipios conurbados, en los términos que establezca y con el acuerdo de su respectivo concejo. El Congreso de la Ciudad autorizará los montos para la aportación de recursos materiales, humanos y financieros a que se comprometa la Ciudad en esta materia.

7. Los poderes públicos y las alcaldías propiciarán la participación ciudadana en la elaboración, ejecución y evaluación de la política de coordinación regional y metropolitana, de conformidad con los mecanismos de democracia directa y participativa previstos por esta Constitución; asimismo, difundirán los acuerdos y convenios para que se conozcan de manera precisa y rendirán cuentas sobre sus avances y resultados.

Se realizarán consultas a la ciudadanía cuando se prevea la suscripción de acuerdos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos, susceptibles de afectarles directamente. Estas consultas serán vinculatorias conforme a lo previsto por esta Constitución.

Artículo 21 De la Hacienda Pública

A. Disposiciones generales

1. En la Ciudad de México el ejercicio pleno de los derechos se sustenta en el cumplimiento general de las obligaciones en el marco de la hacienda pública.

2. La hacienda de la ciudad se organizará conforme a criterios de unidad presupuestaria y financiera. El gasto y la inversión pública, además de lo que establece esta Constitución, **se orientarán a incrementar la infraestructura y el patrimonio públicos, a garantizar servicios de calidad, al impulso de la actividad económica, el empleo, el salario y a la mejora de la calidad de vida de la población.**

3. La hacienda pública conciliará su naturaleza unitaria con la diversidad económica y social de la ciudad, mediante una equitativa distribución de los recursos y las responsabilidades.

4. La generalidad, la sustentabilidad, honradez, proporcionalidad, equidad, efectividad, austeridad, certidumbre, transparencia y rendición de cuentas, son los principios que rigen la hacienda pública.

5. La recaudación y administración de los recursos quedará a cargo de las autoridades fiscales de la Ciudad en los términos que establezca la ley, sin menoscabo de los convenios de colaboración en la materia que puedan suscribir las alcaldías con el gobierno local.

6. El gobierno de la ciudad, conforme a la ley de la materia, podrá contraer deuda pública para destinarla a inversiones públicas productivas y a su refinanciamiento o reestructura, mismas que deberán realizarse bajo las mejores condiciones del mercado. No podrá utilizarse para cubrir gasto corriente o de operación.

7. Ninguna información de carácter público podrá restringirse en su conocimiento a la ciudadanía y deberá cumplir con los parámetros de gobierno abierto.

8. La Ciudad de México podrá establecer contribuciones de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la legislación federal y local.

9. El gobierno de la ciudad garantizará que la información catastral y registral sea estructurada, normalizada, vinculada y sistematizada en una institución única, conforme lo establezca la ley de la materia.

B. Ingresos

1. La hacienda pública de la ciudad se conforma por las contribuciones, productos y aprovechamientos que el Congreso de la Ciudad establezca, el financiamiento aprobado por el Congreso de la Unión, así como por las participaciones, aportaciones, transferencias u otros ingresos de origen federal por cualquier concepto, los rendimientos de los bienes que pertenezcan a la Ciudad y cualquier otro ingreso que en su derecho le corresponda.

2. En la planeación de las finanzas públicas de la ciudad se considerarán los recursos que determine la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación, así como las bases que la misma establezca para su ejercicio, a fin de apoyar a la Ciudad de México en su carácter de capital de los Estados Unidos Mexicanos.

3. El Congreso de la Ciudad podrá establecer contribuciones especiales a las actividades que ocasionen consecuencias perjudiciales sobre la salud o el ambiente.

4. Las autoridades definirán las políticas de estímulos y compensaciones fiscales en los términos y condiciones que señale la ley.

5. La ley regulará los mecanismos que faciliten a las personas el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, así como las instancias y procedimientos para la defensa de los derechos de los contribuyentes.

6. El Congreso de la Ciudad de México, de conformidad con la ley en materia de disciplina financiera de las entidades federativas y en la legislación local, en lo conducente, regulará la asignación de ingresos excedentes, excepcionales y remanentes; así como los procedimientos para efectuar las reducciones presupuestarias cuando la situación financiera lo requiera.

C. Egresos

1. El Presupuesto de Egresos de los Poderes, las alcaldías y de todo organismo autónomo; se sujetará a las previsiones de ingresos de la hacienda pública de la Ciudad en los términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de esta Constitución, la normatividad general y local aplicable y los lineamientos propios que deriven de su autonomía, en materia de disciplina financiera, ejercicio y control presupuestario.

2. El Presupuesto de Egresos deberá apegarse estrictamente a los objetivos y metas establecidos en el Plan General y los programas de desarrollo.

3. Ninguna autoridad podrá contraer obligaciones que impliquen erogaciones no comprendidas en sus presupuestos o determinadas por ley posterior.

4. Los resultados de las evaluaciones a programas, políticas públicas y proyectos de inversión a cargo del Consejo de Evaluación de la Ciudad de México se considerarán en el proceso presupuestario e incidirán para la orientación del gasto público.

5. La información y análisis sobre los egresos, el impacto presupuestal de iniciativas de ley y las estimaciones económicas y financieras de la Ciudad elaborados por la oficina presupuestal del Congreso de la Ciudad, serán considerados en la aprobación del Presupuesto de Egresos.

6. El gobierno de la ciudad podrá celebrar contratos multianuales de gasto, en los términos de la legislación aplicable en la materia, los cuales se deriven de contratos de obra pública, adquisiciones, arrendamientos y servicios.

7. El gobierno de la ciudad deberá transferir a las alcaldías, con oportunidad y mediante calendarios públicos de ministración, los recursos públicos que de acuerdo a la ley, les correspondan.

D. Alcaldías

I. De los ingresos sujetos a las previsiones de ingresos de la hacienda pública de la Ciudad de México, las alcaldías contarán con los recursos públicos siguientes:

- a) Las participaciones, aportaciones y demás ingresos de procedencia federal, de conformidad con las leyes de la materia;
- b) Los recursos de aplicación automática que generen;
- c) Las asignaciones determinadas para sus presupuestos, contempladas en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México; y
- d) Los ingresos provenientes del fondo establecido en el artículo 55 de esta Constitución.

II. Bases para la determinación de criterios y fórmulas

1. El Congreso de la Ciudad de México expedirá las normas correspondientes en materia hacendaria, las cuales establecerán los criterios y fórmulas para la asignación presupuestal a las demarcaciones territoriales, de conformidad con lo siguiente:

a) Para la asignación del gasto público se considerará: población residente y flotante; población en situación de pobreza; marginación y rezago social; extensión territorial, áreas verdes y suelo de conservación; inversión en infraestructura, servicios públicos y equipamiento urbano, así como su mantenimiento;

b) Las participaciones federales se aplicarán conforme a los porcentajes y criterios establecidos en la normatividad aplicable;

c) El presupuesto asignado a las alcaldías, proveniente de los recursos señalados en el inciso c), fracción I del presente apartado, no podrá ser menor en términos porcentuales, a lo que éste representó en el ejercicio fiscal

inmediato anterior, respecto al presupuesto total de la Ciudad de México, salvo los casos excepcionales que la ley determine.

2. El Fondo establecido en el artículo 55, de la presente Constitución será adicional al monto que reciban las alcaldías por los conceptos de los incisos a), b) y c) de la fracción I del presente apartado, a la fecha de entrada en vigor de las disposiciones contenidas en este precepto.

3. A este fondo, se le deberá destinar el monto equivalente al dos por ciento de lo que resulte de restar, al total de los ingresos de libre disposición, los recursos propios de los organismos, el gasto no programable del Gobierno de la Ciudad de México, y el presupuesto destinado a los organismos autónomos y de gobierno.

4. La orientación de este fondo se establece en el artículo 55 de esta Constitución. Su ejercicio deberá de apegarse a la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios y a la legislación que al efecto emita el Congreso de la Ciudad de México, así como a la normatividad que en materia de ejercicio y fiscalización emita la autoridad local. Las alcaldías ejercerán estos recursos con base en un programa de inversión en infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos.

5. Este fondo deberá ser transparente en su aplicación, con informes trimestrales sobre su ejercicio al concejo, al Congreso, a las instancias de auditoría correspondientes y a las y los ciudadanos. En ningún caso los recursos de este fondo podrán transferirse a otros rubros o partidas de gasto.

III. De la autonomía del ejercicio presupuestal

1. En el ejercicio de sus presupuestos, las alcaldías gozarán de las facultades siguientes:

a) Elaborar el Presupuesto de Egresos de sus demarcaciones, el cual será aprobado por su respectivo concejo, y se enviará a la o el Jefe de Gobierno para su integración al proyecto de Presupuesto de Egresos de la ciudad;

b) Administrar y ejercer con autonomía sus presupuestos, sujetándose a las leyes y reglamentos de la materia;

c) Elaborar y programar los calendarios presupuestales;

d) Disponer de los recursos asignados en sus presupuestos y efectuar los pagos con cargo a los mismos, conforme a las ministraciones de recursos que reciban, debiendo registrar y contabilizar sus operaciones en el sistema de contabilidad gubernamental, de acuerdo con la normatividad federal y local de la materia;

e) Autorizar las adecuaciones presupuestarias, de conformidad con la ley; f) Determinar, en los casos de aumento o disminución de ingresos en el presupuesto, los ajustes que correspondan sujetándose a la normatividad aplicable; y g) Captar, registrar, administrar y ejercer los recursos de aplicación automática que generen.

2. Del presupuesto que el Congreso de la Ciudad les autorice en el correspondiente Decreto de Presupuesto de Egresos, cada una de las alcaldías deberá destinar al menos 22 por ciento a proyectos de inversión en infraestructura, equipamiento urbano y servicios públicos en todas las colonias, pueblos, barrios originarios y comunidades indígenas de la demarcación territorial. Dentro de este porcentaje se incluyen los recursos que la alcaldía ejerza con cargo al fondo referido al apartado D, fracción II de este artículo.

3. La Auditoría Superior de la Ciudad de México fiscalizará que las alcaldías cumplan con lo señalado en el numeral anterior.

4. Las alcaldías no podrán, en ningún caso, contraer directa o indirectamente obligaciones o empréstitos.

Artículo 23 Deberes de las personas en la ciudad

1. Toda persona tiene deberes con su familia, su comunidad y su entorno.

2. Son deberes de las personas en la Ciudad de México:

a) Ejercer y respetar los derechos reconocidos en esta Constitución y contribuir al acceso universal de los mismos, así como tratar a todas las personas con dignidad y sin discriminación;

b) Conocer y cumplir las disposiciones de la presente Constitución y las leyes que de ella emanen;

c) Respetar y coadyuvar en el desarrollo integral de los miembros de las familias;

d) Proteger, preservar y generar un medio ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional y sustentable;

e) Respetar la vida y la integridad de los animales como seres sintientes, así como brindarles un trato digno y respetuoso en los términos que dispone esta Constitución;

f) Contribuir al gasto público, conforme lo dispongan las leyes;

g) Denunciar conductas que pudieran ser constitutivas de un delito, particularmente actos de corrupción;

h) Promover la defensa del interés general por encima del interés particular;

i) Ser solidario con la comunidad y ayudar a otras personas en caso de un accidente o desastre natural, así como prestar a las autoridades el auxilio para el que fueren legalmente requeridos;

j) Conocer, valorar y conservar el patrimonio cultural, natural y rural de la ciudad, así como cuidar y respetar los bienes públicos;

k) Participar en la vida política, cívica y comunitaria, de manera honesta y transparente; y

l) Promover los valores comunitarios.

Quinto. Es decir, a pesar de que existe una obligación Constitucional de **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”, esto en la realidad no ocurre, lo que ha llevado a que la contribución con los gastos públicos, no sean ni proporcional ni equitativa.

En la Ciudad de México esto es particularmente visible en el rubro referido al emplacamiento de automóviles de aquellos **ciudadanos que son habitantes y residentes en la capital del país**, circulan por sus calles y avenidas, utilizan la infraestructura, los servicios de salud, educación, seguridad, comunicación y movilidad, por mencionar algunos, pero **no pagan los derechos correspondientes al emplacamiento de sus vehículos y que por el ahorro de cantidades ínfimas, perjudican al conjunto de la sociedad capitalina, a sus hijos, parientes, e incluso a si mismos, por el daño a la salud que ocasionan y que no son mitigados por que existe una disminución**

creciente en la recaudación que debería obtenerse por el emplacamiento de los automotores que circulan por esta gran ciudad y que son propiedad de quienes aquí radican.

En la siguiente tabla es posible comparar la disparidad existente entre el parque vehicular registrado en cada entidad federativa contra lo que la ciudadanía reporta que tiene:

Esta disminución de los ingresos de **4 millones 804 mil 903 pesos (cuatro mil millones ochocientos cuatro mil novecientos tres pesos 00/100 moneda nacional)** tiene consecuencias de gran magnitud para el bienestar social, desarrollo, crecimiento, seguridad y salud de los habitantes de la Ciudad de México. Para su mejor comprensión se puede subdividir en tres rubros el daño que esto le ocasiona a la Capital de la República:

A) Ambiental, en razón de que no existe un programa homologado de verificación entre el estado de México, la Ciudad de México y Morelos, la contaminación se acumula en la Ciudad de México, en razón del espacio reducido y la gran cantidad de vehículos que aquí circulan;

B) Social, porque se tiene problemas de inseguridad al no contar con un registro adecuado de los autos que son propiedad de quienes habitan en la Ciudad; por el desgaste de la carpeta asfáltica, los daños a calles y avenidas; por el aumento de los tiempos de traslado y la consecuente pérdida de horas hombre; por la disminución de los recursos para otorgar servicios básicos de educación, programas sociales, de salud, entre otros;

C) Fiscal: Al no estar matriculados los autos en la entidad federativa en la que residen los propietarios, se ocasionan disparidades y afectaciones en la recaudación de impuestos como el impuesto al valor agregado (IVA), el Impuesto sobre Nómina; el impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN); así como las contribuciones y derechos tales como tenencias, verificación, fondo ambiental, multas. De la misma manera, al afectarse la economía de la entidad federativa que es el motor del país y que produce el 17 por ciento del Producto Interno Bruto, como lo es la Ciudad de México, la economía del Valle de México y de la nación se frena.

Para ejemplificar lo anterior se presenta la siguiente tabla para apreciar la disparidad entre la población existente en cada entidad federativa y el número de vehículos matriculados para ver como se afecta a cada una de ellas:

Actualmente, conforme a los estímulos fiscales que existen en la Ciudad de México, sólo se benefician a 24 submarcas de vehículos, lo que se plantea es realizar una homologación con el emplacamiento existente en el estado de México, lo que automáticamente incrementaría a 91 submarcas de automotores las que aquí podrían matricularse. Es decir, 9 de los 10 autos más vendidos podrían matricularse en la capital del país.

Para dar un ejemplo, si la inmatriculación vehicular estuviera homologada con las tarifas que actualmente se cobran en el Estado de México, los ingresos que la Ciudad de México podría percibir para el ejercicio fiscal 2021, con el parque automovilístico que actualmente circula por las calles y avenidas serían de **8 mil 67 millones 96 mil pesos (ocho mil sesenta y siete millones noventa y seis mil pesos 00/100 moneda nacional)**, es decir **habría un incremento en la finanzas públicas del orden de los 2 mil 225 millones 99 mil 200 pesos (Dos mil doscientos veinticinco millones noventa y nueve mil doscientos pesos 00/100 moneda nacional)** tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Este no puede ser un esfuerzo meramente recaudatorio ni aislado, sino que implica una mejora en los servicios que actualmente presta el Gobierno de la Ciudad, en el cual deben estar involucradas otras dependencias de la administración pública centralizada.

En este sentido, para que el parque vehicular retorne a matricularse en la Ciudad de México, al menos es necesario realizar las siguientes acciones:

1. Buscar homologar el programa de emplacamiento del parque vehicular con la Megalópolis;
2. Homologar los temas de tenencias, refrendo, y derechos con las Entidades de México y Morelos;
3. Agilizar los trámites administrativos para la obtención de placas;
4. Desvinculación de la verificación vehicular y las multas; y,
5. Implementación de la revisión físico-mecánica en los centros de verificación Morelos y el Estado de México.

Estos problemas son ocasionados, entre otras cosas, por la fragmentación de acciones gubernamentales en cada Entidad, lo que han impedido su articulación en el Valle de México. Cabe señalar que la Megalópolis actualmente está conformada por la Ciudad de México con 16 alcaldías; el Estado de México con 80 municipios; Hidalgo con 29 municipios; Morelos con 33 municipios; Puebla con 22 municipios; y Tlaxcala con 60 municipios.

Para poder establecer acuerdos formales y obligatorios entre las entidades federativas, municipios y alcaldías que conforman la megalópolis del valle de México y puedan afrontarse los problemas de manera conjunta, es necesario tener conversaciones al más alto nivel entre la jefa de gobierno, los gobernadores de los estados, las Secretarías de Medio Ambiente del gobierno federal y de las entidades federativas, así como las Secretarías de Movilidad de cada una de ellas, así como sus respectivas Secretarías de Finanzas.

Sexto. La Ciudad de México, sus habitantes y los distintos sectores sociales que la componen, deben comprometerse a emprender una campaña de solidaridad y el cumplimiento de las obligaciones con una Ciudad que ha sido generosa con ellos, que les brinda libertades, servicios educativos, de salud, seguridad pública, esparcimiento y apoyos sectoriales a sus habitantes.

Cabe señalar que “Proteger, preservar y generar un medio ambiente sano”, “Contribuir al gasto público, conforme lo dispongan las leyes” y “ser solidario con la comunidad” es un deber de las personas de la ciudad de México, y lo cual está prescrito en su Constitución.

Para ello debe implementarse una campaña que conmine a los habitantes a cumplir con sus obligaciones fiscales, mediante la utilización en radio, televisión y las redes sociales para hacer conciencia sobre el compromiso social que deben tener con la Ciudad de México. Evadir esta obligación social, equivale a un fraude contra los habitantes de la ciudad.

Como medidas que estimulen el emplacamiento de los vehículos de los habitantes de la capital en la propia Ciudad de México podrían realizarse, entre otras, las siguientes:

1. Debe aumentarse el estímulo fiscal para el emplacamiento para el ejercicio fiscal de 2021, pasando de 250 mil pesos (Doscientos cincuenta mil pesos 00/100 moneda nacional) con IVA que se cobra en la Ciudad de México, para llevarlo a 400 mil pesos (Cuatrocientos mil pesos 00/100 moneda nacional) sin IVA que se cobran en el estado de México; y,
2. Mejorar el sistema de trámites para gestionar las placas y la licencia.

La solidaridad que tienen los habitantes de la Ciudad de México para contribuir con los gastos de ella, debe entenderse como que todos somos corresponsables del bienestar de los demás y mientras haya mexicanos vulnerables, todos somos vulnerables.

Para hacer frente a esta pandemia y enfrentar con éxito los retos y oportunidades del siglo XXI, todos tenemos que fortalecer o incorporar los valores de la empatía, solidaridad y corresponsabilidad en especial con aquellos que se han quedado atrás.

Empatía que nos permita sentir el sufrimiento de los demás, pero también sus esperanzas y anhelos.

Solidaridad para contribuir, cada quien en la medida de sus posibilidades, capacidades y fortalezas a efecto de generar mejores condiciones de vida para los demás.

Corresponsabilidad para reconocer con humildad que en el logro de nuestros éxitos intervinieron muchos otros, además de nuestro empeño y esfuerzo, y que así nos corresponde ahora contribuir a que otros alcancen los suyos.

El propósito de toda la sociedad debe ser contribuir a una economía que permita a cada persona llevar una vida con sentido y dignidad, teniendo éxito a través del trabajo y de la creatividad.

Por otro lado, las personas en lo individual debemos involucrarnos directamente en ayudar a quienes están a nuestro alrededor, sobre todo a quienes necesitan ayuda para solventar sus gastos más básicos como la alimentación, la salud o la educación.

Pero para apoyar a los demás a enfrentar estos tiempos, es que necesitamos hacerlo desde la empatía, la solidaridad y la corresponsabilidad. Esto a fin de tender puentes entre los diferentes segmentos sociales, que nos permitan alcanzar los acuerdos que tanto necesitamos como país.

Es momento de volvernos activistas de tiempo completo para construir, juntos, la Ciudad de México a la que todos aspiramos.

Por las consideraciones anteriores, presento ante esta honorable asamblea, como de **urgente u obvia resolución**, la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, respetuosamente exhorta al Congreso de la Ciudad de México, para que realice los ajustes presupuestales necesarios para homologar las tarifas de derechos por placas, tenencia, hologramas, fondo y multas con las entidades de México y Morelos.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, respetuosamente exhorta a la Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México para que a la brevedad busque un acuerdo con las Secretarías de Gobierno de las entidades de México y Morelos para homologar las tarifas de derechos por placas, tenencia, hologramas, fondo y multas.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, respetuosamente exhorta a las Secretarías de Gobierno, Movilidad, Medio Ambiente y Finanzas de la Ciudad de México para que a la brevedad emprendan una campaña que fortalezca e incorpore los valores de la empatía, solidaridad y corresponsabilidad, entre los habitantes de la Ciudad de México, para cumplir con sus obligaciones fiscales y se contribuya para cubrir los gastos de ella.

Notas

1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. La información de 2015 corresponde a una estimación de la población total realizada con base en la Encuesta Intercensal (EIC) 2015, que permite su comparación con la serie censal. Además de la población residente en viviendas particulares habitadas de la EIC 2015 (119 530 753), incluye una estimación de 407 720 personas en viviendas que no se captaron en dicha encuesta (viviendas colectivas, del Servicio Exterior Mexicano y las que carecen de vivienda). Por esta razón, los datos de 2015 de este indicador no son comparables con los publicados en los productos de la EIC 2015 o con el indicador de Población total en viviendas particulares habitadas. <https://www.inegi.org.mx/temas/estructura/>

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) 2015. Información por Entidad/Ciudad de México/Población. <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>

3 Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VII Legislatura. Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas).

<http://aldf.gob.mx/archivo-9f6f5328e0f0853d4453d481cbffa2b6.pdf>

4 Inegi. Estadísticas de Vehículos de Motor Registrados. La información incluye la clase de vehículo Automóviles, Camiones y camionetas para pasajeros, Camiones para carga y Motocicletas, así como el tipo de servicio Oficial, Público y Particular. Para el año 2018 los datos tienen el carácter de cifras revisadas, derivado de la actualización realizada por los gobiernos de los estados de Baja California, Chiapas y Ciudad de México. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

5 Cifras preliminares. La Estadística mensual de Vehículos de Motor Registrados en Circulación excluye los datos de Motocicletas y del servicio Oficial, los cuales se incorporan hasta la obtención de los resultados anuales.

Las cifras de los años de 2017 y 2018, se generan a partir del padrón vehicular registrado por los gobiernos de las 32 entidades federativas al 31 de diciembre de 2016, a éste dato se incluyen los vehículos vendidos al público de manera mensual reportados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y los del Mercado de Vehículos Pesados en México de la Encuesta Mensual de Industria Manufacturera (EMIM) del Inegi. Idem.

6 Cifras preliminares. Incluye la producción orientada a la exportación. A partir del mes de enero del año 2015, los datos corresponden a los reportados por el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) y desde el mes de junio de 2020 el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Pesados (RAIAVP). Fuente: Inegi. Con base en datos de la producción reportada en el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL) y el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Pesados (RAIAVP). Ibid.

7 Cifras preliminares Los datos se refieren a la venta de automóviles se actualizan conforme a la última publicación del RAI AVL. Se excluyen la venta de los camiones ligeros reportada por el RAI AVL. Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL). Ibidem.

8 *Milenio*. 1 de septiembre de 2018. Se duplica el número de autos en CdMx en 17 años. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/duplica-numero-autos-cdmx-17-anos>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de diciembre de 2020.

Diputada Silvia Lorena Villavicencio Ayala (rúbrica)