DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

DS GS

DS PS

DS VHL

DS MA

DS IMS

DS MME

DICTAMEN A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL RÉGIMEN PATRIMONIAL Y DEL SERVICIO PÚBLICO.

H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E

La Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, de conformidad con lo establecido en los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30, numerales 1, inciso b), 2, 4 y 6 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13, fracción LXIV, 67, 70, fracción I, 72, fracciones I, VIII y X, 74, fracción XL, 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 256, 257, 258, 259 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, por medio de los Diputados que suscriben se permiten someter a la consideración de este Honorable Pleno el presente **DICTAMEN A LA 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**, lo anterior de conformidad con los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El pasado 10 de junio de 2020, en sesión de la Comisión Permanente de este Congreso, los Diputados Fernando José Aboitiz Saro y Miguel Ángel Álvarez Melo, integrantes de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social, presentaron la Iniciativa de referencia.

2. Con fecha 11 de junio de 2020, se recibió el oficio número MDSRSA/CSP/0124/2020 signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, mediante el cual se concede el turno para análisis y dictamen a esta comisión.

3. Mediante oficio número CUAEP/JPGG/AB/2020 de fecha 11 de junio del mismo año, la Secretaría Técnica de esta Comisión, turnó para su análisis y consideración el documento de referencia, por medio de los correos electrónicos institucionales, a fin de que las Diputadas y Diputados integrantes de la misma, estuvieran en posibilidad de emitir las consideraciones que estimaran pertinentes.

4. El Pleno del Congreso de la Ciudad de México aprobó el 19 de mayo del presente año, reformas a la Ley Orgánica y a su Reglamento que le permiten

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

realizar sesiones por medios remotos o virtuales, a efecto de no detener o retrasar el trabajo legislativo.

5. Con fecha 29 de mayo de 2020 la Junta de Coordinación Política de este Congreso aprobó las reglas y lineamientos para poder realizar dichas sesiones virtuales.

PREÁMBULO

Tal como quedó relacionado con anterioridad, en sesión de la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México, celebrada el 10 de junio de 2020, fue presentada por los Diputados Fernando José Aboitiz Saro y Miguel Ángel Álvarez Melo, integrantes de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social, la **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.**

De manera general, los Diputados exponen que es facultad del Gobierno Federal o Local según el ámbito de su competencia, concesionar o ceder derechos de las vías de comunicación urbana a particulares, mismos que recurren a su explotación y aprovechamiento a través del cobro de un peaje, de acuerdo al número de kilómetros que se recorren por utilizar dichas vías.

De manera concatenada con lo anterior, los diputados promoventes citan ejemplos de vías de comunicación concesionadas en la Ciudad de México, señalando los costos mínimos y máximos por utilizarlos. Asimismo señalan que existen casos de excepción a nivel federal por los cuales mediante acuerdos establecidos con los concesionarios, se exenta del pago de dicho peaje a ciertos usuarios que cumplen características establecidas previamente entre la autoridad y los concesionarios.

Reconocen también los diputados integrantes de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social que, muchas ciudadanas y ciudadanos capitalinos invierten parte de sus ingresos para poder utilizar estas vías a fin de lograr sus traslados a centro de trabajo, escuelas o bien, a desempeñar en forma general actividades comerciales o productivas.

También señalan qué resulta necesario establecer de manera excepcional que en casos de emergencia sanitaria o desastre natural la persona titular de la Jefatura de Gobierno ya sea por sí o a través de la dependencia que corresponda pueda establecer acuerdos con los concesionarios de vías de comunicación urbana de peaje, para exentar o disminuir el cobro del mismo en beneficio de los habitantes de la ciudad.

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

Las diputadas y diputados integrantes de esta comisión de dictamen consideran que es necesario abordar el estudio de la propuesta legislativa materia del presente instrumento a partir de los:

ARGUMENTOS DE LA INICIATIVA

Señalan los promoventes que 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.

También, narran que:

> *"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.[1]"*

Las diputadas y diputados integrantes de esta comisión de dictamen consideran oportuno destacar la afirmación respecto a que 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[2], considerándolas en muchas ocasiones elitistas por otorgar un derecho de vía en mejores condiciones a las personas que tienen los recursos para poder cubrir el peaje.

En este sentido, tal como lo señalan los promoventes, es preciso observar lo mandatado por el artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que cuando se trate de concesiones de caminos o puentes y haya vías alternas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizara la operación de una vía libre de peaje, con lo que se garantiza la movilidad de tosas las personas, a fin de lograr el traslado del mismo punto de partida al de llegada en ambas vías (la concesionada y la de libre peaje).

Al respecto, y en el caso que nos ocupa, los diputados Aboitiz Saro y Álvarez Melo, señalan que tratándose de la Ciudad, el derecho a la movilidad se encuentra garantizado desde nuestra recientemente promulgada Constitución Política, ya que en su artículo 13, apartado E, en el que señala que:

"Artículo 13

[1] http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014
[2] https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/83693

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

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."

Los diputados promoventes plantean que *"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."*

Señalan también que ante el crecimiento exponencial de los habitantes y población flotante de la Ciudad:

> *"…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."*

Aseveran los promoventes que 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.

Concluyen los diputados que:

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

De manera concatenada, los promoventes relacionan lo que establece el artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México respecto a que "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

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía."

Continúan la argumentación de la iniciativa señalando diversos ejemplos tales como el Maxi túnel 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; y concluyen que:

> *"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."*

Continuando con el planteamiento del problema, los diputados Aboitiz y Álvarez Melo señalan que la propuesta de reforma que someten a consideración del congreso, *"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."*

En efecto, las diputadas y diputados integrantes de esta comisión no son ajenos a la pandemia que aún sigue enfrentando el país y nuestra ciudad relacionada con el COVID-19, y la denominada *"nueva normalidad"*, derivado de la cual se han reestablecido las actividades en diversos sectores de la economía local; por lo que se hace especial reconocimiento a las alternativas en materia de movilidad que permiten realizar traslados sin saturar los medios de transporte masivo tradicional como el metro y el metrobús.

Por lo anterior, se concluye que existen otros medios de traslado que han sido tradicionales, como el transporte masivo o el servicio de transporte individual de pasajeros no resulta ser la opción mas viable por las personas ciudadanas ante situaciones de emergencia o de desastres naturales como la que enfrenta actualmente el país, por lo que un gran numero de personas recurren a utilizar su vehículo particular para efectuar los traslados que resulten necesarios para atender sus actividades o satisfacer sus necesidades básicas como alternativas personales de traslado que abonan al distanciamiento social y prevención de contagios.

En virtud de lo anterior, las diputadas y diputados integrantes de este cuerpo colegiado de dictamen, consideran oportuno transcribir la propuesta planteada por los diputados Fernando Aboitiz y Miguel Ángel Álvarez, a efecto de analizar una a

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

una las disposiciones normativas propuestas; por lo que se insertan en el siguiente cuadro comparativo:

Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público	
Texto vigente	**Propuesta**
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… … …. …	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… … …. … **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.**
Artículo 86.- La Administración, a través de la Dependencia Auxiliar estará facultada para: I. a XI. …	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,**

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

	en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

Una vez puesto en contexto el planteamiento realizado por los diputados Fernando José Aboitiz Saro y Miguel Ángel Álvarez Melo, así como revisado el proyecto de decreto propuesto, cada una de las diputadas y diputados integrantes de la comisión se abocó al estudio del mismo, a efecto de estar en condiciones de realizar el presente instrumento de dictamen.

Para cumplir con lo dispuesto en los artículos 256, 257, 258 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, las Diputadas y Diputados integrantes Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, se reunieron el día 04 de agosto de 2020, para dictaminar el punto de acuerdo presentado, con el fin de someterlo a la consideración del Pleno de este H. Congreso, al tenor de los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, es competente para conocer de la iniciativa con proyecto de decreto, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 67, 70 fracción I, 72, 73, 74 y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 84, 85, 86, 103, 104, 105, 106, 187, 221 fracción I, 222 fracción III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

SEGUNDO. Que en el Artículo 3 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México se dispone que el Congreso de la Ciudad de México funcionará en Pleno, Comisiones y Comités, sus sesiones serán públicas y tendrá la organización y funcionamiento que establece la Constitución Política de la Ciudad de México, esa ley, así como el Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y los acuerdos que se expidan dentro de este Órgano Legislativo.

TERCERO. Que el artículo 256 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México prescribe que *"los dictámenes deberán ser estudios profundos y analíticos de las proposiciones o iniciativas que la Mesa Directiva turne a las Comisiones, exponiendo ordenada, clara y concisamente las razones por las que dicho asunto en cuestión se apruebe, desechen o modifiquen".*

CUARTO. Que en los Artículos 4 fracción VI de la Ley Orgánica y 2 fracción VI del Reglamento, ambos ordenamientos del Congreso de la Ciudad de México, se define a la Comisión como el Órgano Interno de organización, integrado por las y los Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de Dictámenes, Iniciativas, Proposiciones con Punto de Acuerdo, comunicaciones, informes,

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en la ley y el reglamento.

QUINTO. Que en términos de lo establecido en el artículo 25, Apartado A, numeral 4, de la Constitución Política de la Ciudad de México, las y los ciudadanos tienen derecho a proponer modificaciones a las iniciativas legislativas que se presenten al Congreso de la Ciudad de México. Asimismo, el periodo para recibir las propuestas no será menor a diez días hábiles a partir de su publicación en la Gaceta Parlamentaria y en el supuesto de haberlas, todas las propuestas deberán ser tomadas en cuenta en el dictamen.

A efecto de dar cumplimiento a lo antes planteado, en fecha 10 de junio de 2020, se publicó en la Gaceta Parlamentaria de este Congreso de la Ciudad de México la iniciativa en estudio.

A la fecha en que se dictamina, esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público no recibió ninguna solicitud de modificación a la iniciativa de referencia por parte de algún ciudadano o ciudadana.

SEXTO. Que señalan los diputados promoventes en el apartado de Argumentos que sustentan la iniciativa materia del presente instrumento que la Autopista Urbana capitalina que comunica 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.[3]

> En total la Autopista Urbana de la Ciudad de México tiene una longitud de 38 kilómetros y se ha consolidado como una vialidad 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.[4]

SÉPTIMO. Que las diputadas y diputados integrantes de esta comisión realizaron una consulta de los temas planteados en la iniciativa materia del presente instrumento con la Secretaría de Obras de la Ciudad, resultando los siguientes datos a destacar:

> *La Autopista Urbana capitalina que comunica la Ciudad de México con la Zona Metropolitana, se compone por las autopistas urbanas Norte,*

[3] http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/autopista-urbana-de-la-ciudad-de-mexico/
[4] Ibídem.

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

Poniente y Sur, así como por el segundo piso del Anillo Periférico, de San Jerónimo a San Antonio.

Del mismo modo, se puede sintetizar que la autopista urbana está constituida por 4 tramos, de diferentes longitudes, a saber:

Vialidad	Longitud	Ruta
Autopista Urbana Sur	13.5 kilómetros	San Jerónimo - Salida a la carretera a Cuernavaca
Autopista Urbana Norte	10 kilómetros	Cuatro Caminos San Antonio
Supervía Poniente Vialidad Elevada Luis Cabrera(VELC)	7.5 kilómetros	Cuajimalpa - Luis Cabrera Periférico
Segundo Piso Periférico (Libre)	7 kilómetros	San Antonio - San Jerónimo
Tramo continuo: 38 kilómetros		

OCTAVO. Que, respecto de la Obra, la secretaría antes aludida, refiere datos destacables como que, en diciembre de 2015 comenzó la construcción de la Autopista Urbana Sur en Viaducto Tlalpan, de San Fernando a Insurgentes Sur. Este tramo de la Autopista Urbana de la Ciudad de México conecta con el Viaducto Elevado que construye la Federación hacia la caseta de cobro de la Autopista México-Cuernavaca.

Señala tambien en el sitio http://www.data.obras.cdmx.gob.mx/autopista-urbana-de-la-ciudad-de-mexico/ que:

"El tramo a cargo de la Ciudad de México fue concluido en tiempo y forma, cumpliendo así con los 10 meses de trabajos establecidos en el programa de obra.

Con esta obra, la Autopista Urbana de la CDMX permite realizar viajes del estado de Querétaro a Morelos sin recorrer las arterias primarias de la metrópoli, al ingresar por el Viaducto Bicentenario, en la localidad de Tepalcapa, sobre la carretera México-Querétaro, y continuar por la

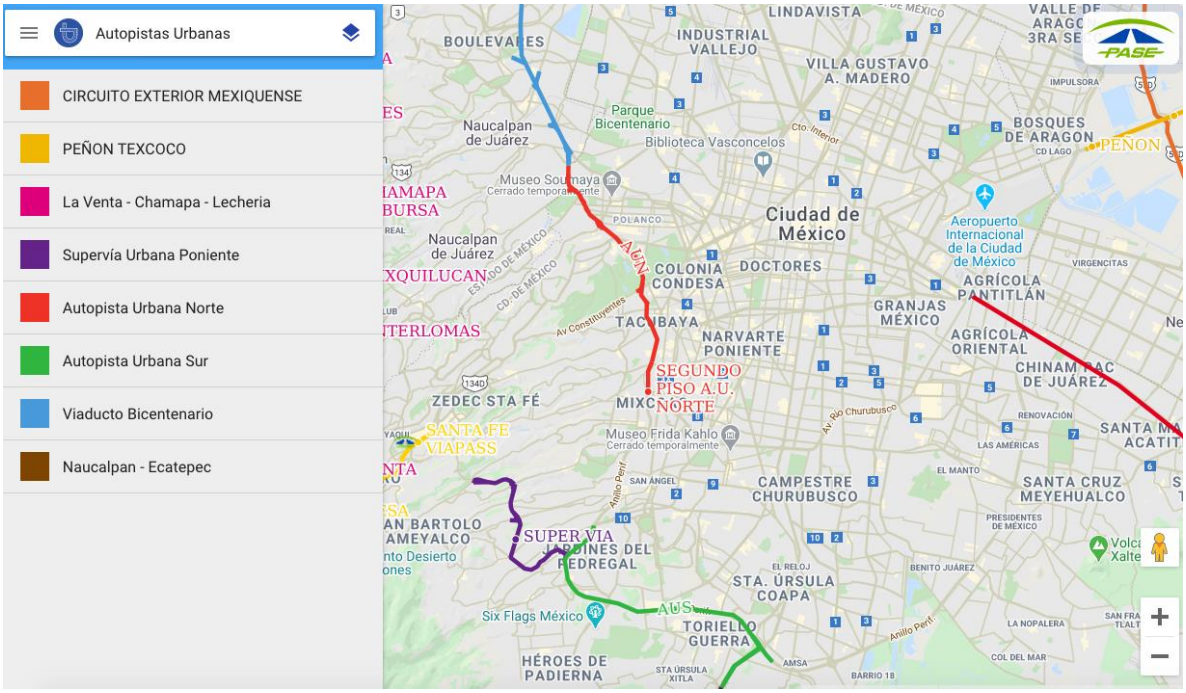
DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

Autopista Urbana de la Ciudad, hasta llegar a la Autopista México-Cuernavaca, logrando una reducción en tiempo de hasta una hora."

Se concluye por parte de la Secretaría de Obras que la Autopista Urbana capitalina brinda la opción de realizar viajes de los estados de Querétaro y Morelos hacia la ciudad de Toluca, y viceversa, evitando el paso por la zona transitada de Santa Fe.

NOVENO. Que aunado a la labor de consulta relacionada en el considerando anterior, las diputadas y diputados integrantes de esta comisión de dictamen se abocaron a buscar los medios de pagos que se refieren los diputados promoventes, consultando el siguiente sitio web: https://www.pase.com.mx/presencia/autopistas-urbanas/

Asimismo, se constató que existe un mapa interactivo que es de libre consulta para toda la ciudadanía donde se pueden verificar los sitios de entrada y salida por cada una de las rutas de la autopista urbana



Del mismo modo, se señalan claramente los requisitos mínimos indispensables para poder hacer uso de dichas vialidades, siendo estos:

- El TAG deberá estar ACTIVO.
- En el caso de clientes en modalidad de Prepago, el saldo mínimo requerido de validación para poder acceder dependerá del tramo que se recorra.

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

- Se realizará una lectura del TAG PASE a la entrada y salida, lo que determinará la tarifa a cobrar.
- En caso de tener un TAG PASE y otro de diferente compañía, sólo se hará el cargo en uno, dependiendo en dónde haya realizado el cruce.
- La tarifa que pagará conPASE para acceder a las autopistas urbanas, es la misma que con cualquier otro método de pago.

DÉCIMO. Que a fin de exponer de manera gráfica el alcance y recorrido que hacen las vías concesionadas en las Autopistas Urbanas de la Ciudad de México, se inserta el diagrama que los diputados promoventes incluyeron en su iniciativa:

DÉCIMO PRIMERO. Que señalan los promoventes que 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.[5]

Y también destacan que de acuerdo con datos de la Secretaría de Obras, en siete años de manera individual han entregado a la Secretaría de Administración y Finanzas una contraprestación correspondientes a: 27 millones 539 mil 783 pesos,

[5] https://www.milenio.com/politica/cdmx-3-8-cobros-autopistas-urbanas

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

de la Autopista Urbana Norte; 27 millones 475 mil 162 pesos, de la Supervía; y 11 millones 404 mil pesos, la Autopista Urbana Sur. [6]

Al respecto, los diputados promoventes, arguyen que *"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 mino 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."*

DÉCIMO SEGUNDO. Que atendiendo al andamiaje jurídico vigente, los promoventes señalan que el gobierno capitalino puede otorgar concesiones a privados para construir, mantener, conservar y explotar caminos que permitan mejorar la movilidad de las personas; y concluyen que:

> *"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."*

DÉCIMO TERCERO. Que retomando el andamiaje jurídico que rige la movilidad en la ciudad, debemos atender primeramente lo establecido por la Constitución Política de la Ciudad de México de conformidad con lo establecido por el 13 apartado C y D, de la citada Constitución Política de la Ciudad de México, se garantiza el derecho a la vía pública y derecho al espacio público, conforme a lo siguiente:

> ***"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*

[6] Ibídem

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D. Derecho al espacio público

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley."

DÉCIMO CUARTO. Que la citada Constitución en su artículo 13, apartado E, en el que señala que:

"Artículo 13
Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

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."

DÉCIMO QUINTO. Que el artículo 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el Derecho a la Ciudad, conforme a lo siguiente:

"Derecho a la Ciudad

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."

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

DÉCIMO SEXTO. Que, en la citada Constitución local, se prevé también la participación ciudadana en materia de ordenamiento territorial, específicamente tratándose de espacio público y convivencia social:

> ***"Artículo16***
> ***Ordenamiento territorial***
>
> *Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos*
>
> ***A. a F. …***
>
> ***G. Espacio público y convivencia social***
>
> ***1.*** *a* ***5. …***
> ***6.*** *La Ciudad de México garantiza el derecho a realizar actividades de ocio, esparcimiento, recreativas, artísticas y turísticas, privilegiando el interés público. Las actividades comerciales y de servicios vinculadas con este derecho deberán contar con permiso de las alcaldías.*
>
> *El Gobierno de la Ciudad y las alcaldías, en los ámbitos de su competencia, definirán programas de uso, mantenimiento y ampliación del espacio público con la participación ciudadana.*
>
> ***7. …"***

DÉCIMO SÉPTIMO. Que el planteamiento de incluir en la Ley respectiva la posibilidad respecto a que el Gobierno de la Ciudad de México, intervenga con la finalidad de acordar un esquema tarifarios 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, es viable y oportuno, lo anterior al ser un ordenamiento legal permisible, que faculta a que de forma discrecional la Jefatura de Gobierno pueda celebrar los acuerdos suficientes a fin de atender emergencias sin detrimento del derecho de los concesionarios.

DÉCIMO OCTAVO. Que a fin de tener parámetros técnicos de referencia para determinar la viabilidad de la propuesta materia de este instrumento, las diputadas y diputados integrantes de esta comisión de dictamen, se abocaron en la búsqueda de ejemplos a nivel federal de los supuestos planteados, por lo que se encontraron diversos ejemplos, destacando los siguientes:

- Maxi túnel de Acapulco con cuota preferencial para los residentes del Puerto,

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

- Autopista Atlacomulco-Toluca en la que habitantes del municipio de Atlacomulco la utilizan sin pagar peaje,
- Autopista México-Querétaro, donde los residentes del Municipio de Coyotepec la utilizan sin pagar el peaje respectivo.

DÉCIMO NOVENO. Que derivado del análisis de la iniciativa planteada por los diputados Aboitiz y Álvarez Melo, es preciso acudir a criterios empleados a nivel federal a fin de determinar la viabilidad de la misma y su implementación en el andamiaje jurídico de la ciudad; por lo anterior, se recurrió a consultar el sitio Web oficial de Caminos y Puentes Federales (**CAPUFE)**, donde se obtuvieron datos de referencia de la administración y concesión de tramos carreteros y urbanos en prácticamente todo el país.

También, resulta importante destacar que, **CAPUFE** tiene como misión prestar servicios carreteros integrales de calidad asociados con la operación, conservación, administración, modernización y explotación de los caminos y puentes de cuota como concesionario y prestador de servicios por contrato, que faciliten el desplazamiento de bienes y personas con seguridad, comodidad, rapidez y economía, de manera eficiente, competitiva y sustentable con un marco de transparencia y rendición de cuentas, para contribuir a la expansión e integración de la red nacional de caminos y puentes de cuota, conformando un equipo humano que encuentre su motivación en la superación y el espíritu de servicio.

Tiene también como objetivos institucionales:

1. Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por **CAPUFE.**
2. Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por **CAPUFE** de acuerdo a estándares internacionales.
3. Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.

VIGÉSIMO. Que en la investigación realizada con datos de **CAPUFE,** se desprende 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 que 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 Plaza de Cobro en aquellos casos en que estén obligados a demandar servicios carreteros formales menores a los que cubre la tarifa de peaje correspondiente.

Asimismo, establece el cumplimiento de los siguientes requisitos:

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

- 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).

VIGÉSIMO PRIMERO. Que pese a las modalidades exploradas y actualmente vigentes a nivel federal, es preciso revisar su viabilidad o afectación al implementarse en la Ciudad, por lo que al respecto, señalan los promoventes 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 **es posible disminuirlo como apoyo a los residentes de la Ciudad**, de acuerdo al modelo establecido por CAPUFE.

VIGÉSIMO SEGUNDO. Que los diputados promoventes, motivan las modificaciones planteadas en la iniciativa, en relación a la preocupación de movilidad que han manifestado diversas personas habitantes de la ciudad, lo anterior, ante la saturación de los medios de transporte tradicionales y convencionales, preponderantemente medios de transporte masivo como metro, metrobús, y líneas de RTP.

Por lo anterior, concluyen que se generará un beneficio en las personas que se movilizan por dichas vis urbanas de peaje, sobre todo por las afectaciones económicas que la pandemia del COVID-19 ha ocasionado en los capitalinos.

VIGÉSIMO TERCERO. Que los diputados promoventes plantean reformar **los artículos 76 y 86 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público,** incluyendo respecto de las concesiones una salvedad para que de manera **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.**

Asimismo, se pretende armonizar dicho caso de excepción, facultando a las dependencias Auxiliares del Gobierno de la Ciudad de México, a fin de estar en posibilidad de ejecutar lo establecido en el artículo 76, señalando coincidentemente que **en caso de emergencia sanitaria o desastre natural se puedan 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**

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

concesionarios y sus financiadores, en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

VIGÉSIMO CUARTO. Que resulta imperante abordar la propuesta planteada en la iniciativa materia de este dictamen, de manera armónica con las disposiciones previstas en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, misma que prescribe en el artículo 16 y 19 lo siguiente:

"Título segundo
Del patrimonio del Distrito Federal

Capítulo I
De los bienes del dominio público

Artículo 16. *Excepto aquellos pertenecientes a la Federación en términos de la legislación aplicable, son bienes del dominio público del Distrito Federal:*

I. Los de uso común;
II. Los bienes muebles e inmuebles que de hecho se utilicen para la prestación de servicios públicos o actividades equiparables a ellos, o los que utilicen las Dependencias y Entidades del Distrito Federal para el desarrollo de sus actividades;
III. Los inmuebles expropiados a favor del Distrito Federal, una vez que sean destinados a un servicio público, o a alguna de las actividades que se equiparen a los servicios públicos o que de hecho se utilicen para tales fines;
IV. Las tierras y aguas a excepción de las comprendidas en el artículo 27, párrafos cuarto, quinto y octavo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, propiedad del Distrito Federal;
V. Los monumentos históricos o artísticos, propiedad del Distrito Federal;
VI. Los canales, zanjas y acueductos propiedad o construidos por el Distrito Federal, así como los cauces de los ríos que hubiesen dejado de serlo, siempre y cuando no sean de jurisdicción federal, debiendo observarse al respecto las disposiciones de la Ley de Aguas Nacionales;
VII. Los inmuebles ubicados en el territorio del Distrito Federal y que la Federación transmita a éste, con la finalidad de satisfacer las necesidades de crecimiento, vivienda y desarrollo urbano;
VIII. Las servidumbres, cuando el predio dominante sea alguno de los anteriores;
IX. Los muebles propiedad del Distrito Federal que por su naturaleza no sean normalmente substituibles, como los documentos y expedientes de las oficinas, los manuscritos, incunables, ediciones, libros, documentos, publicaciones periódicas, mapas, planos, folletos y grabados importantes o raros, así como las colecciones de esos bienes, los especímenes tipo de la flora y la fauna, las colecciones científicas y filatélicas, los archivos, fonograbaciones, películas, archivos fotográficos, cintas magnetofónicas y cualquier objeto que contenga imágenes y sonidos, y

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

DS GS

DS PS

DS VHL

DS MA

DS IMSG

DS MME

X. Las pinturas murales, las esculturas y cualquier obra artística incorporada o adherida permanentemente a los inmuebles del Distrito Federal.

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."*

VIGÉSIMO QUINTO. Que la Ley en cita en su artículo 20, determina los bienes de uso común de la Ciudad de México, como se describe a continuación

"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;*
II. *Los montes y bosques que no sean de la Federación ni de los particulares y que tengan utilidad pública;*
III. *Las plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines y parques públicos, y*
IV. *Los mercados, hospitales y panteones públicos."*

VIGÉSIMO SEXTO. Que de acuerdo con la citada Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, se debe entender por **Dependencia Auxiliar**:

"A las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal que apoyen en el ejercicio de las facultades del Jefe de Gobierno del Distrito Federal en materia de concesiones teniendo a su cargo el otorgamiento, la regulación, supervisión y vigilancia de las mismas"

VIGÉSIMO SÉPTIMO. Que la misma Ley, contempla las siguientes reglas generales en materia de concesiones:

"TÍTULO QUINTO
DEL USO, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL PATRIMONIO INMOBILIARIO DEL DISTRITO FEDERAL

CAPÍTULO II
DE LAS CONCESIONES

Artículo 75.- *A la Administración corresponde la prestación de los servicios públicos, la rectoría sobre los bienes del dominio público y la definición de la participación de los particulares mediante concesión temporal que se otorgue al efecto.*

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

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. La construcción o explotación o ambas, de proyectos de coinversión o de prestación de servicios a largo plazo;
II. El uso, aprovechamiento, explotación o administración de bienes del dominio público del Distrito Federal,
III. El uso, aprovechamiento, explotación o administración de bienes del dominio público del Distrito Federal, relacionados con proyectos de coinversión o de prestación de servicios a largo plazo, y
IV. La prestación de servicios públicos.

Las concesiones serán otorgadas por el titular de la Dependencia Auxiliar con acuerdo del Jefe de Gobierno del DistritoFederal, previa opinión de la Oficialía Mayor y con la evaluación técnica-financiera y el análisis costo-beneficio realizadopor un tercero independiente calificado en la materia.

Corresponde a la Dependencia Auxiliar el proceso de otorgamiento, regulación, supervisión y vigilancia de la concesión.

Cuando el uso, aprovechamiento, administración y explotación de un bien inmueble afecte una demarcación territorial, sedeberá contar con la opinión de la Delegación, la que deberá estar fundada en la normatividad aplicable.

Artículo 77.- *El Jefe de Gobierno del Distrito Federal expedirá la declaratoria de necesidad correspondiente previamente al otorgamiento de una concesión, en tal supuesto deberá publicarse una convocatoria de licitación pública en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos periódicos de los de mayor circulación en el Distrito Federal.*

Solamente en los siguientes casos podrá dispensarse de la licitación pública a que se refiere el párrafo anterior y llevarse acabo la adjudicación directa de la concesión, previa la declaratoria de necesidad correspondiente:

I. *Cuando la concesión se otorgue directamente a entidades de la administración;*
II. *Cuando una vez determinado el ganador de la licitación pública, éste no suscriba el Título de concesión correspondiente, la autoridad concedente podrá otorgar la concesión de que se trate a quien haya quedado en segundo lugar, siempre y cuando cumpla con todos los requisitos exigidos para el otorgamiento de la concesión de que se trate; y*
III. *Cuando la concesión recaiga sobre bienes del dominio público de uso común o necesarios para la prestación de un servicio público, y su construcción, mantenimiento o acondicionamiento dependa de obras u otras cargas cuya realización se haya impuesto al concesionario, de manera que su construcción, mantenimiento o acondicionamiento se*

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

realice sin erogación de recursos públicos y su otorgamiento asegure las mejores condiciones para la Administración."

VIGÉSIMO OCTAVO. Que del artículo 78 al artículo 91 establecen las carácteristicas de contratacion por via de concesión, modalidades, especificaciones, entre otras, mismas que deben tenerse aquí por reproducidas como si a la letra se insertaran a efecto de analizar armonicamente la propuesta a discusión.

VIGÉSIMO NOVENO. Que no obstante lo establecido en los considerandos VIGÉSIMO SÉPTIMO y VIGÉSIMO OCTAVO, encontramos el artículo 86, que es materia de modificación en la iniciativa, donde actualmente, el texto vigente señala:

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

- ***I.*** *Vigilar las concesiones y, en su caso, modificarlas en la forma que sea conveniente;*
- ***II.*** *Reglamentar su funcionamiento;*
- ***III.*** *Ocupar temporalmente el bien de dominio público o el servicio público e intervenir en su administración, en los casos en que el concesionario no lo preste eficazmente, se niegue a seguir prestándolo o incumpla con las condiciones establecidas en el título de la concesión, así como recuperar administrativamente, con carácter temporal la concesión asignada:*
- ***IV.*** *Utilizar la fuerza pública en los casos en que el concesionario oponga resistencia a la medida de interés público a que se refiere la fracción anterior;*
- ***V.*** *Establecer los mecanismos para fijar y modificar los precios, tarifas y contraprestaciones correspondientes, así como las fórmulas para determinar las indemnizaciones, compensaciones o garantías que correspondan a los concesionarios y sus financiadores por las inversiones realizadas y no recuperadas en caso de extinción anticipada de la concesión, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, resulten procedentes;*
- ***VI.*** *Controlar el pago oportuno de las obligaciones económicas a cargo del concesionario y a favor del Distrito Federal, conforme a las disposiciones del Título de la concesión;*
- ***VII.*** *Supervisar las obras que deba realizar el concesionario, así como establecer las normas de coordinación con otros servicios públicos similares;*
- ***VIII.*** *Establecer las modalidades que se requieran para la más adecuada prestación de los servicios públicos;*
- ***IX.*** *Revocar las concesiones;*
- ***X.*** *Recibir las obras, los bienes o los servicios conforme al Título de concesión, y*
- ***XI.*** *Dictar las demás medidas necesarias tendientes a proteger el interés público."*

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

TRIGÉSIMO. Que consecuentemente con lo señalado en el considerando DÉCIMO CUARTO, en materia de movilidad, la Ley de la materia, señala que:

> *"**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."*

TRIGÉSIMO PRIMERO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, antes citada, considera preponderante dentro de las facultades de la jefatura de Gobierno a través de la dependencia correspondiente, la planeación de la movilidad, al tenor siguiente:

> ***"Artículo 35.**- La planeación de la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, el Programa desordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.*
>
> *El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referentey fin último."*

TRIGÉSIMO SEGUNDO. Que la misma Ley de Movilidad, hace referencia al uso de las vialidades, de conformidad con lo previsto en la misma Ley, su reglamento y la referencia a poder concesionar a través de las reglas previstas en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público:

> *"**Artículo 181.-** La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.*
>
> *La Secretaría deberá notificara la Secretaría de Obrassobre los proyectos de construcción en la red vial que autorice, para efecto duque la Agencia lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.*
>
> *Se deberá notificar a la Secretaría y a la Secretaría de Obrassobre labores de mantenimiento, y se deberán seguir los lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría.*

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

La construcción y conservación de las vialidades primarias queda reservada a la Administración Pública centralizada. Las vialidades secundarias corresponden a lasAlcaldías. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en las que se ubiquen.

***Artículo 182.-** La Administración Pública podrá otorgar autorizaciones, concesiones y permisos a particulares, para la construcción y explotación de vialidades de acuerdo a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público."*

TRIGÉSIMO TERCERO. Que tomando en cuenta lo señalado en los considerandos DÉCIMO TERCERO a DÉCIMO SÉPTIMO, VIGÉSIMO TERCERO y VIGÉSIMO SÉPTIMO del presente instrumento, los integrantes de esta Comisión dictaminadora coincidimos en que la motivación de los diputados promoventes de establecer que de forma excepcional 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, es viable, sin embargo, es preciso realizar algunas modificaciones a la redacción, a fin de dar certeza del actuar de la autoridad, tanto a los concesionarios de que se trate, como a todas las personas ciudadanas.

Lo anterior, a fin de quedar de la siguiente manera:

***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…
…
…
…

De forma excepcional, tratándose de emergencia sanitaria o desastre natural previamente declarados por la autoridad competente federal o local, la Jefatura de Gobierno, a través de la Dependencia Auxiliar podrá establecer acuerdos con las concesionarias de vías de comunicación urbanas de peaje, a fin de exentar o disminuir el cobro del peaje respectivo, por periodo determinado en beneficio de todas las personas.

TRIGÉSIMO CUARTO. Que derivado de lo antes expuesto y una vez realizado un análisis sistémico, normativo y de la propuesta hecha por los diputados Aboitiz Saro y Álvarez Melo, es preciso retomar lo señalado en los considerandos DÉCIMO

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

TERCERO a DÉCIMO SÉPTIMO, VIGÉSIMO TERCERO Y VIGÉSIMO NOVENO, a fin de señalar la viabilidad de modificar el artículo 86, sin embargo, es necesario realizar algunas modificaciones al texto planteado a fin de garantizar su inserción armónica en el andamiaje jurídico vigente en nuestra ciudad:

> ***Artículo 86.-*** *La Administración, a través de la Dependencia Auxiliar estará facultada para:*
>
> ***I. a IX. …***
> ***X.*** *Recibir las obras, los bienes o los servicios conforme al Título de concesión;*
> ***XI.****Dictar las demás medidas necesarias tendientes a proteger el interés público, y*
> ***XII. Tratándose de emergencia sanitaria o desastre natural previamente declarados por la autoridad competente federal o local, establecer de manera excepcional y por un periodo determinado los mecanismos para modificar o exentar, precios, tarifas y contraprestaciones correspondientes previamente fijados; así como las fórmulas para determinar las indemnizaciones, compensaciones o garantías que correspondan a los concesionarios y sus financiadores, en beneficio de todas las personas.***

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las y los integrantes de esta Comisión dictaminadora realizan las observaciones y modificaciones establecidas en los considerandos TRIGÉSIMO TERCERO y TRIGÉSIMO CUARTO del presente instrumento, con la finalidad de que las modificaciones propuestas se inserten de manera armónica en el andamiaje jurídico vigente en la ciudad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las y los integrantes de esta Comisión dictaminadora, con fundamento en los artículos 80 de la Ley Orgánica del Congreso y 258 del Reglamento del Congreso, ambos de la Ciudad de México, emiten el siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO. Se aprueba con modificaciones la **DICTAMEN A LA 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**; por lo que la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público somete a consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura la aprobación del siguiente:

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

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

ARTÍCULO ÚNICO. Se **reforman** los artículos 76 y 86 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. …

…

…

…

De forma excepcional, tratándose de emergencia sanitaria o desastre natural previamente declarados por la autoridad competente federal o local, la Jefatura de Gobierno, a través de la Dependencia Auxiliar podrá establecer acuerdos con las concesionarias de vías de comunicación urbanas de peaje, a fin de exentar o disminuir el cobro del peaje respectivo, por periodo determinado en beneficio de todas las personas.

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

I. a IX. …

X. Recibir las obras, los bienes o los servicios conforme al Título de concesión;

XI. Dictar las demás medidas necesarias tendientes a proteger el interés público, y

XII. Tratándose de emergencia sanitaria o desastre natural previamente declarados por la autoridad competente federal o local, establecer de manera excepcional y por un periodo determinado los mecanismos para modificar o exentar, precios, tarifas y contraprestaciones correspondientes previamente fijados; así como las fórmulas para determinar las indemnizaciones, compensaciones o garantías que correspondan a los concesionarios y sus financiadores, en beneficio de todas las personas.

TRANSITORIOS

Primero. Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

DocuSign Envelope ID: 11BE2F8B-EF27-4B89-8692-872E8A34B7BE

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

Tercero. Tratándose de las Concesiones que actualmente se encuentren vigentes, el Gobierno de la Ciudad a través de la Dependencia Auxiliar, procurará incentivar a los titulares de las mismas para que se adhieran de manera voluntaria a los mecanismos que permitan garantizar la aplicación del presente decreto, hasta en tanto no se expidan nuevas concesiones.

Dado en Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, a los 04 días del mes de agosto del año 2020, firmado para constancia y conformidad de los integrantes de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público:

Nombre del Diputado (a).	Voto a Favor	Voto en Contra	Abstención
María Gabriela Salido Magos Presidenta	DocuSigned by: Gaby Salido 433288B74A5A4CF...		
Paula Adriana Soto Maldonado Vicepresidenta	DocuSigned by: Paula Soto 7BA2488CD222423...		
Víctor Hugo Lobo Román Secretario	DocuSigned by: Victor Hugo Lobo FEBF84ACD0644ED...		
Efraín Morales Sánchez Integrante			
Martha Soledad Ávila Ventura Integrante	DocuSigned by: Martha Avila 333FFBE9D783412...		
Lilia María Sarmiento Gómez Integrante	DocuSigned by: 4CBE96CE031E44C...		
Miguel Ángel Macedo Escartín Integrante	DocuSigned by: Miguel Macedo 5E616B153F32475...	Escartín	

La presente hoja de firmas forma parte integral del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se Reforman y Adicionan diversas disposiciones a la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público.