



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



CIUDAD DE MÉXICO A 20 DE FEBRERO
DE 2019.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
CODIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E.

El suscrito **VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA, ALCALDE DE MIGUEL HIDALGO**, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D inciso a); y 30 fracción I inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción III y 13 fracción XLVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI, 95 fracción III y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, y 107 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la



Ciudad de México, someto a la consideración de este H. Congreso la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN , MODIFICAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.** al tenor de la siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Actualmente de cada 10 pesos que se dan, 7 van a inversión, mantenimiento y operación de los parquímetros, además de una utilidad para la empresa que los opera. Las empresas cambian por zona. Todos ellos son vigilados por ecoParq, que es la autoridad sobre ese espacio público. Se decide el uso específico de los otros tres pesos con los vecinos del Comité de Transparencia de cada zona de parquímetros. Sin embargo, éste siempre va para la mejora del espacio público

La transparencia ni la aplicación del porcentaje obtenido de las ganancias de los parquímetros han sido del todo claras y dejan con un sesgo de insatisfacción a la ciudadanía que sienten que el espacio público se les arrebató sin sentir una justa retribución por ello.

ARGUMENTOS

La invención del automóvil marcó el inicio de la segunda revolución industrial al mismo tiempo que fue un instrumento de libertad y movimiento para las masas en la segunda mitad del Siglo XX. El automóvil generó toda una industria a su alrededor, como talleres, áreas de servicio o centros comerciales con sus —parkings enormes.



Con el tiempo, el auge del automóvil también supuso un problema para las grandes y no tan grandes aglomeraciones: regular el tráfico. Y no es un problema muy reciente. Ya en los años 30 regular el flujo de automovilistas en el centro de las ciudades era todo un reto. De hecho, la primera herramienta para controlar ese tráfico lleva más de 80 años en servicio. Hablamos del parquímetro.

El parquímetro fue inventado por Carl C. Magee reportero y abogado de Nuevo México, ideó el parquímetro para el ayuntamiento de Oklahoma City. Un altercado en la recepción de un hotel de Las Vegas le llevó a ser acusado de homicidio involuntario.

Para dejar todo el asunto detrás, se marchó a Oklahoma City. Una vez allí se involucra en la vida política de la ciudad y llega a ser Consejero de Tráfico en la cámara de comercio de la ciudad en 1932.

En los años 30, **Oklahoma City** era una de las ciudades más importantes de EEUU. El crecimiento de la urbe fue rapidísimo, siguiendo el auge industrial del país. Mientras que en **1913 había unos 3.000 coches matriculados en el condado, en 1930 ya eran 500.000**. Obviamente, la ciudad no estaba preparada y todo el mundo aparcaba donde quería, pero sobre todo donde podía.



Los comerciantes empezaron a quejarse, pues los automóviles que había aparcados por las calles eran de la gente que trabajaba en la ciudad: **los clientes que venían al centro para hacer una gestión o comprar tenían que dejar sus coches muy lejos**. La cámara de comercio tuvo que tomar cartas en el asunto.

La legalidad de estos dispositivos para “cobrar el estacionamiento” fue llevada a juicio ante la Corte de Oklahoma sin éxito, pues se declaró que estacionarse no era un derecho absoluto. A partir de entonces los sistemas de parquímetros se extendieron alrededor del mundo y, por lo general, consideran descuentos (que van de de pago cero para un auto hasta pagos simbólicos por hora) a los residentes de las áreas donde se instalan.

Actualmente, la propuesta más avanzada para la administración de parquímetros se lleva a cabo en San Francisco, donde el costo por tiempo de estacionamiento no es una cuota fija sino una tarifa que varía dependiendo de los potenciales lugares de estacionamiento en una calle determinada.

Las calles más saturadas tienen tarifas más elevadas que las calles menos demandadas. La disponibilidad de lugares de estacionamiento y tarifas se pueden consultar en tiempo real mediante aplicaciones para teléfonos celulares. Esto genera un incentivo para el uso eficiente del espacio.



En México, se echó mano de ésta herramienta para controlar los lugares de estacionamiento: el parquímetro. Este mecanismo se instauró en nuestro país en 1994 en las colonias Juárez y Cuauhtémoc de la Ciudad de México, donde actualmente existen 26 polígonos con parquímetros;

El 1 de agosto de 2011 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal que “los recursos generados por el control de estacionamientos (parquímetros) y el retiro del “candado inmovilizador” serían administrados por la Autoridad del Espacio Público del Distrito Federal (HOY EXTINTA), y destinados a la rehabilitación de los espacios públicos.

Los parquímetros, además de ser una política para dar orden al estacionamiento en vía pública y acabar con grupos de franeleros, resulta un negocio rentable para las empresas que los operan.

Actualmente en la Ciudad de México hay parquímetros en 26 colonias distribuidas en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo.

En 24 colonias se implementaron 13 polígonos de parquímetros Ecoparq -que opera desde 2012- y en las colonias Juárez y Cuauhtémoc el control de estacionamiento funciona desde 1994.



El primer polígono que

operó de Ecoparq es Polanco, que abarca 10 colonias, es el que más cajones de estacionamiento tiene (6,286) y el que más ingresos genera.

Un análisis de los recursos permite dimensionar la cantidad de dinero que implica esta política del control de estacionamiento y que se reparte entre una empresa y el Gobierno.

Sistema de Parquímetros en la Ciudad de México gestiona el uso de estacionamientos en la vía pública e inició operaciones en 1992 en las colonias Juárez y Cuauhtémoc, por medio de SERVIMET, empresa de participación estatal, que hasta la fecha administra los parquímetros en estas colonias.

- En 1992, mediante licitación pública SM.DO.01/92, SERVIMET adjudicó a la Operadora de Estacionamientos Viales S.A. de C.V. (OPEVSA) el suministro, operación y mantenimiento de 3,000 parquímetros, con opción de desarrollar 3,000 más.²

En enero de 1994 se celebró un contrato adicional con OPEVSA para incrementar los servicios prestados

Entre ellos, se incluyó la recolección de depósitos en parquímetros; depósitos por infracciones, colocación y retiro de candados; supervisión de operación;



mantenimiento preventivo y

correctivo; reposición y sustitución de parquímetros; así como la puesta en marcha de los centros de operación y cobro.

El contrato con OPEVSA tuvo 3 convenios modificatorios (junio de 1995, diciembre de 2008 y diciembre de 2012), y a la fecha, sigue vigente

De 2012 a 2017 en Polanco se generaron 544 millones 304 mil 113 pesos, de los cuales sólo 163 millones 291 mil 234 pesos ingresaron a las arcas del Gobierno de la Ciudad de México.

La empresa que opera este polígono es Operadora de Estacionamientos Bicentenario, que también se encarga del segundo polígono más rentable del programa: Roma-Condesa.

En tanto, en las colonias Cuauhtémoc y Juárez la empresa es Operadora de Estacionamientos Viales (Opevsa).

En ambos polígonos, de 2012 a 2017 se generaron 626 millones 258 mil 600 pesos, de los cuales correspondieron al Gobierno 258 millones 52 mil 186 pesos.

En suma, de los tres polígonos de parquímetros antes citados se generaron mil 170 millones 562 mil 713 pesos de 2012 a 2017, que equivalen al monto de inversión para la construcción de la Línea 7 del Metrobús.



De esa cantidad, el

Gobierno capitalino se quedó con 421 millones 343 mil 420 pesos, que no representan ni el 50% del monto total generado.

Sin embargo no hay certeza sobre el uso de los recursos que corresponden al Gobierno de la Ciudad de México, que gestiona el programa a través de la Secretaría de Movilidad.

Ni en el portal de la dependencia, ni en el sitio oficial de Ecoparq hay reportes sobre el destino de los recursos, los cuales deben usarse para obras de mejoras en las mismas colonias donde operan los parquímetros.

Reportes periódicos indican que el Gobierno ha realizado 23 obras de mejoras en cinco de las 24 colonias de Ecoparq que demandaron una inversión de 192 millones de pesos.

El procedimiento de recaudación inicia con el ingreso de recursos a través de dos mecanismos: las alcancías y aplicaciones operadas por las empresas a las cuales se les otorgó una concesión; y los recursos provenientes derivado de las multas y derechos.

En el caso de los recursos provenientes de las alcancías y aplicaciones corresponde al operador (la empresa a quien se otorgó la concesión) recaudar, concentrar y documentar los ingresos que se reciben. Por su parte, lo recaudado



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



EL CORAZÓN
DE LA
CAPITAL

a través de las multas y
derechos es recaudado, concentrado y documentado por la SEFIN.

Los operadores a los cuales les fue otorgado título de concesión están obligados a enterar diariamente a la SEFIN la totalidad de los recursos financieros que se obtengan del control y cobro de estacionamiento en vía pública de la Ciudad de México, en la Zona de Parquímetros que tenga autorizada, así como a entregar a la Secretaría el reporte de Ingresos Mensuales y Trimestrales de los ingresos obtenidos de conformidad con lo establecido en el artículo 18, fracciones V y VII del Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública.

De acuerdo con la obligación establecida en la “cuarta contraprestación” de los títulos de concesión, las Concesionarias deben pagar dentro de los 10 primeros días de cada mes al Gobierno de la Ciudad de México, a través de la SEFIN, el 30% de los recursos generados por los parquímetros instalados y en operación, derivado del uso y aprovechamiento del espacio concesionado bajo el sistema de Parquímetros.

Como se desprende de lo anterior, la transparencia ni la aplicación del —porcentaje obtenido de las ganancias de los parquímetros han sido del todo.



claras y dejan con un sesgo

de insatisfacción a la ciudadanía que sienten que el espacio público se les arrebatara sin sentir una justa retribución por ello.

Estamos convencidos que si los parquímetros se administran de manera correcta y se distribuyen los recursos de manera igualitaria transparente los resultados serían beneficios para la sociedad y se cambiaría la percepción de que se apropian del espacio público para una ganancia privada.

Por ello acudimos ante ésta soberanía para plantear un mecanismo que permita lograr tres objetivos, transparencia, certeza y confianza para la ciudadanía.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Soberanía la siguiente Iniciativa con Proyecto de decreto:

ÚNICO.-Se reforma el artículo 259 del Código Fiscal para quedar como sigue:

ARTÍCULO 259.- (...)



Los ingresos que bajo este

concepto se obtengan a través de las Concesiones y Permisos Administrativos Temporales Revocables que se otorguen y se cubran conforme a lo establecido en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público,

no serán considerados derechos, por lo que deberán estar a lo previsto en el título concesión o permiso respectivos.

Los recursos provenientes de los parquímetros serán administrados por la Secretaría de Finanzas, correspondiendo a la empresa operadora un porcentaje del cincuenta por ciento y el cincuenta por ciento restante será destinado a la Alcaldía donde se encuentren los polígonos para llevar a cabo acciones de integración urbana en la zona donde se encuentren ubicados los parquímetros.

TRANSITORIOS

PRIMERO.-La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- a partir de la publicación la Secretaría de Finanzas contará con un lapso de 60 días naturales para asignar los recursos a las Alcaldías.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



TERCERO.- Los

porcentajes asignados antes de la entrada en vigor de la presente reforma seguirán aplicándose hasta el vencimiento del plazo del convenio que les dio origen.

ATENTAMENTE

LIC. VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA
ALCALDE DE MIGUEL HIDALGO