

# CAPTAC

# IMPUESTO PL

# DIS

Laura C. Sánchez López  
Centro de Documentación sobre la Ciudad Roberto Eibenschutz

**EL DISTRITO FEDERAL** ha vivido un proceso de desdoblamiento de las delegaciones centrales hacia el poniente, oriente y sur de la ciudad, también hacia los municipios que están ubicados al oriente del Estado de México. Este proceso ha provocado grandes cambios en los patrones de viajes, causando problemas de congestión vial y que la movilidad de las personas sea más difícil para realizar sus actividades diarias. Estos problemas son el resultado de un crecimiento desordenado en el Distrito Federal y la zona metropolitana, además de la saturación de las principales vías de comunicación, generando que una vialidad rápida se convierta en una vialidad lenta.

Una de las estrategias para resolver el problema de movilidad en la ciudad fue ampliar algunas vialidades, de acuerdo con el Programa Integral de Transporte y Vialidad; el Anillo Periférico se encuentra precisamente en esos corredores, tanto de oriente-poniente como el de norte-sur, con una infraestructura construida en la década de los sesenta, y que presenta graves déficits en su capacidad de tráfico y en el acceso controlado.

De este contexto surge la idea de crear una vialidad primaria ampliada que esté conectada con vialidades secundarias y con centros de transferencia modal CETRAM<sup>1</sup> que atiendan la demanda de viajes de cualquier punto de la ciudad, así como de la zona metropolitana del Valle de México, como el *segundo nivel*, donde, además de mejorar las condiciones operacionales y ambientales del Anillo Periférico, con esta obra se pretende potenciar la vocación de éstas como vías rápidas de acceso controlado, de comunicación zonal y regional en el

1. Centros de Transferencia Modal, también conocidos como paraderos.

# CIÓN DEL USVALÍA TRITO FEDERAL

sentido norte-sur, oriente-poniente, así como su integración con la red vial (Programa Integral de Transporte y Vialidad 2002-2006, p.45). En el 2001 se creó el Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal, cuyo objetivo es realizar las erogaciones de la construcción y desarrollo de esta vialidad; en éste se menciona que los segundos niveles son una opción para aumentar la fluidez y la velocidad del tránsito, reducir los costos y afectaciones a la salud de las personas, además de que no afecta los usos de suelo, ya que prácticamente la totalidad de las áreas colindantes al proyecto presentan usos del suelo de carácter mixto (HM y HO, con alturas promedio entre 8 y 10 niveles). Respecto a los valores inmobiliarios, los especialistas en bienes raíces consideran que los segundos pisos podrían dar lugar a paulatinos cambios de uso de suelo, principalmente en aquellas propiedades con uso de suelo habitacional para ser eventualmente ocupadas por establecimientos comerciales o de servicios. En ese sentido, se prevé que exista en un mediano plazo una oferta de inmuebles habitacionales y una demanda creciente de espacios comerciales, que se reflejará en una depreciación de los inmuebles habitacionales; ésta podrá ser compensada por la sobrevaloración de los inmuebles comerciales o de aquellos habitacionales cuyo uso de suelo pueda ser modificado.<sup>2</sup>

Si nos enfocamos en el tema de los usos de suelo, la renta urbana se divide en la *absoluta*, que es la que se da por la existencia del inmueble, y la *diferencial*, que se da por su localización, oferta y demanda; un concepto importante para el análisis es la diferencia que realiza

2. Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal.



Segundo Piso del Anillo Periférico.  
Fotografía: José Luis Ruiz.

Samuel Jaramillo (2011) que son las *rentas secundarias*, por el tipo de uso que se le dé al inmueble, que para este estudio es el cambio de uso que se originó después de la construcción del segundo piso del periférico y el distribuidor vial de San Antonio. Podemos entender que el valor del suelo se da por características extrínsecas a éste, como localización, oferta y demanda, usos del suelo, obras públicas e infraestructura y servicios, es de esta manera como se *genera la plusvalía* en un inmueble; pero ¿corresponden estas teorías a lo que sucede en los segundos pisos, y provocan o generan una plusvalía en los inmuebles o nos estamos enfrentando a una minusvalía? En el caso de que se produzca una plusvalía, ¿el Gobierno del Distrito Federal tiene instrumentos necesarios para absorber este gasto y beneficio para estos inmuebles?

Manuel Perló publicó un artículo sobre la captación de plusvalía en el que subraya que el Distrito Federal no cuenta con una legislación hacendaria<sup>3</sup> o con una instrumentación en la recaudación de estos impuestos; sólo siete de los estados cuentan con la recaudación de plusvalía: Aguascalientes, Coahuila, Michoacán, Morelos, San Luis Potosí, Sinaloa y Nuevo León (Perló, 2000), este último derogó el capítulo “Del impuesto sobre aumento de valor y mejoría específica de la propiedad”, de la ley de Hacienda estatal en el año de 1983, pero sigue vigente el mismo capítulo en la Hacienda para los municipios.

A nivel Federal, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se menciona en su Artículo 32 que todos los mexicanos estamos obligados a contribuir para los gastos públicos en el lugar de

3. Conjunto de leyes vigentes en un lugar y tiempo determinado.

nuestra residencia, y como obligaciones (Artículo 36) el ciudadano de la república mexicana debe inscribirse en el catastro de la municipalidad, declarando la propiedad con la que cuenta el ciudadano, así como la industria, profesión o trabajo del cual subsista.

En el Distrito Federal se aplica el Código Fiscal, antes Código Financiero, y opera en la aplicación del pago de impuestos, contribuciones de mejoras y derechos, el cual describe en su capítulo VIII del Título Tercero las contribuciones de mejoras son causadas:

Por las obras nuevas... ya sean construcciones o bien ampliaciones que representen cuando menos 10% del valor total de las construcciones de las obras originales, atendiendo a la ubicación de los inmuebles dentro de las zonas de beneficio que también se señalan, hasta por 50% del costo total de dichas obras.

En la Ley de ingresos del Distrito Federal para los ejercicios fiscales de 1999 y 2010, el porcentaje de recaudación de contribución de mejoras se ha reducido en esta década, pues de ser 0.5% en 1999 pasó a 0.0003% en 2011; no es posible que con la creación, mejoramiento y ampliación de varias avenidas que se han realizado en esta década se haya recaudado sólo \$400,000 de los 129 millones de pesos de la recaudación total de ingresos.

Esto se puede ligar al Artículo 171 del Código Fiscal del Distrito Federal, en el que se menciona:

El Jefe de Gobierno, mediante disposiciones de carácter general, podrá reducir total o parcialmente el pago de las contribuciones de mejoras, cuando el beneficio de la misma sea para la generalidad de la población y no exista un beneficio significativo para un sector reducido de la población, así como cuando los beneficiarios de las obras públicas sean personas de escasos recursos económicos y se trate de servicios indispensables.

Este artículo permite que la población esté exenta de este impuesto, aunque sea necesaria su recaudación para su redistribución.

Hasta 2005, el impuesto predial fue la contribución más importante del Distrito Federal con 16 millones y medio de pesos (45%), pero en 2010 el impuesto sobre nómina es el que más aporta a las contribuciones, esto se da por las nuevas políticas de pago de impuestos que aplica el Gobierno del Distrito Federal y al incremento del impuesto sobre nómina (de 3 573 en 1999 a 9 924 para 2010); es asociado con la inseguridad, orillando a los empresarios a pagar a sus trabajadores

por medio de este sistema, en el que se cobra una tasa de 2.5% sobre el monto total de las erogaciones realizadas.

A partir de ello, nos podemos hacer varias preguntas: ¿por qué el Distrito Federal no ha implementado una legislación para recaudar este impuesto?, si es la ciudad más grande e importante del país, y cuenta con grandes inversiones en servicios, infraestructura y equipamientos; será acaso que ¿no cuenta con normativas o metodologías

Fuentes:

1. Código Financiero del Distrito Federal (1999), *Gaceta del Distrito Federal*, 29 de diciembre de 1999.
2. Código Fiscal del Distrito Federal (2001), *Gaceta del Distrito Federal*, 29 de diciembre de 2009.
3. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917, Última reforma publicada DOF 09-02-2012.
4. Ley de Ingresos del Distrito Federal para el ejercicio 1999, *Gaceta del Distrito Federal*, 30 de diciembre de 1998.
5. Ley de Ingresos del Distrito Federal para el ejercicio 2010, *Gaceta del Distrito Federal*, 30 de diciembre de 2009.
6. Perló, Manuel (2000), "La aplicación del Impuesto sobre Plusvalía en México", en Iracheta, Alfonso, y M. Smolka (coords.), *Los pobres de la ciudad y la tierra*, Toluca y Cambridge, Colegio Mexiquense y Lincoln Institute of Land Policy.
7. Programa Integral de Transporte y Vialidad 2002–2006, *Gaceta del Distrito Federal*, 5 de noviembre de 2002.
8. Samuel, Jaramillo (2011), "Los fundamentos económicos de la participación en plusvalías", en Jaramillo, Samuel, Víctor M. Moncayo y Óscar Alfonso, *Plusvalías urbanas. Fundamentos económicos y jurídicos*, Colombia, Universidad Externado de Colombia.
9. Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal, en <http://www.fimevic.df.gob.mx/>, consultado en julio de 2010.