



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

Senador

Roberto Gil Zuarth

Presidente de la Mesa Directiva

Senado de la República

Presente

El suscrito, **Arturo Zamora Jiménez**, Senador de la República integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en los artículos 8, numeral 1, fracción II y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

Consideraciones

En toda comunidad la seguridad en la movilidad de las personas es un elemento intrínseco a diversos derechos fundamentales protegidos por la Constitución General. Es por ello que para organismos internacionales como ONU-Hábitat, estiman que la sostenibilidad de todo sistema de movilidad urbana, exige garantizar la seguridad en la circulación de peatones, ciclistas, vehículos y usuarios del transporte público.

En México las deficiencias que se registran en torno a la seguridad vial son alarmantes y constituyen uno de los principales padecimientos que lesionan a la sociedad; el crecimiento demográfico acelerado y desordenado, la precaria conciencia cívica y de educación vial, así como las reiteradas prácticas de corrupción, entre otras, representan las causas primarias de dicho fenómeno.

Al respecto es de resaltar el estado de las cosas a partir de la red de transporte público concesionado. De acuerdo con el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, dicha red conformada por colectivos,

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

autobuses y taxis, representa la columna vertebral de la movilidad en las grandes urbes; particularmente en la Ciudad de México, en donde el 44% de un total de 21.6 millones de viajes se realiza en transporte colectivo (microbuses, mini buses y metro bus) y el 11% en taxis.

“En cuanto a la administración del servicio de transporte público... las autoridades estatales otorgan concesiones individuales... que se organizan en torno a la ganancia diaria del dueño... o sueldo del conductor. Este sistema se caracteriza por una competencia feroz por el pasaje, inseguridad (en un 43% de las 1,023 muertes por atropellamiento ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados microbuses...), sobrecupo, nula interconectividad, paradas discrecionales y repentinas para el ascenso y descenso de pasaje, invasión de rutas, bajas velocidades, conductores improvisados e invasión y deterioro del espacio público.

... los sistemas de transporte público evolucionaron lentamente en términos de tamaño y renovación de su flota, los modelos de operación y administración se estancaron y disminuyó progresivamente la calidad en el servicio, siendo calificado por los usuarios como malo, lento, peligroso, deteriorado y como un sinónimo de pobreza.”¹

La trascendencia del tema es indiscutible, pues representa un asunto de agenda incluido en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el que se dispuso como meta la construcción de ciudades con viajes urbanos en condiciones de seguridad.

Actualmente la Ciudad de México cuenta con una de las redes de transporte público concesionado más grandes del mundo, pero a la vez representa una de las más inseguras de acuerdo con elevado índice de siniestros, mismo que en tiene como consecuencias afectaciones en la integridad física de pasajeros, peatones, ciclistas o automovilistas, inclusive en la pérdida de la vida de éstos. Como si no fuera suficiente, la gravedad del caso se agudiza cuando las unidades de transporte público, en más de las veces no

¹ Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, editado por el Senado de la República y el Grupo Mexicano de Parlamentarios para el Hábitat, ONU-Hábitat, pág. 34.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

cuentan con la póliza de seguro por responsabilidad civil exigido por la ley como respaldo para cubrir los daños ocasionados, limitándose a prestar el servicio público con el amparo de las llamadas sociedades mutualistas.

En el ámbito local, la Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del 14 de julio de 2014, tratándose de concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros, contiene el imperativo de contar con **póliza de seguro** vigente para indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha actividad se pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio, en los términos siguientes:

- a) En el artículo 90, se determina como un deber impuesto para “toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público...”;
- b) En el artículo 110, fracción XII, se especifica como una obligación de los concesionarios, y determina la cobertura mínima;
- c) En el artículo 115, fracción IV, se establece como causa de revocación de la concesión, el incumplimiento de los supuestos previos; y
- d) En el artículo 251, fracción XII, se señala que la misma omisión constituye una infracción sancionada con la cancelación definitiva de la concesión.

Por su parte, la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal al expedir el Nuevo Reglamento de Tránsito, publicado en la Gaceta Oficial del 17 de agosto de 2015, determinó en su artículo 46 la imposición de una multa al concesionario de una unidad de transporte público de pasajeros que no **porte** la póliza de seguro de responsabilidad civil vigente que exige la Ley de Movilidad, la cual podrá oscilar entre 60 y 80 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente.

No obstante lo dispuesto en la legislación en materia de movilidad y lo estricto del reglamento de tránsito y su “control” de foto-multas, la fuerza vinculante de éstas aparentemente no es suficiente o existe alguna omisión o

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

descuido por parte de las autoridades encargadas de su aplicación y supervisión, pues a la fecha los concesionarios y operadores de la red del transporte público de la Ciudad de México son protagonistas de las decenas de denuncias sociales que diariamente se hacen manifiestas ante casos de accidentes o siniestros viales en los que dichas unidades se ven involucradas.

El problema no queda en ello, sino que al momento de acatar las reglas a que se refiere el capítulo III del Reglamento de Tránsito, denominado "De los hechos de tránsito y de la responsabilidad civil resultante", dos situaciones diversas a la comentada son las que pueden presentarse: la primera de ellas es que el transportista no cuente con la póliza de seguro vigente o, la segunda, que no la tenga en virtud de que se encuentre amparada la unidad por alguna mutualidad. La consecuencia puede ser cualquiera, menos que la víctima de los daños ocasionados obtenga el resarcimiento correspondiente, teniendo que cubrir los gastos de reparación, en el mejor de los casos.

Impensable estimar que, de llegar a la autoridad jurisdiccional de cuantía menor, se logre obtener justicia ante tal situación, pues la naturaleza de los eventos hace de la expectativa de obtener un dictamen pericial favorable en el ruego de un "milagro" que provoque la convicción del juez sobre la situación.

La situación descrita cada vez es más común ante la conducción negligente y actitud impune que caracteriza a los operados de unidades de transporte colectivo, particularmente los de microbuses, minibuses o autobuses, mismos que se protegen de manera gremial y sus mutualidades tienen la habilidad de siempre encontrar la manera de evitar responder de la obligación de reparar los daños ocasionados, ya que no cuentan con un fondo que los respalde y se limitan a librar a los choferes de un problema legal, dejando en el desamparo a la parte afectada.

Desafortunadamente el sentir de cientos de ciudadanos afectados presume y, en algunos casos, sustenta su dicho como un secreto a voces sobre la existencia de supuestos acuerdos entre mutualidades con las autoridades competentes a fin de lograr "peritajes" cuyo resultado siempre beneficie a sus protegidos o, en el último de los casos, se determine que cada "quien se quede con su daño", esto por lo menos en la Ciudad de México.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

De acuerdo con la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de abril de 2013, las diferencias que se advierten entre las instituciones aseguradoras tradicionales y las sociedades mutualistas, son las siguientes:

Instituciones aseguradoras	Sociedades mutualistas
<ul style="list-style-type: none">• Son constituidas bajo las reglas de la sociedad anónima; su función principal es la de asumir riesgos mediante el pago de una prima, para lo cual se les exige un respaldo económico llamado capital mínimo de garantía.• A través de un contrato de seguro, asume las consecuencias derivadas del daño ocasionado por la verificación de un evento cuyo riesgo es objeto de la cobertura.• Para su operación y funcionamiento, debe cubrir las reservas suficientes que garanticen el cumplimiento de las indemnizaciones o el pago de sumas aseguradas a los beneficiarios, así como la utilidad respectiva.	<ul style="list-style-type: none">• Son constituidas por la asociación de personas a fin de repartirse voluntariamente los riesgos que individualmente les corresponda, fijando cada una de ellas lo que habrá de contribuir para resarcir los daños o pérdidas de la colectividad.• En este tipo de Institución no podrán participar como socios los gobiernos, dependencias o instituciones financieras extranjeras. La duración de la sociedad podrá ser definida.• Para su operación y funcionamiento, no expiden pólizas ni celebran contratos. Pero conceden a sus miembros seguros en caso de muerte, beneficios de accidentes y enfermedades o indemnizaciones por daños, con excepción de coberturas de naturaleza catastrófica o de alto riesgo por monto o acumulaciones.• Tienden a operar dentro de un territorio geográfico limitado.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

En la Ciudad de México las denominadas “mutualidades” son reguladas a través de la Ley de Sociedades Mutualistas del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial en octubre de 2008 y reformada por última vez en noviembre de 2014. Dicha legislación determina su naturaleza jurídica como asociaciones civiles, en cuyo objeto se encuentra el “... otorgar ayuda a los asociados en caso de enfermedad, muerte o de ambos casos, así como los daños que puedan sufrir en su patrimonio, en los términos del artículo 13...”, disposición que especifica su manera de operar: “Las Sociedades Mutualistas que sin expedir pólizas o contratos concedan a sus miembros seguros en caso de muerte, beneficios en los de accidentes y enfermedades o indemnización por daños, con excepción de las coberturas de alto riesgo por monto o acumulaciones de alto riesgo y las de naturaleza catastrófica salvo que éstas se relacionen con las operaciones correspondientes al ramo agrícola y de animales o al aseguramiento de los bienes conexos a la actividad agropecuaria, podrán operar de conformidad con el artículo 13 de la Ley General de Instituciones y Sociedad Mutualistas de Seguros”, ordenamiento abrogado por Decreto del 4 de abril de 2013.

Al contrastar los requisitos exigidos por la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito con lo determinado en la Ley de Sociedades Mutualistas, todos aplicables en el ámbito de la capital del país, la conclusión es evidente: un gran porcentaje de los concesionarios de la red de transporte público se encuentran en un supuesto de trasgresión a lo mandado por la normatividad aplicable, al no contar con la póliza de seguro vigente que respalde los daños que ocasionen, esto en perjuicio de la ciudadanía que se convierte en víctima en dichas eventualidades.

El pasado 26 de febrero, el titular de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF), informó como una medida preventiva para la población, las particularidades de las “Mutualidades” distinguiéndola de las “sociedades mutualistas de seguros”, a fin de dar a conocer su manera de operar y evitar que las personas sean sorprendidas.

Indicó que una mutualidad es la asociación de personas que, sin expedir pólizas o suscribir contratos, concede a sus miembros ciertas coberturas: en

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

caso de muerte, beneficios en caso de accidentes y enfermedades o indemnización por daños (principalmente de automóvil), entre otras.

Las personas que la integran conforman un fondo de protección para afrontar de manera conjunta alguno de los riesgos que pudiera sufrir cualquiera de sus integrantes, generalmente asociado a las actividades de transporte público, agrícola, pecuaria y pesquera, entre otras.

Advirtió que esas figuras escapan al ámbito de regulación que rigen las actividades de protección y defensa de la CONDUSEF, por lo que una queja debido a la falta de cumplimiento con un tercero no puede ser atendida por ese organismo.

Por otro lado, las “sociedades mutualistas” son instituciones financieras cuya operación requiere de autorización de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF). Éstas constituyen la materia de la facultad de vigilancia y supervisión de la comisión nacional y sus actos podrán ser materia en la que la CONDUSEF intervenga, ante una queja por incumplimiento en perjuicio de algún usuario.

Enfatizó que en la actualidad existe registro de dos instituciones que legalmente gozan de ésta categoría en todo el país:

1. “SPT, Sociedad Mutualista de Seguros”; y
2. “Torreón, Sociedad Mutualista de Seguros”.

Esta información garantiza a la ciudadanía contar con información certera que le permite excluir e identificar a cualquier otra organización que se ostente indebidamente como una sociedad mutualista.

Por su parte, a diferencia de las instituciones de seguros, las sociedades mutualistas solamente pueden operar determinados tipos de seguros (vida, accidentes y enfermedades y daños) y no deben tener fines de lucro para la sociedad ni para sus socios, por lo que deben cobrar solamente lo indispensable para cubrir los gastos generales que ocasione su gestión y para constituir las reservas económicas necesarias a fin de poder cumplir sus compromisos para con sus miembros, en caso de algún siniestro.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

Advirtió que una parte del transporte público en la Ciudad de México se encuentra bajo la modalidad de “mutualidad”, por lo que enfatizó la importancia de conocer esta situación en caso de que alguien se vea involucrado en algún percance de tránsito, a fin de que el afectado se cerciore que le serán cubiertos los daños ocasionados, pues al no tratarse de instituciones financieras, la CONDUSEF no podrá atender las quejas por el posible incumplimiento.

Como ejemplo están las irregularidades como las ocurridas con Grupo Mutualista Lidmex, asociación civil con 27 años de operación que ofrece a sus afiliados un seguro de daños a terceros y trabaja con más de cien rutas de transporte público en la Ciudad de México, incluidos el Metrobús y el Corredor Periférico; en el Estado de México, Morelos, Tlaxcala y Michoacán, entre otras entidades. Al respecto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en atención a la solicitud electrónica número 0000600177406 para proporcionar información sobre el acta constitutiva de dicha asociación, aseguró no haber encontrado el acta constitutiva para que Lidmex funcione como sociedad mutualista de seguros.

Cada vez es más cotidiana la costumbre de los concesionarios del transporte público de la Ciudad de México, de ampararse en la figura de las “mutualidades” en lugar de contratar una póliza de seguro en los términos requeridos por la ley; consecuentemente se ha elevado el porcentaje de usuarios, peatones y automovilistas afectados tanto por la tasa de accidentes y siniestros en los que se ven involucrados los transportistas, así como por las argucias de las mutualidades para evitar el pago de la indemnización correspondiente.

Por todo lo expuesto, se estima oportuno y urgente que el Gobierno de la Ciudad de México adopte las medidas necesarias para corregir la situación tanto para garantizar que la red de transporte público mejore la calidad en el servicio, empezando por acatar el marco normativo que le es aplicable, así como para proteger y garantizar a la ciudadanía que en la capital del país el Estado de Derecho se impone, inclusive en situación como las descritas.

En mérito de lo anterior, me permito someter a la consideración de la Asamblea, el siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A RENDIR UN INFORME SOBRE EL CABAL CUMPLIMIENTO Y SOBRE LAS SANCIONES APLICADAS POR EL INCUMPLIMIENTO DE LO ORDENADO EN LOS ARTÍCULOS 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 46 DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA LA CIUDAD DE MÉXICO, A LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CAPITAL DEL PAÍS

Punto de Acuerdo

Primero. El Senado de la Republica exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que rinda a esta soberanía un informe en el que desglosen las acciones realizadas o que se estén ejecutando para garantizar el estricto cumplimiento de lo mandado en los artículos 90 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal y 46 del Nuevo Reglamento de Tránsito, indicando las sanciones y multas que del 15 de diciembre de 2015 a la fecha, se han impuesto a los concesionarios de la red de transporte público por la omisión correspondiente.

Segundo. El Senado de la Republica exhorta respetuosamente al Gobierno de la Ciudad de México para que, a través de la Secretaría de Seguridad Pública, se fortalezcan las acciones de verificación documental a los concesionarios u operadores de unidades de la red de transporte público, con motivo de posibles infracciones al Reglamento de Tránsito, a fin de que se de vista a la Secretaría de Movilidad cuando se detecte el incumplimiento de la obligación de portar la póliza de seguro vigente, y ésta proceda en consecuencia aplicando las sanciones que correspondan.

Senado de la República, a los 8 días del mes de marzo de 2016.



Arturo Zamora Jiménez