

Inseguridad frente al transporte público

Mara Rivera

Subirnos a un camión en la Ciudad de México nos hace sentir, a menudo, nervios o incluso miedo. El mal estado de las unidades, la falta de precaución de algunos conductores, las bocinas a volumen máximo: todo menos un viaje placentero y seguro. Por si fuera poco, el transporte público no trabaja con seguros convencionales, sino con “mutualistas”, las cuales, en caso de accidente, dejan desamparados a pasajeros y a terceros.

El Gobierno de la Ciudad de México otorga permisos y concesiones para el transporte público de pasajeros con pólizas de seguros expedidas por mutualidades que no están reguladas ni reconocidas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) ni por la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef). Dichas mutualidades tienen la habilidad de evitar responder a la obligación de reparar los daños ocasionados a terceros frente a un percance vial, pues no cuentan con un fondo que los respalde ante los incidentes, por lo que se limitan a responder económicamente y librar a los choferes de un problema legal, dejando en desamparo a la otra parte afectada.

En la Ciudad de México, cada día, el transporte público concesionado traslada a más de 12 millones de pasajeros, lo que representa el 65% de la demanda total del servicio de transporte en la capital, según datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi) de la entidad.

Para dimensionar el tamaño del sector, resulta que cada día microbuses, taxis y camiones transportan en la capital el equivalente al total de la población de Cuba, que en 2015 ascendía a 11 millones 389 mil 560 habitantes (cifras del Banco Mundial).

Sin embargo, ese tipo de transporte genera hasta el 25% de los accidentes viales,

pues tan sólo en el caso específico de los microbuses, el 40% de ellos tiene un percance vial al menos una vez al año, esto según datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra).

El problema se agrava cuando resulta que el Gobierno de la Ciudad de México otorga permisos de transporte público a quienes presentan pólizas de seguro emitidas por instituciones informales —dichas mutualidades— que no están registradas ni reguladas y, peor aún, que no cuentan con el respaldo financiero para hacer frente a los gastos en caso de un siniestro.

“Nosotros optamos por asegurarnos con ellos [mutualidades], por el menor costo. Tenemos más de 33 unidades aseguradas con ellos”, afirma un chofer de la Ruta 2 de microbuses, que corre del

centro al norte de la capital, y quien pidió mantener el anonimato.

De esta manera, en aras de cumplir con el artículo 46 del Nuevo Reglamento de Transporte de la Ciudad de México —que establece la presentación de una póliza de seguro vigente como uno de los requisitos para la obtención y permanencia de un permiso para la prestación de transporte público colectivo de pasajeros—, la misma autoridad se convierte en cómplice del problema por no cotejar ni rechazar la petición de un permiso a quien entrega un documento sin validez.

Expedición de permisos

De acuerdo con la Ley de Movilidad del Distrito Federal, artículo 90, entre los requisitos que deben cubrir los interesados en obtener y mantener un permiso para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga,

se encuentra la contratación de una póliza de seguro vigente para “indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio”.

Conforme a la respuesta emitida por la Semovi a la solicitud 106500087716 subida al portal del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales



MARA RIVERA es licenciada en Ciencias de la Comunicación por la UNAM. Actualmente se desempeña como reportera especializada en economía y finanzas del noticiario Enfoque de NRM Comunicaciones.

y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México (InfoDF), “la documentación presentada por los concesionarios se sujetará al principio de buena fe, mismos que estarán sujetos en todo momento a la verificación de la autoridad”.

La Secretaría asegura que “si dichos documentos resultan falsos, serán sujetos a las penas en que incurran aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales aplicables, esto de conformidad con el artículo 32 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal”.

Incluso la subsecretaria de Planeación de la Semovi, Laura Ballesteros, asegura que los interesados en obtener algún permiso para operar una unidad de transporte público de pasajeros deben sujetarse a un estricto marco legal, con el objetivo de proteger a terceros. Comenta:

Esto es importante acotarlo, ellos [los concesionarios] están sujetos, al igual que cualquier otro vehículo automotor, no sólo a la Ley de Movilidad sino al Nuevo Reglamento de Tránsito que incluye estos preceptos de seguro de responsabilidad. La aplicación ya no solamente es la norma en el marco jurídico, sino que ya está en el Reglamento de Tránsito en la ciudad. Es el mismo que busca salvar vidas y el mismo que se está impulsando desde la Visión Cero. La Ley de Movilidad, que se trabajó en la Asamblea Legislativa, se desarrolló bajo la Visión Cero de la comunidad internacional, encaminada a salvar vidas, a disminuir el mayor número posible de muertes [...] Si bien es cierto que lo deseable es que no existieran accidentes, es importante que el Reglamento de Tránsito garantice que los vehículos en la Ciudad de México cuenten con diversas opciones de seguros de responsabilidad civil, cuyo costo puede oscilar entre 200 y 800 pesos, garantizando que la víctima pueda recibir atención médica y traslado a un hospital en caso de accidente.

Trámites con papeles inválidos

La consultora PwC advierte que la ambigüedad del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México abre la posibilidad para que operadores de camiones y microbuses obtengan el permiso necesario, presentando documentos expedidos por mutualidades.

El artículo 46 del Reglamento de Tránsito establece en su segundo párrafo que:

En el caso de las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros o de carga, deberá contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare la responsabilidad civil por daños y perjuicio que con motivo de la prestación del servicio pudiese ocasionar a los usuarios o terceros en su persona o patrimonio, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que esta-

blezca el reglamento de la Ley. Sin perjuicio de las sanciones establecidas en este reglamento, serán sancionados de acuerdo a lo estipulado en la Ley y su reglamento.

De esta manera, sostiene Rodrigo Aburto, director de Seguros del Sector Financiero de PwC, el Reglamento no precisa

En México sólo el 30% de los vehículos está asegurado, mientras que en Uruguay y Brasil lo están el 80 y el 75%, respectivamente

ni delimita que sólo se aceptarán pólizas expedidas por seguros comerciales o instituciones reconocidas por la autoridad federal (como la CNSF o la Condusef) para la entrega de un permiso para la prestación del servicio público de pasajeros. Comentó que:

El Reglamento de Tránsito no es explícito en ese sentido, que te diga: esa póliza debe ser con una compañía de seguros o una mutualista autorizadas por la CNSF. No llega a ese nivel de detalle, pero te está diciendo que tengas una póliza de responsabilidad civil vigente. No sé si es irregularidad o una imprecisión, porque no lo dice el Reglamento, si presentar una mutualidad es correcto o no. El Reglamento no lo explica, y si queremos ser “puristas”, una mutualidad no es una póliza de seguros, por lo tanto habría una irregularidad tal cual.



De esta manera, a pesar de los argumentos de las autoridades capitalinas, lo cierto es que existen operadores de microbuses y camiones que han obtenido el permiso correspondiente presentando una póliza expedida por una mutualidad, entidad que, a decir de la CNSF y la Condusef, no está reconocida, no es supervisada y no tiene permiso para operar. Incluso la propia Condusef advierte que “una parte” del transporte público de la Ciudad de México se encuentra bajo la modalidad de mutualidad. Es más, estimaciones de la organización Rutas Unidas A. C. —encabezada por José Antonio Sánchez Escalante, que aglutina a 26 rutas de transporte público con más de 6 mil 500 unidades— indican que el 90% de los microbuses en la capital del país opera con mutualidades. Comentó el dirigente:

Una parte del transporte público en la Ciudad de México se encuentra bajo la modalidad de mutualidad [...], si lo separamos por micros, autobuses y vagonetas, sí podemos decir que un 90% de los micros tiene mutualidades porque, aclaro, principalmente los microbuses son los que están metidos en ese asunto mutualista; porque la verdad no hay muchas utilidades y ni siquiera alcanza para mantener las unidades en buenas condiciones.

La informalidad de las mutualidades

De acuerdo con la Condusef, se conoce como mutualidad a las asociaciones de personas que, sin dar pólizas o contratos, conceden a sus miembros coberturas en caso de muerte, beneficios en casos de accidente y enfermedad, o indemnización por daños (principalmente de automóvil), entre otros.

Las personas que integran una mutualidad conforman un fondo de protección para afrontar, de manera conjunta, algunos de los riesgos antes citados que pudieran sufrir cada uno de sus integrantes. Es decir, contribuyen a resarcir los daños o pérdidas que pudieran sufrirse en la colectividad,

generalmente asociadas a las actividades de transporte público, explica la Condusef. Aclara también que, actualmente, en el mercado operan legalmente mutualistas o “sociedades mutualistas”, las cuales son instituciones financieras que requieren de autorización de la CNSF para operar, quien además las supervisa, por lo que la Condusef sí puede atender la queja ante un incumplimiento con algún usuario afectado.

Cabe aclarar que, a diferencia de las instituciones de seguros, las sociedades mutualistas solamente pueden operar determinados tipos de seguros (vida, accidentes, enfermedades y daños), y no deben tener fines de lucro para la sociedad ni para sus socios. Lo anterior implica 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. Así, la diferencia entre las sociedades mutualistas y las mutualidades es que las primeras operan dentro de la formalidad y las segundas no, pues no cuentan con registro ni permiso para operar.

Entre las mutualidades que operan fuera de la ley, pero cuyos documentos son aceptados por el Gobierno de la Ciudad de México para la expedición de permisos y concesiones, se encuentran: Alianza de Permisarios y Conductores de México, El Grupo Mutualista Lidmex, Seguros Gómez y Grupo Mutualista & Lic.s de México, entre otras, como revelan diversas denuncias presentadas ante la Condusef sin que se les dé seguimiento, dado que dichas instancias no son reguladas por el organismo federal.

La falta de vigilancia y regulación de las mutualidades se ha dado en el marco de arbitrariedades, fraudes y atropellos diversos contra aquellos que han sufrido algún percance en el que una de las partes es el transporte público de pasajeros de una de las principales ciudades del país. Esto debido a que el servicio público generalmente opera con pólizas de seguros expedidas por organizaciones tipo mutualidades, que por su bajo costo atraen a las organizaciones de transportistas dado que las protege al 100% en caso de daño, pero no así a los terceros involucrados.

Un caso entre mil

Para ejemplificar lo anterior, vale la pena destacar un caso que ilustra los sinsabores que tuvo que enfrentar un conductor que vivió un percance vial con una unidad de transporte público de pasajeros, que acreditó estar asegurado con la Mutualidad Lidmex A. C. (sin registro ante la CNSF). Después de dos años del impacto que sufrió contra un camión mientras conducía su motocicleta, señala que las heridas del choque han sanado, pero, en cambio, la impotencia sigue a flor de piel, pues ni la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) ni la Condusef pudieron interceder, ya que no asumen que esté en su jurisdicción obligar a la mutualidad a pagar los daños provocados por uno de sus socios. El resultado, después de dos años, fue que sólo se obtuvo lo que la empresa, unilateralmente, estimó como pago del daño sufrido.

Hoy sólo le queda la opción de demandar y utilizar como elemento de prueba los cheques sin fondos que le fueron expedidos con el fin de ganar tiempo



y hacer que se cansara hasta desistir de su derecho a cobrar la pérdida total de su motocicleta.

Dicen que la impunidad se manifiesta en diferentes niveles, pero, al final, todo acto ilegal sin castigo es un detonador de malestar y desconfianza en las instituciones.

Terceros, los afectados

Como decíamos, el problema de que circulen unidades de transporte público de pasajeros con cobertura de mutualidades adquiere mayores dimensiones porque la Condufep advierte que, debido a que las mutualidades no están reguladas, no podrá atender las quejas por incumplimiento de dichas organizaciones.

“Una parte del transporte público en la Ciudad de México se encuentra bajo la modalidad de mutualidad [...], no se trata de instituciones financieras autorizadas y la Condufep no estará facultada para defender los derechos [del afectado], en caso de que no atiendan su obligación”, alerta la Comisión.

Al respecto, el titular de la Condufep, Mario Di Costanzo, asegura que las quejas que recibe la Comisión en contra de dichas organizaciones son entre cinco o seis veces más de las que atiende en relación con seguros comerciales: “Nosotros tuvimos el año pasado, de ésta [mutualidad], un total de 15 acciones de defensa y, en lo que va del año, hemos tenido cuatro acciones de defensa; y yo diría que, cuando menos, son cinco o seis veces más de lo que atendemos, tan sólo por ésta”, afirmó.

Por lo anterior, en caso de algún accidente del servicio público concesionado de pasajeros, los afectados (usuarios, peatones, automovilistas, etcétera) quedan en total indefensión, mientras que los operadores o dueños de las unidades permanecen sin problema alguno. Un caso más de impunidad.

Es alarmante que el Gobierno de la Ciudad de México expida permisos para transporte público de pasajeros a quien entrega documentos emitidos por instituciones que no están reconocidas ni reguladas, como las mutualidades. En este sentido, Rodrigo Aburto, de PwC, lamentó los procesos operativos del Gobierno capitalino en la entrega de permisos para la prestación de servicio público de pasajeros, ya que la obligación de contar con una póliza de responsabilidad civil queda satisfecha exhibiendo un documento que se esperaría sea de una entidad aseguradora regulada. Sin embargo, lo que viene ocurriendo es que se ha convertido en un mero trámite. En opinión de Aburto, la contratación de este tipo de pólizas se debe a que los seguros comerciales son muy caros porque el riesgo de asegurar a los conductores es muy alto dado que las colisiones y percances son recurrentes.

Como se avanzaba, el artículo 46 del Reglamento de Tránsito no precisa que los operadores no pueden presentar pólizas de seguros expedidas por alguna mutualidad, por lo que en términos reales,

los choferes del transporte público de pasajeros no están incumpliendo con la Ley. En cambio, lo que sí es totalmente irregular e indebido, es que las autoridades acepten como válidos ese tipo de documentos.

Las víctimas de un accidente de camiones o microbuses con cobertura de mutualidad quedan en total indefensión, pues no hay procuraduría ni comisión que las atienda

Seguros caros, entre las razones

Según datos de la Condufep, sólo el 30% de los vehículos en México está asegurado, mientras que en Uruguay y Brasil lo están el 80 y el 75%, respectivamente.

Una de las razones que explica esta realidad es que, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera 2015 (ENIF), 27.5% de los mexicanos no contrata seguros por su alto costo. Al respecto, la AMIS reconoce que en México las empresas aseguradoras ofrecen pólizas 80% más caras que en otros países, incluido Estados Unidos, por el mayor nivel de riesgo que existe en el país a causa de diversos factores, como la inseguridad pública.

En esta línea, operadores y choferes de unidades de transporte público de pasajeros afirman que resulta muy oneroso



comprar un seguro formal, por lo que deciden contratar una cobertura con mutualidades, sin que necesariamente cuenten con algún registro o permiso de operación, ya que la autoridad de la Ciudad de México no les pone ninguna objeción.

José Antonio Sánchez Escalante, representante de Rutas Unidas A. C. asegura que los choferes y dueños de éstas contratan mutualidades porque son hasta 50% más baratas que los seguros comerciales.

Igualmente, en el caso de los choferes de microbuses de la Ruta 2, el Gobierno de la Ciudad de México les acepta pólizas emitidas por dichas organizaciones sin ningún problema.

“Nosotros pagamos cuatro mil pesos por unidad y tenemos más de 33 unidades aseguradas con ellos [Mutualidad Lidmex]; si fuéramos con otro seguro ahorita, sus pólizas cuestan 5 mil 500 pesos, y conste que, también, es una mutualidad [...] En un seguro comercial como Quálitas, el seguro para microbuses está entre ocho mil y nueve mil pesos, y nosotros tenemos que buscar las cosas más económicas”, sostiene un dirigente de varias rutas de transporte público concesionado.

Sin embargo, el Director General de AMIS, Recaredo Arias, resalta la importancia de contar con un seguro que cubra el robo total del automóvil pero, por encima de todo, que cuente con “responsabilidad civil por daños a terceros”. Por ello, consideró que nada justifica que un operador del transporte público pueda circular con un seguro que no ampare a terceros frente a ninguna responsabilidad en la que pueda incurrir, pensando no sólo en daños materiales, en sus bienes, o lesiones corporales, sino, incluso, en casos de muerte: “Cuando un concesionario les muestra a las autoridades un seguro de este tipo [mutualidades] para operar, no debería recibir el permiso para circular. Yo creo que las autoridades efectivamente deberían tener más cuidado de con quién se están contratando; que les demuestren que son mutualidades que sí cumplen y, si no, cancelarlos completamente de

manera inmediata y, de alguna forma, decir: ya no voy a tomar como válido las protecciones que tengas con este tipo de mutualidades”, sostuvo.

“Se echan la bolita”

Mientras que miles de víctimas de accidentes con algún camión o microbús con una cobertura de mutualidad quedan en la total indefensión y el dueño de la unidad sigue circulando sin ningún problema, autoridades federales y capitalinas no se adjudican la responsabilidad de este problema.

Así, de acuerdo con la solicitud de información pública 0106500155316, la Semovi asegura que la Secretaría “no tiene dentro de sus facultades respaldar ni autorizar a ninguna empresa de servicios financieros destinados a asegurar vehículos que presten el Servicio de Transporte Público Individual en la Ciudad de México”. Y, por el contrario, agrega el reporte de la Semovi que la CNSF “tiene dentro de sus facultades otorgar, modificar o revocar las autorizaciones para la organización, operación, funcionamiento, actividades y operaciones de las instituciones de seguros, instituciones de fianzas y sociedades mutualistas de seguros, además de la protección de los intereses del público usuario de estos servicios financieros”.

Sin embargo, a decir de Luis Eduardo Iturriaga, vicepresidente jurídico de la CNSF, es claro que la causa de este problema es la falta adecuada de revisión de los documentos por parte de las autoridades de la capital. “Más bien, es implementar adecuadamente la revisión de los requisitos: si me dicen en un trámite que tengo que presentar una póliza de seguro, pues la póliza de seguro debe de ser de una aseguradora; si me piden que tiene que ser contra daños a terceros, tiene que ser en una institución de seguros. No es tanto un problema regulatorio”, afirmó. De tal manera, descarta que este problema obedezca a un vacío legal dentro de la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas:

La CNSF considera que no hay vacío legal y, como le decía, la ley prevé el marco legal tanto a través de la Ley de Seguros y Fianzas como de la Ley de Contrato de Seguro, que prevén las herramientas y los elementos suficientes para poder conocer y dar a conocer al público qué instituciones están legalmente autorizadas para operar en México. Y existen los medios de difusión tanto en la propia CNSF como en la Condusef para que el público usuario y otras autoridades administrativas puedan tener conocimiento de cuáles son estas instituciones legalmente autorizadas.

Llamado desde el Congreso

Mientras autoridades federales y locales se adjudican responsabilidades, lo cierto es que, como se comentaba, las víctimas de un accidente de camiones o microbuses con cobertura de mutualidad quedan en total indefensión. No hay procuraduría ni comisión que las atienda.

Por lo anterior, el caso llegó al Congreso de la Unión. El senador Arturo Zamora Jiménez, vicepresidente de la Mesa Directiva del Senado de la República, consideró urgente que el Gobierno de



la Ciudad de México adopte las medidas necesarias para corregir esta situación, acatando el marco normativo correspondiente para proteger y garantizar la seguridad a usuarios y población en general.

El legislador presentó el 8 de marzo de 2016 un Punto de Acuerdo² en el Senado para exhortar al jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, a revisar y establecer sanciones a todo el transporte público que opera con cobertura de mutualidades (en lugar de auténticos seguros de cobertura de daños a terceros y responsabilidad civil), por constituir una falta al Nuevo Reglamento de Tránsito.

“Es una perla más en la cadena de impunidad en materia de transporte público, pues, realmente lejos de ser un servicio para los demás, se convierte en un riesgo y en una amenaza para la población. Ésta es la principal motivación en la que descansa nuestro punto de acuerdo”, aseguró el legislador. Incluso lamentó que “curiosamente” las llamadas mutualidades tienen “la habilidad” ante el Ministerio Público y jueces cívicos de, siempre, encontrar la manera de evitar responder a la obligación de reparar los daños ocasionados a las víctimas.

Actualmente, dicho Punto de Acuerdo se encuentra en Comisiones y, una vez dictaminado, se espera que el jefe de Gobierno rinda informe sobre el cumplimiento a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en lo referente a contar con póliza de seguro vigente para indemnizar daños y perjuicios a peatones, conductores o terceros, en su persona o patrimonio, de acuerdo al referido artículo 46.

Regulación y evolución, solución de fondo

De acuerdo con la CNSF, las mutualidades pueden y deben evolucionar, formalizarse y convertirse en mutualistas, cumpliendo con los lineamientos y requisitos necesarios a fin de que puedan ser reguladas y supervisadas por las instituciones correspondientes, como la Condusef.

En ese sentido, la CNSF debe avanzar en la identificación de mutualidades para inducirlos a formalizarse como mutualistas (cumpliendo los requisitos correspondientes) y poder ofrecer productos financieros con la regulación correspondiente o, de lo contrario, proceder legalmente.

Rodrigo Aburto considera que las mutualidades no deben desaparecer en un sentido estricto, sino evolucionar hacia organizaciones debidamente reguladas, cumpliendo con los requisitos necesarios, como demostrar monto de capitalización e identificación de las personas responsables en caso de un problema. Recordó que la figura de las mutualidades no es ilegal e, incluso, son la forma más antigua que explica el origen de los seguros: “La mutualidad, de hecho, es el origen de los seguros [...] es un concepto de grupo asegurando un riesgo común y eso es la forma más antigua del seguro que existe [...] a veces se forman en el transporte público y

algunos lo hacen para ahorrarse dinero pero, también, porque hay algunas compañías de seguros que no los aseguran debido a que el riesgo es muy alto y, por eso, la mayor parte de los transportistas lo hacen a través de las mutualidades”.

Es por ello que el Gobierno de la Ciudad de México debe retomar el programa de revisión que anunció en marzo de

Los seguros son, ante todo, protección financiera que se brinda a personas físicas o morales frente a riesgos o contingencias específicos

2012, donde reconoció que existen operadores de camiones y microbuses que contratan a aseguradoras irregulares llamadas mutualistas “que no tienen la capacidad financiera para responder en caso de accidentes graves”.³

En aquella ocasión, el Gobierno capitalino iba a realizar una inspección sobre los seguros de vida contratados por los concesionarios de microbuses y camiones, a fin de que los operadores sólo tuvieran pólizas autorizadas, pues, de lo contrario, se les castigaría con la remisión del vehículo al corralón. En caso de una violación general de un ramal o de una ruta, se cancelaría la concesión. En ese punto, Di Costanzo considera que el Gobierno capitalino debe adoptar medidas específicas en la materia. Afirma que:

En virtud de que las mutualistas no son reguladas, lo que sí es muy importante es que el Gobierno de la Ciudad de México tome dos acciones: informar bien a los usuarios



en qué consiste, cómo funciona una mutualista, para que no se preste a confusión a los transportistas o dueños del transporte público o a las compañías del transporte público y que informaran, también, mediante cartelones, trípticos, qué es y cómo funcionan; y, la otra parte que sería deseable, es exigir al transporte público un tipo de seguro más formal, una cobertura de seguro, no una mutualidad.

Mercado dinámico y flexible

En un estudio de la firma Gnóstica Consultores y De la Calle, Madrazo, Mancera S. C., elaborado para la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, se destaca la importancia y trascendencia de los seguros toda vez que son catalizadores del ahorro, crecimiento y Estado de derecho, porque hacen más eficiente la intermediación financiera promoviendo prácticas económicas modernas. Refiere que los seguros son, ante todo, protección financiera que se brinda a personas físicas o morales frente a riesgos o contingencias específicos. Dicha protección se brinda a través del pago de una prima periódica proporcionalmente menor al costo que debería enfrentar el asegurado ante el riesgo considerado.

Sin embargo, aunque reiteradamente escuchamos la advertencia de las autoridades y compañías aseguradoras sobre la importancia de contar con un seguro que proteja la vida del automovilista, y sobre todo de la familia, paradójicamente en el caso de la Ciudad de México, la Semovi, que expide permisos y concesiones para el transporte público de pasajeros, recibe pólizas de seguros expedidas por mutualidades, siendo que dichas asociaciones no están reconocidas ni reguladas por la CNSF y la Condusef.

Lo anterior demuestra que el Gobierno de la Ciudad de México no garantiza la protección a usuarios del transporte público de pasajeros y población en general en caso de sufrir un percance con algún microbús o camión que presta el servicio público de pasajeros, toda vez que el 90% de ellos tiene contratado un seguro con las llamadas mutualidades. Y es que, muchas veces, el riesgo contemplado llega a ser de gran magnitud (incluso catastrófico), cuestión que causa que no todas las familias mexicanas puedan cubrir los gastos del seguro mediante el ahorro.

De esta manera, partiendo de que las coberturas de seguros contratadas con mutualidades obedecen a los altos costos de los seguros comerciales, distintas voces consideran necesario impulsar un mercado flexible que se adapte a las necesidades y perfil de cada cliente.

En ese sentido, Rodrigo Aburto asegura que la tecnología debe ser un aliado estratégico. Destacó la oportunidad que representa desarrollar aplicaciones para dispositivos móviles (como teléfonos inteligentes) que identifiquen el perfil de cada automovilista u operador de camión o microbús (velocidad, prudencia y horarios de manejo, por ejemplo), con el objetivo de ofrecer seguros personalizados y, con ello, abaratar sus costos. “Ya está pasando en Europa y comienza a tomar fuerza en Estados Unidos, y no dudemos que este tema sea cada vez más importante y lo veamos en México con el uso de aplicaciones en seguros de autos, principalmente”, afirmó.

Todo ello como parte de la estrategia para abatir esta problemática que se ha convertido en otro caso de impunidad en México.

Por lo pronto, queda esperar que se materialice el Punto de Acuerdo que presentó el vicepresidente de la Mesa Directiva del

Senado de la República, Arturo Zamora, para llamar a cuentas ante el Pleno de la Cámara Alta al jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, a fin de que explique por qué no se han establecido sanciones a todo el transporte público que opera con seguros expedidos por mutualidades, en lugar de seguros contratados con empresas que garanticen la cobertura de daños a terceros.

En opinión del legislador del Partido Revolucionario Institucional (PRI), una vez que sea aprobado el paquete económico 2017, que tiene hasta este 15 de noviembre para ser aprobado por la Cámara de Diputados, el tema de las mutualidades tomará vigor nuevamente.

El Punto de Acuerdo presentado exhorta al Gobierno que encabeza Mancera a rendir un informe sobre la aplicación de lo mandado en los artículos 90 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal y 46 del Nuevo Reglamento de Tránsito. Lo anterior, “porque es inadmisibles”, dijo el vicepresidente de la Mesa Directiva del Senado, “que cada vez sea más común la manera de conducir negligente e impunemente de los operadores 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 encontrar siempre la manera de evitar responder a la obligación de reparar los daños ocasionados, ya que no cuentan con un fondo que respalde y se limitan a librar a los choferes de un problema legal, dejando en desamparo a la parte afectada”.

Por lo anterior y porque estos casos son un secreto a voces expuesto en la mayoría de las redes sociales, es importante dar seguimiento al asunto y conocer si el Punto de Acuerdo del Senado de la República no termina en “un llamado a misa” o, en el último de los casos, como coloquialmente se dice: “que cada quien se quede con su golpe”, ante la falta de un organismo público que los regule.

Y dado que este problema no es exclusivo de la Ciudad de México, pues ocurre en las principales ciudades de la Federación, podría sentar un precedente si el Gobierno de la capital adoptase las medidas necesarias para corregir esta situación y garantizar que la red de transporte público mejore la calidad en el servicio, empezando por acatar y volver eficaz y funcional el marco normativo que le es aplicable. **EstePaís**

¹ Se definen en la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, artículo 13, como: “Las asociaciones de personas que sin expedir pólizas o contratos conceden a sus miembros seguros en caso de muerte, beneficios en los de accidentes y enfermedades o indemnizaciones por daños, con excepción de las coberturas de alto riesgo por monto o acumulaciones 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 sin sujetarse a los requisitos exigidos por la presente Ley, pero deberán someterse a las reglas generales que expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, donde se fijarán las bases para que, cuando proceda por el número de asociados, por la frecuencia e importancia de los seguros que concedan y de los siniestros pagados, la misma Secretaría ordene a estas asociaciones que se ajusten a la presente Ley, convirtiéndose en sociedades mutualistas de seguros”, expedida por Lázaro Cárdenas del Río el 31/08/1935 y abrogada el 04/04/2015 conforme al Decreto DOF 04-04-2013.

² Ver materiales anexos en <<http://www.impunidadcero.org/>>.

³ Consultado en el periódico *El Universal* del 13 de marzo de 2012 <<http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/110644.html>>.