



Doc. Signed by:
Presidencia Mesa Directiva, Congreso CDMX - I Legislatura
731800E9404F0...

Ciudad de México, a 25 de febrero de 2021
Oficio número CCM/IL/PASM/442/2021

DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E

Quien suscribe, Diputada Paula Adriana Soto Maldonado, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4º, fracción XXI, y 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracción I, 79 fracción VI, 82, 95, fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; me permito remitirle para su inclusión en el Orden del Día de la Sesión a celebrarse el 02 de marzo de 2021, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Sin otro particular, agradezco la atención brindada.

Doc. Signed by:
Paula Soto
7022EF-00E744E0.

PAULA ADRIANA SOTO MALDONADO
DIPUTADA



**DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Quien suscribe, Diputada Paula Adriana Soto Maldonado, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4º fracción XXI y 12 fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracción I, 95, fracción II y 96, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; me permito someter a la consideración de este Pleno, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de lo siguiente:

I. Encabezado o título de la propuesta

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver

En las últimas décadas, las muertes por accidentes automovilísticos se han convertido en una de las principales causas de muerte en México y a nivel mundial. La mayor parte de las defunciones por esta causa ocurren entre población de entre 15 a 49 años de edad.¹

Este tipo de incidentes no sólo impactan en la mortalidad de la población mexicana, sino que repercuten directamente en la calidad de vida de las personas y en su condición socioeconómica. Los costos de atender las lesiones provocadas por los accidentes automovilísticos impactan directamente la economía de las personas y las despoja de sus fuentes de ingreso.

¹ *Accidentes automovilísticos fatales en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: una perspectiva en el espacio y el tiempo.* Ramos, Aram; Silva, Eliud y Aguirre, Alejandro. Universidad La Salle, Universidad Anáhuac y El Colegio de México, México. Papeles de Población No. 86.



Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren aproximadamente 1.2 millones de personas a causa de accidentes automovilísticos, mientras que entre 20 y 50 millones de personas, sufren alguna lesión no mortal; por lo que a estos incidentes se les considera una de las principales causas de discapacidad. Por este motivo, los accidentes automovilísticos son considerados como una pandemia y un problema de salud pública de magnitud mundial.

A su vez, los incidentes debido a los accidentes automovilísticos, representan una carga considerable para los sistemas nacionales de salud. Además, la OMS reporta que aproximadamente el 50% de las víctimas fatales de los accidentes automovilísticos está conformado por personas usuarias vulnerables de las vialidades; verbigracia, personas peatonas, ciclistas y motociclistas. A nivel mundial, el 62% de las muertes reportadas por esta causa se concentra en tan sólo 10 países, ocupando México el séptimo lugar.

La Organización detalló que en nuestro país, principalmente los días jueves, viernes y sábados por la noche, aproximadamente 200 mil personas automovilistas se movilizan bajo la influencia del alcohol, provocando la muerte de aproximadamente 24 mil personas al año, lo que significa que 65 personas pierden la vida todos los días, a causa de estos accidentes de tránsito.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que en América y el Caribe anualmente mueren por accidentes automovilísticos poco más de 142 mil personas, y alrededor de cinco millones, sufren traumatismos. En el caso particular de México, este tipo de defunciones fueron la sexta causa de mortalidad durante el año 2018.

En ese mismo año, el INEGI reportó más de 365 mil accidentes viales, en todo el país, de los cuales más de 25 mil de ellos tuvieron lugar en la Ciudad de México y la zona Metropolitana.

A partir de ello, en 2019 la OMS determinó que los países de ingresos bajos y medios tienen las tasas más altas de letalidad por accidentes automovilístico. Según información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), durante el año 2019 la Ciudad de México fue la entidad que presentó el mayor número de personas peatonas fallecidas debido a accidentes de tránsito, representando el 13.3% de las muertes de dicho grupo poblacional, a nivel federal.²

Diariamente se reportan siniestros automovilísticos de toda índole, que dejan como resultado lesiones irreversibles, pérdida de extremidades e incluso la muerte de personas, ejemplo de ello fueron una serie de choques y volcaduras ocurridas en agosto de 2020, las cuales dejaron como saldo 1 persona muerta y 11 heridas. Elementos del Heroico Cuerpo de Bomberos

² INEGI 2019.



atendieron estas emergencias ocurridas en las alcaldías de Cuajimalpa, Iztapalapa, Cuauhtémoc y Benito Juárez.

Actualmente, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que todas las personas que circulen en la ciudad con un vehículo de uso particular, o para transporte público de pasajeros o de carga, están obligadas a contar con una póliza de seguro vigente, a fin de indemnizar cualquier daño o perjuicio ocasionado a terceras personas o hacia su patrimonio.

Sin embargo, según datos de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF), más de 10 millones 500 mil personas en México no cuentan con un seguro automovilístico que las respalde por robo de vehículos o accidentes viales.

Las personas que habitan la Ciudad de México, principalmente las personas usuarias vulnerables de las vialidades de nuestra urbe, tales como personas a pie, ciclistas y motociclistas, siguen siendo víctimas de percances viales que han provocado no sólo la pérdida de su patrimonio y recursos materiales, sino el sufrimiento de heridas o lesiones de gravedad. La pérdida permanente de movilidad, la amputación de alguna extremidad e incluso la pérdida de la vida, son situaciones que sigue enfrentando la ciudadanía, a causa de percances automovilísticos, y que en muchas ocasiones el daño provocado no es compensado ni indemnizado de manera justa, con base en los ordenamientos legales vigentes en esta Ciudad.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) indicó que durante 2019, el 45% de las muertes ocurridas en el sitio del hecho de tránsito correspondió a personas peatonas, provocando al menos 178 defunciones, por lo que las personas que se desplazan a pie en la Ciudad de México representan el 21% del total de las personas lesionadas durante un incidente automovilístico, lo que las convierte en las personas usuarias de mayor vulnerabilidad en la vía pública.

Según cifras del INEGI, la participación de los vehículos de transporte público en los hechos de tránsito ha ido en aumento. A saber, las camionetas de pasajeros (comúnmente llamadas combis) pasaron del 3.2% de los vehículos involucrados en 2009, al 9% en 2019. Asimismo, los camiones urbanos de pasajeros pasaron del 2% al 3.9%, en los mismos años (INEGI, 2019).

El Diagnóstico del Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024 reportó que tan sólo durante los años 2018 y 2019 se registraron oficialmente 59 incidentes de tránsito provocados por trolebuses, 780 por microbuses, 1,541 por camiones de pasajeros y 2,817 provocados por camionetas de pasajeros (combis).



Durante el año de 2019 se reportaron oficialmente 11 muertes de ciclistas relacionadas con incidentes de tránsito, en la Ciudad de México. A partir de ello, el 78.8% de los hechos viales relacionados con personas ciclistas, fueron provocados a partir de colisión con otros vehículos, y el 8.1% de ellos, fue a causa de atropellamientos por parte de vehículos particulares y de transporte público o de carga.³

Uno de los casos más recientes de siniestros provocados por unidades del transporte público concesionado, a personas ciclistas, es el caso del ciudadano Mario Trejo de 26 años de edad, quien fue víctima de atropellamiento por parte de un autobús de pasajeros, el cual pasó por encima de una de sus piernas, provocando la amputación de dicha extremidad. Durante el proceso, su familia enfrentó la necesidad de encontrar los recursos necesarios para su intervención quirúrgica, además de buscar que los dueños de la ruta de camiones pagaran la cuenta que rondaba en 100 mil pesos.

Otro ejemplo es el caso de la ciudadana Patricia Sánchez, quien falleció en 2019 a causa de un atropellamiento por parte de un autobús de pasajeros, perteneciente a la misma ruta que el autobús que lesionó de manera irreversible a Mario Trejo. Según datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi), hasta septiembre de 2020 se registraron 1,100 incidentes viales en la Ciudad de México, que provocaron la muerte de 16 personas ciclistas. En el mismo periodo, el porcentaje de personas motociclistas fallecidas pasó del 14.4% al 36.2%. Y durante los primeros meses de este año 2021, los incidentes viales han provocado la muerte de 13 personas peatonas y al menos 4 ciclistas.⁴

En enero de 2021, se reportó la muerte de una persona ciclista, quien fue atropellada por un camión de transporte público, en la Avenida Ferrocarril Hidalgo, en la alcaldía de Gustavo A. Madero. El conductor de la unidad perteneciente a la Ruta Santa Clara, se dio a la fuga.⁵

En febrero de este mismo año, el sistema de bicicletas públicas de Ciudad de México, Ecobici, informó la muerte de una persona ciclista, al ser atropellada por un conductor de transporte

³ Consultado en: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf

⁴ Consultado en:

<https://elpais.com/mexico/2021-02-12/de-la-furia-a-la-revancha-la-demanda-de-los-grupos-ciclistas-por-seguridad-vial-en-la-capital-de-mexico.html>

⁵ Consultado en:

<https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-gam-ciclista-muere-atropellado-transporte-publico>



público, el cual se dio a la fuga; esto ocurrió en el cruce de José María Izazaga e Isabel la Católica, en la alcaldía de Cuauhtémoc.⁶

Como consecuencia de ello, diversas agrupaciones de personas ciclistas han participado activamente en movilizaciones sociales y protestas, mediante las cuales han exigido a las autoridades capitalinas, dar pronta y efectiva solución a esta problemática. Tal es el caso de la manifestación que tuvo lugar el viernes 5 de febrero de 2021, donde un grupo de personas ciclistas tomaron las calles de la capital mexicana, a fin de exigir a las autoridades capitalinas, mayor seguridad.

Al respecto, en 2019 el gobierno capitalino implementó el sistema de *Fotocívicas*, el cual consiste en sancionar con trabajo comunitario, en lugar de multas económicas, a las personas automovilistas que excedan los límites de velocidad establecidos. No obstante una de las reivindicaciones sociales que demandan los diversos colectivos en defensa de las personas ciclistas, es la verificación del límite de velocidad en las principales vialidades de la Ciudad de México, así como sanciones más punitivas a quien incumpla dichos límites.

Según datos del INEGI, de los más de 15 millones de viajes realizados por unidades del transporte público, que se efectúan en la capital, el 4% de ellos se llevan a cabo por microbuses y combis, lo que representa un gran reto en materia de regulación, para las autoridades capitalinas.

Ya sea porque la persona conductora de un vehículo particular o de transporte público carezca de póliza de seguro, o porque ésta última no cubra los daños provocados a las víctimas de los siniestros viales, la ciudadanía se encuentra actualmente vulnerable ante este tipo de situaciones que provocan importantes daños físicos, psicológicos, sociales y materiales. Por ello, es imprescindible garantizar la protección de todas las personas habitantes de esta ciudad, especialmente de la población usuaria más vulnerable en la vía pública.

De este modo, amén de la obligatoriedad de contar con una póliza de seguro vigente, resulta indispensable que estas pólizas se encuentren reguladas, a fin de garantizar la protección, tanto de las personas contratantes, como de las personas víctimas de algún siniestro de esta índole.

III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso

⁶ Consultado en:

<https://www.razon.com.mx/ciudad/ciclista-atropellado-izazaga-chofer-transporte-publico-cdmx-423437>



No se detecta problemática desde la perspectiva de género.

IV. Argumentos que la sustentan

Toda vez que los accidentes de tránsito generan en su mayoría lesiones y discapacidades a nivel de la estructura física del cuerpo, así como de orden sensorial (auditivas-visuales), mental (intelectuales, cognitivas, neurológicas) o mixtas; y que las víctimas deben pasar por un largo proceso para adaptarse a una nueva situación y que en muchas ocasiones no cuentan con los recursos para sobrellevar este proceso -la Asociación Mexicana de Seguros (AMIS) estima que una indemnización por muerte puede oscilar entre los 300,000 pesos hasta los 3 millones de pesos- es preciso mejorar el sistema de protección vial que existe en la Ciudad de México.

Según el Portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), el mes con menos muertes por atropellamientos de 2020 fue junio, cuando solo se abrieron 15 carpetas de investigación por homicidio culposo por hecho de tránsito.⁷

Como ya fue señalado anteriormente, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que los vehículos motorizados de uso particular y aquellos que tengan como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga que circulen en la Ciudad, deben contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra *por lo menos*, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo. Sin embargo, al ser un producto financiero, pueden prestarse a diversos fraudes que terminan por dañar el patrimonio de la persona consumidora y a no cumplir con el fin para el que fueron adquiridos, la cobertura de los daños causados a terceras personas.

Evaluaciones⁸ realizadas por la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, señalan que no todas las instituciones cumplen con los requisitos correspondientes, por ello ha realizado las siguientes recomendaciones⁹:

·Recuerda que el mejor seguro es el que se adapta a tus necesidades; al menos es necesario contar con el Seguro Federal de Protección para Personas, ya que es obligatorio.

⁷ Consultado en <https://www.reporteindigo.com/reporte/pandemia-de-muertes-y-accidentes-viales-cdmx-bicicleta-transporte/>

⁸ Consultado en <https://www.gob.mx/condusef/prensa/condusef-evalua-a-14-instituciones-que-ofrecen-el-seguro-para-automoviles-residentes>

⁹ Consultado en <https://www.condusef.gob.mx/?p=contenido&idc=704&idcat=1>



·Antes de contratar algún producto compara, lo recomendable es que tengas al menos 3 cotizaciones diferentes para decidir cuál es la mejor para ti.

·Si tienes alguna duda sobre el producto o sus coberturas, pregunta y hasta que no quedes satisfecho no firmes el contrato.

·Infórmate sobre las exclusiones del seguro.

·Consulta el Buró de Entidades Financieras, en donde podrás comparar opciones de acuerdo a las reclamaciones, sanciones y calificaciones de las aseguradoras que ofrecen el producto, así como el Catálogo de Productos y Servicios Financieros que incluye, donde podrás conocer sus principales características y condiciones.

La Encuesta Nacional de Inclusión Financiera 2019, señala que en México, 25% de las personas adultas cuenta con algún tipo de póliza y, de la población no asegurada, 13 millones de personas desconocen cómo funcionan los seguros o dónde contratarlos¹⁰.

Contar con un seguro se ha convertido en una necesidad que afecta no sólo a la o al consumidor, si no que conlleva implicaciones directas para las personas con las que la persona conductora llega a encontrarse en la vía pública de la Ciudad. El seguro de protección civil pese a ser un requisito para transitar por vías federales y locales, no es obligatorio adquirirlo a través de una sola aseguradora, no obstante, es necesario verificar que este garantice una completa protección para las personas que, desafortunadamente, llegan a salir afectadas después de un accidente automovilístico.

A diario miles de personas se movilizan a través del transporte público de la Ciudad de México: metro, Metrobús, trolebús, RTP, tren ligero y suburbano, autobuses y taxis. Sin embargo, viajar en microbús, representa uno de los mayores riesgos, pues afecta tanto a personas pasajeras como a ciclistas, motociclistas y peatones. Son evidentes los riesgos en la integridad física de las personas debido al alto índice de accidentes viales.

Las experiencias más desagradables en el transporte público concesionado están relacionadas con la inseguridad, falta de cultura cívica en el transporte, incomodidad, contaminación y tráfico. En términos de seguridad, ésta se ve limitada a la cobertura que las aseguradoras hacen de las unidades, más no de las personas. El proceso legal al que están obligados los concesionarios y la autoridad, respecto a las víctimas de un accidente a bordo del transporte público es un martirio, se demora hasta un año para cumplir con las indemnizaciones. La

¹⁰ Consultado en

<https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Si-adquiere-un-seguro-evite-ser-victima-de-fraude-2019-0916-0066.html>

<https://www.condusef.gob.mx/?p=contenido&idc=965&idcat=1>



espera para obtener apoyo económico en gastos médicos y en su caso, la indemnización que obliga la ley, no tiene un tiempo definido.

Al ser la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas un Órgano Desconcentrado cuya función consiste en supervisar que la operación de los sectores asegurador y afianzador se apegue al marco normativo, es la entidad idónea para promover que el transporte concesionado de la Ciudad de México opte por contratar servicios de protección eficientes, eficaces, de calidad y confiables.

Por lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa busca que toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, cuente con una póliza de seguro que emane de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, a efecto de tener la certeza de que esta cumple con el marco normativo vigente en México y con los estándares internacionales.

V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad

1. Que en diciembre de 2020 se aprobó la reforma al artículo 4 Constitucional que señala que:

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

2. Que la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, en su artículo 366, señala a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas como un Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuya función consiste en supervisar que la operación de los sectores asegurador y afianzador se apegue al marco normativo.

3. Que la Constitución Política de la Ciudad de México señala en su artículo 13, Ciudad habitable, Apartado 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.



4. Que, aún cuando la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad no tiene un carácter jurídico formal, y por lo tanto, no obliga a los Estados como lo hacen los tratados y convenciones internacionales, es un referente internacional; es un mecanismo de protección de la población que vive en ciudades o regiones en acelerado proceso de urbanización.

De manera particular, en materia de movilidad señala: *Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad...*

5. Que para la Ciudad de México, el derecho a la movilidad es parte del derecho a una ciudad habitable, en donde de manera democrática, incluyente, sustentable, productiva y segura, se garantiza el bienestar colectivo e individual.
6. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 5 menciona que:

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

VI. Denominación del proyecto de ley o decreto

Se reforman los artículos 72, 90 y la fracción XII del artículo 110, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

VII. Ordenamientos a modificar

Para ilustrar mejor la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por	Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por



<p>lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p>	<p>lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.</p>
<p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo dedica actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio. Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p>	<p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con 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. La póliza de seguro deberá emanar de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.</p> <p>Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.</p>
<p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios: I. a XI. ... XII. Contar con póliza de seguro vigente para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p>	<p>Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios: I. a XI. ... XII. Contar con póliza de seguro vigente que emane de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la</p>



<p>XIII. a XXV. ...</p>	<p>modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.</p> <p>Para efectos de esta fracción, podrá efectuarse una contratación colectiva entre las personas socias de una ruta del transporte concesionado.</p> <p>XIII. a XXV. ...</p>
-------------------------	--

VIII. Texto normativo propuesto

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con 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. **La póliza de seguro deberá emanar de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.**

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I. a XI. ...



XII. Contar con póliza de seguro vigente **que emane de una institución con registro ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos que establezca para tal efecto la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas**, para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.

Para efectos de esta fracción, podrá efectuarse una contratación colectiva entre las personas socias de una ruta del transporte concesionado.

XIII. a XXV. ...

IX. Artículos transitorios

PRIMERO. Publíquese el presente decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y, para su mayor difusión, en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor el día de su aprobación por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México a los dos días del mes de marzo del año dos mil veintiuno.

DocuSigned by:
Paula Soto
1922EF-00E744E0

**PAULA ADRIANA SOTO MALDONADO
DIPUTADA**

FIRMA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.