



**Universidad Nacional Autónoma de México**

---

---

**FACULTAD DE ECONOMÍA**  
Centro de Educación Continúa y Vinculación  
Seminario de Titulación en Economía Pública

**“EL PAPEL DEL ESTADO EN LA PREVENCIÓN DE  
SINIESTROS AUTOS:SEGURO OBLIGATORIO (SUVA)”**

**E N S A Y O**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN ECONOMÍA  
PRESENTA:

**FANNY LISETTE LUMBRERAS CABRERA**

DIRECTOR DE ENSAYO: SERGIO JAVIER MERAZ MARTÍNEZ

**CIUDAD UNIVERSITARIA,           NOVIEMBRE DE 2010**





Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimiento:

Dedico este ensayo a toda mi familia, en especial para mis padres y mis hijas, por animarme a seguir adelante con este proyecto, por su comprensión y su ayuda en momentos malos y menos malos.

Muchas han sido las personas que de manera directa o indirecta me han ayudado en la realización de este ensayo, entre esas personas destacan mis compañeros de trabajo, mi jefe y mi changuito.

Gracias a mis profesores = sinodales, que estuvieron apoyándome en todo este proceso.

Y sobre todo gracias a DIOS por darme el privilegio de ver este proyecto realizado.

Fanny Lu

SEMINARIO DE TITULACION  
ECONOMIA PÚBLICA

**“El papel del Estado en la prevención de siniestros autos:  
Seguro Obligatorio (SUVA)”**

	<b>Págs.</b>
❖ <b>INTRODUCCION</b> .....	3
<b>Capítulo 1 La intervención del Estado en la prevención de siniestros autos</b> .....	5
<b>Capítulo 2 Marco Legal</b> .....	11
2.1 Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP) .....	15
2.2 Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) .....	16
2.3 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF) .....	17
2.4 Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C. (AMIS) .....	18
<b>Capítulo 3 El Seguro</b>	
3.1 Historia del seguro .....	20
3.2 ¿Qué es el seguro de auto? .....	28
<b>Capítulo 4 El Seguro Obligatorio (SUVA)</b>	
4.1 La importancia de un seguro obligatorio .....	31
❖ <b>CONCLUSION Y OPINIONES</b> .....	38
❖ <b>ANEXO ESTADISTICO</b> .....	40
❖ <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	46

**“El papel del Estado en la prevención de siniestros autos:  
Seguro Obligatorio (SUVA)”**

**❖ INTRODUCCION**

El objetivo del presente ensayo es dar a conocer el papel que juega el Estado en la intervención de siniestros, en especial de siniestros autos. Ya que los siniestros causados por los vehículos afectan a terceras personas y es donde se involucra el Estado.

Demostrar la importancia que tiene el seguro de auto y que repercusiones tiene para el Estado el que un usuario de un vehículo no cuente ni con una póliza de autos mínimo con una cobertura de Responsabilidad Civil (RC) <sup>1</sup>, para hacer frente a un siniestro.

El ensayo se divide en:

**Capítulo 1.** *La intervención del Estado en la prevención de siniestros autos*, en este capítulo se da todo el argumento del por qué debe intervenir el Estado.

**Capítulo 2.** *Marco Legal*, en este capítulo se dan a conocer las leyes e Instituciones gubernamentales y no gubernamentales, que regulan la actividad aseguradora.

**Capítulo 3.** *El Seguro*, en este capítulo se muestra la historia de la actividad aseguradora desde su inicio hasta nuestros días y la definición del mismo.

**Capítulo 4.** *El Seguro Obligatorio (SUVA)*, en este capítulo resalta la importancia que tiene el seguro para disminuir pérdidas económicas al Estado

---

<sup>1</sup> Ampara los daños que se ocasionen a terceros en sus bienes o personas.

a consecuencia de un siniestro causado por un automóvil y la necesidad de que esta propuesta del SUVA sea obligatoria a nivel nacional.

Al finalizar este ensayo se comprenderá la importancia que tiene actualmente el contar con un seguro obligatorio de auto tanto para el Estado, el usuario y las compañías de seguros, ya que se verá reflejado en las estadísticas económicas (baja tasa de mortalidad y disminución del gasto público).

## **Capítulo 1 La intervención del Estado en la prevención<sup>2</sup> de siniestros autos.**

Vivimos en una sociedad compleja a la cual nos enfrentamos día a día con diferentes situaciones fortuitas, que pueden ser previsibles relativamente, buscando mecanismos que aminoren su impacto negativo, en cuanto a las pérdidas. Para lo cual surgen mecanismos de seguridad para la protección de cada uno de los individuos así como de sus bienes.

Un mecanismo de previsión<sup>3</sup> es el seguro, ya que ofrece protección, satisfaciendo algunas de las necesidades de seguridad de los individuos en sociedad.

En México los seguros están regulados por la autoridad mediante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) a través de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) órgano dependiente de la SHCP, en apego a diferentes leyes y reglamentos.

Existen comisiones y Asociaciones tales como:

- CONDUSEF (Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros).
- AMIS (Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.)

---

<sup>2</sup> El conjunto de medidas destinadas a evitar o dificultar la ocurrencia de un siniestro y a conseguir que, si el accidente se produce, sus consecuencias de daño sean las mínimas.

<sup>3</sup> Es la precaución para prevenir un evento futuro, un acontecimiento en donde las medidas adoptadas tienden a constituir un fondo económico que le permite hacer frente en el futuro a las consecuencias del siniestro. En ese sentido, puede considerarse uno de los pilares básicos del seguro.

Ya que aunque los mercados generan resultados eficientes en el sentido de Pareto<sup>4</sup>, tiene que haber un Estado<sup>5</sup> que defina los derechos de propiedad y vele por el cumplimiento de los contratos.

El Estado en su papel paternalista<sup>6</sup> tiene actividades que están destinadas a proteger a los ciudadanos y la propiedad; y velar por el cumplimiento de los contratos, de lo contrario los mercados no pueden funcionar por sí solos.

Hay condiciones en las que los mercados no son eficientes (fallos del mercado)<sup>7</sup> muy en particular en el mercado de los seguros de autos y esto es a favor de la intervención del Estado.

Los fallos que intervienen son:

- Mercados incompletos. Los mercados privados no suministran un bien o un servicio. La percepción de algunos economistas es que los mercados privados han funcionado especialmente mal en la provisión de seguros, lo que justifica la intervención del Estado en esta área.
- Fallos de la información. Los consumidores tienen una información incompleta y errónea.

Para el Estado este tema es un *bien preferente*<sup>8</sup> no nada más ofreciendo información sino aplicando medidas precautorias para reducir los riesgos de tener un accidente de tránsito.

---

<sup>4</sup> Las asignaciones de los recursos que tienen la propiedad de no poder mejorar el bienestar de ninguna persona sin empeorar el de alguna otra. *Stiglitz*.

<sup>5</sup> Territorio, población y gobierno. El Estado es el concepto más amplio e incorpora las nociones de soberanía, territorio, cultura y régimen político.

<sup>6</sup> Paternalismo, la idea de que el Estado debe intervenir porque sabe mejor que los ciudadanos lo que más les conviene.

<sup>7</sup> Seis fallos básicos del mercado: competencia imperfecta, bienes públicos, externalidades, **mercados incompletos**, **fallos de la información** y paro.

<sup>8</sup> Los bienes que el Estado obliga a consumir.



El Estado no puede abstenerse de ayudar a las personas que no son precavidas, ya que existen individuos que no toman las debidas precauciones y se convierten en una carga o riesgo económico, es ahí cuando el Estado responde imponiendo o al menos fomentando una cultura de prevención (respetar las señales de tránsito, usar cinturón de seguridad, usar el casco protector en motocicletas, usar la silla porta infantes, que los menores viajen en la parte posterior del vehiculo, no conducir en estado de ebriedad, no utilizar el celular cuando se maneja, revisar periódicamente las condiciones del auto, etc.).

El Estado se ve obligado a ser compasivo, aún cuando la desesperada situación de las victimas sea en parte culpa suya. Reconociendo esto, el Estado puede obligar a los individuos a tomar las debidas precauciones, estableciendo normas e inclusive obligando en este caso a comprar un seguro de auto.

No se puede negar que la circulación de vehículos de motor puede causar daños. Ya que los accidentes de tránsito constituyen la cuarta causa de muerte con 24,129 muertos<sup>9</sup>, siendo la primera las enfermedades del corazón (anexo estadístico V).

Sin embargo, los accidentes de tránsito en jóvenes de 15 a 29 años de edad son la primera causa de muerte (anexo estadístico VI) con 8,000 muertos<sup>10</sup> (anexo estadístico IV), esto preocupa al Estado ya que son pérdidas para la

---

<sup>9</sup> CONAPRA (Consejo Nacional para la previsión de Accidentes), 2008. Es la instancia de la Secretaría de Salud responsable de proponer y desarrollar, en el ámbito de su competencia, las acciones conducentes a prevenir, limitar y atenuar las lesiones provocadas por accidentes.

<sup>10</sup> CENAPRA (Centro Nacional para la Prevención de Accidentes), 2008. Promover la implementación de políticas públicas para disminuir el número de hospitalizaciones, discapacidad y muertes provocadas por accidentes y sus consecuencias.

sociedad ya que estos jóvenes están en su edad productiva y representan el 47.6% de la población total del país (anexo estadístico IV).

De las 24,129 defunciones que resultan de los accidentes de tránsito, el 88% es causado por el factor humano, principalmente por el alcoholismo y por el exceso de velocidad (anexo estadístico III).

De los 4,000,000 de accidentes que se presentan cada año 1,200,000 accidentes son causados por diferentes distractores, ejemplo, hablar por celular al ir manejando (anexo estadístico III) por lo cual se convierte en un problema para el Estado y requiere de esfuerzos en materia de prevención y cultura vial.

Por lo que el Gobierno en 1998 propuso una cobertura de seguros denominada SUVA (Seguro Único de Vehículos Automotores), la cual hasta nuestros días no ha sido obligatoria.

En el 2007, se registraron en el D.F. 27 mil 845 detenciones por distintos delitos, de los cuales 5 mil 793 fueron por percances automovilísticos, lo cual representa 20.80% del total de las detenciones realizadas por la policía<sup>11</sup>.

Esto afecta al Estado reflejándose en la saturación de las Agencias Ministeriales y la distracción de la autoridad.

En el 2008, el parque vehicular en México fue de 29,114,072 vehículos (anexo estadístico I) de los cuales solo contaban con seguro el 24% del parque vehicular, es decir 6,884,925 vehículos (anexo estadístico II), lo que implica que más del 70% no cuenta con un seguro para hacer frente a un robo o a los daños que se deriven de un incidente.

---

<sup>11</sup> <http://www.jornada.unam.mx/2007/08/14/index.php?section=capital&article=035n1cap>

De lo cual se desprende que cada año aproximadamente hay 4 millones de accidentes automovilísticos y los costos de estos ascienden a \$121,461,817,108, lo que representa el 1.2% del PIB (anexo estadístico III).

En un análisis que realizó la AMIS en conjunto con el Gobierno Federal en el 2006, señala que en las Entidades del D.F., Jalisco, Aguascalientes, Sinaloa, Sonora y Nuevo León, se concentró el 73% de los siniestros a nivel nacional de los cuales hubo 29,079 lesionados en accidentes vehiculares y de este total de incidentes, aproximadamente el 40% estaban asegurados.

El Gobierno Federal y los gobiernos estatales hicieron frente a los gastos del 60% restante en cuanto a lesiones.

Para 2008 México gastó más de 35 mil millones de pesos en atención médica a personas que sufrieron accidentes de tránsito.<sup>12</sup>

Por lo anterior, es muy importante que todos los vehículos que circulen en el país cuenten con un seguro mínimo con la cobertura de Responsabilidad Civil (RC)<sup>13</sup>, ya que en la mayoría de los casos, los gastos derivados de los siniestros son sufragados por el Estado.

La intención es que los propietarios de los vehículos, se hagan responsables de los daños que ocasionen con su unidad, ya que se daría un ahorro para el Gobierno Federal en cuestiones de:

- Costos por atención médica y rehabilitar a las personas lesionadas.
- El uso de carreteras concesionadas, ya que cada vez que un individuo paga una caseta de peaje, en el boleto se contempla un seguro del cuál una parte es erogada por el Gobierno.

---

<sup>12</sup> <http://www.eluniversal.com.mx/notas/551492.html>

<sup>13</sup> Cobertura que ampara los daños que se ocasionen a terceros en sus bienes o personas.

- Costos de grúas, corralones, abogados y peritajes.

Todos estos gastos se podrían evitar si se contará con una póliza de auto.

Otra cuestión que genera la intervención del Estado es el costo de las diferentes pólizas y coberturas, ello limita el acceso a la protección que ofrece el mercado. Ya que no todos los individuos tienen para pagar una póliza.

El mercado de seguros canaliza sus productos a familias que tienen un ingreso anualizado, en términos netos, superior a 120 mil pesos, es decir, el ingreso mensual debe ser por lo menos de 10 mil pesos y solo alcanza para contratar una póliza anual de automóvil<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> [http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id\\_nota=154&tabla=notas\\_td](http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=154&tabla=notas_td)

## Capítulo 2 Marco Legal

Debido a la amplitud de los Seguros y a la variedad de riesgos que estos cubren, es necesaria la aplicación de leyes específicas para regular la Actividad Aseguradora.

Las leyes que influyen directamente en el correcto funcionamiento de la Actividad Aseguradora son:

- ***La Ley general de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.***

Esta Ley tiene por objeto regular la actividad de los participantes en la actividad aseguradora (como los agentes de seguros, ya sean persona física o moral) y el funcionamiento de las Compañías de Seguros.

También determina qué autoridades vigilan su cumplimiento y establece los procedimientos que se deben seguir y las instancias a las que se puede acudir en caso de que exista algún desacuerdo entre Asegurados y Compañías Aseguradoras.

Todo esto con el fin de proteger los intereses del público usuario de los servicios correspondientes (Art. 1º. L.G.I.Y.S.M.S.)

*Artículo 1º. La presente Ley es de interés público y tiene por objeto regular la organización y funcionamiento de las instituciones y sociedades mutualistas de seguros; las actividades y operaciones que las mismas podrán realizar; así como las de los agentes de seguros y demás personas relacionadas con la actividad aseguradora, en protección de los intereses del público usuario de los servicios correspondientes.*

*Las instituciones nacionales de seguros se regirán por sus leyes especiales y, a falta de éstas o cuando en ellas no esté previsto, por lo que estatuye la presente.*

- ***La Ley Sobre el Contrato de Seguros.***

Esta ley tiene por objeto regular al Contrato de Seguro desde su adquisición hasta su extinción o cuando se dé el siniestro y la indemnización.

Define lo siguiente dentro del contrato de seguros:

- Las características generales
- Quiénes intervienen
- Derechos, obligaciones, detalles de operación.
- Cuándo comienza y termina

Además, esta Ley propone cláusulas generales para los seguros de personas y para los daños (autos, responsabilidad civil, etc.)

En esta ley se establecen las normas bajo las cuales ha de regirse el contrato de seguro, sus alcances, su perfeccionamiento, etc. como se puede observar en sus artículos.

## **TITULO I**

### **Disposiciones Generales**

#### **CAPITULO I**

##### **Definición y Celebración del Contrato**

**Artículo 1.-** *Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.*

**Artículo 2.-** *Las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros.*

## **CAPITULO II**

### **La Póliza**

**Artículo 19.-** *Para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se harán constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación, a que se refiere la primera parte de la fracción I del artículo 21.*

**Artículo 20.-** *La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro, una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes.*

## **CAPITULO III**

### **La Prima**

**Artículo 31.-** *El contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario.*

## **CAPITULO IV**

### **El riesgo y la realización del siniestro**

**Artículo 45.-** *El contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración, el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere ya realizado. Sin embargo, los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos por convenio expreso de las partes contratantes. En caso de retroactividad, la empresa aseguradora que conozca la inexistencia del riesgo, no tendrá derecho a las primas ni al reembolso de sus gastos; el contratante que conozca*

*esa circunstancia perderá el derecho a la restitución de las primas y estará obligado al pago de los gastos.*

## **CAPITULO V**

### **Prescripción**

**Artículo 81.-** *Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen.*

Existen algunas leyes y códigos que no forman parte de la legislación del seguro pero que se deben considerar en su operación, como son:

- Código civil
- Ley de Vías Generales de comunicación
- Código de comercio
- Código Penal
- Ley Federal del Trabajo



La principal Autoridad que regula la Actividad Aseguradora es:

### **2.1. Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)**

Es una Institución vanguardista, eficiente y altamente productiva en el manejo y la administración de las finanzas públicas, que participa en la construcción de un país sólido donde cada familia mexicana pueda lograr una mejor calidad de vida.

Propone, dirige y controla la política económica del Gobierno Federal en materia financiera, fiscal, de gasto, de ingreso y deuda pública, así como de estadísticas, geografía e información, con el propósito de consolidar un país con crecimiento económico de calidad, equitativo, incluyente y sostenido, que fortalezca el bienestar de las personas.

Las funciones de la SHCP<sup>15</sup> en cuanto al tema de seguros son:

1. Regular la Actividad Aseguradora
2. Interpretar, aplicar y resolver, para los efectos administrativos, lo relacionado con las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.
3. Adoptar todas las medidas relativas a la creación, organización y funcionamiento de las Instituciones Nacionales de Seguros previa consulta al Banco de México y la CNSF.

Algunos ejemplos de estas funciones son:

1. Autorización para crear una nueva Compañía de Seguros

---

<sup>15</sup> <http://www.seguros-seguros.com/marco-legal-seguros.html>

2. Autorización para funcionar como Compañía de Seguros o Mutualidad.

3. Autorización de un nuevo ramo.

El Estado vigila el funcionamiento de la actividad aseguradora a través de las siguientes Instituciones.

## **2.2. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF)**<sup>16</sup>

Depende directamente de la SHCP.

Es el órgano encargado de supervisar que la operación de los sectores asegurados y afianzador se apegue al marco normativo, preservando la solvencia y estabilidad financiera de las instituciones de Seguros y Fianzas, para garantizar los intereses del público usuario, así como promover el sano desarrollo de estos sectores con el propósito de extender la cobertura de sus servicios a la mayor parte posible de la población.

-Supervisa, vigila y en su caso sanciona la operación de los sectores Asegurador y Afianzador, se deben de apegar al marco normativo.

-Autoriza los contratos y tarifas que se utilizan.

-Regula la publicidad que utilizan las compañías Aseguradoras.

-Vigila la constitución de las reservas.

-Preserva la solvencia y estabilidad financiera de las Instituciones y así poder garantizar los intereses de los usuarios.

---

<sup>16</sup> Un órgano de inspección y vigilancia de las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

### **2.3. Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF)**<sup>17</sup>

Es una Institución Pública dependiente de la SHCP.

Promueve, asesora, protege y defiende los derechos e intereses de las personas que utilizan o contratan un producto o servicio financiero ofrecido por las Instituciones Financieras que operan dentro del territorio nacional.

Crea y fomenta entre los usuarios una cultura adecuada respecto a las operaciones y servicios financieros.

La CONDUSEF tiene dos tareas principales:

- a) *Preventivas*, orientar, informar, promover la Educación Financiera.
- b) *Correctivas*, atender y resolver las quejas y reclamaciones de los usuarios de servicios y productos financieros.

Es el organismo que funge como árbitro para resolver controversias entre Asegurado y Aseguradora.

Los problemas que puedan surgir entre asegurados y aseguradoras la CONDUSEF las resuelve a través de los Procedimientos: Conciliación y Arbitraje.

*\*Procedimiento de conciliación*, la CONDUSEF está facultada para actuar como conciliadora entre las aseguradoras (instituciones financieras) y los asegurados (usuarios), con el objeto de proteger los intereses de estos últimos.

En caso de que no se resuelva pasa al procedimiento de arbitraje.

---

<sup>17</sup> Un órgano de protección de los Asegurados.

*\*Procedimiento de arbitraje*, en los juicios arbitrales en amigable composición o de estricto derecho, las partes deben nombrar un árbitro que escuche sus razones y sus pruebas y emita una resolución a favor de una de ellas. La CONDUSEF puede ser ese árbitro o las partes pueden nombrar otro.

Existe un órgano regulador, no gubernamental en apoyo al sector asegurador el cual es la AMIS.

#### **2.4. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C. (AMIS)**

Es el organismo que agrupa a las compañías aseguradoras de México, con el objetivo de promover el desarrollo del sector asegurador, representar sus intereses ante autoridades del sector público, privado o social y proporcionar apoyo técnico a sus asociados.

Tiene sus bases en<sup>18</sup>:

La Asociación Mexicana de Agentes de Seguros contra Incendio, establecida en enero de 1897. La antigua Asociación de Agentes sufrió diferentes transformaciones al paso del tiempo.

En marzo de 1909, cambió su denominación por la de Asociación Mexicana de Representantes de Compañías de Seguros de Incendio. En diciembre de 1926, la integraban 52 compañías de seguros extranjeras y 2 nacionales; operaba solamente en incendio.

Como consecuencia de la Ley de agosto de 1935 (mexicanización del seguro), durante los años de 1937 y 1938 se retiraron todas las compañías extranjeras,

---

<sup>18</sup><https://www.amis.org.mx/onepage/servlet/FWControllerServlet?mvcapp=FWMyOnePage&command=myonepage&rid=21&b=i&sid=522493J11147051X03121104&b=i&tabset=1&temp=3&p=1&taborder=1&numOfFrameToUse=1&initLoad=false&fp=1>

por lo que la Asociación quedó integrada solamente por 14 compañías mexicanas, todas operantes en el ramo de incendio, y aumentaron a 16 en la segunda mitad de 1940.

El 9 de agosto de 1940, mediante escritura otorgada ante el Notario del Distrito Federal Manuel Borja Soriano, se constituyó legalmente la Asociación con el nombre de: Asociación Mexicana de Compañías de Seguros de Daños y al ramo de incendio se agregaron todos los demás por lo cual el número de sus miembros se elevó a 51.

En agosto de 1946, se integró a la Asociación la «sección de Vida», por lo que, una vez reformados los estatutos, se adoptó el nombre actual.

Su misión es promover el firme y sano desarrollo del seguro y la empresa aseguradora, representando a sus asociados con libertad, responsabilidad, subsidiariedad y solidaridad.

## Capítulo 3 El Seguro

### 3.1. Historia del seguro<sup>19</sup>

Desde sus orígenes, el hombre se ha visto amenazado por distintos peligros, por lo cual ha tratado de encontrar soluciones, adoptando distintas actitudes.

En este marco aparece el Seguro, del cual nace por una necesidad de previsión para amortiguar o compensar las consecuencias económicas de un siniestro.

El Seguro surge como un tipo de financiamiento, mediante el cual no se traspa el peligro en sí, sino parte de sus efectos financieros, disminuyendo así las pérdidas que pudiera sufrir el asegurador en sus bienes o personas, en caso de suceder un siniestro que trae consecuencias económicas negativas.

La institución del Seguro es casi tan antigua como la civilización misma; se encuentran antecedentes en la cultura griega y romana.

Los acontecimientos más notables sobre la historia del seguro son:

- ***Antigüedad y Edad Media.***

Durante este tiempo aparecen los primeros sistemas de ayuda mutua. En esta época se cuenta con diferentes civilizaciones que tuvieron aportaciones importantes. Las principales son:

- Babilonia, “Código de Hammurabi” el cual preveía la indemnización por accidentes de trabajo a través de organizaciones de sociedades mutuas, la mutualidad para compartir las pérdidas causadas a las caravanas en el

---

<sup>19</sup>

a) <https://www.amis.org.mx/onepage/servlet/FWControllerServlet?mvcapp=FWMyOnePage&command=myonepage&rid=21&b=i&sid=665015L11146751B0312188&b=i&tabset=1&temp=3&p=1&taborder=1&numOfFrameToUse=1&initLoad=false&fp=1>

b) [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/ledf/specia\\_j\\_al/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/ledf/specia_j_al/capitulo2.pdf)

c) <http://www.ases.com.sv/Conferencias/Incendios/IncendioLineasAliadas.ppt>

desierto, transportando mercancías y la contribución de todos en la construcción de un navío en sustitución del que haya destruido una tempestad.

- Egipto, se manejaba la idea de ayuda mutua entre los socios de una institución, para ayudar en los ritos funerarios del socio que falleciera.

- Grecia, “La Ley de Rodas” para el comercio marítimo. Una pérdida se repartía entre todos los propietarios de la mercancía transportada en el barco. Constituye la base del derecho mercantil marítimo. Los griegos tenían una asociación llamada “ERANDI” por la que daban asistencia a necesitados a través de un fondo común constituido por todos los agremiados.

- Roma, existía una asociación de militares que aportaban una cuota con la que tenían derecho a una indemnización para gastos de viaje por cambio de guarnición en caso de retiro o muerte.

- ***Edad Media.***

Existían ayudas mutuas como:

- Las Guildas, fueron precursoras de las Compañías de Seguros. Eran asociaciones o hermandades para socorros mutuos, especialmente para en caso de muerte, aunque se desarrollaron muchos casos por accidente o enfermedad y aún por incendio. Esto tuvo lugar en muchos países en Europa, como Italia, Francia, Inglaterra.

- Monasterios, daban socorro y caridad a huérfanos, viudas y desempleados, por medio de limosnas.

- Juras, daban protección por medio de rentas y pensiones que daban los reyes por gracia o merced.

- Tontinas, de origen Italiano. Consistían en sumas fijas de dinero cuyo total se dividía entre el número de supervivientes a fecha dada.

- ***Periodo que va del Siglo XIV hasta el Siglo XVIII.***

En este periodo se da el desarrollo y formación del Seguro, aparecen las primeras Instituciones de Seguros en los Ramos de Marítimo, Vida e Incendio.

Las primeras manifestaciones se dan con el florecimiento del comercio, ya que se hacen más evidentes los peligros del transporte marítimo y terrestre. Se procura dar legislación sobre tal fenómeno promoviendo la protección necesaria para comerciantes y transportista.

Los primeros contratos de Seguro de Vida se dan en el siglo XIV y eran para mujeres embarazadas.

**1347** Surge el primer contrato de Seguro en Génova Italia, amparaba tanto los accidentes del transporte como la tardanza en la llegada del buque a su destino.

**1385** Surge la primera póliza en Pisa Italia.

**1492** Surgen nuevas rutas comerciales, pero los riesgos y las pérdidas de las grandes empresas marítimas se multiplican en la misma proporción.

**1549** Dicta Carlos V la primera Ley que regula con carácter obligatorio el contrato de seguro Marítimo, y de ser normalmente representada por un individuo, pasa a tener la forma de entidades pluripersonales, y sociedades anónimas.

**1583** Las primeras pólizas de Seguro de Vida se expidieron en Londres en The Royal Exchange por comisionistas que se distribuían el riesgo entre grupos de comerciantes que se reunían, siendo emitida la primera póliza de este ramo.

**1634** Blas Pascal, famoso matemático de su tiempo, da lugar al nacimiento del cálculo de probabilidades y a la teoría de los Grandes Números. En Inglaterra, Edmund Halley elabora la primera tabla de mortalidad, técnicamente



construida.

**1629** En Holanda, surge la Compañía de las Indias Orientales, primera gran compañía moderna que asegura el transporte marítimo. Este tipo de institución se multiplicó por todo el Continente Europeo.

**1666** Se incendian cerca de 13,200 casas, 89 iglesias y la Catedral de Saint Paul, en la ciudad de Londres. De esta inmensa tragedia (que ha pasado a ocupar un sitio en la historia como EL GRAN INCENDIO DE LONDRES) el mundo obtuvo un gran beneficio: se creó en Inglaterra el Seguro contra Incendio.

**1677** En Hamburgo se funda la primera caja general pública de incendios, formada por varios propietarios que reunían cierta cantidad para socorrerse entre ellos en caso de incendio.

**1681** Surge la primera compañía de Seguro contra Incendio "FIRE Office".

**1686** Surge Lloyd's como la más poderosa empresa aseguradora.

**1688** Edward Lloyd era dueño de un café frecuentado por comerciantes y banqueros londinenses que se reunían allí para negociar. Los financieros que ofrecían contratos de seguros escribían su nombre bajo la cantidad específica de riesgo que aceptaban cubrir a cambio de cierto pago o prima. A estos agentes se les llegó a conocer como underwriters (literalmente, "suscriptores"), pues suscribían el contrato, es decir, firmaban al pie.

**1693** En Londres, se presentó un estudio sobre mortalidad humana y así una serie de estudios que beneficiaron la empresa del Seguro. Todas estas aportaciones ayudaron al surgimiento de las empresas aseguradoras con estas bases.

**1699** Surge la compañía de seguros sobre la vida "Society of Assurance of Widows and Orphans.

En cuanto a la regulación Jurídica del Seguro, ésta se inicia con los estatutos de Florencia, en 1369; Barcelona , 1435; Burgos, 1494; Sevilla, 1554.

A finales del siglo XVII se afianzan los fundamentos técnicos y jurídicos del Seguro.

Aparecen las primeras empresas de Seguros sobre bases más técnicas y se debió principalmente al gran florecimiento de la industria en esa época, los grandes descubrimientos y por la regulación jurídica a través del control administrativo.

**1706** En Inglaterra ya se daban inicios a las compañías de seguros, una de las primeras compañías fue la "Company of London Insurers", que aceptaba no solo riesgos de inmueble sino también de mercancías.

**1717** Con la experiencia de este incendio se obtienen datos elocuentes que sirven para el desarrollo de este seguro de incendio en Inglaterra.

**1734** Se crea una ley que dio carácter obligatorio a las mutualidades contra incendio y estableció un impuesto de incendio que debían abonar los propietarios de inmuebles, esto también se dio en Dinamarca y Noruega.

**1769** Lloyd's se convirtió en una comunidad formal de aseguradores que llegó a ocupar el primer lugar en los seguros de transporte marítimo.

**1786** En Francia se instituye la "Compagnie Royale d'Assurances" para trabajar el seguro de vida.

**1787** Existían en Cádiz España, siete compañías dedicadas al seguro marítimo.

- ***Siglo XIX.***

El seguro crece en Inglaterra en este siglo, amparando manufacturas emergentes de incendios, garantizando condiciones básicas, permitiéndoles expandir sus servicios y el número de protegidos por el seguro.

**1802** En Toulouse Francia, se crea una gran mutua de seguros, y continúan trabajando nuevas entidades en otras ramas de seguro de accidentes, de responsabilidad, y se crea el reaseguro, así como la participación de los asegurados en los beneficios de las empresas.

**1808** La apertura de los puertos al Comercio Internacional, por D. Joao VI, origina en Brasil la primera sociedad aseguradora: Cía. de Seguros Boa Fe.

**1969** Surge la Compañía Real Brasileira de Seguros, empresa del Grupo Real, que actualmente, y desde 1973, extiende su "know how" por muchos países de Hispanoamérica.

- ***El seguro en México.***

**1821** México al realizar su independencia, conservó la legislación propia que tenía cuando fue la Nueva España y que en materia mercantil estuvo constituida por Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los mercaderes de la Nueva España confirmadas por el rey de España, en las cuales ya se decía que, aunque entonces no había empresas aseguradoras en este país, cuando llegaren a crearse sus operaciones deberían ser regidas por las Ordenanzas de Sevilla.

**1870** En la historia reciente de México, los antecedentes formales del Seguro se remontan a 1870, cuando en el Código Civil se regula el Contrato del Seguro.

**1892** Aparece la Ley sobre Compañías de Seguros que establece una serie de condiciones para las instituciones de Seguros.

**1910** Se expide la Ley Relativa a la Organización de las Compañías de Seguros sobre la Vida. Ambas leyes regulan la intervención del Estado en el control de las Compañías de Seguros para proteger al Asegurado y el patrimonio nacional y normalizar su funcionamiento.

Así mismo, fija las normas de constitución de reservas matemáticas de primas así como las relativas al Reaseguro.

**1929** Se publicó la Ley General de sociedades de Seguros, la cual amplió el campo de las Instituciones de Seguros a más de un tipo de Seguro.

**1935** Se promulgan las leyes que hasta hoy, debidamente actualizadas rigen al sector asegurador mexicano: La Ley Sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros. Mediante estas leyes se declara el retiro de las compañías extranjeras del país por afectar en muchos sentidos a las nacionales. Estas compañías se retiraron y así los agentes mexicanos de dichas empresas se reunieron para fundar las empresas mexicanas.

Al amparo de dicho marco legal, surgen los organismos gubernamentales de supervisión se formaliza la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

**1990** Se establecen las Reformas a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

**1991** Emisión del Nuevo Reglamento de Inversiones, establecimiento del Capital Mínimo de Pagos.

**1992** Implantación del Sistema de Margen de Solvencia y Creación de la Comisión Nacional de Seguros.

**1993** Concertación para la Creación del Sistema de Ahorro para el Retiro (SAR) y Venta de ASEMEX al Sector Privado.

**1994** Desarrollo de Estudios para Reformas a la ley del Contrato de Seguros y Participación a través del COECE (Coordinadora de Organizaciones de Empresas de Comercio Exterior) en las negociaciones del TLC en Estados Unidos y Canadá.

**1996** Reformas a La Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, para incorporar al Sector Asegurador, al nuevo régimen de Seguridad Social.

**1997** Introducción de cambios al Marco Jurídico para fortalecer el esquema de supervisión y el Marco de Operación de la Empresa. Nuevo marco para la operación de Reaseguro, que ofrecerá cobertura a los ramos de Accidentes y Enfermedades y la posibilidad de incluir el ramo de salud. Actualización del Margen de Solvencia, contemplando nuevos factores para requerimientos de capital.

**1998** Establecimiento de bases legales, acordes al nuevo esquema de supervisión que operará la CNSF.

**1999** Autorización, para operar el mercado del Seguro de Salud.

**2000** Expedición por la SHCP, de las *Reglas de Operación de las Instituciones Seguridad Especializadas Salud (ISES)*.

**2001** Tanto la Ley General de Instituciones de Seguros como la Ley Sobre el Contrato de Seguros han sufrido reformas en sus artículos, los que se refieren al control de la operación de las Instituciones de Seguros.

### **3.2. ¿Qué es el seguro de auto?**

Para explicar el seguro es importante tener claro qué es un contrato, un contrato es el pacto o convenio entre dos o más partes por el que se obligan a cumplir, sobre una cosa determinada, o a realizar diversas acciones.

“Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato” (*Art. 1º Ley Sobre el Contrato de Seguros*).

Por medio del Contrato de Seguros las aseguradoras se comprometen a resarcir el daño o a indemnizar<sup>20</sup> si ocurre un evento establecido en el contrato.

Por otro lado, el contratante y/o asegurado están comprometidos a pagar una prima<sup>21</sup> con el fin de estar protegido y poder ejercer sus derechos de acuerdo al contrato.

El objeto del contrato de seguro es aminorar la pérdida económica que produce la realización de la eventualidad prevista en el contrato.

El Contrato de Seguros, tiene como fines principales:

1. Definir el riesgo que se ha transferido.
2. Determinar las condiciones en que el contrato tiene aplicación.
3. Establecer el procedimiento para liquidar los siniestros.

---

<sup>20</sup> Es el pago de un daño que causa un desequilibrio económico en el Asegurado, siempre y cuando sea por un riesgo amparado por el seguro contratado.

<sup>21</sup> Es la aportación económica que el Asegurado o el contratante debe cubrir a la Aseguradora por la cobertura del riesgo que ésta ofrece amparar.

Por lo tanto, el seguro es un contrato de adhesión<sup>22</sup> y buena fe<sup>23</sup>, por el cual una de las partes (asegurador) se obliga, mediante una prima que le abona la otra parte (asegurado), a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre un siniestro<sup>24</sup> por el cual se lleva a cabo el contrato.

En el contrato de seguros las personas involucradas son:

- Asegurador, asume las consecuencias dañinas producidas por un siniestro, establecido en el contrato (Compañía de Seguros)
- Asegurado, es quien está expuesto a sufrir un daño en sus bienes o en su persona.
- Contratante del seguro, es el que paga la prima del seguro.
- Beneficiario, es designado en la póliza por el Asegurado o Contratante como titular de los derechos indemnizatorios que en dicho documento se establecen.

La póliza de seguros es el instrumento en el cual constan las condiciones del contrato, es el documento que refleja las normas generales, particulares o especiales del contrato.

La protección que ofrece el seguro de automóviles se refiere a los riesgos que se derivan de las actividades humanas<sup>25</sup> (explosión, actos delictuosos); o por fenómenos naturales (granizo, huracán, terremotos).

---

<sup>22</sup> Las condiciones del contrato no están sujetas a discusión sino que el Asegurado las acepta.

<sup>23</sup> Cada una de las partes (Asegurado, Asegurador) confía en la honestidad, lealtad y prudencia en que se establece el contrato. Principio básico y característico del contrato de seguro que obliga a las partes a actuar entre sí con la máxima honestidad.

<sup>24</sup> Es la eventualidad producida de hechos fortuitos y que provocan daños a los bienes.

<sup>25</sup> Colisión, vuelco, robo, daños que se causen a otros vehículos o personas.

En el mercado Asegurador se manejan paquetes de coberturas para otorgar una protección completa a los asegurados (véase cuadro 1).

**Cuadro 1.- Principales tipos de pólizas y sus coberturas.**

POLIZA	COBERTURAS					
	Daños Materiales (DM)	Robo Total (RT)	Responsabilidad Civil (RC)	Gastos Médicos Ocupantes (GM)	Asistencia Legal	Auxilio Vial
<b>Amplia</b>	X	X	X	X	X	X
<b>Limitada</b>		X	X	X	X	X
<b>Responsabilidad Civil</b>			X	X	X	

Fuente: Elaboración propia.

Nota<sup>26</sup>:

- Daños Materiales (DM), ampara los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo asegurado.
- Robo Total (RT), ampara el robo total del vehículo y las pérdidas o daños materiales que sufra a consecuencia de su robo total.
- Responsabilidad Civil (RC), ampara los daños que se ocasionen a terceros en sus bienes o personas.
- Gastos Médicos Ocupantes (GM), ampara el pago de Gastos Médicos, originados por lesiones corporales que sufra el asegurado o cualquier persona ocupante del vehículo asegurado mientras se encuentre dentro del compartimiento destinado para el transporte de personas.
- Asistencia Legal, garantiza el costo de la defensa legal, fianza o caución para la liberación del conductor y vehículo en materia penal.
- Auxilio Vial, ampara las averías que pudiera tener el vehículo, como pinchadura, paso de corriente.

---

<sup>26</sup> Definiciones obtenidas de las condiciones generales de la póliza.



## **Capítulo 4 El Seguro Obligatorio (SUVA)**

### **4.1. La importancia de un seguro obligatorio.**

El Seguro Único de Vehículos Automotores, mejor conocido como SUVA, es un seguro de responsabilidad civil por daños que se ocasionen a terceras personas derivados de accidentes automovilísticos. Lo anterior tiene como fin evitar las pérdidas económicas a consecuencia de este tipo de siniestros.

Se creó dicho seguro para todos los vehículos con placas en el D.F., como una medida para evitar las pérdidas económicas que se generan por los accidentes de tránsito y por las lesiones que se puedan producir en personas involucradas en dichos eventos.

El contar con un seguro mínimo para RC no es cuestión de discusión sino de obligación ya que viene plasmado en la Ley de Transporte y Vialidad del D.F. y en el Reglamento de tránsito.

En la Ley de Transporte y Vialidad del D.F. en la Asamblea Legislativa del D.F. (2009). **En el capítulo V de las Obligaciones de los concesionarios.**

#### ***Artículo 42.- Son obligaciones de los concesionarios:***

*XII.- Contar con póliza de seguro vigente para responder de los daños a terceros en su persona y/o bienes que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios, peatones, conductores y terceros en su persona o patrimonio.*

***Artículo 67.- Los conductores y propietarios de vehículos de servicio público, mercantil, privado y particular están obligados a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona y patrimonio. Quienes presten el servicio público lo harán en términos de la fracción XII del artículo 42 de esta***

*Ley. La Secretaría fomentará que todo vehículo matriculado en el Distrito Federal, cuente con póliza de seguro vigente para este efecto.*

*Para cumplir con la obligación anterior, los vehículos matriculados en el Distrito Federal deberán contar con póliza de seguro, que cubra los daños y perjuicios que puedan causarse a terceros en su persona. A quien no cumpla con esta obligación se le aplicará una sanción de veinte veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.*

A su vez en el Reglamento de Tránsito metropolitano (DF y Edo de México), 2009, dice en su **CAPÍTULO VII DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL RESULTANTE:**

**Artículo 34.-** *Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare al menos, la responsabilidad civil y daños a terceros en su persona, en términos de la Ley.*

El SUVA entró en vigor el 1 de julio de 1998 y tuvo carácter obligatorio para todos los vehículos emplacados en el Distrito Federal, incluidas las motocicletas.

La Asamblea Legislativa aprobó el SUVA en 1998 por dos razones<sup>27</sup>: porque no había espacio en corralones para recibir los autos que no cumplieran con la disposición y evitar un conflicto con los autos del Estado de México que no estaban obligados a portarlo, pero que transitaban en la ciudad.

Sin embargo el 19 de junio de ese año, Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, entonces jefe de gobierno de la ciudad de México, eliminó el carácter

---

<sup>27</sup> [http://www.quiminet.com.mx/nt8/nt\\_hgsAaasdztbcBu-desempolvan-el-suva.htm](http://www.quiminet.com.mx/nt8/nt_hgsAaasdztbcBu-desempolvan-el-suva.htm)

obligatorio del seguro. Antes, el 29 de abril de 1998, la Asamblea Legislativa aprobó que a partir del 2002 el SUVA fuera obligatorio<sup>28</sup>.

La no aceptación del SUVA por el gobierno capitalino es que no se les debe imponer un impuesto más a los usuarios, pues ya tienen bastante con pagar la tenencia federal y local, la verificación, en el caso de los transportes de pasajeros y de carga la revista vehicular, para agregarles el SUVA.

En el periodo del 2002 con el jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador se dio una polémica con el tema del SUVA, ya que rechazo contundentemente a los “regateos”, a la disminución de los costos de la prima, ya que el motivo principal del rechazo del seguro SUVA es el costo de este.

En este sentido, el jefe de Gobierno se opuso al seguro Único de Vehículos Automotores ya que no quiso que se dañarán a los automovilistas, pero afirmando que si estaba consciente de la necesidad de reparar los daños causados por accidentes de tránsito. Y por ello, se estaba considerando la posibilidad de que con el dinero recabado por concepto de multas de tránsito se formará un fondo con el que el Gobierno local absorbiera la reparación del daño.

Su postura se mantuvo ya que no quedaban claros los términos en que las aseguradoras venderían las pólizas, ya que su principal preocupación fue el no afectar la economía de los automovilistas.

Por lo tanto quedo el entendido de quien quiera adquirir el seguro lo haría y el que no, no recibiría ninguna sanción por este concepto.

---

<sup>28</sup> [http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id\\_nota=35437&tabla=ciudad](http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=35437&tabla=ciudad)

Se ha estado en negociaciones con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) para ver la posibilidad de negociar una disminución en el costo de las pólizas, bajo la premisa de que se necesita que los vehículos cuenten con un seguro que ampare daños a terceros, aunque no a un alto costo.

La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, ha confirmado que el costo del seguro, está en función de la oferta y la demanda, además de que también tiene que ver el número de accidentes que ocurren en la ciudad, para poder determinarlo.

En el año 2007, la propuesta por parte de las compañías de seguros respecto al costo de dicho seguro fue de \$400.00 anuales, es decir solamente \$33.33 mensual por la cobertura de RC.

También presentaron una propuesta de cobertura más amplia con un costo de \$1300.00 anuales por una suma asegurada de 1 millón de pesos.

La CONDUSEF confirma en 2007, que el seguro de automóviles es uno de los más generalizados y convenientes para la gente. Una de las formas más usadas para liberarse del riesgo o la incertidumbre de causar un daño es a través de traspasar éste a otro a cambio de una suma de dinero por medio de una aseguradora.

Por lo cual se insiste en un Seguro para todo el parque vehicular en México, ya que por ejemplo:

- En Argentina con menos de la mitad del parque vehicular que circula en México cuenta con un seguro que cubre a las personas en carretera desde 1994.
- Brasil cuenta con un seguro de Responsabilidad Civil (RC) desde 1974.

- En el caso de Chile, destaca la incorporación en su legislación de un seguro obligatorio de automóviles desde 1980.
- En la Unión Europea y Medio Oriente todos los propietarios de un vehículo están obligados a adquirir un seguro, el cuál deberá cubrir la RC hasta los límites legalmente previstos en la región.
- Francia declaró la obligatoriedad del seguro en 1958.
- China, se implementó el seguro obligatorio para automóviles en 2004, entre otros.

De esta forma se justifica que la tendencia actual en la mayoría de los países es hacer obligatorio el seguro de automóviles.

En México este tema ha sido bastante discutido, sin embargo las cuestiones políticas han pesado más por lo que no ha sido posible llevar a cabo esta medida de previsión que es el seguro obligatorio (SUVA). Por su parte el sector asegurador mexicano sigue apoyando esta implementación

Un avance que se ha dado es que al circular por las autopistas que opera Caminos y Puentes Federales los usuarios están protegidos con un seguro de RC que cubre daños que ocasione a otros vehículos además cubre daños a las vías generales de comunicación y RC de la autopista o concesionario por daños que sufra el usuario como un servicio por el pago realizado al circular en ellas; pero no justifica el hecho de que el Estado deba erogar una parte del gasto público para responder por impericias humanas, descuidos o negligencia de los conductores.

Actualmente, el gobierno capitalino, encabezado por Marcelo Ebrard Casaubon, mantiene una política contradictoria. Ya que durante la influencia contrato un seguro para garantizar a cualquier turista que pudiera contagiarse

de la influenza AH1N1 la atención médica; contrato un seguro contra daños catastróficos para proteger no sólo la infraestructura de la Ciudad de México sino daños a terceros lo que permite hoy indemnizar a las familias afectadas por las recientes inundaciones y además aseguro el programa ECO bici, el cual las bicicletas cuentan con la cobertura de robo y contra accidente al usuario.

En el caso del servicio público si no presentan seguro, no hay licencia tarjetón tipo B por lo consiguiente no pueden circular, es un tramite obligatorio y viene mencionado en la Ley de Transporte y Vialidad del D.F. en su Cap. V. Art. 67.

Otro ejemplo, es la Licencia de Conducir Bicentenario, que incluye un seguro por muerte accidental y algunos beneficios adicionales.

La contradicción de Marcelo Ebrard reside en que por un lado su gobierno no sólo mantiene una cultura pro seguro sino que la aprovecha en forma inteligente pero por el otro lado sigue obstaculizando el seguro obligatorio de automóviles, el SUVA.

Lo incongruente es que el SUVA está aprobado por ley en la Asamblea Legislativa pero nunca se ha puesto en marcha la obligatoriedad por la oposición de los jefes de gobierno porque no se ha querido aceptar que el beneficio es compartido (aseguradora, asegurado y Estado) y por que esta propuesta no se ha hecho obligatoria para los demás Estados de la República ya que hoy en día la propuesta esta en Chihuahua, Morelos, D.F. y Nuevo León pero no hay sanciones. Los únicos que están obligados a contar con un seguro de RC son los automóviles de servicio público.

Hoy en día se esta retomando el tema del seguro obligatorio, adoptando el nombre de CUIDA (Cobertura Única Integral de Automóviles) que sigue con la

misma línea del SUVA, la póliza a bajo costo y una cobertura de daños a terceros tanto en personas como en bienes.

Esta modalidad esta en discusión entre las autoridades y el sector asegurador para ser regulada de forma más detallada en cuanto a su alcance y costo.

Los involucrados para impulsar esta propuesta y por fin se lleve a cabo son las Autoridades del Gobierno del D.F., del Estado de México, de la AMIS y del sector automotriz representado por AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz)<sup>29</sup>, estos participantes están unificando criterios de operatividad, posicionamiento, fiscalización y concientización por parte de la población.

Por lo antes mencionado esperamos que ahora si sea obligatorio contar mínimo con un seguro de responsabilidad civil ya que como conductor o peatón seria justa esta medida y en términos de Ley.

---

<sup>29</sup> representa los intereses de las empresas fabricantes de vehículos, como agrupación se esfuerza por conciliar los intereses de estas empresas en forma colegiada prácticamente en todos los ámbitos, con respecto a otras instituciones similares, ante las confederaciones de cámaras y ante los gobiernos municipales, estatales y federales. Es una asociación que representa a las empresas en un Estado de Derecho, por lo que tiene derecho de voz y voto. Ante el público en general, estudiantes e investigadores, AMIA tiene como principal misión dar a conocer cuestiones automotrices, evolución y estadística de los fabricantes de vehículos, afiliados en esta asociación.

## ❖ CONCLUSION Y OPINIONES

Debido al impacto que actualmente se tiene a nivel nacional en cuanto a daños materiales a terceros en sus bienes y/o lesiones corporales o la muerte a causa de accidentes vehiculares, debe intervenir el Estado con un mecanismo de previsión que es el seguro de automóvil, ya que el seguro de auto es de gran importancia a diferencia de otros seguros (Vida, Gastos Médicos, Daños, etc) ya que los accidentes de tránsito no únicamente involucran al conductor de la unidad sino a terceras personas y sus bienes.

Del parque vehicular en México menos de la mitad de los vehículos cuentan con un seguro, de ello se deriva que una de las principales causas de muerte sea a consecuencia de accidentes de tránsito por lo cual el Estado debe de intervenir.

Otra razón por la que interviene el Estado es por los altos costos de las pólizas de seguro, ya que no toda la población cuenta con el ingreso suficiente para poder costear una póliza de seguro.

En la mayoría de los accidentes de tránsito, los gastos derivados son sufragados por el Estado (grúas, corralones, lesiones, abogados, peritajes, etc.), todos estos gastos se pueden evitar si se contará con una póliza de seguro. Por lo cual se da la propuesta del SUVA (seguro único de vehículos automotores) el cual tiene por objetivo amparar los daños que se ocasionen a terceros en sus bienes o personas.

- Se debe de llegar a un acuerdo entre el Estado y AMIS para que el costo de las pólizas estén al alcance de todos los usuarios.
- El Estado deberá de disminuir algún tipo de impuesto (verificación, tenencia, etc.) con el fin de que el usuario pueda adquirir el seguro.



- Se tiene que fomentar una cultura de prevención para todo conductor y así aminorar los riesgos.
- Promover la seguridad vial (publicando documentos, anuncios televisivos, campañas de comunicación social).
- Introducir una materia a nivel escolar sobre seguridad vial.
- Fortalecer el marco legal, haciendo que se cumplan las leyes y reglamentos (sanciones). Ya que hasta ahorita no hay sanciones por no contar con un seguro de auto mínimo de cobertura RC.
- Solicitar un curso de manejo y/o de seguridad vial; y un seguro de auto para la obtención de licencias y permisos para conducir.
- Para que el SUVA o CUIDA sea obligatorio debe de aplicarse esta propuesta a nivel Nacional es decir, que sea de carácter Federal y no únicamente se quede a nivel Distrital o Edo de México.

## ❖ ANEXO ESTADISTICO

### Anexo Estadístico I.- Estadística de vehículos de motor registrados en circulación.

1980	5,758,330
1981	6,339,836
1982	6,695,164
1983	6,941,252
1984	7,305,066
1985	7,725,623
1986	7,732,012
1987	7,933,729
1988	8,324,887
1989	9,009,048
1990	9,862,108
1991	10,602,143
1992	11,260,184
1993	11,593,078
1994	11,161,089
1995	11,317,646
1996	11,750,028
1997	12,585,187
1998	13,562,820
1999	14,385,864
2000	15,611,916
2001	17,300,530
2002	18,784,594
2003	19,806,960
2004	20,878,438
2005	22,138,478
2006	24,907,229
2007	26,747,197
2008	29,114,072

Incluye automóviles, camiones de pasajeros, camiones y camionetas de carga y motocicletas.

Fuente: [http://www.inegi.org.mx/lib/olap/General\\_ver4/MDXQueryDatos.asp](http://www.inegi.org.mx/lib/olap/General_ver4/MDXQueryDatos.asp)

**Anexo Estadístico II.- Vehículos Asegurados 2008.**

Segmento	Unidades Expuestas	Vehículos Asegurados	Prima Devengada	N° de Siniestros	Monto Neto de Siniestros
Clase 1	553,684	533,854	1,412,003,898	115,206	1,244,740,905
Clase 2	210,603	208,827	844,882,005	41,819	631,922,504
Clase 3	143,302	133,793	393,667,345	19,349	242,327,791
Clase 4	5,004	5,551	23,764,728	767	17,960,567
Clase 5	2,645	2,410	15,035,635	673	13,616,787
Clase 6	42,191	31,682	168,237,310	4,468	125,266,265
Clase 7	37,094	26,073	128,389,318	3,696	83,323,949
Clase 8	57,923	53,959	438,668,247	10,961	312,076,863
Clase 9	70,895	71,438	902,113,860	16,550	807,395,001
COMPACTO	1,438,189	1,485,843	3,692,411,634	331,731	3,546,612,981
DEPORTIVO	78,655	71,736	310,329,185	17,702	292,054,886
LUJO	362,779	360,690	1,382,735,485	70,829	1,184,613,571
MULTIUSO	1,176,687	1,228,358	4,151,194,995	221,784	2,895,880,485
N/D	742,214	556,253	1,375,513,758	110,844	1,123,410,652
SEMIRREMOLQUE	125,666	117,704	411,933,710	5,219	371,150,374
SUBCOMPACTO	1,966,327	1,996,754	4,299,883,412	487,381	4,174,235,741
TOTAL	7,013,859	<b>6,884,925</b>	19,950,764,525	1,458,979	17,066,589,322

Fuente:<https://www.amis.org.mx/onepage/servlet/FWControllerServlet?mvcapp=FWMyOnePage&command=myonepage&rid=21&b=i&sid=796862L11261851X03121124&b=i&tabset=1&temp=3&p=1&taborder=1&numOfFrameToUse=1&initLoad=false&fp=1>

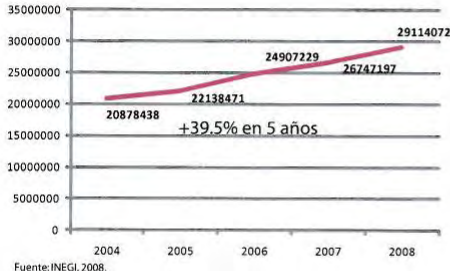
# Perfil accidentes de tránsito

## República Mexicana



**SALUD**

### Parque vehicular



Fuente: INEGI, 2008.

Índice de motorización  
264.67 vehículos / 100,000

**±4 millones**  
de accidentes cada  
año

Fuente: AMIS, 2008.

**Costo de los**  
accidentes  
\$121,461,817,108  
1.2% del PIB

Fuente: CENAPRA, 2008.

**76.4%**  
Concentración  
urbana

Fuente: INEGI, 2008.

**41%** de los accidentes  
mortales ocurren en  
diez estados

Fuente: CENAPRA, 2008.

### Alcohol

Aproximadamente el 60% de los accidentes mortales están relacionados con el alcohol

**14,400 muertos**

### Velocidad

Aproximadamente el 28% de los accidentes mortales están relacionados con exceso de velocidad

**6,720 muertos**

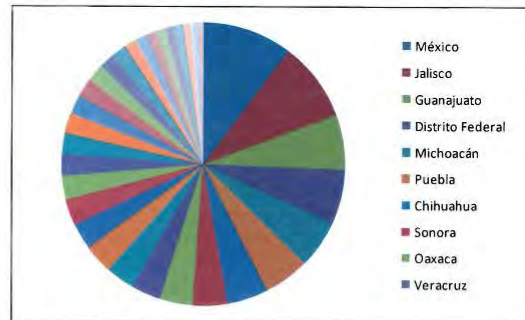
### Distractores

Aproximadamente el 30% de los accidentes están relacionados con distractores

**1,200,000 accidentes**

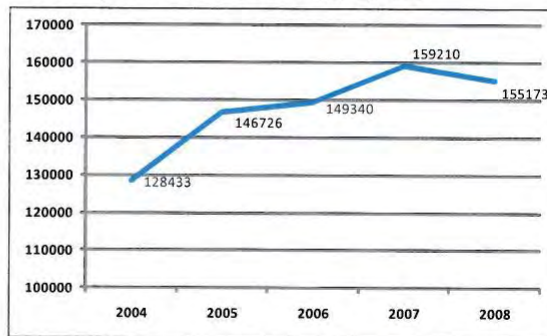
Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años de edad

### Localización de los accidentes, 2008



Fuente: CENAPRA, 2008.

### Heridos por accidentes de tránsito, 2008



Fuente: INEGI, 2008.



Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones, CENAPRA 2010.

Fuente: [http://www.cenpra.salud.gob.mx/CENAPRA\\_2010/estadisticas/Perfil\\_Nacional\\_2008-2.pdf](http://www.cenpra.salud.gob.mx/CENAPRA_2010/estadisticas/Perfil_Nacional_2008-2.pdf)

**Anexo Estadístico IV.- Perfil Accidentes de tránsito.**

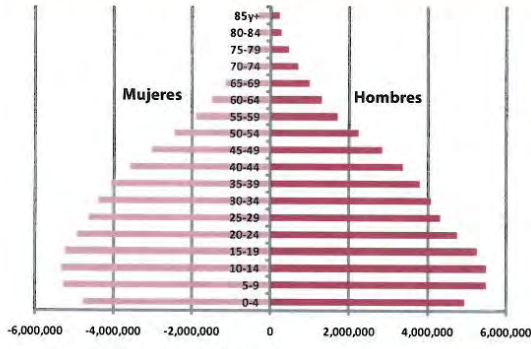
# Perfil accidentes de tránsito

## República Mexicana



**SALUD**

Pirámide poblacional, 2008

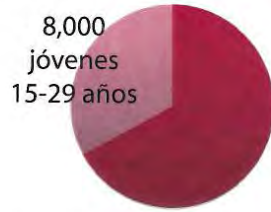


Fuente: Proyecciones de población CONAPO.

Jóvenes de 15 a 29 años  
47.6%  
50,749,103

Población total 106,682,518

Defunciones en jóvenes, 2008



Fuente: CENAPRA, 2008.

Mortalidad por Accidentes de Tránsito, 2008

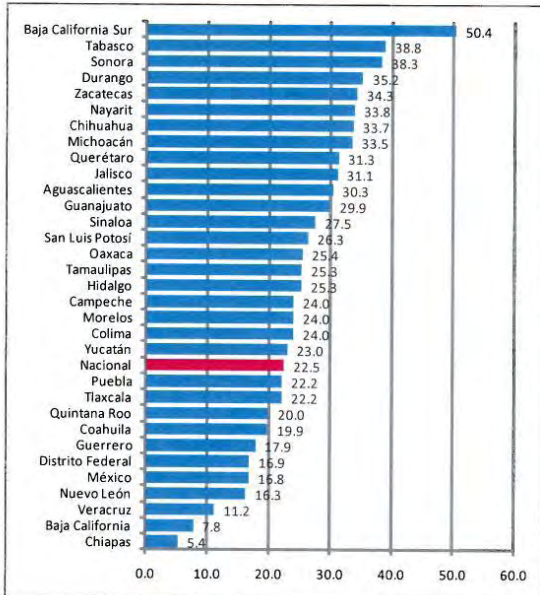
INEGI, 2008  
17,046 muertos

vs.

CONAPRA, 2008  
24,129 muertos

16,852 accidentes de vehículo  
7,269 atropellados

Tasas de mortalidad, 2008



Tasa por 100,000 habitantes

Entidad	Accidentes de vehículo	Atropellados	ATVM	Tasa
Chiapas	221	18	240	5.4
Baja California	197	44	241	7.8
Veracruz	581	235	816	11.2
Nuevo León	499	219	718	16.3
México	1416	1046	2462	16.8
Distrito Federal	589	904	1493	16.9
Guerrero	494	69	563	17.9
Coahuila	357	161	517	19.9
Quintana Roo	224	30	254	20.0
Tlaxcala	186	62	248	22.2
Puebla	830	410	1241	22.2
Nacional	17053	6975	24028	22.5
Yucatán	336	102	437	23.0
Colima	102	41	142	24.0
Morelos	313	86	399	24.0
Campeche	162	27	189	24.0
Hidalgo	436	173	609	25.3
Tamaulipas	599	200	799	25.3
Oaxaca	760	144	904	25.4
San Luis Potosí	460	192	651	26.3
Sinaloa	551	178	729	27.5
Guanajuato	987	516	1503	29.9
Aguascalientes	223	118	341	30.3
Jalisco	1497	666	2163	31.1
Querétaro	388	141	529	31.3
Michoacán	1112	220	1332	33.5
Chihuahua	914	217	1131	33.7
Nayarit	247	80	327	33.8
Zacatecas	396	78	474	34.3
Durango	426	118	544	35.2
Sonora	756	197	953	38.3
Tabasco	558	234	792	38.8
Baja California Sur	231	47	278	50.4

Fuente: CENAPRA, 2008.



Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones, CENAPRA 2010.

Fuente: [http://www.cenpra.salud.gob.mx/CENAPRA\\_2010/estadisticas/Perfil\\_Nacional\\_2008.pdf](http://www.cenpra.salud.gob.mx/CENAPRA_2010/estadisticas/Perfil_Nacional_2008.pdf)

**Anexo Estadístico V.- Principales causas de mortalidad.**

Orden de Importancia	Causas	Defunciones
	<b>TOTAL</b>	<b>539,530 a/</b>
<b>1</b>	ENFERMEDADES DEL CORAZÓN	<b>92,679</b>
	Enfermedades isquémicas del corazón	59,801
<b>2</b>	DIABETES MELLITUS	<b>75,637</b>
<b>3</b>	TUMORES MALIGNOS	<b>67,048</b>
<b>4</b>	ACCIDENTES	<b>38,875</b>
	De tráfico de vehículos de motor	<b>17,058</b>
<b>5</b>	ENFERMEDADES DEL HÍGADO	<b>31,528</b>
	Enfermedad alcohólica del hígado	13,361
<b>6</b>	ENFERMEDADES CEREBROVASCULARES	<b>30,246</b>
<b>7</b>	ENFERMEDADES PULMONARES OBSTRUCTIVAS CRÓNICAS	<b>16,540</b>
<b>8</b>	CIERTAS AFECCIONES ORIGINADAS EN EL PERÍODO PERINATAL	<b>14,768</b>
	Dificultad respiratoria del recién nacido y otros trastornos respiratorios originados en el período perinatal	6,829
<b>9</b>	AGRESIONES	<b>14,006</b>
<b>10</b>	INFLUENZA Y NEUMONÍA	<b>13,456</b>
<b>11</b>	INSUFICIENCIA RENAL	<b>11,202</b>
<b>12</b>	MALFORMACIONES CONGÉNITAS, DEFORMIDADES Y ANOMALÍAS CROMOSÓMICAS	<b>8,946</b>
<b>13</b>	DESNUTRICIÓN Y OTRAS DEFICIENCIAS NUTRICIONALES	<b>8,354</b>
<b>14</b>	BRONQUITIS CRÓNICA Y LA NO ESPECIFICADA, ENFISEMA Y ASMA	<b>5,678</b>
<b>15</b>	ENFERMEDAD POR VIRUS DE LA INMUNODEFICIENCIA HUMANA	<b>5,189</b>
<b>16</b>	LESIONES AUTOINFLIGIDAS INTENCIONALMENTE	<b>4,681</b>
<b>17</b>	SEPTICEMIA	<b>4,393</b>
<b>18</b>	ANEMIAS	<b>3,591</b>
<b>19</b>	ENFERMEDADES INFECCIOSAS INTESTINALES	<b>3,574</b>
<b>20</b>	ÚLCERAS GÁSTRICA Y DUODENAL	<b>2,604</b>
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>452,995</b>
	PARO CARDÍACO	0
	SÍNTOMAS, SIGNOS Y HALLAZGOS ANORMALES CLÍNICOS Y DE LABORATORIO, NO CLASIFICADOS EN OTRA PARTE	<b>10,529</b>
	LAS DEMÁS CAUSAS	<b>76,006</b>

<sup>a/</sup> El total no corresponde a la suma de ambos sexos, ya que incluye sexo no especificado.

Fuente: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/continuas/vitales/BD/tabulados/ConsultaMortalidad.asp>

**Anexo Estadístico VI.- Principales causas de mortalidad, por grupo de edad.**

Grupo de edad : De 15 a 24 años		
Orden de Importancia	Causas	Defunciones
	<b>TOTAL</b>	<b>19,434 a/</b>
<b>1</b>	ACCIDENTES	<b>6,961</b>
	De tráfico de vehículos de motor	<b>3,879</b>
<b>2</b>	AGRESIONES	<b>3,003</b>
<b>3</b>	TUMORES MALIGNOS	<b>1,386</b>
	Leucemias	<b>535</b>
<b>4</b>	LESIONES AUTOINFLIGIDAS INTENCIONALMENTE	<b>1,323</b>
<b>5</b>	ENFERMEDADES DEL CORAZÓN	<b>659</b>
	Enfermedades isquémicas del corazón	<b>236</b>
<b>6</b>	INSUFICIENCIA RENAL	<b>553</b>
<b>7</b>	ENFERMEDAD POR VIRUS DE LA INMUNODEFICIENCIA HUMANA	<b>381</b>
<b>8</b>	MALFORMACIONES CONGÉNITAS, DEFORMIDADES Y ANOMALÍAS CROMOSÓMICAS	<b>377</b>
	Malformaciones congénitas del sistema circulatorio	<b>181</b>
<b>9</b>	EMBARAZO, PARTO Y PUERPERIO	<b>366</b>
<b>10</b>	PARÁLISIS CEREBRAL Y OTROS SÍNDROMES PARALÍTICOS	<b>307</b>
<b>11</b>	INFLUENZA Y NEUMONÍA	<b>228</b>
<b>12</b>	ENFERMEDADES CEREBROVASCULARES	<b>221</b>
<b>13</b>	EPILEPSIA	<b>209</b>
<b>14</b>	DIABETES MELLITUS	<b>202</b>
<b>15</b>	ENFERMEDADES DEL HÍGADO	<b>189</b>
<b>16</b>	TRASTORNOS SISTÉMICOS DEL TEJIDO CONJUNTIVO	<b>167</b>
<b>17</b>	ANEMIAS	<b>128</b>
<b>18</b>	DESNUTRICIÓN Y OTRAS DEFICIENCIAS NUTRICIONALES	<b>123</b>
<b>19</b>	SEPTICEMIA	<b>100</b>
<b>20</b>	TUBERCULOSIS PULMONAR	<b>98</b>
	SUBTOTAL	<b>16,981</b>
	PARO CARDÍACO	<b>0</b>
	SÍNTOMAS, SIGNOS Y HALLAZGOS ANORMALES CLÍNICOS Y DE LABORATORIO, NO CLASIFICADOS EN OTRA PARTE	<b>233</b>
	LAS DEMÁS CAUSAS	<b>2,220</b>

<sup>a/</sup> El total no corresponde a la suma de ambos sexos, ya que incluye sexo no especificado.

Grupo de edad : De 25 a 34 años		
Orden de Importancia	Causas	Defunciones
	<b>TOTAL</b>	<b>26,119 a/</b>
<b>1</b>	ACCIDENTES	<b>6,531</b>
	De tráfico de vehículos de motor	<b>3,448</b>
<b>2</b>	AGRESIONES	<b>4,226</b>
<b>3</b>	TUMORES MALIGNOS	<b>2,139</b>
	Leucemias	<b>377</b>
	De la mama	<b>169</b>
	Del cuello del útero	<b>165</b>
<b>4</b>	ENFERMEDAD POR VIRUS DE LA INMUNODEFICIENCIA HUMANA	<b>1,700</b>
<b>5</b>	ENFERMEDADES DEL CORAZÓN	<b>1,349</b>
	Enfermedades isquémicas del corazón	<b>751</b>
<b>6</b>	ENFERMEDADES DEL HÍGADO	<b>1,318</b>
	Enfermedad alcohólica del hígado	<b>803</b>
<b>7</b>	LESIONES AUTOINFLIGIDAS INTENCIONALMENTE	<b>1,133</b>
<b>8</b>	DIABETES MELLITUS	<b>763</b>
<b>9</b>	INSUFICIENCIA RENAL	<b>497</b>
<b>10</b>	EMBARAZO, PARTO Y PUERPERIO	<b>465</b>
<b>11</b>	ENFERMEDADES CEREBROVASCULARES	<b>416</b>
<b>12</b>	INFLUENZA Y NEUMONÍA	<b>373</b>
<b>13</b>	EPILEPSIA	<b>291</b>
<b>14</b>	MALFORMACIONES CONGÉNITAS	<b>247</b>
<b>15</b>	SÍNDROME DE DEPENDENCIA DEL ALCOHOL	<b>224</b>
<b>16</b>	TRASTORNOS SISTÉMICOS DEL TEJIDO CONJUNTIVO	<b>195</b>
<b>17</b>	PANCREATITIS AGUDA Y OTRAS ENFERMEDADES DEL PÁNCREAS	<b>194</b>
<b>18</b>	TUBERCULOSIS PULMONAR	<b>179</b>
<b>19</b>	PARÁLISIS CEREBRAL Y OTROS SÍNDROMES PARALÍTICOS	<b>166</b>
<b>20</b>	ANEMIAS	<b>147</b>
	SUBTOTAL	<b>22,553</b>
	PARO CARDÍACO	<b>0</b>
	SÍNTOMAS, SIGNOS Y HALLAZGOS ANORMALES CLÍNICOS Y DE LABORATORIO, NO CLASIFICADOS EN OTRA PARTE	<b>240</b>
	LAS DEMÁS CAUSAS	<b>3,326</b>

Fuente: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/continuas/vitales/BD/tabulados/ConsultaMortalidad.asp>

## ❖ BIBLIOGRAFIA

1. José Ayala Espino. "Economía del sector Público Mexicano". Segunda Edición. Junio 2001. Ed. Esfinge. México. 815 Pág.
2. Joseph E. Stiglitz. "La economía del sector público". Tercera edición. 2000. México. 716 Pág.
3. Varían, Hal R. "Microeconomía intermedia, un enfoque crítico". Quinta edición en Castellano. Antoni Bosch editor. 1999 Barcelona, España. 726 Pág.
4. Curso: Activación Legal en siniestros. Grupo AUSA. 2009. México, DF.
5. Curso: Visión General del Seguro. Enero 2009. México, DF.
6. Periódico El Asegurador. No. 614. Año XXVI. 15 de mayo de 2010. México. 30 Pág.
7. Revista AMASFAC (Órgano Informativo de la Asociación Mexicana de Agentes de Seguros y Fianzas, A.C.). Año 9. No. 44. Marzo-Abril 2010. México. 24 Pág.
8. Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Tomo 56. No. 692. Mayo-Junio 2010. México. 40 Pág.
9. Revista Mundo Ejecutivo. No. 371. Abril 2010. México. 96 Pág.
10. Revista para el Sector Asegurador. CESVI MEXICO. No. 20. 2008. México. Pág. 50.
11. Reglamento de Transito Metropolitano, México. 2009.
12. <http://www.segurosdeautos.info/disposiciones-legales-de-seguros.html>
13. <http://www.eluniversal.com.mx/columnas/82663.html>
14. Asamblea Legislativa del Distrito Federal  
[www.asambleadf.gob.mx](http://www.asambleadf.gob.mx)
15. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.  
[www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx)



16. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.  
[www.amis.org.mx](http://www.amis.org.mx)
17. Centro de Experimentación y Seguridad Vial México  
[www.cesvimexico.com.mx](http://www.cesvimexico.com.mx)
18. Centro Nacional para la Prevención de Accidentes.  
[www.cenapra.salud.gob.mx](http://www.cenapra.salud.gob.mx)
19. Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros.  
[www.condusef.gob.mx](http://www.condusef.gob.mx)
20. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.  
[www.cnsf.gob.mx](http://www.cnsf.gob.mx)
21. Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes  
[www.conapra.salud.gob.mx](http://www.conapra.salud.gob.mx)
22. Instituto Mexicano Educativo de Seguros y Fianzas, A.C.  
[www.imesfac.com.mx](http://www.imesfac.com.mx)
23. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.  
[www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)
24. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.  
[www.shcp.gob.mx](http://www.shcp.gob.mx)
25. Secretaría de Transportes y Vialidad  
[www.setravi.df.gob.mx](http://www.setravi.df.gob.mx)