



# Transporte público concesionado: una crisis laboral en la CMDX

Regina Islas García

2022

**ITAM**

Centro de Estudios sobre  
Seguridad, Inteligencia  
y Gobernanza



**ESPACIO  
ESTUDIANTIL**  
EN TEMAS DE SEGURIDAD,  
INTELIGENCIA Y GOBERNANZA

Durante 16 semanas, un grupo de estudiantes de últimos semestres del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) se asomaron fuera del salón de clase y empezaron a interrogar al mundo. Encontraron situaciones intrigantes en contextos que habían normalizado. Se atrevieron a hurgar más profundo en esas ideas que llevaban rebotando durante meses hasta empezar a aterrizarlas. Tocaron puertas virtuales por internet, llamando por teléfono y algunas puertas físicas de casas de extraños para preguntarle a la gente qué pensaba sobre eso que a ellos y ellas les intrigaba. Pusieron sus teorías a prueba al salir al mundo a preguntar. En esas 16 semanas, los estudiantes trabajaron en investigaciones individuales para el seminario de titulación que buscó enseñarles técnicas de investigación periodística aplicadas al estudio de la ciencia política. En el curso de sus investigaciones dieron con decenas de temas de interés público: desde el desabasto del agua en el país o la privatización de los centros penitenciarios en concesiones millonarias por adjudicación directa, pasando por los misteriosos lobos sociales que se aprovechan de las frecuencias radiofónicas comunitarias, hasta construir una explicación definitiva del escandaloso desabasto de medicinas de la actual administración.

La propuesta del seminario era enseñarles a encontrar, identificar y explicar fallas institucionales causantes de daños a terceros. El resultado fue mejor de lo que pude haber imaginado: además de las investigaciones sobre fallas institucionales —que delinean y describen los mecanismo que ocasionan situaciones de violencia—, los estudiantes también descubrieron situaciones caracterizadas por omisión del Estado —violencias ocasionadas por vacíos institucionales que han dejado a poblaciones desatendidos— y finalmente situaciones donde las instituciones funcionaron, pero crearon resultados secundarios no previstos, que también ocasionan violencias. Estos son los ensayos que resultaron de esas 16 semanas de interrogar al mundo y construir investigaciones para comunicarlo.

Alejandra Ibarra Chaoul,  
profesora e investigadora afiliada al CESIG



***\*\*Los ensayos son de carácter personal y de ninguna manera constituyen una postura institucional por parte del CESIG y/o del ITAM.***

“Ser chofer es meter un pie en la cárcel y otro en el camión”

-Chofer de la ruta 46, CDMX, mayo 2022

## Transporte público concesionado: una crisis laboral en la CDMX

La inmensa extensión territorial, la falta de planeación urbana, la sobrepoblación y la desigualdad económica son factores que han hecho que la movilidad en la Ciudad de México sea lenta y deficiente. Por lo que el transporte público sigue siendo la única alternativa de movilidad de millones de mexicanos. Los microbuses y las combis son el transporte público más usado en la Ciudad de México. Según el INEGI, se calcula que en la Zona Metropolitana del Valle de México se hacen 11.54 millones de viajes al día en microbús o combi. (INEGI, 2017). Por lo tanto, se esperaría que un sector tan relevante en el funcionamiento de la movilidad de la Ciudad tuviera regulación efectiva por parte del Estado, con el objetivo de brindar un servicio eficiente a los usuarios y trabajadores. No obstante, en la Ciudad de México ocurre lo contrario. Los microbuses y combis están concesionados a privados y esto ha hecho que la administración de las relaciones laborales entre los involucrados radique en acuerdos informales e independientes de la ley. En la CDMX existe una limitada regulación del transporte (que está basado en el esquema hombre-camión lo que genera una inadecuada prestación del servicio y competencias por la obtención de pasaje, y pone en riesgo la vida de las personas). (WRI, 2016) Por lo tanto, se ha generado precarización y abusos laborales hacia los transportistas. La falta de regulación laboral en las concesiones del transporte por parte del Estado hace que la ley sea ignorada, dejando a los trabajadores de dicho sector desamparados ante cualquier imprevisto en el corto y largo plazo.

Involucrar al Estado en la regulación del transporte público concesionado implica incidir en el control de todos los aspectos que conforman al sector: los

camiones, rutas, precios y las condiciones laborales de los choferes y trabajadores del transporte. Esto se debe a que los conductores del transporte público concesionado (Microbuses y Combis) trabajan en la economía informal, totalmente fuera de los auspicios del gobierno, prestaciones, seguros o jubilaciones. Asimismo, se enfrentan a una serie de desafíos: largas horas de trabajo, salarios bajos, abusos laborales, altas tasas de rotación, baja satisfacción laboral y abuso de drogas. Por lo tanto, la necesidad de regulación laboral se vuelve inminente para asegurar el cumplimiento de derechos humanos, como lo es el tener un trabajo digno.

La importancia de la regulación laboral, en este caso, de la formalización, recae en que implica bienestar económico y social, así como seguridad en el corto y largo plazo para los trabajadores. Es necesario mencionar que garantizar seguridad social, pensiones y sueldos dignos para los choferes no arreglará la situación de movilidad en la Ciudad en términos de mejorar la planeación urbana ineficiente. Sin embargo, asegurar espacios laborales justos y legales para los choferes implica bienestar social, en el que el servicio de transporte público será manejado con la importancia que tiene en el funcionamiento de la Ciudad y en la vida de los habitantes. Este trabajo presenta un análisis de la situación laboral que viven los choferes de los microbuses y combis de la Ciudad de México.

El transporte público de la Ciudad de México está dividido en diferentes modalidades<sup>1</sup>: metro, Metrobús, tren ligero, trolebús, ecobici, RTP (Red de Transporte de Pasajeros) y microbuses y combis, que son los únicos concesionados a privados. El Instituto de Recursos Mundiales (WRI) menciona que el 56.19% de los viajes en transporte público en la Ciudad de México se hacen en transporte público concesionado en 28,960 unidades (microbuses). Por lo tanto, se podría pensar que

---

<sup>1</sup> La Tabla 1 del anexo muestra el reparto modal de viajes en el 2017

por cada unidad hay un chofer, es decir, aproximadamente 29,000 choferes. Por otro lado, la encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México menciona que “De los 15.57 millones de viajes en transporte público en la ZMVM<sup>2</sup>, en prácticamente 3 de cada 4 se usa el servicio colectivo (microbús o Combi).<sup>3</sup>” (INEGI, 2017) Los datos expuestos anteriormente muestran la relevancia de actuar a favor de los derechos laborales de los choferes, dado que juegan un papel esencial en la movilidad de millones de personas de forma diaria.

### **Choferes ante la ley**

El capítulo VI de la Ley Federal del Trabajo, llamado “Trabajo de autotransportes” define la situación laboral de los choferes de transporte público en general. El hecho de que este sector esté tipificado en la ley no significa que se cumpla lo mencionado, y esto se debe a que en la ley no es requisito estar formalizado. Por lo tanto, los trabajadores, es decir, los choferes, se exponen a abusos y explotación laboral como consecuencia de la informalidad y de una ley que promueve relaciones laborales establecidas a partir de acuerdos entre individuos sin base jurídica. Si bien la formalización del trabajo no está estipulada en la ley, se menciona la existencia de prestaciones, sin exigirse. Es decir, se entiende que la inscripción al Seguro Social o a algún tipo de prestación quedará en manos de los patrones debido a que la ley no lo estipula como un requisito para trabajar. Además, hay una falta de información por parte del gobierno respecto al número de choferes y sus condiciones laborales que impediría darle seguimiento, aún si se intentara. Por ejemplo, existen intentos por parte de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) y la SEMOVI desde el 2019 por crear un mapa preciso de

---

<sup>2</sup> ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México

<sup>3</sup> La Tabla 2 del anexo muestra la distribución porcentual de viajes realizados entre semana divididos por medio de transporte utilizado.

las rutas de camiones, no obstante, no se cuenta con uno apegado totalmente a la realidad<sup>4</sup>. La falta de información en las páginas de movilidad de la Ciudad de México muestra la distancia entre el gobierno y las concesiones. Pareciera que la falta de información es consecuencia directa del olvido estatal, dejando todo en manos de relación jefe-chofer.

Con el objetivo de obtener información verídica, y lo más apegada a la realidad para entender cuáles son las condiciones laborales de los choferes del transporte público concesionado, se realizaron doce entrevistas con choferes de las rutas 29,45 y 46 en el sur de la Ciudad de México. A continuación, se muestran las preguntas realizadas. Los resultados en todos los casos fueron los mismos: explotación laboral y urgencia de formalización para asegurar bienestar.

### Entrevista

1. ¿Cómo fue el proceso por el cual pasaste para ser chofer de un microbús?
2. ¿Quién es el dueño del microbús?
3. ¿De dónde se obtienen los microbuses? ¿se compran? ¿se reciben?
4. ¿Tienes alguna prestación, seguro social, o algún mecanismo para el ahorro?
5. ¿Tienes vacaciones, aguinaldo, prestaciones por antigüedad, y sistema de incapacidad?
6. ¿Tienes un jefe? ¿Tienes que dar cierta cuota al día?
7. ¿Tienes un horario laboral definido? ¿Horario de comida?
8. En caso de algún accidente, ¿quién se hace responsable?
9. ¿Existen sindicatos de choferes de microbuses?
10. Si el vehículo se descompone, ¿quién paga la reparación?

---

<sup>4</sup> La Tabla 3 del anexo muestra las rutas de transporte público concesionado, así como la extensión de la red de transporte público concesionado.

## Primer paso: Licencia tipo C y falsificación

El primer paso para ser chofer de microbús de la Ciudad de México es la tramitación de la licencia tipo C. El objetivo de dicho documento es asegurar que el chofer cuente con las habilidades necesarias para manejar un microbús, esté identificado ante la ley y tenga las condiciones médicas necesarias. El costo es de \$1,700.00 por dos años y \$2,553.00 por tres años, según la SEMOVI. Asimismo, se requieren documentos de identificación, comprobante y certificado de estudios (Constancia de Lecto-Escritura, Certificado de Primaria, Certificado de Secundaria, Certificado de Preparatoria o Bachillerato, Título o Cédula Profesional). Por otro lado, antes de recibir la licencia, los solicitantes deben pasar una por una evaluación médica integral y acreditar el curso de capacitación. Al platicar de este proceso, los entrevistados mencionaron que es muy común la falsificación de licencias porque son muy costosas. La preferencia por licencias piratas, a pesar de los riesgos legales hace notoria la necesidad de un subsidio a esta misma, o de la reducción del costo. El hecho de que muchos choferes prefieran pagar un precio más bajo por una licencia falsa, a pesar de los riesgos legales que esto implica, es una situación que pone en riesgo a los usuarios por tener choferes no registrados legalmente y a ellos mismos por el castigo a ser atrapados ante la ley.

Por otro lado, los entrevistados mencionaron que existe un consumo enorme de drogas, sobre todo marihuana, entre los choferes de los camiones. Esta es otra razón por la cual algunos optan por la falsificación de licencias, puesto que en el examen médico integral (requisito para renovación u obtención por primera vez de la licencia) se realiza un antidoping en el que se detecta el consumo de drogas y se niega la licencia en caso de salir positivo. Según los entrevistados, el consumo de drogas entre choferes se da por la explotación laboral. En promedio los choferes trabajan entre 12 y 15 horas al día, por lo que la única forma de

“aguantar” es bajo el consumo de sustancias. Dejando a un lado el problema de seguridad pública que se genera al tener choferes drogados manejando por la ciudad, también se relaciona con un problema de salud pública en la que el abuso de drogas es alto. La formalización, por lo tanto, funciona como herramienta para regular el horario laboral y evitar la explotación que afecta a los choferes en temas de salud.

### **Explotación laboral y cuotas fijas**

El segundo paso para ser chofer de transporte público concesionado, después de la obtención de la licencia tipo C y que el chofer cumpla con los requisitos anteriores es acudir a los ganadores de las concesiones del transporte para ser contratado. Los gobiernos de la Ciudad de México concesionan las rutas de microbuses. Según el artículo 87 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, “El Servicio de Transporte Público: Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por si, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.” (LMCDMX, 2020) Por otro lado, se menciona que una concesión es el “acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado de la Ciudad.” (LMCDMX, 2020)

Lo anterior genera una triangulación de jefes. En primer lugar, están los concesionados, el segundo jefe son los presidentes, después los checadores y finalmente los choferes. Cada ruta de microbús de la Ciudad de México cuenta con



un presidente y una mesa administrativa. El presidente es elegido por los choferes y concesionados, y su trabajo es administrar la relación entre los choferes, concesionados y el Gobierno. Lo anterior es consecuencia de que el gobierno cobra una cuota mensual a los concesionados de la ruta, que es como un “permiso” para utilizar las estaciones de camiones y los corredores de camiones. Naturalmente, ese dinero viene de las ganancias de los concesionados al delegar el uso de los camiones a los choferes. Asimismo, los presidentes se encargan de regular al personal administrativo de la ruta, así como las relaciones entre los trabajadores respectivos. La mesa administrativa se encarga de llevar a cabo la burocracia de la presidencia. Es decir, son personas que se dedican al trabajo de oficina de administrar la ruta en cuestión. Finalmente, los checadores se dedican a medir los tiempos de salida de los choferes, regular que los choferes traigan licencia y que no estén falsificadas y en algunos casos vigilar el uso de drogas. Por lo tanto, los choferes tienen tres jefes directos: el dueño del camión (el concesionario), el presidente de la ruta y el checador de los horarios y camiones.

Los concesionados “contratan” a los choferes para manejar el camión a cambio de una cuota fija diaria y que pague el diésel. Es en este punto donde la explotación laboral se desencadena fuertemente porque según los entrevistados, todo depende del dueño del camión y el trato al que hayan llegado con los choferes, y no de una regulación legal. Existen dos formas de pagar la cuota fija: la primera opción implica que si el chofer no alcanza la cuota establecida al día dependerá del dueño del camión si “acepta” una cuota más baja. La segunda opción es que si no se alcanza la cuota el chofer se “endeuda” con el dueño, y paga la diferencia otro día. Este tipo de tratos informales generan presión en los choferes en el sentido en que subir pasajeros se vuelve un concurso contra los demás

camiones, con el objetivo de cumplir la cuota mínima pactada y al mismo tiempo tener un ingreso.

Las cuotas diarias para los dueños de los camiones son de aproximadamente \$1,300, lo que resulta en un sueldo para los choferes de \$500 al día. El precio promedio nacional del diésel es de \$23.14 por litro y el tanque de gasolina de un microbús se llena con aproximadamente \$4500 tres veces a la semana, según los entrevistados. Esto genera un gasto de aproximadamente \$13,500 semanales. Dicho lo anterior, los choferes reciben un sueldo semanal de aproximadamente \$3,500, si trabajan los siete días de la semana. Tomando en cuenta la cuota fija, el diésel de los camiones, un sueldo suficiente para sostener a una familia es casi imposible de obtener. La mayoría de los entrevistados mencionaron que para alcanzar un sueldo suficiente para sostener a una familia de cuatro personas deben trabajar entre 10 y 15 horas al día, los siete días de la semana. Es decir, la explotación laboral en este sector no solo esta normalizada, sino se *exige*.

Sujetarse a distintas reglas y administraciones propicia la existencia de abusos laborales porque no se toman en cuenta las líneas jurídicas que deberían regular al transporte público. A pesar de que las concesiones han dejado al Estado sin capacidad de intervención en las regulaciones laborales de los choferes, no se sugiere eliminar las concesiones para que el Estado tome el control total, sino se busca la regulación de las concesiones por el Estado en donde se exija que los choferes formalicen su trabajo ante la ley.

## **Seguridad social**

Ninguno de los choferes entrevistados está afiliados al Instituto Mexicano del Seguro Social. Es decir, no cuentan con seguridad social, pensión, vacaciones pagadas, incorporación al sistema de salud pública, sistema de incapacidad, prestaciones por antigüedad ni con el apoyo de sindicatos. Definitivamente, pertenecer a una institución de seguridad social implica asegurar a las personas en el corto y mediano plazo en aspectos económicos, de salud y laborales. Es aquí donde se vuelve inminente formalizar el trabajo de los choferes del transporte público concesionado. De esta forma, se ofrece protección en contra de la situación laboral descrita anteriormente.

## **Intento del gobierno de la CDMX para formalizar**

En el 2020, la jefa de gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, anunció la inversión de ochenta millones de pesos para otorgar seguridad social a 15,500 conductores y operadores concesionados del transporte público de la Ciudad. De esta manera se buscaba formalizar y profesionalizar a dichos conductores, de la mano de una regularización del costo del combustible, el ordenamiento vial y sustitución de unidades, que resultaría en una mejora en el servicio otorgado (SEMOVI, 2020). Esta afiliación al programa debía ser voluntaria e independiente, es decir, no se generaba ningún compromiso obrero-patronal y de perder su trabajo, los conductores debían cubrir las cuotas del IMSS o perder los beneficios del servicio. Para poder acceder a este programa, existía un proceso de selección más allá de únicamente ser conductor independiente, como someterse al mecanismo de supervisión, sanciones y el cumplimiento del Reglamento de Tránsito. No obstante, el intento de formalizar falló porque el peso económico de la inscripción al Seguro Social recaía en los choferes. Tomando en cuenta los

salarios bajos, la cantidad de horas que trabajan los choferes para alcanzar las cuotas y el salario insuficiente, formalizarse se volvió imposible porque el costo de hacerlo es inalcanzable.

No obstante, el tercer informe de 2021 de la SEMOVI indicó que durante el 2020 se inscribieron 1,420 personas a este programa, resultando de esto, 3,558 beneficiarios entre conductores y familiares. Para diciembre del 2021 se estimaba que estuvieran registrados entre 6,000 y 7,000 operadores, y con el fin de incentivar el registro, se instalaron módulos de inscripción en tres puntos de la Ciudad de México. En lo sucesivo, no existe ningún documento oficial que haya dado seguimiento a esta iniciativa y sus efectos en las personas beneficiarias/no beneficiarias. Naturalmente, el registro de personas tan bajo se da por las limitantes económicas que desincentivaron a los choferes a formalizar su trabajo.

Ahora bien, en 2021 el Gobierno de la Ciudad de México, informó que “se realizó la chatarrización de 810 unidades de los 6 mil microbuses que operan actualmente en la capital, como parte del Programa de renovación de unidades de transporte público concesionado, y se les sustituyó por 316 nuevas unidades que beneficiarán a 200 mil usuarios de 11 Alcaldías.” (SEMOVI, 2021) Modernizar los camiones no mejora las condiciones laborales y no asegura seguridad social en el corto y largo plazo. Si bien el servicio de transporte público concesionado mejora con la renovación de camiones, la situación de los choferes sigue siendo precaria e injusta.

### **Propuesta de política laboral**

Después de estudiar las condiciones laborales de los choferes de la Ciudad de México, detecto que el problema principal es la falta de formalización de su trabajo. La falta de seguridad social los deja desamparados ante cualquier

accidente y sin una pensión digna. Es inminente la regulación de dicha situación laboral con el objeto de asegurar bienestar a los trabajadores. A continuación, se presenta una propuesta de política laboral para formalizar el trabajo de los choferes, tomando en cuenta el programa de la Ciudad de México del 2020. A pesar de que la idea es la misma (formalizar) encuentro que el sueldo bajo y las cuotas fijas diarias complican la afiliación al Seguro Social porque los choferes son los que invertirían gran parte de su sueldo esto. Por lo tanto, se proponen incentivos y cambios en el programa anterior para lograr el objetivo:

1. Se observa la importancia de regímenes especiales de formalización dependiendo de los distintos contextos económicos y laborales de los trabajadores. "Crear un régimen especial de incorporación al Instituto Mexicano del Seguro Social para los trabajadores por cuenta propia, con prestaciones equivalentes a las del régimen obligatorio de los trabajadores subordinados, y financiamiento proveniente del Estado y de las contribuciones del trabajador" (Soria, 2017). Se deben crear contrataciones formales para garantizar que los empleadores y empleados cumplan con los derechos y obligaciones que se establecen en la Ley del Seguro Social. Para lograr lo anterior, la otorgación de concesiones para trabajar las rutas del transporte público en la Ciudad de México, estarán sujetas al porcentaje de empleados afiliados al IMSS en un periodo de tiempo determinado, de modo que cada conductor de microbús, no asociado al Programa de Corredores ni de Metrobús, sea inscrito por su concesionario al Instituto Mexicano del Seguro Social, bajo un régimen obrero-patronal voluntario y cubriendo las cuotas mensuales pertinentes. Si para el término de ese plazo no se cumple con lo establecido, la concesión de la ruta se debe revocar. De modo que, de haberse alcanzado el porcentaje mínimo de afiliación obrero-patronal por concesionaria al IMSS, las empresas y personas

dueñas de las unidades de transporte se vuelven beneficiarias del programa de transporte público, que incluye beneficios como capacitaciones gratuitas de choferes, un subsidio al combustible y tasas preferenciales en financiamiento destinado a la renovación de flotilla tras el plazo de cumplimiento en orden.

2. **Obligatoriedad:** la SEMOVI expide placas y permisos para trabajar en cada ruta. Por lo que se puede condicionar el otorgamiento de estos documentos a cambio de la formalización de los choferes. Es decir, afiliarlos al Seguro Social en un programa específico para choferes de transporte público concesionado. Esto implica que ningún chofer podrá trabajar informalmente, por lo que los jefes se verán obligados a cumplir con la ley.
3. El gobierno puede subsidiar los primeros meses de afiliación al IMSS. Existen distintas maneras de subsidiar las cuotas de registro al Seguro Social. Por ejemplo, dividir la cuota mensual al IMSS entre el gobierno, los jefes y los choferes. Es importante recordar que el sistema de seguridad social es tripartito, por lo que el Estado puede involucrarse en los primeros años a pagar un porcentaje de la cuota para incentivar la formalización del trabajo.
4. **Incentivos:** se propone organizar tratos directos con los dueños de los camiones y empresas concesionarias en los que se pueden ofrecer subsidios al diésel y acceso a préstamos y financiamientos para renovar sus unidades a cambio de la inscripción al Seguro Social.
5. **Uso de tecnologías para facilitar el trámite de afiliación al IMSS.** La digitalización de las distintas esferas de la vida humana y el fácil acceso a la información y a la tecnología son tres elementos que caracterizan a las generaciones actuales. Naturalmente, esto ha afectado a todos los sectores de la población mundial, en el sentido en el que el contacto con instituciones y políticos se da mediante

Internet. Como consecuencia, la mayoría de los trámites se realizan mediante Internet. Esta digitalización se puede aprovechar para facilitar y agilizar el registro de los choferes al Seguro Social.

6. Ofrecer inspecciones por parte del gobierno a los choferes y dueños de camiones: condiciones laborales decentes, cumplimiento con documentación, así como uso de drogas. “Fortalecer las capacidades institucionales de inspección laboral y de fiscalización tributaria, mediante la expansión, capacitación y control del personal de las dependencias públicas responsables, la introducción de tecnologías y la mejora de procedimientos administrativos, así como la implementación de nuevas figuras de control como la aplicación de auditorías de legalidad y de tipo social, y la promoción de programas e implantación de oficinas de cumplimiento regulatorio en las empresas.” (Soria, 2017)

La formalización del trabajo no solo implica importantes mejoras al desarrollo económico de un país, sino también el cumplimiento formal de un derecho humano fundamental. El trabajo repercute en todas las esferas que rodean al ser humano, por lo que las circunstancias en las que este mismo se da, afecta el desarrollo de la vida humana. Un trabajo formal implica seguridad social y económica en el corto y mediano plazo. Por lo tanto, existe un sentimiento de certeza en el desarrollo de la vida, que hace que las personas puedan desenvolverse plenamente, sin miedo al desamparo. La formalización del trabajo requiere la coordinación de los choferes e instituciones. Como consecuencia, alcanzar una cobertura total de formalización es un proceso que necesita de un trabajo conjunto de muchas personas, lo cual lo dificulta. No obstante, políticas públicas y los efectos positivos que la formalización trae de forma inmediata, son factores eficientes que aceleran el proceso de informalidad a formalidad.

## Anexo

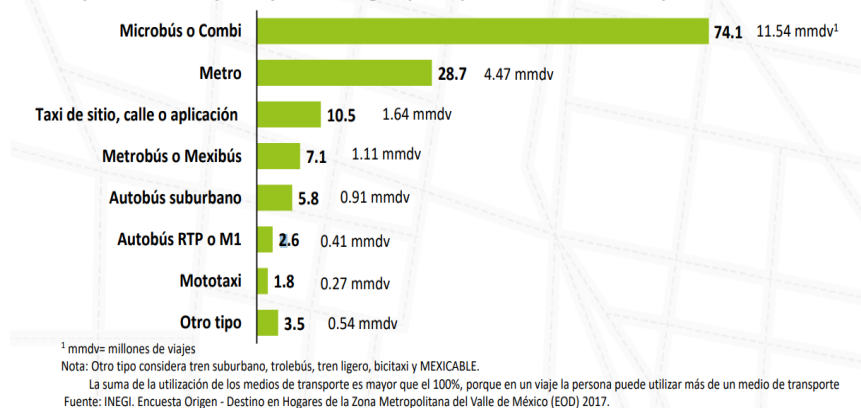
Tabla 1



Fuente: Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020–2024, 2020

Tabla 2:

**Distribución porcentual de viajes realizados un día entre semana por la población de 6 años y más en transporte público, según principales medios de transporte utilizado**



Fuente: Encuesta Origen- Destino en hogares de la ZMVM, INEGI, 2017



Tabla 3

Mapa de rutas de camiones en la Ciudad de México



Fuente: Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la nueva Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), 2019

## Bibliografía

Cámara de Diputados. (1970, 1 abril). Ley Federal del Trabajo. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1o de abril de 1970. Recuperado 31 de mayo de 2022, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFT.pdf>

C.C.M. (2014, 14 julio). Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Recuperado 3 de junio de 2022, de <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

INEGI (2017). Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Recuperado 3 de junio de 2022, de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados\\_eod\\_2017.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf)

México, Gobierno de la Ciudad de. «SEMOVI.» CONJUNTO: SUSTITUYE GOBIERNO CAPITALINO 810 AUTOBUSES Y MICROS POR 316 UNIDADES NUEVAS CON TECNOLOGÍA EURO V+. 17 de marzo de 2021. <https://semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/conjunto-sustituye-gobierno-capitalino-810-autobuses-y-micros-por-316-unidades-nuevas-con-tecnologia-euro-v> (último acceso: 02 de abril de 2022).

Rivera, Víctor Islas. «LOS TAXIS COLECTIVOS (“PESEROS”) DE LA CIUDAD DE MÉXICO.» La crisis del transporte en la Ciudad de México. 2000. [https://www.google.com/search?q=la+crisis+del+transporte+en+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico&rlz=1C1ALOY\\_esMX944MX944&oq=la+crisis+del+transporte+en+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico&aqs=chrome.69i57j69i61l2.357j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=la+crisis+del+transporte+en+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico&rlz=1C1ALOY_esMX944MX944&oq=la+crisis+del+transporte+en+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico&aqs=chrome.69i57j69i61l2.357j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8) (último acceso: 02 de abril de 2022).

SEMOVI, & Gobierno CDMX (2020, enero). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020–2024. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

Soria, Jesuswaldo Martínez. *Informalidad: implicaciones legislativas y políticas públicas para reducirla*. México: Senado de la República. Instituto Belisario Domínguez, 2017.

WRI México. (2016). 14 AÑOS ESCALANDO EL IMPACTO.  
<https://wrimexico.org/sites/default/files/Informe%20Institucional%20WRI.pdf>