



Transporte público como derecho laboral

En México, millones de personas sostienen la economía con jornadas extensas y salarios que, en muchos casos, apenas alcanzan para cubrir lo indispensable. A esa ecuación desigual se suma un costo silencioso que rara vez aparece en el centro del debate público: el traslado diario del hogar al trabajo.

En diciembre de 2025, la ocupación en el país abarcó a 61.9 millones de personas, de acuerdo con la Encuesta Empleo y Ocupación del Inegi. Detrás de esas cifras hay historias concretas de trabajadoras y trabajadores que invierten horas en el transporte colectivo, el automóvil o el Metro, no sólo en tiempo, sino en dinero.

Se estima que cada integrante de un hogar gasta, en promedio, 170 pesos mensuales en transporte público, lo que equivale a 2 mil 040 pesos al año, alrededor de 3.58% de su gasto corriente monetario. Puede parecer una cifra manejable, pero cuando hablamos de una familia de cuatro integrantes, el monto asciende a 680 pesos mensuales. En la Zona Metropolitana del Valle de México, 60% de la población destina cerca de 8% de su gasto total al transporte público, un porcentaje que supera la media de 13 países de América Latina.

Por eso presenté una iniciativa para reformar y adicionar el artículo 27 de la Ley del Seguro Social, con el propósito de incluir la ayuda de transporte público como una pres-

tación social obligatoria para la población ocupada.

Asimismo, propongo reformar la fracción quinta del artículo 43 de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, para que este beneficio también alcance al personal de las dependencias de los Poderes de la Unión, del Gobierno de la Ciudad de México y demás instituciones públicas.

La propuesta contempla excepciones: cuando el patrón proporcione transporte, cuando la distancia y condiciones de seguridad no requieran el uso de transporte público o cuando el trabajo se realice vía remota.

En los últimos años hemos avanzado en equilibrar la relación entre capital y trabajo: aumentos al salario, regulación de la subcontratación, ampliación de vacaciones. Cada reforma es un paso hacia la dignificación del empleo. La ayuda para transporte es un eslabón más en esa cadena de justicia laboral. Si queremos un país más

productivo, más equitativo y con mayor bienestar, debemos asumir que las condiciones de vida de la clase trabajadora importan.

Moverse para trabajar no puede ser un lujo, debe ser un derecho acompañado por políticas públicas que lo respalden. Ese es el sentido de esta iniciativa: avanzar hacia un México donde el esfuerzo diario tenga una retribución más justa y donde la movilidad deje de ser una carga adicional para quienes ya sostienen con su trabajo el desarrollo del país.

“Presenté una iniciativa para reformar y adicionar el artículo 27 de la Ley del Seguro Social, para incluir la ayuda de transporte público como una prestación social obligatoria para la población ocupada”.