

## EL PAPEL DE SEMOVI EN LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE INDIVIDUALIZADO O DE BAJA CAPACIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO: EL CASO DE UBER

Bryan García Arvizu\*  
Elizabeth González Vázquez\*\*

*(Recibido: 22 - mayo - 2017 – Aceptado: 27 - julio - 2017)*

65

### **Resumen**

El presente artículo analiza el papel de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) en la regulación del transporte individualizado o de baja capacidad en la Ciudad de México específicamente en el caso de Uber, identificando fallas del gobierno de acuerdo a la teoría económica institucionalista.

**Palabras clave:** transporte individual, teoría institucional

**Clasificación JEL:** B52

### **The role of SEMOVI in the regulation of individualized or low capacity transportation in México City: The case of Uber**

#### **Abstract**

This article analyzes the role of the Secretariat of Mobility (SEMOVI) in the regulation of individualized or low capacity transportation in México City specifically in the case of Uber identifying government failures according to economic theory institutionalist.

**Keywords:** individual transport, institutional theory

**JEL Classification:** B52

\* Pasante de la Licenciatura en Economía en la UAM-Azc. Correo electrónico: bryan\_arvizu@live.com.mx

\*\* Pasante de la Licenciatura en Economía en la UAM-Azc. Correo electrónico: elizabeth942009@live.com.mx

## Introducción

La presente investigación tiene como objetivo identificar los fallos del gobierno en los que ha incurrido la Secretaría de Movilidad<sup>1</sup> en la regulación del transporte individualizado o de baja capacidad en la Ciudad de México, bajo el esquema de análisis de la teoría económica institucional, en particular en el enfoque de José Ayala Espino, que se caracteriza por examinar al Estado (institución) como variable importante en el ámbito económico, político y social; al igual que las empresas, enfrenta *el problema de la relación de agencia*<sup>2</sup> y busca solucionarlo mediante contratos<sup>3</sup>, aunque en el proceso afronta las siguientes dificultades como (Ayala, 2000, pp 135-136):

- *selección adversa*: sucede cuando uno de los agentes posee información relevante que el otro participante desconoce y durante la formulación del contrato puede dejar en desventaja a uno de los negociantes.
- *riesgo moral*: se presenta cuando uno de los involucrados realiza acciones que pueden afectar al proceso de negociación del contrato y/o impedir que el otro agente pueda monitorear el proceso de negociación o validación de las cláusulas del mismo.
- *asimetría de la información*: se manifiesta cuando la información que posee uno de los involucrados es menor o incompleta, por lo que existe un grado de incertidumbre para una de las partes negociantes.

Así, lo que se pretende enfatizar en esta investigación es (García y González, 2017)<sup>4</sup>:

- *“A partir de las diferentes dinámicas de conflictos en el mundo comparadas con la del caso de estudio, se observa que los diversos intentos de regularización por parte*

<sup>1</sup> Secretaría de Movilidad (SEMOVI).

<sup>2</sup> De acuerdo con Jorge Bueno y Diana Santos consiste en “*un contrato bajo el cual una o más personas llamada(s) principal(es) contrata(n) a otra persona que llama agente(es), para que desempeñe una actividad, la cual involucra la delegación de funciones y responsabilidad al agente y un pago convenido de acuerdo a las circunstancias de comportamiento del agente y a los estados de la naturaleza. Si las dos partes parten de comportamiento maximizadores de sus utilidades esperadas y bajo el supuesto de que el agente dispone de mayor información que el principal, existen buenas razones para considerar que el agente no siempre actuara de acuerdo buscando el mejor interés del principal*” (Bueno y Santos, 2012, p 163).

<sup>3</sup> De acuerdo con Ayala Espino, la definición de contrato es la siguiente: “*es una institución relevante que puede promover o bloquear la cooperación en el intercambio; se trata de una institución sustitutiva a través de la cual se especifican qué tipo de derechos de propiedad pueden transferirse y en qué términos*” (Ayala, 2000, p 337).

<sup>4</sup> Es importante resaltar que el presente artículo es resultado del proyecto terminal “*Conflicto en el mercado de transporte individualizado o de baja capacidad en el Ciudad de México*”.

*de las instituciones oscilan entre dos extremos: la completa prohibición del servicio prestado por las plataformas de transporte individual y la desregulación total de los agentes en disputa (Taxis y Apps),*

- *SEMOVI al momento de realizar la regulación del transporte individual, reconoce las diferencias naturales entre Apps y Taxis, la cual quedo establecida de manera formal en la recomendación dada por COFECE y la resolución emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación,*
- *Con el establecimiento de los contratos diferenciados para cada agente involucrado en el conflicto, se buscaba minimizar la problemática al interior del transporte de baja capacidad lo cual no se ha conseguido, ya que los grupos de presión logran ejercer influencia en las dependencias, aprovechándose de la relación de agencia, así como de los fallos al interior de la administración pública,*
- *Las reglas aplicadas a los concesionarios tiene un alcance limitado a la inexistente reglamentación en aspectos vitales como por ejemplo: calidad, coberturas y seguridad, así como la excesiva reglamentación en impuestos y trámites,*
- *Existe una reglamentación específica para cada sector participante en el transporte individualizado, excepto para las empresas dueñas de las plataformas (Uber); permitiendo que las corporaciones actúen con un alto grado de discrecionalidad”.*

El artículo consta de cuatro secciones fundamentales. La primera aborda los antecedentes históricos para explicar el origen del transporte en la Ciudad de México. El segundo apartado expone la teoría económica a utilizar. El tercer apartado plantea las fallas del gobierno en la regulación definida por SEMOVI. Finalmente, la última sección consta de las conclusiones y discusión del trabajo empírico.

## **1. Antecedentes históricos**

La regulación del transporte individualizado en la Ciudad de México tiene su origen en la época del Porfiriato específicamente en 1895 cuando se emitió el primer reglamento de tránsito de la nación, el cual ha ido evolucionando hasta la época actual con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) con el objetivo de normar el transporte y permitir una movilidad ordenada.

Mientras que, la incursión de las Apps en México se presenta en agosto de 2013 con la irrupción de Uber en la CDMX prestando servicio mediante una prueba piloto implementada a una pequeña flota de Taxis en el extinto Distrito Federal con la modalidad *Uber Black* que es la versión de lujo y original de la App (Uber Technologies Inc., 2018).

Poco después de la expansión en el mercado de transporte de baja capacidad por parte de Uber surgieron inconformidades del sector tradicional (Taxis), que se manifestaron mediante movilizaciones para exigir la intervención del gobierno capitalino (SEMOVI) en la regulación de las Apps<sup>5</sup>; las manifestaciones comenzaron a subir de tono causando bloqueos, cierre de calles y avenidas importantes, llegando incluso a los golpes con los conductores de las plataformas y quema de vehículos. Al percatarse de la gravedad del problema Taxis vs Apps, el Gobierno de la Ciudad de México intervino mediante negociaciones entre concesionarios y los CEO'S<sup>6</sup> de las diversas plataformas digitales.

Después de muchas discusiones, debates y negociaciones se llegó a un acuerdo en el cual las Apps serían reguladas y las disposiciones serían establecidas por SEMOVI y publicadas en la Gaceta Oficial del Gobierno Capitalino el 15 de julio de 2015.

Las nuevas reglas emitidas por SEMOVI se concentraron básicamente en los siguientes aspectos:

- Distinción entre figuras jurídicas y económicas en el momento de expedir autorizaciones para nuevos taxistas y conductores de Apps, y en el posible surgimiento de nuevas Apps en el mercado de transporte de baja capacidad (concesiones y permisos).
- Impuestos recaudados por parte de la CDMX a las Apps.
- Requisitos en los vehículos prestadores del servicio.
- Prohibiciones de la SEMOVI.

Las nuevas disposiciones son muy diferentes a las que tienen los Taxis debido a la figura de carácter jurídico-económico que se maneja para realizar la autorización de la prestación de servicio y esa figura se divide en dos: concesión<sup>7</sup> y permiso<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Uber y Cabify (principalmente)

<sup>6</sup> CEO (Chief Executive Officer). *Consejero delegado o Director ejecutivo, es el máximo responsable de la gestión y dirección administrativa de la empresa. Podría decirse que el CEO es el pilar de la empresa, ya que es el fundador y quien formula el propósito, la visión y la misión de la compañía. Asimismo, conecta el negocio con el mercado, tiene la última palabra en cuanto a decisiones de presupuestos e inversiones y dirige las estrategias de la empresa para que alcance sus objetivos. La palabra que más le define sería probablemente "líder", ya que guía al equipo, remueve obstáculos y provee recursos.* Emprendedores (2015). Emprendedores. "CEO, CFO, CIO y otras siglas de altos cargos. Consultado de: <http://comunidad.iebschool.com/iebs/emprendedores-y-gestion-empresarial/ceo-cfo-cio-cto/> Revisado el 03 de abril de 2018.

<sup>7</sup> De acuerdo con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se define de la siguiente manera: "*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 del Distrito Federal*".

<sup>8</sup> De acuerdo a la RAE, permiso se puede definir de la siguiente manera: "*Licencia o consentimiento para hacer o decir algo*" y la figura del permisionario lo da a entender en el modo siguiente: "*Persona física*

## 2. Teoría económica

De acuerdo con Ayala (2000, pp 285-286) las fallas del gobierno son las siguientes:

- *“Fallas atribuidas a problemas de información, es decir, el gobierno al igual que el sector privado, enfrenta también problemas de información. El gobierno puede carecer de información adecuada en los ámbitos financiero, tecnológico y de las perspectivas del desarrollo del mercado. En este caso el gobierno puede diseñar políticas públicas ineficientes.*
- *Fallas originadas por dificultades técnicas para coleccionar información pertinente y procesarla, para evaluar correctamente proyectos de inversión y la estimación de la demanda de bienes y servicios públicos. Estas fallas pueden conducir a errores de cálculo en el diseño y aplicación del presupuesto público y, en general, de las políticas públicas.*
- *Fallas en la organización y operación de los organismos públicos, las cuales podrían elevar demasiado el costo del desempeño de las funciones del gobierno. Estas fallas se asocian al comportamiento maximizador de la burocracia que, en general, podrían conducir a un tamaño del gasto y al empleo público, por encima de los niveles económica y socialmente óptimos, es decir, las actividades gubernamentales podrían crecer más rápidamente que las necesidades sociales.”*

De modo que, las fallas atribuidas a los problemas de información se originan por varias circunstancias, aunque la principal es la calidad y cantidad de datos que tiene el gobierno para realizar un análisis óptimo con el fin de emitir una regulación eficaz para cada situación; si la calidad de los datos es deficiente puede dar pauta a la obsolescencia y/o lagunas legales, los cuales pueden provocar problemas de agencia entre administración pública y los entes que se pretende regular. Aunque, la información sea suficiente en cantidad de los datos recabados puede tener poca eficacia en el momento de ser utilizados, debido a los problemas técnicos propios del proceso de recolección y tratamiento de la información.

---

*o moral que, al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley”.* Real Academia de la Lengua Española (2018). Consultado de: <http://dle.rae.es/?id=ADXPXYJ>. Revisado el 07 de abril de 2018.

Las problemáticas de índole técnico para reunir y procesar información, se deben a varias causales entre las que se pueden destacar las siguientes:

- Desconocer qué tipo de información es necesaria,
- Costo excesivo en el proceso de recolección de los datos,
- Oposición de la población objetivo a proporcionar la información que necesita el gobierno,
- Personal insuficiente para llevar a cabo la recolección y procesamiento de la información,
- Falta de herramienta tecnológica adecuada (paquetería estadística o de gestión de base de datos) o actualización de la misma.

Los problemas antes enunciados suscitan que la información recopilada no sea de calidad, teniendo como consecuencia que el presupuesto destinado para implementar la regulación no alcance y por lógica la normativa no logre el efecto deseado, provocando una asimetría a favor de los mandatarios<sup>9</sup>

Por otra parte, los problemas de organización y operación de la(s) dependencia(s) gubernamental(es) se deben principalmente a varias cuestiones: los roles entre los diversos niveles de mando al interior de la organización gubernamental no están bien definidos, existen choques de intereses entre las diversas jerarquías y departamentos, así como subordinados y los lineamientos por los cuales se deben conducir los burócratas son opacos o nulos; por ende esta situación aunada a las fallas mencionadas anteriormente agravan cualquier proceso de implementación de normas dirigidos a un sector específico de la sociedad o toda la sociedad en su conjunto.

Estas fallas inciden de manera vital en la formación de cualquier tipo de normatividad, así como de su ejecución; lo que posteriormente influirá de manera notable en el desarrollo de los mercados y en la definición de los derechos y obligaciones de los agentes participantes, además, en la forma en cómo se resolverán los conflictos de interés ya existentes o los que surjan de manera posterior.

Para el presente caso, las fallas de gobierno inciden de manera importante en dos cuestiones fundamentales: la definición de los derechos de propiedad<sup>10</sup> de los agentes involucrados y la relación que tendrá la autoridad con los entes regulados.

<sup>9</sup> De acuerdo con Jeannot (2004, p 363) el mandante es el principal y los mandatarios los entes que juegan el rol de agentes.

<sup>10</sup> De acuerdo con Ayala Espino “*los derechos de propiedad tienen atributos que los convierten en instituciones estratégicas en la asignación de recursos porque:*

- *Concentran peculiaridades que ninguna otra institución, derecho, obligación y restricción poseen y,*
- *Son las instituciones estratégicas para inducir o bloquear la formación de estructuras de incentivos para intercambiar, invertir, ahorrar, producir, innovar, tecnologías, etcétera” (Ayala, 2000, p. 335).*

### 3. Fallas del gobierno en la regulación definida por SEMOVI

Dentro de las funciones del Estado se encuentran, entre otras, proporcionar un marco normativo para que la propiedad privada<sup>11</sup> pueda funcionar con otras formas de propiedad existentes (gubernamental y comunal) y mediar como árbitro para solucionar las disyuntivas que surgen cuando los diversos tipos de agentes tienen un(os) conflicto(s) de interés por la falta de una delimitación clara de los derechos y obligaciones de cada uno.

Para el caso de estudio, los organismos gubernamentales solo tendrán como rol principal, la definición de las reglas del juego entre los diferentes participantes que tiene algún interés específico en el transporte individualizado en la modalidad de las plataformas para teléfonos móviles.

De acuerdo con García y González (2017), la Secretaria de Movilidad regula el transporte de baja capacidad mediante la Ley de Movilidad en donde establece los parámetros bajo los cuales deben operar cada una de las ramas de esta modalidad de transporte (concesionarios o permisionarios) y menciona de forma puntual las siguientes características para la prestación del servicio:

- Los requisitos que deben en teoría cumplir de manera genérica cualquier prestador del servicio de transporte individual.
- Permisos específicos para cada modalidad, así como las cuotas correspondientes para el pago de dichos trámites.
- Derechos y obligaciones de cada agente participante del transporte individualizado.

En lo que se refiere al sector tradicional (Taxis), la reglamentación emitida por SEMOVI es muy específica en todos los aspectos de la prestación del servicio del transporte individual, mientras que, en el sector de las aplicaciones móviles la regulación es laxa pues solamente contempla los siguientes aspectos:

- Definición de las figuras que distinguen a los concesionarios de Taxis, empresas dueñas de las plataformas y sus socios.
- Otorgamiento de licencias a los socios de las plataformas.
- Recaudación de impuestos a las plataformas.

<sup>11</sup> De acuerdo con Jeannot Rossi, la definición de los derechos de propiedad privada es la siguiente: “Ordenamiento institucional que precisa el significado de los mismo con respecto a tres características. (1) son individuales porque corresponden a un solo sujeto; (2) son excluyentes porque no puede haber diversas propiedades sobre un mismo objeto, y (3) son transferibles”. (Jeannot, 2004, p. 355).

Por consiguiente, la regulación emitida dejó carencias en varios aspectos fundamentales entre los que se puede destacar:

- Falta de una normativa de seguridad homogénea vigente, ya que este aspecto se rige bajo los estándares internos de cada empresa.
- No existe un criterio uniforme de requisitos para los operadores de vehículos socios de las plataformas móviles, así como de los automóviles que deben prestar el servicio.
- La Ley de Movilidad no contempla ninguna reglamentación específica para la entrada al mercado de una empresa que facilite el costo de transacción<sup>12</sup> o búsqueda del servicio conductores (ofertantes) y usuarios (demandante/consumidor); de lado de los Taxis existe una normatividad específica de cómo deben constituirse las concesiones de manera grupal y/o individual, así como: cuotas, permisos y requisitos que deben cumplir para operar bajo la modalidad de concesión.

72

Las carencias legales antes mencionadas, fueron provocadas por las fallas intrínsecas que puede padecer cualquier dependencia gubernamental y se reflejó en la intervención del a Suprema Corte de Justicia de la Nación<sup>13</sup> para el caso de Yucatán, ya que el Congreso local emitió un reglamento bastante riguroso para las Apps y la empresa Uber apeló ante esta instancia dejando sólo un parteaguas del reconocimiento en los siguientes aspectos (García y González, 2017):

- *“Las Apps deben ser reguladas de manera diferente a los Taxis ya que son nuevo modelo de negocio.*
- *Los Congresos solo tienen la facultad para regular en materia de transporte.*
- *Por mayoría de votos (aunque no se alcanzó la mayoría de votos para declarar la inconstitucionalidad de la Ley yucateca de manera formal) se declaró inconstitucional la normativa sobre las formas de pago por el servicio prestado por las Apps, así como los requisitos exigidos para que los conductores puedan prestar el servicio.”*

<sup>12</sup> De acuerdo con Ayala Espino, la definición de costo de transacción es la siguiente: *“Los costos de transacción surgen como resultado de diseñar y establecer los contratos ex ante de la transacción y vigilar su cumplimiento ex post. Es decir, los costos de transacción se originan cuando los individuos intercambian derechos de propiedad en cualquiera de las modalidades de los activos y buscan el establecimiento de derechos exclusivos en cuanto a su uso”.* (Ayala, 2000, p 346).

<sup>13</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN).

Las problemáticas asociadas a la información, influyeron de manera notable en la conformación de la legislación ya que en el momento de ser elaborada la información poseída por parte de las autoridades gubernamentales era incompleta o inexistente, no habían antecedentes legales para ese tipo de servicio y por lo tanto, no tenían una figura legal que se acomodase a las necesidades de la nueva realidad, aunado a lo anterior la falta de perspicacia para entender el mercado así como sus características.

El gobierno ha tratado de subsanar esta falla mediante la autorregulación del mercado, lo cual provoca que las empresas lleven a cabo su reglamentación interna de manera opaca, es decir, con lineamientos poco definidos, lo cual puede incidir en el bienestar del pasajero y aumentar los costos de prestación del socio (conductor); en el caso de Uber se muestra de manera específica en los reglamentos de conductor proporcionados por la plataforma.

Las problemáticas de índole técnico para el procesamiento y manejo de la información inciden de manera considerable en la regulación de las plataformas ya que el gobierno de la Ciudad de México al momento de implementar el registro obligatorio de socios de las aplicaciones móviles, no puede actualizar de manera efectiva su catálogo de datos, debido a las pocas barreras a la entrada y salida del mercado de transporte individual en su modalidad de plataforma telefónica. Otros aspectos fundamentales de carácter técnico son: la carencia de paqueterías estadísticas, equipos de cómputo en las oficinas de la secretaría en las cuales se lleva el manejo de los datos, así como de páginas web que sean de fácil acceso y amigables con el usuario, con ello se busca que la base de datos permita un registro rápido de las personas asociadas a las plataformas.

Las fallas del gobierno antes enunciadas de acuerdo Ayala permiten observar la vulnerabilidad en el marco normativo ya que las reglamentaciones que se han emitido poseen poca efectividad en la práctica, dejando que los agentes regulados tomen un rol que no les corresponde, es decir, no acatan la Ley y para tratar de anularla o revertirla a su favor hacen uso del cabildeo<sup>14</sup> a través de grupos de presión<sup>15</sup>, que tiene como resultado un deterioro en el papel del agente principal y poca credibilidad en su gestión de regulador en materia de transporte. Un ejemplo de la pérdida de credibilidad en la institución (SEMOVI), fue cuando la SCJN intervino para deliberar si las acciones tomadas por el Congreso de Yucatán en 2016

<sup>14</sup> De acuerdo a la RAE, cabildeo se puede definir de la siguiente manera: “*Hacer gestiones con actividad y maña para ganar voluntades en un cuerpo colegiado o corporación*”. Real Academia de la Lengua Española (2018). Consultado de <http://dle.rae.es/?id=6RA4rqb>. Revisado el 08 de mayo de 2018.

<sup>15</sup> De acuerdo a la RAE, grupo de presión se puede definir de la siguiente manera: “*Conjunto de personas que, en beneficio de sus propios intereses, influye en una organización, esfera o actividad social*”. Real Academia de la Lengua Española (2018). Consultado de <http://dle.rae.es/?id=JaoUQPQ>. Revisado el 08 de mayo de 2018.

para regular a las plataformas fue el adecuado al no existir ningún precedente fiable en la Ley de Movilidad que facilitará la toma de decisión a las autoridades.

Sin embargo, la sentencia que dictó la SCJN no deja de ser obsoleta al regular a una parte de la oferta del servicio de transporte individualizado (conductores/socios) dando libertad a las empresas intermediarias (Uber) al sólo exigir que cumplan con los requerimientos fiscales como si fuera otro tipo de empresa en el mercado; la mayor falla de SEMOVI se centra en las empresas intermediarias al no existir un contrato (SEMOVI-Uber) que facilite su plena regulación y permita una mejor asignación del mercado que se reflejará en la movilidad de la Ciudad.

El mercado de transporte individual está regulado dentro del marco legal, pero algunas de sus operaciones se configuran en el sector informal<sup>16</sup> de acuerdo con (Castells y Portes, 1989, p 12) «*todas las actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales en que sí están reguladas actividades similares*», es decir, los socios de las Apps si están normados más sin en cambio las empresas intermediarias (Uber) no se encuentran reglamentadas debidamente, lo que hace suponer que existe un mercado de informalidad dentro de este servicio.

La idea de plantear un escenario en el que Uber, como empresa intermediaria está en un sector o economía informal conlleva a deducir que la mayoría de las veces se relaciona a pequeños o micro negocios de acuerdo con (Martínez López, O., 2007, p 266) “*el sector informal o economía informal no solo esta compuesto de pequeñas empresas con escaso capital y bajos niveles de productividad, sino también están inmersas las grandes empresas que emplean trabajadores bajo el esquema de la subcontratación para evadir los altos costos laborales*”, por lo tanto, se infiere que Uber trabaja bajo el sector informal pues no cumple una normatividad adecuada y la subcontratación<sup>17</sup> de los contratistas terceros (conductores/socios) para satisfacer la demanda por medio de la App de un servicio de transporte de baja capacidad.

<sup>16</sup> La economía informal se puede presentar en diversas facetas, las cuales son (Henry y Sills, 2006):

- *irregular (actividad cuasi legal, se caracteriza por la evasión de impuestos y otras leyes de menor grado, más que por la criminalidad),*
- *oculta (son actividades económicas de carácter ilegal, tales como el robo, fraude etc.),*
- *no oficial (opera dentro del marco legal oficial, pero utiliza el favoritismo y los grupos de poder como medio de acceso al intercambio),*
- *social (opera fuera de lo formal y utiliza el trueque como forma de intercambio).*

<sup>17</sup> De acuerdo a la RAE, subcontratación se puede definir de la siguiente manera: “*Acción y efecto de subcontratar*” y *subcontratar* “*Dicho del adjudicatario de una contrata: Firmar un contrato con otra persona con otra empresa para que realice trabajos relacionados con la contrata original*”. Real Academia de la Lengua Española (2018). Consultado de: <http://dle.rae.es/?id=AdXPxYJ>. Revisado el 10 de abril de 2018.

El sector informal puede tener cuatro vertientes de acuerdo con (Feige, 1990, pp 991-993 citado por Martínez López, O, p 271):

1. *“La economía ilegal que incluye aquellas actividades económicas que producen y distribuyen bienes y servicios legalmente prohibidos; por ejemplo, el tráfico de drogas o el intercambio del mercado negro.*
2. *La economía no reportada. Abarca las actividades económicas que evaden o que pasan por alto las reglas fiscales establecidas en el código impositivo, estando inscritas en el padrón respectivo. Un ejemplo es la cantidad de ingreso que se debe reportar a las autoridades fiscales y no se hace.*
3. *La economía no registrada. Engloba las actividades que eluden las reglas institucionales de empadronamiento. Una de las formas en las cuales se expresa esta economía es en la cantidad de ingreso gravable que debe registrarse en los sistemas de cuentas nacionales y no se registra.*
4. *La economía informal en general, la cual consiste en las acciones económicas que evaden los costos y están excluidas de la protección y beneficios de las leyes y reglas administrativas que cubren las relaciones de propiedad, licencias comerciales, contratos laborales, daños legales, créditos financieros y sistemas de seguridad social”*

Conforme a la definición que se expone en el párrafo anterior se ratifica la operación informal de Uber al no cumplir y no existir una normatividad acorde a sus características y amparándose solo en la regulación vigente de sus contratistas terceros (socios) por parte de SEMOVI, además, les exige a sus socios que adquieran seguros de cobertura (vida, pasajeros, terceras personas y vehículos) que en teoría la empresa gestora del servicio de transporte individualizado debería proporcionar a cada uno de sus trabajadores, pero como contrata a los conductores bajo subcontratación no tiene ninguna obligación legal para proporcionarles las condiciones laborales para facilitar su labor que refleja la minimización de costos de Uber.

#### 4. Conclusiones

El rol de SEMOVI en la regulación del transporte de baja capacidad en su modalidad de plataformas digitales es muy ambiguo ya que no ha logrado establecer de manera oportuna una normatividad similar al sector tradicional (especifica como el apartado a concesionarios) y da pauta a que no sólo se generen fallas de gobierno, sino también de lado de los ofertantes de dicho servicio (Uber) al realizar cabildeo para que no se estipule una Ley que los desfavorezca, es decir, pareciera que la Ley no está para normar y dar legalidad, más bien para favorecer los intereses de quien tenga la posibilidad de pagar y acomodar la reglamentación a su favor.

En la realidad para subsanar las fallas de gobierno en el mercado de transporte individualizado se necesita una reestructuración en la normatividad para regular a esa parte que se encuentra en la informalidad, es decir, no sólo la normativa en papel, también que SEMOVI replantee el contrato con las empresas intermediarias sin excepción en práctica.

El contrato de SEMOVI-empresas intermediarias (Uber), deberá contener los siguientes apartados a negociar:

- Reconocimiento de las plataformas digitales como prestadoras de servicio de transporte individual.
- Homogenización de las condiciones de cobertura (vida, pasajero, daños a terceras personas y vehículo).
- Requisitos mínimos para ser socios de las plataformas de transporte de baja capacidad.

## 5. Bibliografía

- Ayala Espino, J. (2004). Mercado, elección pública e instituciones. México: UNAM, Facultad de Economía.
- Castells, Manuel and Alejandro Portes, (1989), “World Underneath: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy.” in *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*, edited by A. Portes, M. Castells, and L. A. Benton. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press.
- El Diario de Yucatán (2017). Un año de la llegada de Uber. [en línea] Disponible en: <http://yucatan.com.mx/merida/ano-la-llegada-uber> [Consultado el 06 de mayo de 2018]
- Enrique, J., Cuevas, S. y Carolina, D. (2012). Teoría de la agencia en la determinación de la estructura de capital. Casos sectores económicos del departamento del valle del cauca. *Prolegómenos. Derechos y Valores*, [en línea] (30), pp.161-176. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/876/87625443009.pdf> [Consultado el 28 de abril de 2018].
- Fernández Ruiz, J. (2002). Servicios públicos municipales. México: Instituto Nacional de Administración Pública.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2015). En: ACUERDO POR EL QUE SE CREA EL REGISTRO DE PERSONAS MORALES QUE OPEREN, UTILICEN Y / O ADMINISTRADOR APLICACIONES PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y/O GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES, A TRAVÉS DE LAS CUALES LOS PARTICULARES PUEDEN CONTRATAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TAXI EN EL DISTRITO FEDERAL. [en línea] México, DF: Gobierno del Distrito Federal. Disponible en: <http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/gaceta> [Consultado el 08 de mayo de 2018].
- García Arvizu, B. y González Vázquez E. (2017). Conflicto en el mercado de transporte individualizado o de baja capacidad en la Ciudad de México. Licenciatura. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- González Obregón, L. (1957). México viejo. México: Editorial Patria.
- Henry, S., & Sills, S. (2006) Informal economic activity: Early thinking, conceptual shifts, continuing patterns and persistent issues -a Michigan study. *Crime, Law and Social Change*, 45(4), 263-284.

- Jeannot Rossi, F. (2004). *La Empresa: teorías económicas y realidades*. México, DF. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Ley de Movilidad del Distrito Federal. (2014). [en línea] México, DF: SEMOVI. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>. [Consultado el 08 de mayo de 2018].
- Martínez López, O. (2007). *La institucionalización de la informalidad*. En *Apropiación y propiedad. Un enfoque institucionalista de la economía mexicana*. Coordinado por Jeannot Rossi, F. México, DF. Universidad Autónoma Metropolitana.
- North, D. C. (1993). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. México: FCE.
- Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la lengua española (23 a. D.)*. Disponible en: <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- Uber.com. (2017). *Ciudades Uber alrededor del mundo*. [en línea] Disponible en: <https://www.uber.com/es-mx/cities/> [Consultado el 01 de abril de 2018].
- Uber.com. (2017). *La historia Uber*. [en línea] Disponible en: <https://www.uber.com/es-mx/our-story/> [Consultado el 01 de abril de 2018].
- Uber.com, (2017). *Página Legal de Uber México*. [en línea] Disponible en: <https://www.uber.com/legal/> [Consultado el 02 de abril del 2018].