



## El peligroso oficio de repartidor

**Mueren atropellados 90 asignados a Uber, Rappi y DiDi cada año y sufren accidentes viales 2,800**

GUILLERMO RIVERA



# Accidentes viales Al alza, decesos de conductores de Uber, Rappi y DiDi

En seis años más de 17 mil sufrieron percances mientras iban en sus bicis o motos, casi la mitad en CdMx, de acuerdo con la organización Ni Un Repartidor Menos; además, al menos 50 fallecieron en asaltos

### Reportaje

GUILLERMO RIVERA  
CIUDAD DE MÉXICO

**A**rmado Francisco García Santiago, de 24 años y repartidor de Rappi, desapareció el 7 de diciembre pasado cuando llevaba un pedido. Sus compañeros de la organización Ni Un Repartidor Menos difundieron en redes el caso, pero un par de días después se enteraron de la tragedia: Armado fue atropellado y estaba en estado de coma en el Hospital General Balbuena, en Ciudad de México.

El culpable fue detenido... y liberado más tarde, pero esto a los miembros de Ni Un Repartidor

Menos —que denuncia y da seguimiento a accidentes y decesos de estos trabajadores— no los sorprendió: es común que los responsables de atropellamiento de repartidores de Uber, Rappi o DiDi, salgan en libertad con el argumento de que no hay pruebas.

Más de 17 mil se han accidentado en sus bicis y motos durante los últimos seis años, documenta la organización.

“Nosotros nos cuidamos mucho porque sabemos que es muy peligroso andar de un lado a otro en bicicleta o motocicleta y, pese a ello, nunca falta el clásico: ‘los repartidores son responsables de sus muertes porque fueron imprudentes’. Pero nada amerita que nos avienten los carros”, seña-

la Saúl Gómez, vocero de Repartidores Unidos de México y fundador de Ni Un Repartidor Menos.

“Hay una falta muy severa de justicia y de aplicación de las leyes en temas de vialidad. A pesar de que los automovilistas atropellan, a veces deliberadamente, no hay seguimiento y quedan libres”, agrega.

### El gran pendiente

La molestia de los repartidores tiene razones poderosas. Es verdad que, gracias a sus manifestaciones y luchas, lograron que la Cámara de Diputados y el Senado aprobaran en días pasados una reforma la Ley Federal del Trabajo que establece un régimen laboral para los cerca de 650 mil trabajadores de plataformas digitales.



Seguridad social, derecho a la vivienda, aguinaldo, vacaciones y relación laboral definida son algunos de los derechos logrados, sin embargo, uno de los grandes pendientes para los repartidores es el acceso a la justicia en el caso de compañeros accidentados que, en muchos casos, perdieron la vida.

Los repartidores, que documentan los decesos vía redes y con ayuda de WhatsApp, registran que entre 2020 y el 16 de diciembre pasado, 453 repartidores murieron en todo el país por atropellamiento en horas de trabajo.

Esto significa que cada año mueren 90 repartidores. Ni Un Repartidor Menos afirma que solo en tres casos se ha iniciado un proceso contra el culpable. “Cuando ocurre el atropellamiento, la persona en el automóvil se trata de dar a la fuga, y por eso ha habido tan poquitos procesos”, advierten Christian Martínez y Diego Vázquez, del despacho Martínez y Martínez Abogados, especializado en asesorar a víctimas de daños por diferentes tipos de accidentes, sobre todo viales.

Lamentan que, en la mayoría de casos, el apoyo de las fiscalías a las víctimas es nulo. “Si no tienes la suerte de que haya una grabación, estás frito”, dicen los especialistas.

**Y además, los asaltan y matan** Además de los repartidores fallecidos por atropellamiento, Ni Un Repartidor Menos ha documentado 47 muertes en el país por asalto en los seis años pasados. Ocho ocurrieron en Ciudad de México y cinco de ellos, por cierto, en la Unidad

Fuerte de Loreto, en Iztapalapa.

¿Qué hacer para proteger a repartidores y a ciclistas y motociclistas civiles de Ciudad de México?, se cuestiona a los especialistas de Martínez y Martínez Abogados.

Uno de ellos dice que “se debe de crear una ley especial, que existe en países como España, que regule la responsabilidad civil derivada de accidentes en la capital, con motivo del tránsito de vehículos, y que diga que cada que haya un accidente entre gente que va en coche, moto o bici, se va a presumir que la culpa la tuvo el coche, pues es el que tiene que tener más precaución”.

“De entrada hay una presunción y eso protege a las víctimas, a los ciclistas. Como automovilista, yo voy a tener más cuidado, y tengo que demostrar que la culpa fue de la persona en bici o moto”, agrega otro de los abogados.

Recuerdan que hoy son las víctimas quienes deben de demostrar la responsabilidad del automovilista pero, sin testigos o videos, no hay nada que reclamar. Consideran que se requiere de un cambio de paradigma para llegar a una posible indemnización.

Además, deben de existir juzgados especializados en el tema para que la indemnización que se pueda lograr sea rápida y, lo más importante, que exista un seguro obligatorio que ampare con una cantidad mínima de un millón de pesos. Hoy la ley obliga a ese seguro que cubra daños personales, pero no marca un mínimo.

“No hay ningún tipo de com-

pensación para las víctimas. Es una locura. Si un automovilista mata a una persona que no tiene bienes y la indemnización es sin un mínimo, las familias quedan completamente desamparadas. Si el seguro de mínimo un millón de pesos se vuelve obligatorio, el precio bajaría”, analizan los expertos.

Por su parte, Saúl Gómez comenta que, en 2022, las empresas y los repartidores firmaron un acuerdo de seguridad vial y procuración de justicia. Existe un protocolo de seguridad: en este momento, que todavía no son considerados empleados —pues aún no entra en vigencia la reforma aprobada— las plataformas proveen seguros privados que protegen a los repartidores desde el momento en que cae el pedido y hasta 30 minutos después de terminarlo.

Son protegidos por daños a terceros y se les otorga atención médica en caso de accidentes y compensación por muerte en el reparto.

“No ha sido suficiente. Hasta las empresas lo saben. Siempre hay que redoblar esfuerzos”, señala Gómez.

—¿Qué hace falta para una justicia verdadera?

—Hemos tenido apertura con varias bancadas del Congreso de Ciudad de México para mostrar esta necesidad y, más allá de señalar culpables, buscar soluciones. Debemos actuar para que esto ya no pase, para que sea más seguro no solo para repartidores, sino para la gente en general de la ciudad y del país que ande en moto o bici. ■



**Cada año mueren atropellados 90 repartidores. J. QUINTANAR**

**Muertes por atropellamiento**

El colectivo Ni Un Repartidor Menos asegura que solo en tres casos se inició un proceso contra el responsable

● Datos de 2020 al 16 de diciembre de 2024 en horas de trabajo



**453**  
Repartidores  
(bici y/o moto)



**90**  
Casos por año

**ACCIDENTES**



**17 mil**  
Repartidores  
(bici y/o moto)



**2,833**  
Casos por año



**8 mil**  
Casos en CdMx

**DECESOS POR ASALTO**



**47**  
Repartidores



**8**  
Casos en CdMx  
(cinco en la unidad Fuerte de Loreto, Ixtapalapa)