

**DIPUTADO FRANCISCO JAVIER TÉLLEZ SÁNCHEZ  
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA  
CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO  
PRESENTE**

Quien suscribe, **DIPUTADAS Y DIPUTADOS**, integrantes de la LXVI Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, con fundamento en los artículos 47 fracción II de la Constitución Política del Estado de Hidalgo y 25 fracción IV, 47, 124 fracción II, 125 y 127 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, sometemos a la consideración de esta Soberanía la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE Y DE LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, AMBAS PARA EL ESTADO DE HIDALGO, CON EL FIN DE REGULAR EL SERVICIO DE REPARTO Y MENSAJERÍA EN MOTOCICLETA**, al tenor de la siguiente

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**Expansión de los servicios de mensajería y reparto en motocicleta en México**

La expansión de los servicios de mensajería y reparto en motocicleta en México durante los últimos diez años ha transformado radicalmente la logística urbana y los hábitos de consumo de la población. Este fenómeno obedece a una convergencia entre la adopción masiva de teléfonos inteligentes, la llegada de plataformas digitales multinacionales y el incremento exponencial del parque vehicular de motocicletas en el país. En una década, el modelo tradicional de entrega a domicilio implementado de forma independiente por los restaurantes fue sustituido por un ecosistema tecnológico interconectado que centralizó la oferta gastronómica y de supermercados en aplicaciones móviles, democratizando el acceso a envíos rápidos y detonando un crecimiento económico sin precedentes en el sector de servicios.

Para comprender la magnitud de esta expansión logística, es indispensable analizar el crecimiento del vehículo que la hizo posible: la motocicleta. Debido a su bajo costo de adquisición, eficiencia en el consumo de combustible y agilidad para sortear el denso tránsito de las ciudades mexicanas, la motocicleta se convirtió en la principal herramienta de trabajo para la economía colaborativa. De acuerdo con los datos recopilados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el parque vehicular experimentó un aumento drástico. Mientras que en el año 2014 el país contaba con aproximadamente 2.2 millones de motocicletas registradas, para el cierre de 2023 esta cifra superó los 7.8 millones de unidades<sup>1</sup>.

Lo anterior representa un crecimiento de más de 315% en menos de una década, un ritmo de aceleración que superó ampliamente la tasa de adopción de automóviles particulares. Esta transformación en la movilidad urbana quedó documentada en diversos análisis demográficos e industriales. Al inicio del siglo, en México solo 2 de cada 100 vehículos de motor registrados en circulación eran motocicletas, al cierre del año pasado, eran poco más de 13 de cada 100, de acuerdo con los datos del INEGI<sup>2</sup>.

A la par del auge de las motocicletas, el mercado de las aplicaciones de entrega a domicilio (*delivery*) encontró en México uno de los territorios más lucrativos y receptivos del mundo. La consolidación de

<sup>1</sup> TVS Motor Mx. De 128 mil a 7.8 millones: 3 factores que han impulsado el boom de las motocicletas en México. Recuperado de <https://tvs-motor-mx.another.co/de-128-mil-a-78-millones-3-factores-que-han-impulsado-el-boom-de-las-motocicletas-en-mexico>

<sup>2</sup> Animal Político. La necesidad de movilidad de los mexicanos: las motos aumentan más de 300% en una década. Recuperado de <https://animalpolitico.com/hablemos-de/sustentabilidad/movilidad-en-mexico-aumentan-motos>

empresas como Uber Eats, Rappi y DiDi Food generó una competencia férrea por captar la atención de millones de usuarios. Según datos estadísticos proyectados por la firma Statista para el año 2024, el mercado de delivery en México alcanzó un valor estimado de 2,530 millones de dólares. Este volumen de ingresos posicionó a la nación como el segundo mercado más grande de América Latina en este rubro, ubicándose únicamente por detrás de Brasil, el cual triplica estas cifras, y superando con gran margen a países como Argentina y Colombia.

El alcance demográfico de estos servicios es notablemente extenso. Las proyecciones de penetración de mercado indican que estas plataformas han logrado integrarse en la vida diaria de una vasta porción de la población económicamente activa. La competencia corporativa en el sector de las plataformas de *delivery* que se disputan la preferencia, abarcan un mercado de aproximadamente 22.6 millones de mexicanos<sup>3</sup>. Esta adopción masiva se ve reflejada en las preferencias del consumidor nacional. Según métricas de la industria tecnológica recabadas por Parrot Software en julio de 2024, *Uber Eats* lideró la preferencia de los comensales mexicanos con un 48% de captación, seguido por *DiDi Food* con un 27% y *Rappi* con un 25%<sup>4</sup>.

En términos económicos, la interdependencia entre las motocicletas y las aplicaciones móviles ha creado un motor de desarrollo para las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES). La expansión de la mensajería motorizada permitió a miles de comercios locales ampliar su radio de alcance geográfico sin la necesidad de invertir en una flota propia. Hoy en día, la infraestructura de reparto en motocicleta es un pilar logístico innegable de la economía digital mexicana, sosteniendo no solo el transporte de alimentos preparados, sino también la distribución rápida de artículos de farmacia, supermercado y mensajería corporativa<sup>5</sup>.

### **Retos actuales ante el crecimiento de los servicios de mensajería y reparto en motocicleta**

Como se ha relatado, durante los últimos años, las plataformas digitales de entrega a domicilio además de consolidarse como un actor en el comercio son fuente principal de ingresos para miles de familias y un servicio indispensable para millones de consumidores. Sin embargo, esta rápida expansión ha traído consigo la saturación del espacio público, el aumento de la siniestralidad vial y las condiciones de precariedad laboral, problemas que han evidenciado las vulnerabilidades de un modelo de negocio que opera, muchas veces, al margen de la ley. En la actualidad, las ciudades mexicanas enfrentan el complejo desafío de armonizar la eficiencia logística con el derecho a una movilidad segura, al mismo tiempo que el Estado ha tenido que intervenir para garantizar la protección social de un sector históricamente desprotegido.

El impacto de este fenómeno en la movilidad urbana y la seguridad pública es crítico. El constante flujo de motocicletas en entornos densamente poblados, sumado a la presión de los algoritmos que exigen tiempos de entrega reducidos, ha disparado los índices de accidentes vehiculares. Tan solo en la Ciudad de México, entre enero y septiembre de 2025 se registraron 155 fallecimientos de motociclistas, lo que

<sup>3</sup> El CEO. Las apps de delivery pelean por un mercado de 22.6 millones de mexicanos. Recuperado de <https://elceo.com/negocios/las-plataformas-de-delivery-pelean-por-un-mercado-de-22-6-millones-de-mexicanos/>

<sup>4</sup> Parrot Software. ¿Cuál es la mejor plataforma de delivery? Recuperado de <https://parrotsoftware.com.mx/blog/cual-es-la-mejor-plataforma-de-delivery>

<sup>5</sup> El Horizonte. 'Se comerán' apps de reparto de comida a nivel mundial. Recuperado de <https://www.elhorizonte.mx/finanzas/se-comeran-apps-de-reparto-de-comida-a-nivel-mundial/4145576191>

representó casi la mitad del total de víctimas mortales en accidentes viales durante ese periodo<sup>6</sup>. Esta cifra marca un incremento sostenido en la letalidad, ya que en 2019 los motociclistas representaban apenas dos de cada diez fallecimientos, mientras que para 2025 la proporción se elevó a cinco de cada diez. Hoy, las exigencias operativas empujan a los repartidores a realizar maniobras de alto riesgo en vialidades que no están diseñadas para protegerlos. Factores como el deterioro del asfalto, la falta de infraestructura confinada y la ausencia de equipamiento adecuado agravan la situación.

Ante este panorama, los retos regulatorios para garantizar la seguridad de los usuarios y preservar la movilidad armónica de las personas se han vuelto inaplazables. Las autoridades se enfrentan a la necesidad de implementar políticas públicas integrales que no solo sancionen, sino que prevengan y eduquen. Esto implica la exigencia obligatoria de licencias especializadas para motociclistas, la certificación rigurosa de cascos de seguridad, la regulación de las velocidades máximas y el rediseño de las calles para pacificar el tránsito. El reto principal en materia de movilidad es transformar la cultura vial y obligar a las empresas transnacionales a modificar sus interfaces para que los algoritmos de asignación de pedidos no penalicen a los trabajadores por respetar los límites de velocidad o por las demoras ocasionadas por el tráfico pesado. La movilidad de las personas, tanto de los peatones como de los propios operadores y automovilistas, debe priorizarse sobre la inmediatez del consumo, un cambio de paradigma que requiere una vigilancia institucional permanente.

Para mitigar la extrema vulnerabilidad de estos trabajadores y atender las deficiencias regulatorias, el Estado mexicano impulsó recientemente modificaciones históricas en materia de derechos sociales y laborales. En diciembre de 2024 se promulgó la reforma laboral para trabajadores de plataformas digitales, cuyas disposiciones generales y el programa piloto del Instituto Mexicano del Seguro Social entraron en vigor a mediados de 2025<sup>7</sup>. Esta legislación obligó a las empresas operadoras a registrarse como patrones y a afiliarse al seguro social a todos los repartidores que generen ingresos iguales o superiores a un salario mínimo mensual. La reforma garantizó el acceso a atención médica por riesgos de trabajo, aportaciones al Infonavit para créditos de vivienda, pago proporcional de días de descanso, vacaciones e incluso participación en las utilidades. Asimismo, para aquellos operadores que no alcanzan el umbral del salario mínimo, la ley estableció una cobertura obligatoria contra accidentes laborales, asegurando que ninguna persona que sufra un percance durante un reparto quede en el desamparo médico. Esta medida representó un esfuerzo sin precedentes por equilibrar la flexibilidad inherente al trabajo por aplicación con el derecho humano a la seguridad social.

En síntesis, la expansión de los servicios de reparto en motocicleta en México es un fenómeno que ha transformado la vida urbana, pero cuyo costo humano y espacial exige una intervención inaplazable. Mientras que las recientes reformas laborales han dado un paso determinante hacia la dignificación del trabajo al proveer seguridad social y certidumbre jurídica a los operadores, el frente de la seguridad vial y la movilidad integral aún requiere de grandes esfuerzos estructurales. La pacificación de las calles, la modernización de la infraestructura urbana y la corresponsabilidad de las empresas tecnológicas son pilares fundamentales que deberán consolidarse en los próximos años. Solo a través de una regulación adecuada se podrá garantizar que el dinamismo de las entregas a domicilio no comprometa la vida de quienes las hacen posibles ni la seguridad de quienes transitan por las ciudades mexicanas.

<sup>6</sup> Proceso. Entre enero y septiembre de 2025, 155 motociclistas murieron en accidentes viales en CDMX. Revista Proceso. Recuperado de <https://www.proceso.com.mx/nacional/cdmx/2026/1/12/entre-enero-septiembre-de-2025-155-motociclistas-murieron-en-accidentes-viales-en-cdmx-366346.html>

<sup>7</sup> El Economista. Reforma laboral de plataformas digitales es publicada en el DOF, entra en vigor en 2025. El Economista. Recuperado de <https://www.eleconomista.com.mx/capital-humano/reforma-plataformas-digitales-publicada-dof-entra-vigor-20241224-739611.html>

## Marco convencional

La expansión global de los servicios de mensajería y reparto en motocicleta, operados a través de plataformas digitales, ha suscitado una profunda preocupación en la comunidad internacional. Diversos organismos multilaterales han advertido que la convergencia entre la alta vulnerabilidad física de los motociclistas en las vías urbanas y las precarias condiciones laborales dictadas por los algoritmos representa una crisis emergente de salud pública, seguridad vial y derechos humanos. Ante este escenario, tanto la Organización de las Naciones Unidas (ONU) por medio de la Organización Mundial de la Salud (OMS), como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), han emitido planes de acción, observaciones y recomendaciones contundentes. Estos instrumentos instan a los Estados miembros a regular el sector bajo un enfoque integral que garantice la protección de la vida y el acceso a la seguridad social, superando la visión tradicional que delegaba toda la responsabilidad en el conductor.

### *El Plan Mundial y el Enfoque de Sistemas Seguros*

Desde la perspectiva de la movilidad, el instrumento rector a nivel internacional es el "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030"<sup>8</sup>, elaborado conjuntamente por la OMS y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas. Este plan establece el ambicioso objetivo global de prevenir y reducir en al menos un cincuenta por ciento las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito para el año 2030. El documento reconoce explícitamente que el incremento acelerado en el uso de motocicletas a nivel mundial, fuertemente impulsado por la demanda de servicios de reparto en la economía bajo demanda (gig economy), exige intervenciones estatales inmediatas y focalizadas.

Para abordar esta crisis, la OMS promueve la adopción irrestricta del enfoque de "Sistemas Seguros". Este paradigma dictamina que la infraestructura vial, los vehículos y las normativas logísticas deben diseñarse bajo la premisa de tolerar el error humano, de modo que un accidente no resulte fatal. En materia regulatoria para los motociclistas, el organismo internacional recomienda establecer leyes rigurosas sobre el equipamiento y el comportamiento en la vía, señalando textualmente en sus informes regionales que "se requiere la coordinación y colaboración entre diversos sectores, legislación para controlar la velocidad [...] así como de cascos para los usuarios de motocicletas"<sup>9</sup>. Asimismo, las recomendaciones internacionales exigen a los gobiernos la homologación de normativas que obliguen a incorporar tecnologías preventivas de serie en las motocicletas, destacando los sistemas de frenos antibloqueo (ABS), y la imperiosa necesidad de pacificar el tránsito urbano reduciendo los límites de velocidad legal.

### *Observaciones Laborales y su Impacto en la Seguridad*

Por su parte, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha analizado exhaustivamente esta problemática desde la óptica ineludible de la salud ocupacional y el derecho laboral. En sus recientes investigaciones globales, la OIT expone cómo la clasificación jurídica predominante de los repartidores como "trabajadores independientes" o "socios" los excluye de las redes tradicionales de seguridad social, trasladando la totalidad de los costos operativos y de riesgo físico directamente a las personas<sup>10</sup>. El organismo advierte que este modelo de negocio tecnológico fomenta la autoexplotación y la conducción

<sup>8</sup> Organización Mundial de la Salud y Comisiones Regionales de las Naciones Unidas. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. Recuperado de [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-of-action\\_es\\_web.docx](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-of-action_es_web.docx)

<sup>9</sup> Organización Panamericana de la Salud. *Implementación de medidas de seguridad vial prioritarias en América Latina y el Caribe*. Recuperado de <https://iris.paho.org/items/3b510723-5a26-4c7d-b258-76190e79138c>

<sup>10</sup> Organización Internacional del Trabajo. *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo 2021: El papel de las plataformas digitales en la transformación del mundo del trabajo*. Recuperado de [https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40dgreports/%40dcomm/%40publ/documents/publication/wcms\\_823119.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40dgreports/%40dcomm/%40publ/documents/publication/wcms_823119.pdf)

temeraria, dado que los ingresos de los operadores dependen estrechamente de la cantidad de pedidos entregados en el menor tiempo posible, todo bajo la estricta e inflexible vigilancia de un algoritmo.

En sus documentos de análisis regional orientados a las relaciones de trabajo en los servicios de entrega a domicilio, la OIT subraya el estado de vulnerabilidad de los operadores al evidenciar que las empresas transnacionales no asumen los riesgos de su propia cadena de valor. Al respecto, el organismo afirma textualmente: "El repartidor es quien debe proveer el vehículo y además el responsable de cubrir los gastos de combustible y seguro, así como del cumplimiento de las normas de tránsito, los elementos de seguridad y la autorización necesaria para su uso"<sup>11</sup> (Organización Internacional del Trabajo, 2020).

Para mitigar los graves riesgos de siniestralidad derivados de la precarización, las directrices de la OIT apuntan hacia una intervención regulatoria estatal imperativa. El organismo sugiere que las legislaciones nacionales deben evolucionar aceleradamente para garantizar un piso mínimo de derechos que incluya, de manera obligatoria, la protección médica contra riesgos de trabajo. Sumado a esto, las recomendaciones internacionales enfatizan que la regulación estatal debe obligar a las plataformas digitales a modificar la arquitectura de sus aplicaciones para no penalizar económicamente a los repartidores por demoras ocasionadas por la congestión vehicular o el clima extremo. Solo a través de una legislación que armonice la prevención de riesgos viales con la justicia laboral, tal como lo demandan los tratados y organismos internacionales, se podrá garantizar un entorno logístico que no condicione la rentabilidad a expensas de la vida humana.

### **Marco jurídico vigente**

En el ámbito federal, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo cuarto el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad<sup>12</sup>. Para materializar este mandato constitucional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial impone directrices obligatorias para todas las entidades federativas. Esta normatividad concibe la movilidad bajo un enfoque de sistemas seguros y determina, de manera textual, que los sistemas de movilidad y de transporte, así como la infraestructura vial, deben ser "diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo". En cuanto a los motociclistas que realizan funciones logísticas, esta ley exige el uso obligatorio de casco certificado, la prohibición estricta de transportar a menores de doce años que no puedan sujetarse por sí mismos y el uso permanente de luces encendidas para garantizar su visibilidad en el espacio público<sup>13</sup>.

A nivel estatal, la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo es el ordenamiento principal encargado de regular el transporte de personas y bienes. Esta legislación reconoce la irrupción de la tecnología en el sector al definir la figura de la aplicación móvil como el "programa informático o plataforma electrónica, destinada a ofrecer servicios relacionados con la movilidad y el transporte, de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio con los usuarios"<sup>14</sup>. Sin

<sup>11</sup> Organización Internacional del Trabajo. *Análisis jurídico sobre las relaciones de trabajo en los servicios de entrega de productos a domicilio a través de plataformas digitales en Argentina*. Recuperado de <https://www.ilo.org/es/media/393241/download>

<sup>12</sup> Cámara de Diputados. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>13</sup> Cámara de Diputados. *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

<sup>14</sup> Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. *Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo*. Recuperado de [https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca\\_legislativa/leyes\\_cintillo/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20para%20el%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf](https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20para%20el%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf)

embargo, la ley enfoca esta definición principalmente hacia el transporte público de pasajeros, dejando un vacío regulatorio significativo respecto al servicio privado de transporte de bienes, paquetería y reparto operado mediante estas mismas plataformas digitales transnacionales.

Por su parte, la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo establece las obligaciones operativas directas para los usuarios de la vía pública. Esta ley define a los motociclistas como los conductores de motonetas, bicicletas con motor de combustión interna y motocicletas de dos, tres o cuatro ruedas. El marco normativo local exige que todo conductor de motocicleta cuente con una licencia de conducir específica, denominada Tipo C, y acate restricciones puntuales de circulación. Entre estas reglas destaca la obligación de circular ocupando un carril completo, prohibiendo que dos o más motocicletas circulen en posición paralela o que transiten entre carriles a menos que el tráfico se encuentre totalmente detenido. Asimismo, en materia de reparto, la normativa estatal establece de forma preventiva una limitación al estipular que los conductores tienen prohibido llevar paquetes u objetos que excedan la dimensión del manubrio del vehículo, lo cual impacta directamente en la forma en que se deben portar las mochilas y cajas térmicas utilizadas por los repartidores de aplicaciones<sup>15</sup>.

### Propuesta de Reforma

Durante la última década, impulsado por la adopción de teléfonos inteligentes y aplicaciones, el parque vehicular de motocicletas en el país experimentó un crecimiento superior al 315%, alcanzando más de siete millones ochocientas mil unidades a finales del año dos mil veintitrés. Si bien este ecosistema tecnológico dinamizó la economía local y facilitó la logística de última milla, también desató una severa crisis de seguridad vial y saturación del espacio público, elevando la letalidad al grado de que los motociclistas pasaron de representar dos de cada diez fallecimientos por accidentes viales a constituir la mitad de las víctimas mortales en tiempos recientes.

El escenario descrito justifica en la necesidad de crear un marco jurídico acorde con una realidad compleja. Esto exige instituir directamente en la ley la restricción física y volumétrica de las mochilas de carga para evitar desequilibrios en el centro de gravedad del vehículo, así como exigir la obligatoriedad de utilizar cascos que cumplan invariablemente con la Norma Oficial Mexicana aplicable, la cual define las especificaciones rigurosas para la absorción de impactos y sistemas de retención. Asimismo, la intervención legislativa se justifica por el deber del Estado de transitar hacia la verdadera profesionalización del sector a través de la evaluación de competencias laborales, protegiendo así la vida de los operadores y peatones, organizando el suelo urbano mediante espacios de rotación rápida eficientes y garantizando la recopilación de inteligencia urbana gubernamental sin vulnerar la libre competencia ni los secretos industriales de las corporaciones.

### Objetivo

Durante la última década, el crecimiento acelerado de los servicios de entrega a domicilio y del uso de motocicletas en el país aumentó más de 300 por ciento. Si bien este modelo tecnológico ha impulsado la economía y facilitado la expansión de comercios locales, también ha provocado una crisis de seguridad vial y la saturación del espacio urbano. Los sistemas y algoritmos de las aplicaciones exigen tiempos de entrega muy reducidos, lo que presiona a los repartidores a realizar maniobras de alto riesgo y a conducir con exceso de velocidad. Como consecuencia, el aumento de accidentes en los que está involucrada una

<sup>15</sup> Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. *Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo*. Recuperado de [https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca\\_legislativa/leyes\\_cintillo/Ley%20de%20Transito%20y%20Seguridad%20Vial%20para%20el%20Edo.%20de%20Hgo.pdf](https://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Transito%20y%20Seguridad%20Vial%20para%20el%20Edo.%20de%20Hgo.pdf)



motocicleta ha aumentado drásticamente, incrementando el porcentaje de personas que pierden la vida en incidentes viales. Actualmente, las leyes del estado de Hidalgo se centran en la regulación del transporte público de pasajeros, lo que genera un vacío legal respecto a la regulación de las empresas dueñas de estas plataformas y mantiene a los operadores en una situación de alta vulnerabilidad física y laboral.

El objetivo fundamental de la iniciativa es promover una legislación para garantice una movilidad segura, proteja la integridad de los trabajadores y organice adecuadamente el tránsito en las ciudades. Se busca que el dinamismo y la rapidez de las entregas no comprometan la vida de los conductores ni la de los peatones. Para lograrlo, la propuesta busca transformar la manera en que operan estas empresas tecnológicas, obligándolas a adoptar un enfoque de prevención de riesgos donde no se penalice a los trabajadores por respetar las reglas de tránsito o por enfrentar condiciones adversas en las calles.

En cuanto a sus alcances, la iniciativa busca modificar las leyes estatales para definir y reconocer formalmente las figuras de plataforma digital de reparto y operador repartidor. La propuesta obliga a las empresas que operan estas aplicaciones a inscribirse en un registro estatal, lo que permitirá a las autoridades recopilar información para mejorar la planeación urbana y la seguridad. Un aspecto clave de la reforma es que prohíbe estrictamente a las plataformas implementar sistemas que obliguen a los conductores a exceder los límites de velocidad para obtener incentivos económicos.

De igual forma, prohíbe que los repartidores sean castigados o sancionados económicamente por demoras causadas por embotellamientos severos o por un clima extremo. En materia de seguridad vial, la reforma establece que las mochilas o dispositivos utilizados para el reparto deberán colocarse de forma que nunca obstruyan la visibilidad de las placas de la motocicleta ni de los espejos laterales durante la conducción. Finalmente, la iniciativa contempla que, una vez aprobada, el gobierno estatal tendrá un plazo de ciento ochenta días para adaptar todos sus reglamentos y crear los lineamientos necesarios para aplicar estas nuevas disposiciones.

Para ilustrar los cambios propuestos, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

| <b>Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo</b>                                                  |                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Texto vigente</b>                                                                                            | <b>Texto propuesto</b>                                                                                                                                                                              |
| <b>Artículo 3.</b> Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse por: | <b>Artículo 3.</b> Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse por:                                                                                     |
| I. y II. ...                                                                                                    | I. y II. ...                                                                                                                                                                                        |
| <b>Sin correlativo</b>                                                                                          | <b>II Bis. Plataforma Digital de Reparto: Sistema tecnológico que, mediante aplicaciones informáticas, intermedia o facilita el servicio privado de mensajería, paquetería y reparto de bienes;</b> |
| III. a XIX. ...                                                                                                 | III. a XIX. ...                                                                                                                                                                                     |
| <b>Sin correlativo</b>                                                                                          | <b>XIX Bis. Operador Repartidor: Persona física que realiza la entrega de bienes utilizando un vehículo motorizado o no motorizado y que se vincula con una Plataforma Digital de Reparto o con</b> |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| XX. a XXXIII. ... | establecimientos comerciales para la prestación del servicio;<br><br>XX. a XXXIII. ...                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Sin correlativo   | <b>CAPÍTULO IV BIS<br/>DE LOS SERVICIOS DE MENSAJERÍA Y REPARTO<br/>MEDIANTE PLATAFORMAS DIGITALES</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Sin correlativo   | <b>Artículo 56 Bis.</b> Con el objetivo de coadyuvar en la planeación de la infraestructura urbana y la seguridad vial, las empresas de Plataformas Digitales de Reparto que operen en el Estado deberán inscribirse en el Registro Estatal de Movilidad y Transporte de conformidad con lo que establece el Reglamento y en los términos que señale la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales.             |
| Sin correlativo   | <b>Artículo 56 Ter.</b> Las Plataformas Digitales de Reparto, en su operación, deberán observar un enfoque de seguridad y prevención de riesgos. Queda prohibida la implementación de esquemas que condicionen la obtención de incentivos económicos a la reducción de tiempos de trayecto que fuercen al conductor a exceder los límites de velocidad, o que sancionen al operador por demoras derivadas de congestión vial o clima adverso. |

| <b>Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Texto vigente</b>                                              | <b>Texto propuesto</b>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Artículo 70.- ...</b>                                          | <b>Artículo 70.- ...</b>                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>I.- a V.- ...</b>                                              | <b>I.- a V.- ...</b>                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Sin correlativo</b>                                            | <b>V Bis.</b> Tratándose de motocicletas que utilicen Plataformas Digitales de Reparto que presten servicio de mensajería y paquetería, el dispositivo deberá ser colocado de manera que no obstruya la visibilidad de la placa ni de los espejos laterales durante la conducción; |
| <b>VI. a VII. ...</b>                                             | <b>VI. a VII. ...</b>                                                                                                                                                                                                                                                              |

### Estimación de Impacto Presupuestal

De conformidad con lo establecido en el artículo 125, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, así como en el artículo 18 de la Ley de Presupuesto y Contabilidad Gubernamental del Estado de Hidalgo, se presenta la estimación de impacto presupuestario correspondiente a la Iniciativa de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Transporte y de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, ambas para el Estado de Hidalgo. En este sentido, se determina que la aprobación y posterior ejecución de las presentes reformas

**yarabi.gonzalez@congreso-hidalgo.gob.mx**  
**www.congreso-hidalgo.gob.mx**  
**(771) 71 744 00 Ext. 1251**

Plaza Cívica Miguel Hidalgo, "Centro Cívico", Carretera  
México-Pachuca Km. 84.5, Col. Carlos Rovirosa,  
C.P. 42082, Pachuca de Soto, Hidalgo, México

Página 8 de 11





orientadas a regular el servicio de mensajería y reparto en motocicleta no generará obligaciones financieras adicionales ni requerirá de la creación de partidas presupuestales para la administración pública estatal, por lo cual su impacto presupuestal estimado es nulo. La instrumentación de las adecuaciones normativas correspondientes, al igual que el establecimiento de los lineamientos de inscripción al Registro Estatal de Movilidad para las Plataformas Digitales, se llevarán a cabo aprovechando la capacidad institucional actual, ocupando los recursos humanos, materiales y financieros asignados a las dependencias competentes para el presente ejercicio fiscal, garantizando con ello la sostenibilidad presupuestal y la disciplina financiera.

### **Proyecto de Decreto**

Por todo lo anterior, se somete a consideración de esta Asamblea, la Iniciativa con Proyecto de

## **DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE Y DE LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, AMBAS PARA EL ESTADO DE HIDALGO**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Se **ADICIONAN** las fracciones II Bis y XIX Bis al artículo 3; y el Capítulo IV Bis denominado "De los Servicios de Mensajería y Reparto mediante Plataformas Digitales", que comprende los artículos 56 Bis y 56 Ter, todos de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

### **Artículo 3. ...**

#### **I. y II. ...**

**II Bis. Plataforma Digital de Reparto:** Sistema tecnológico que, mediante aplicaciones informáticas, intermedia o facilita el servicio privado de mensajería, paquetería y reparto de bienes;

#### **III. a XIX. ...**

**XIX Bis. Operador Repartidor:** Persona física que realiza la entrega de bienes utilizando un vehículo motorizado o no motorizado y que se vincula con una Plataforma Digital de Reparto o con establecimientos comerciales para la prestación del servicio;

#### **XX. a XXXIII. ...**

### **CAPÍTULO IV BIS**

## **DE LOS SERVICIOS DE MENSAJERÍA Y REPARTO MEDIANTE PLATAFORMAS DIGITALES**

**Artículo 56 Bis.** Con el objetivo de coadyuvar en la planeación de la infraestructura urbana y la seguridad vial, las empresas de Plataformas Digitales de Reparto que operen en el Estado deberán inscribirse en el Registro Estatal de Movilidad y Transporte de conformidad con lo que establece el Reglamento y en los términos que señale la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales.

**Artículo 56 Ter.** Las Plataformas Digitales de Reparto, en su operación, deberán observar un enfoque de seguridad y prevención de riesgos. Queda prohibida la implementación de esquemas que

yarabi.gonzalez@congreso-hidalgo.gob.mx  
www.congreso-hidalgo.gob.mx  
(771) 71 744 00 Ext. 1251

Plaza Cívica Miguel Hidalgo, "Centro Cívico", Carretera  
México-Pachuca Km. 84.5, Col. Carlos Roviroso,  
C.P. 42082, Pachuca de Soto, Hidalgo, México

Página 9 de 11



condicionen la obtención de incentivos económicos a la reducción de tiempos de trayecto que fueren al conductor a exceder los límites de velocidad, o que sancionen al operador por demoras derivadas de congestión vial o clima adverso.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se adiciona una fracción V Bis al artículo 70, de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

**Artículo 70.- ...**

**I.- a V.- ...**

**V Bis.** Tratándose de motocicletas que utilicen Plataformas Digitales de Reparto que presten servicio de mensajería y paquetería, el dispositivo deberá ser colocado de manera que no obstruya la visibilidad de la placa ni de los espejos laterales durante la conducción;

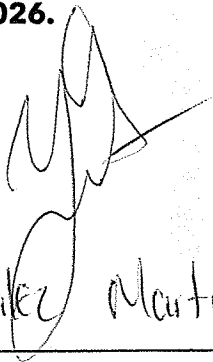
**VI. a VII. ...**

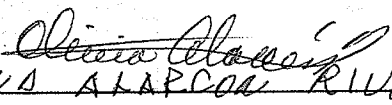
### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

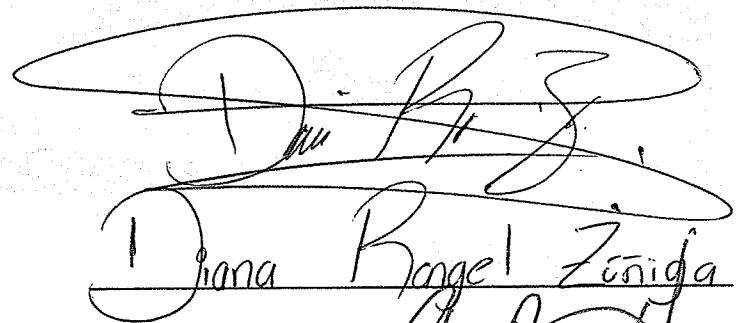
**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

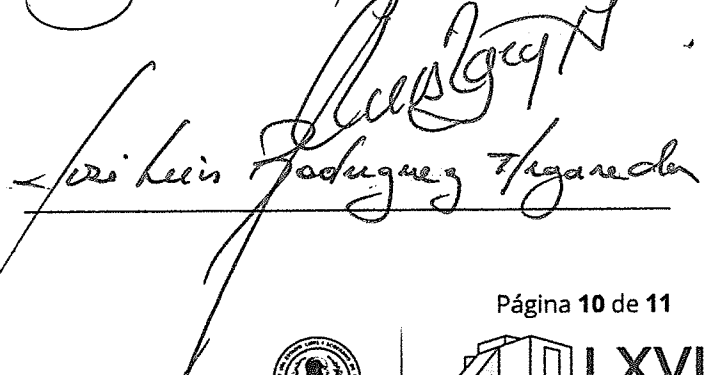
**SEGUNDO.** El Poder Ejecutivo del Estado contará con un plazo de 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las adecuaciones normativas a los reglamentos correspondientes, así como para establecer los lineamientos de inscripción al Registro Estatal de Movilidad para las Plataformas Digitales.

Dado en la sede del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo a los **dos** días del mes de **junio** de **2026**.

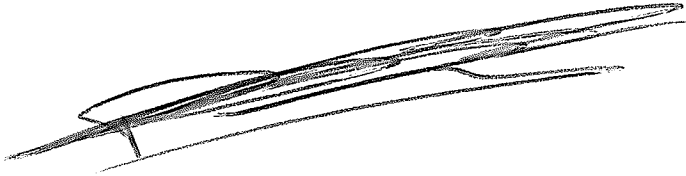
  
Yarabi González Martínez

  
OLIVIA ALARCON RIVERA

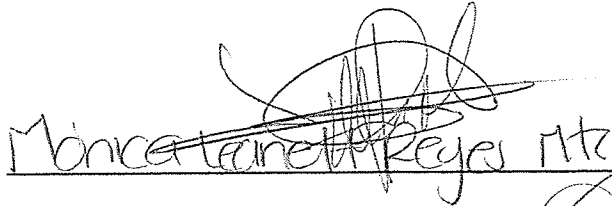
  
Diana Rangel Zúñiga

  
Luis Rodríguez Higuera

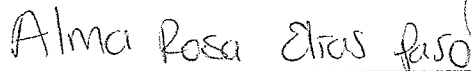
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE Y DE LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, AMBAS PARA EL ESTADO DE HIDALGO, CON EL FIN DE REGULAR EL SERVICIO DE REPARTO Y MENSAJERÍA EN MOTOCICLETA



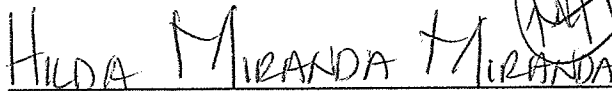
JUAN PABLO ESCOBAR LEÓN.



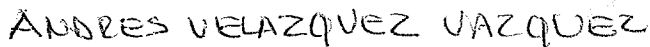
Mónica Teniente Reyes



Alma Rosa Elías



HILDA MIRANDA



ANDRÉS VELÁZQUEZ VÁZQUEZ

**yarabi.gonzalez@congreso-hidalgo.gob.mx**  
**www.congreso-hidalgo.gob.mx**  
**(771) 71 744 00 Ext. 1251**

Plaza Cívica Miguel Hidalgo, "Centro Cívico", Carretera  
México-Pachuca Km. 84.5, Col. Carlos Rovirosa,  
C.P. 42082, Pachuca de Soto, Hidalgo, México