

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO

PRIMERA COMISIÓN PERMANENTE DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO ECONÓMICO, MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE HIDALGO Y AL SISTEMA DE TRANSPORTE CONVENCIONAL, EN MATERIA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TAXI)

A las Diputadas **Claudia Lilia Luna Islas**, **María del Rosario Guerrero Martínez**, **Tania Eréndira Meza Escorza** y a los Diputados **Juan Pablo Escalante Urbán** y **Arturo Gómez Canales** integrantes de la Primera Comisión Permanente de Comunicaciones y Transportes, nos fue turnado para los efectos procedentes el Acuerdo Económico 199/2026 **Propuesta de Acuerdo Económico**, mediante el cual se exhorta a la **Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo**, en materia de **tárfas del transporte publico individual (taxi)**, presentado por el **Diputado Avelino Tovar Iglesias**, por lo que con fundamento en los artículos 75, 77 fracción XV, 79, 85, 132, 134, 136, 137 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo y de su Reglamento, nos permitimos realizar el presente estudio, con base en los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. En Sesión Ordinaria, por instrucciones de la Presidencia de la Directiva del Congreso del Estado, fue turnado para los efectos procedentes el planteamiento del **Diputado Avelino Tovar Iglesias**, con el tema **Propuesta de Acuerdo Económico**, mediante el cual se exhorta a la **Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo**, en materia de **tárfas del transporte publico**

individual (taxi), el cual fue registrado en el Libro de Gobierno de la Comisión, bajo el número 004/2026.

El documento menciona que:

El servicio público de transporte en su modalidad individual, taxi, constituye un componente esencial para la movilidad cotidiana de miles de hidalguenses. En zonas urbanas y metropolitanas del estado, este medio de transporte representa una alternativa inmediata para traslados laborales, escolares, médicos y de emergencia, por lo que su adecuada regulación impacta directamente en la economía familiar y en el ejercicio de derechos fundamentales como el trabajo, la educación y la salud.

...

En semanas recientes, el debate público sobre el costo del servicio de taxi en el estado ha cobrado relevancia a partir de la información difundida por el medio estatal Criterio Hidalgo¹, en la nota titulada “Esta es la nueva tarifa de los taxis de Hidalgo que quiere cobrar la FUTVEH”. En dicha publicación se informa que la Federación de Uniones de Trabajadores del Volante del Estado de Hidalgo (FUTVEH) presentó formalmente ante la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo una solicitud para establecer una nueva tarifa mínima de 55 pesos por los primeros cuatro kilómetros, con un cobro adicional de 4.50 pesos por kilómetro subsecuente, argumentando el incremento en costos de operación, mantenimiento y combustible.

La misma nota periodística señala que actualmente existe incertidumbre respecto a la tarifa aplicable, derivado de la vigencia de un acuerdo con la

empresa Taxi Contigo, a la que se otorgó una concesión para operar un sistema digital de determinación tarifaria por un periodo de diez años. Esta situación ha generado que, en múltiples ocasiones, el costo del servicio sea acordado directamente entre conductor y usuario, lo que propicia discrecionalidad y falta de certeza jurídica.

Por otra parte, diversos reportes en medios locales han referido que la tarifa mínima anteriormente difundida rondaba los 38 pesos por los primeros cuatro kilómetros, con incrementos por kilómetro adicional; sin embargo, usuarios han denunciado cobros superiores a dichos montos, lo que ha generado inconformidad social y percepción de posibles abusos.

Debe destacarse que en el estado de Hidalgo una proporción significativa de la población percibe ingresos equivalentes al salario mínimo o ligeramente superiores. En este contexto, un incremento tarifario que eleve la tarifa base de aproximadamente 38 pesos a 55 pesos representaría un aumento considerable, con impacto directo en el gasto cotidiano de trabajadoras, trabajadores, estudiantes y personas adultas mayores que dependen del servicio. La movilidad es un elemento habilitante para el ejercicio de derechos y para el desarrollo económico, por lo que cualquier ajuste tarifario debe analizarse no sólo desde la perspectiva de los costos del servicio, sino también desde la capacidad adquisitiva promedio de la población hidalguense.

La posible inexistencia de una tarifa claramente definida o plenamente difundida, así como la coexistencia de esquemas tecnológicos cuya situación jurídica ha sido objeto de debate público, generan un escenario de incertidumbre que afecta tanto a usuarios como a concesionarios. Cuando el costo del servicio depende de la negociación directa entre conductor y

usuario, se debilita el principio de legalidad tarifaria y la protección a las personas consumidoras del servicio público.

...

La claridad, publicidad y supervisión efectiva del tarifario son indispensables para evitar abusos, garantizar condiciones equitativas para los concesionarios y proteger la economía familiar. Por lo anteriormente expuesto, se considera procedente exhortar respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo para que informe a esta Soberanía sobre las tarifas vigentes del servicio público de transporte individual en su modalidad de taxi, así como sobre los mecanismos de supervisión implementados para garantizar su cumplimiento y la protección de los derechos de las y los usuarios.

...

SEGUNDO. Que, con base en lo anteriormente expuesto, el Diputado que presenta la propuesta en mención, propone que, a través de acciones legislativas, desde este Congreso local se realice el siguiente Acuerdo Económico:

ACUERDO ECONÓMICO

ÚNICO. El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo para que, en el ámbito de sus atribuciones, informe a esta Soberanía

sobre las tarifas vigentes del servicio público de transporte individual en su modalidad de taxi, así como sobre los mecanismos de supervisión, verificación y sanción implementados para garantizar el cumplimiento del tarifario autorizado y la protección de los derechos de las y los usuarios.

En virtud de lo manifestado por el Diputado que presenta la propuesta de Acuerdo económico y, por considerarse necesario para la atención adecuada del presente asunto, de conformidad y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 134 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo establece que **"El Congreso en vía de Acuerdo Económico puede resolver cualquier asunto que se someta a su consideración, cuando para ello no se requiera la aprobación de una Ley o Decreto"**.

SEGUNDO: Que, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles establece en su meta 11.2 que de aquí a 2030, **proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.**

TERCERO: Que el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que:

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

...

Aunado también a que el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho a la movilidad de la siguiente manera:

Artículo 4o.- ...

...

*Toda persona tiene **derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

...

CUARTO: Que en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se establece en sus artículos 4, 9, 10 y 21 que:

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios: (...)

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

...

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

...

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

...

Artículo 9. *La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.*

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*

- IV. *La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*
- V. *La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*
- VI. *Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;*
- VII. *La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*
- VIII. *Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*
- IX. *Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y*
- X. *Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.*

Artículo 10. *El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.*

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

QUINTO: Que, La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 (ENAMOV), publicada el 10 de octubre de 2023 mediante el Diario Oficial de la Federación, establece una visión de largo plazo para garantizar el derecho de todas las personas a desplazarse de manera segura, accesible, eficiente, sostenible e inclusiva, establece en su Eje 1 lo siguiente:

1. Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial

Este eje visibiliza y da respuesta a la necesidad imperante de impulsar un desarrollo económico de las ciudades y los territorios en todo el país, que satisfaga las necesidades de las personas y del transporte de bienes y servicios con un enfoque que priorice el interés general y que procure las políticas públicas más efectivas para este objetivo.

Para ello es necesario vincular la planeación, el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, económico y social con la movilidad y los sistemas de transporte, en todas sus escalas y esferas: internacional, nacional, regional, estatal, metropolitano, municipal, insular y local.

La dispersión de las ciudades mexicanas ha traído consigo mayor desigualdad, segregación socio-territorial y emisiones vinculadas a los largos viajes motorizados, entre otras externalidades negativas, por la falta de planeación integral del territorio. En particular, la falta de gestión del suelo, del desarrollo urbano, ha favorecido una baja densidad y una expansión urbana, lo que reduce las posibilidades de contar con sistemas de transporte eficientes, ya que no son viables desde la perspectiva financiera y operativa.

Se busca reconciliar el desarrollo territorial en los contextos urbanos y rurales con la movilidad, lo que tendría como fin último que las personas, bienes y mercancías tengan que moverse menos (tiempo y distancia), y que cuando lo realicen, puedan elegir entre formas más sostenibles y saludables.

a) Objetivo general

Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo, donde la planeación del desarrollo nacional sea a través del impulso a proyectos de infraestructura y comunicación que movilicen a las personas y mercancías, a través de modos y medios más sostenibles y que ayuden aminorar las desigualdades socio-territoriales e impulse el desarrollo económico nacional. Que se reconozca y priorice las necesidades de los grupos más vulnerables y se garantice su acceso a los servicios e infraestructura de movilidad de manera eficiente, sostenible, accesible y asequible. Que se promueva la eficiencia en el desplazamiento de bienes y mercancías en todo el territorio nacional en sus distintas escalas y necesidades.

SEXTO: Que en la Constitución Política del Estado de Hidalgo se determina que:

Artículo 5.- Sin distinción alguna, todas y todos los habitantes del Estado tienen los derechos y obligaciones, así como los derechos humanos, consagrados en esta Constitución.

...

*Toda persona tiene **derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

SÉPTIMO. Que, con base en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, en sus artículos 1, 4, 8 y 9 establecen que:

Artículo 1. *La presente Ley es de orden público e interés general, su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el Territorio del Estado, y tiene por objeto establecer las bases y directrices para garantizar que toda persona tenga derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia estatal.*

...

Artículo 4. *Es de competencia Estatal todo lo relativo a los servicios de transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas del Estado; así como el establecimiento*

de políticas en materia de movilidad y su aplicación. Cada una de dichas actividades constituye un servicio prioritario y de interés público, cuya prestación corresponde originalmente al Estado, en términos de esta Ley.

Artículo 8. *En términos de la presente Ley al Organismo del Transporte Convencional corresponde:*

...

VI. Regular, vigilar y sancionar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos y de las autorizaciones y convenios, así como establecer, regular y vigilar las tarifas aplicables a los usuarios y la forma de pago a los prestadores del servicio;

...

Artículo 9. *El Organismo del Transporte Convencional, bajo la supervisión y acuerdo de la Secretaría, tiene las siguientes funciones:*

I. Planear, programar, ejercer u otorgar, organizar, dirigir, controlar, regular, evaluar, registrar, tramitar, vigilar y sancionar todo lo relativo a la prestación, desarrollo y explotación de los Servicios de Transporte Público, Privado y Complementario, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, y de todo cuanto se refiere a las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado;

1
a
2

...

OCTAVO: Que, con base en el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 en el Cuarto Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora, establece lo siguiente:

4.3. Movilidad accesible, sostenible e incluyente.

Fomentar la movilidad urbana sostenible, para mejorar la calidad de vida de las y los hidalguenses.

4.3.1. Transformar la movilidad en Hidalgo.

4.3.1.1. Promover la movilidad hidalguense, considerando integralmente las diversas modalidades y tipos, las nuevas tecnologías, las necesidades y oportunidades regionales y de proyectos estratégicos, así como la comodidad, seguridad y conveniencia en favor de la población más marginada.

NOVENO. Que se realizó una solicitud de información técnica al Instituto de Estudios Legislativos del Congreso del Estado de Hidalgo con base en el oficio número CELSH-LXVI/CPTYA.05-2026, recibiendo respuesta mediante oficio CELS/LXVI/IEL/1478/2026 de fecha 30 de junio de 2026, donde la conclusión de su opinión técnica refiere que:

En conclusión, el exhorto resulta jurídicamente viable. No obstante, para fortalecer su eficacia, es pertinente incluir tanto a la Secretaría de Movilidad y Transporte como al Sistema de Transporte Convencional, reconociendo la

distribución y complementariedad de sus atribuciones en materia de autorización, regulación y sanción del servicio.

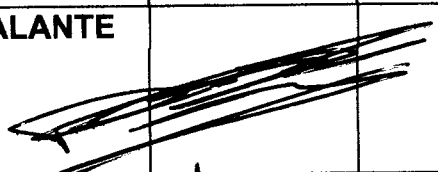
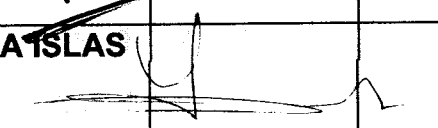
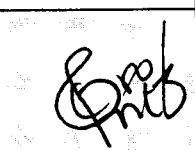
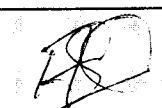
Por lo anteriormente expuesto, la Primera Comisión Permanente de Comunicaciones y Transportes, con base en los considerandos establecidos, somete a consideración del Pleno del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo el siguiente:

ACUERDO ECONÓMICO

ÚNICO. El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhorta respetuosamente a las personas titulares de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo y del Sistema de Transporte Convencional para que, en el ámbito de sus atribuciones, informe a esta Soberanía sobre las tarifas vigentes del servicio público de transporte individual en su modalidad de taxi, así como sobre los mecanismos de supervisión, verificación y sanción implementados para garantizar el cumplimiento del tarifario autorizado y la protección de los derechos de las y los usuarios.

Elaborado en la sala de comisiones del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a veintinueve de julio del año dos mil veintiséis.

**POR LA PRIMERA COMISIÓN PERMANENTE DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

INTEGRANTE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. JUAN PABLO ESCALANTE URBÁN PRESIDENTE			
DIP. CLAUDIA LILIA LUNA ISLAS SECRETARIA			
DIP. MARÍA DEL ROSARIO GUERRERO MARTÍNEZ SECRETARIA			
DIP. ARTURO GÓMEZ CANALES VOCAL			
DIP. TANIA ERÉNDIRA MEZA ESCORZA VOCAL			

ESTAS FIRMAS CORRESPONDEN AL ACUERDO ECONÓMICO, MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE HIDALGO Y AL SISTEMA DE TRANSPORTE CONVENCIONAL, EN MATERIA DE TÁRIFAS DEL TRANSPORTE PUBLICO INDIVIDUAL (TAXI).

4