

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO

PRIMERA COMISIÓN PERMANENTE DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO ECONÓMICO MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS 84 MUNICIPIOS DEL ESTADO DE HIDALGO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, FORTALEZCAN LAS ACCIONES DE VIGILANCIA Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVIDAD EN MATERIA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARTICULARMENTE EN LA CONDUCTA DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

A las Diputadas **Claudia Lilia Luna Islas, María del Rosario Guerrero Martínez, Tania Eréndira Meza Escorza** y a los Diputados **Juan Pablo Escalante Urban y Arturo Gómez Canales** integrantes de la Primera Comisión Permanente de Comunicaciones y Transportes, nos fue turnado para los efectos procedentes el Acuerdo Económico 193/2026 **Propuesta de acuerdo económico mediante el cual se exhorta respetuosamente a los 84 municipios del Estado de Hidalgo para que, en el ámbito de sus atribuciones, fortalezcan las acciones de vigilancia y aplicación de la normatividad en materia de tránsito y seguridad vial, particularmente en la conducta de los operadores del servicio de transporte público**, presentado por las Diputadas y Diputados **Miguel Ángel Moreno Zamora, Andrés Velázquez Vázquez, Lizbeth Irais Ordaz Islas, Juan Pablo Escalante Urban, José María Alejandro Pérez Ramírez, Jorge Argüelles Salazar, Hilda Miranda Miranda, Arturo Gómez Canales, Alma Rosa Elías Paso y Paloma Barragán Santos**, 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 de las **Diputadas y Diputados Miguel Ángel Moreno Zamora, Andrés Velázquez Vázquez, Lizbeth Irais Díaz Islas, Juan Pablo Escalante Urban, José María Alejandro Pérez Ramírez, Jorge Argüelles Salazar, Hilda Miranda Miranda, Arturo Gómez Canales, Alma Rosa Elías Paso y Paloma Barragán Santos**, con el tema **Propuesta de acuerdo económico mediante el cual se exhorta respetuosamente a los 84 municipios del Estado de Hidalgo para que, en el ámbito de sus atribuciones, fortalezcan las acciones de vigilancia y aplicación de la normatividad en materia de tránsito y seguridad vial, particularmente en la conducta de los operadores del servicio de transporte público**, el cual fue registrado en el Libro de Gobierno de la Comisión, bajo el número 005/2026.

El documento menciona que:

1. El transporte público constituye un servicio esencial que garantiza la movilidad cotidiana de millones de personas al facilitar el acceso al trabajo, la educación, la salud, la recreación y otros servicios fundamentales, lo que fortalece la integración social y contribuye de manera directa al desarrollo económico, además de asegurar el ejercicio efectivo de derechos fundamentales al permitir que la población acceda de forma equitativa y segura a servicios básicos indispensables para su bienestar y calidad de vida.

En México, el transporte público se conforma principalmente por autobuses, microbuses, taxis y colectivos, que representan la base de la movilidad urbana para quienes no cuentan con vehículo propio. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte realizada por Universidad Nacional Autónoma de México¹ (2015), aproximadamente el 60% de los desplazamientos diarios se realizan mediante transporte público, de los cuales 34.5% corresponden a vehículos automotores de gran capacidad, como camiones, el 25.5% a colectivos, mientras que el uso del automóvil particular representa únicamente el 22%.

Estos datos reflejan que el transporte público constituye la columna vertebral de la movilidad urbana, al ser la opción más utilizada y accesible para la mayoría de la población.

...

Este servicio no solo tiene una función operativa, sino también un impacto social profundo, ya que garantiza que las personas con menores recursos tengan acceso real a oportunidades de empleo, educación y servicios de salud. Asimismo, al fomentar el uso colectivo de medios de transporte, se contribuye a disminuir la congestión vehicular, reducir las emisiones contaminantes y avanzar hacia esquemas de movilidad sostenible y con mayor equidad ambiental.

...

En suma, el transporte público no es únicamente un medio de traslado, sino un factor estructural en el desarrollo social y económico del país, estrechamente vinculado con el ejercicio de derechos fundamentales como la

¹ Suárez Lastra, M., & Delgado Campos, G. J. (2015). Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. En Los mexicanos vistos por sí mismos. Los grandes temas nacionales (UNAM). Recuperado de: <https://www.losmexicanos.unam.mx/movilidadytransporte/index.html>

educación, el trabajo y la salud. Garantizar su eficiencia, accesibilidad y calidad significa fortalecer las oportunidades de desarrollo y bienestar para toda la población.

2. Pese a su enorme relevancia social y económica, el transporte público en México enfrenta retos estructurales profundos que comprometen su eficiencia operativa y, sobre todo, la seguridad de las personas usuarias; no obstante, estas deficiencias no son hechos aislados, sino parte de una problemática sistémica que evidencia la necesidad urgente de reforzar la supervisión y la vigilancia por parte de las autoridades competentes.

...

En el caso particular del Estado de Hidalgo, según el periódico nacional de México Milenio², la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo (SEMOT), a través del programa Transporte Seguro, identificó múltiples irregularidades en los operativos realizados en el primer semestre de 2025, los resultados son alarmantes: Se detectaron 91 unidades sin autorización legal, lo que derivó en más de 700 infracciones y en el remitiendo de varios vehículos al corralón.

...

No obstante, se suman, con igual relevancia, las conductas de riesgo por parte de algunos operadores de las unidades de transporte público, las cuales incrementan exponencialmente el riesgo de accidentes, como lo son:

² Milenio. (17 de julio de 2025). Detectan 91 unidades de transporte público "piratas" en Hidalgo. Recuperado de: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/detectan-91-unidades-de-transporte-publico-piratas-en-hidalgo>

- Exceso de velocidad y aceleraciones repentinas al motor: mismo que constituye el principal factor de riesgo en las fatalidades viales, ya que reduce la capacidad de reacción y aumenta la gravedad de los impactos.
- Pasarse altos y señales de tránsito: una infracción recurrente que provoca colisiones con otros vehículos y atropellos de peatones.
- Llevar exceso de pasaje: práctica que compromete la estabilidad del vehículo y agrava las consecuencias en caso de accidentes.
- Uso de teléfonos celulares durante la conducción: esta conducta genera distracciones críticas y tiempos de reacción más lentos.
- Ascenso y descenso de pasajeros en lugares no autorizados: lo que provoca desorden vial, entorpece el flujo de tránsito y expone a los usuarios a atropellos u otros incidentes.

Estas irregularidades y conductas de riesgo no solo comprometen la seguridad vial, sino que erosionan la confianza de la ciudadanía en el transporte público, dificultan la movilidad urbana y agravan la percepción de impunidad frente a las infracciones.

...

SEGUNDO. Que, con base en lo anteriormente expuesto, las Diputadas y los Diputados 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 los 84 municipios del Estado, para que, a través de sus áreas de tránsito, vialidad o seguridad pública, y en el ámbito de sus atribuciones:

- a) Refuercen la vigilancia del cumplimiento de la normatividad vial, por parte de todos los conductores que circulan en las vías públicas, especialmente a los operadores del transporte público.
- b) Respecto del servicio del transporte público, prevengan y, en su caso, sancionen conductas que representen riesgo para la seguridad vial, tales como el exceso de velocidad, la omisión de semáforos y señalamientos, así como el ascenso y descenso de personas en lugares no autorizados, conforme a los reglamentos municipales aplicables.
- c) Fortalezcan operativos de tránsito y acciones preventivas, orientadas a proteger a peatones, ciclistas y demás personas usuarias de la vía pública.
- d) Coadyuven, en el ámbito de sus atribuciones, con las autoridades estatales competentes, particularmente con el Organismo del Transporte Convencional del Estado de Hidalgo, para facilitar el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte público.

En virtud de lo manifestado por las y los Diputados 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 3, que indica **garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades** en su meta 3.6 establece que para 2020, se deberán **reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico** en el mundo. De igual manera en su 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, 6, 9, 10, 11 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: (...)

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro; (...)"

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

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 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. *Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;*

- II. *Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;*
- III. *Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.*
- IV. *Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;*
- V. *Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y*
- VI. *Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.*

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, 7 y 151 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.

Así como en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo, que en sus artículos establece que:

Artículo 1.- *La presente Ley es de orden público, interés social, 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 la ordenación y regulación del tránsito peatonal y vehicular que hagan uso de las vías públicas, así como la seguridad vial, basada en la prevención, participación ciudadana, educación vial, uso de tecnologías y la operación policial, con el fin primordial de garantizar la seguridad y la salud pública.*

Artículo 2.- *El Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos están facultados, en el ámbito de sus competencias, para emitir las disposiciones necesarias a efecto de regular, controlar y supervisar el tránsito de vehículos y peatones, su seguridad, sus bienes, el medio ambiente y el orden público en las vías públicas, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.*

Artículo 5.- *La Secretaría y las autoridades municipales en materia de tránsito y seguridad vial están facultadas en el ámbito de su competencia, para emitir las disposiciones y restricciones necesarias a efecto de planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el tránsito de vehículos y peatones, su*

seguridad, sus bienes, el medio ambiente y el orden público en las vías públicas terrestres abiertas a la circulación, así como para fomentar la cultura vial, en los términos establecidos en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 14.- *Son autoridades municipales en materia de tránsito y vialidad:*

I.- *Los Ayuntamientos;*

II.- *Los Presidentes Municipales;*

III.- *Los Secretarios, Directores y/o Comisarios de Tránsito y Seguridad Vial Municipal; y*

IV.- *Los policías de vialidad y tránsito.*

Artículo 15.- *Corresponde a los Ayuntamientos, en el ámbito de su competencia:*

...

III.- *Establecer medidas encaminadas a mejorar los servicios de tránsito y vialidad en la esfera de su competencia;*

...

Artículo 16.- *Corresponde a los presidentes municipales, en el ámbito de su competencia:*

...

III.- *Analizar la problemática de tránsito y seguridad vial en el Municipio, estableciendo objetivos y políticas para su solución, fortaleciendo programas y planes estatales, municipales o regionales en la materia;*

IV.- Cuidar el correcto desarrollo de la organización y desempeño de las funciones encomendadas a las corporaciones municipales de tránsito y seguridad vial;

V.- Implementar un Programa Municipal de Tránsito y Seguridad Vial con una perspectiva de prevención de lesiones y/o defunciones a causa de hechos de tránsito;

...

Artículo 17.- *Los Secretarios, Directores y/o Comisarios de Tránsito y Seguridad Vial Municipales tendrán las atribuciones y funciones que sean otorgadas por los Ayuntamientos en los Reglamentos o normatividad municipal aplicable.*

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.06-2026, recibiendo respuesta mediante oficio CELS/LXVI/IEL/1350/2026 de fecha 19 de mayo de 2026, donde la conclusión de su opinión técnica refiere que:

En virtud de las premisas fácticas y jurídicas anteriormente expuestas, se dictamina que la propuesta de Acuerdo Económico goza de plena viabilidad jurídica.

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. Las Diputadas y los Diputados integrantes de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhortamos respetuosamente a los 84 municipios del Estado, para que, a través de sus áreas de tránsito, vialidad o seguridad pública, y en el ámbito de sus atribuciones:

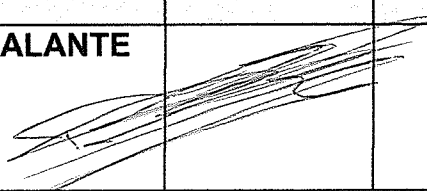
- a) Refuercen la vigilancia del cumplimiento de la normatividad vial, por parte de todos los conductores que circulan en las vías públicas, especialmente a los operadores del transporte público.

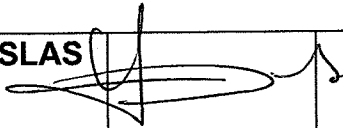
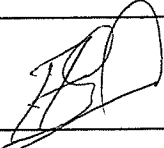
- b) Respecto del servicio del transporte público, prevengan y, en su caso, sancionen conductas que representen riesgo para la seguridad vial, tales como el exceso de velocidad, la omisión de semáforos y señalamientos, así como el ascenso y descenso de personas en lugares no autorizados, conforme a los reglamentos municipales aplicables.
- c) Fortalezcan operativos de tránsito y acciones preventivas, orientadas a proteger a peatones, ciclistas y demás personas usuarias de la vía pública.
- d) Coadyuven, en el ámbito de sus atribuciones, con las autoridades estatales competentes, particularmente con el Organismo del Transporte Convencional del Estado de Hidalgo, para facilitar el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte público.

Elaborado en la sala de comisiones del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a veintisiete de mayo 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 RESPETUOSAMENTE A LOS 84 MUNICIPIOS DEL ESTADO DE HIDALGO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, FORTALEZCAN LAS ACCIONES DE VIGILANCIA Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVIDAD EN MATERIA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARTICULARMENTE EN LA CONDUCTA DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

