



CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO

PRIMERA COMISIÓN PERMANENTE DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO ECONÓMICO, PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO, A LA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE HIDALGO, AL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO (SITMAH) Y AL AYUNTAMIENTO DE PACHUCA DE SOTO, A FIN DE QUE REALICEN UN ANÁLISIS TÉCNICO DE VIABILIDAD SOBRE EL POSIBLE REGRESO AL ESQUEMA DE CARRIL COMPARTIDO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO EN LOS TRAMOS DEL CENTRO Y ZONA SUR DE PACHUCA

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 215/2026 **Propuesta de acuerdo económico, para exhortar respetuosamente al secretario de Gobierno del Estado de Hidalgo, a la Titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, al Director General del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH) y al Ayuntamiento de Pachuca de Soto, a fin de que realicen un análisis técnico de viabilidad sobre el posible regreso al esquema de carril compartido del Tuzobús en los tramos del centro y zona sur de Pachuca**, presentado por la Diputada **Claudia Lilia Luna Islas**, 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 la **Diputada Claudia Lilia Luna Islas**, con el tema **Propuesta de acuerdo económico, para exhortar respetuosamente al secretario de Gobierno del Estado de Hidalgo, a la Titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, al Director General del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH) y al Ayuntamiento de Pachuca de Soto, a fin de que realicen un análisis técnico de viabilidad sobre el posible regreso al esquema de carril compartido del Tuzobús en los tramos del centro y zona sur de Pachuca**, el cual fue registrado en el Libro de Gobierno de la Comisión, bajo el número 006/2026.

El documento menciona que:

La ciudad de Pachuca de Soto y su zona metropolitana enfrentan un grave problema de movilidad derivado de las recientes obras de rehabilitación del carril confinado del Tuzobús. En las últimas semanas, la Secretaría de Movilidad y Transporte (SEMOT) y el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH) han procedido a la instalación masiva de bolardos, balizas, boyas reflectantes y otros elementos delimitadores en tramos clave del centro de la ciudad (avenidas Juárez y Revolución) y en la zona sur (Blvd. Felipe Ángeles, estación Tercera Edad, tramo Téllez y carretera México-Pachuca).

Estas acciones tienen como objetivo restituir el carácter exclusivamente confinado del carril, medida que supuestamente busca garantizar la fluidez y seguridad del servicio para las más de 70 mil personas usuarias diarias¹ del Tuzobús, según comunicados oficiales de la propia SEMOT y SITMAH. Sin embargo, la recolocación de estos aditamentos ha generado un incremento significativo en los tiempos de traslado vehicular en las zonas mencionadas, provocando congestionamientos viales crónicos que afectan la movilidad cotidiana de miles de automovilistas, vecinos, comerciantes, trabajadores y estudiantes de la capital hidalguense.

...

La rigidez del carril confinado en los tramos más sensibles del centro histórico y zona sur está generando quejas generalizadas entre la ciudadanía, incrementando los tiempos de traslado, elevando los niveles de estrés y contaminación local, y afectando la productividad económica de la ciudad. La falta de un análisis técnico integral y coordinado entre las autoridades estatales y municipales limita la posibilidad de encontrar soluciones equilibradas que optimicen la movilidad urbana, reduzcan los tiempos de traslado y garanticen tanto la eficiencia del Tuzobús como la fluidez del tránsito general en Pachuca.

Por ello, resulta indispensable que las autoridades competentes realicen un estudio profundo de viabilidad que permita evaluar el posible regreso, total o parcialmente, al esquema de carril compartido en las zonas de mayor

¹ Más de 70 mil usuarios diarios dependen del Tuzobús: llaman a respetar su carril exclusivo.
<https://republicaene.com.mx/principal/mas-de-70-mil-usuarios-diarios-dependen-del-tuzobu-s-llaman-a-respetar-su-carril-exclusivo/>

conflicto, considerando datos actualizados de aforo vehicular, tiempos de recorrido, impacto en usuarios y alternativas operativas.

...

SEGUNDO. Que, con base en lo anteriormente expuesto, la Diputada 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. Se exhorta respetuosamente AL SECRETARIO DE GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO, A LA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE HIDALGO, AL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO (SITMAH) Y AL AYUNTAMIENTO DE PACHUCA DE SOTO, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y de manera coordinada, realicen un análisis técnico de viabilidad sobre el posible regreso al esquema de carril compartido del Tuzobús en los tramos del centro de la ciudad y zona sur de Pachuca que actualmente presentan mayor congestión vial, considerando los estudios de aforo vehicular, los tiempos de recorrido del transporte masivo y de los vehículos particulares, el impacto en la movilidad general de la ciudadanía y las posibles alternativas operativas; asimismo, fomenten la coordinación interinstitucional necesaria, incluyendo la realización de mesas de trabajo o audiencias públicas con usuarios, vecinos y transportistas, a fin de evaluar las mejores soluciones que equilibren el derecho a la movilidad de todos los habitantes de Pachuca.

En virtud de lo manifestado por la Diputada 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.*

...

Así como también en el artículo 11 refiere que:

Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

...

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, y 13 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 13. *En términos de la presente Ley al Organismo de Transporte Masivo corresponde:*

I. *Proponer los planes, programas, acciones y presupuestos necesarios en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, y de las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a la materia;*

II. *Diseñar, equipar, operar, explotar, conservar, rehabilitar y mantener en funcionamiento los servicios mencionados en la fracción anterior, realizándolos directamente o a través de particulares mediante el otorgamiento de concesiones, permisos,*



autorizaciones, convenios y contratos de corto, mediano y largo plazo entre los sectores público y privado;

...

IV. Vincular la infraestructura vial, de los Servicios de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello al crecimiento económico de cada zona, en atención al desarrollo urbano, rural y a la concentración poblacional de los asentamientos humanos;

...

VII. Fomentar la investigación en materia de sistemas de vialidad y transporte del ramo de su competencia, así como compilar, divulgar e intercambiar información especializada;

...

Aunado a lo anterior, la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Hidalgo, en su artículo 42, establece diversas atribuciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte, entre las que se encuentran:

- Estructurar y dirigir los programas y políticas públicas en materia de movilidad.



- Promover la accesibilidad universal y la seguridad en materia de movilidad.
- Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, de acuerdo con las necesidades y condiciones establecidas por la planeación estatal.
- Impulsar acciones para mejorar el uso de las vialidades y del espacio público.
- Evaluar estudios de impacto y, en su caso, emitir las opiniones o dictámenes técnicos correspondientes.

Asimismo, el artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Hidalgo establece atribuciones para la Secretaría de Gobierno, entre las que se encuentran conducir las relaciones del Poder Ejecutivo con los Ayuntamientos y los distintos sectores de la sociedad, así como coordinar a las personas titulares de las dependencias de la Administración Pública Estatal, con el propósito de contribuir a la gobernabilidad del Estado y dar seguimiento al cumplimiento de las instrucciones y acuerdos correspondientes.

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.07-2026, recibiendo respuesta mediante oficio CELS/LXVI/IEL/1541/2026 de fecha 23 de julio de 2026, donde la conclusión de su opinión técnica refiere que:

Por las consideraciones expuestas el Instituto de Estudios Legislativos determina que el acuerdo económico es viable con modificaciones sustantivas, exclusivamente como instrumento para promover un estudio objetivo, institucional, participativo y verificable.

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

PRIMERO. El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de

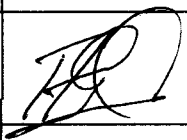
Hidalgo y del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo para que, en el ámbito de sus atribuciones y en coordinación con el Ayuntamiento de Pachuca de Soto, elaboren un estudio técnico multidisciplinario sobre las condiciones de movilidad, operación del transporte público, del Sistema de Transporte Metropolitano y de seguridad vial en los tramos del centro y zona sur de Pachuca que presenten mayores niveles de congestionamiento vial.

SEGUNDO. El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhorta respetuosamente a la Secretaría de Gobierno para que facilite la coordinación interinstitucional y las mesas de trabajo necesarias, sin sustituir las atribuciones técnicas y operativas de la Secretaría de Movilidad y Transporte y del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo.

Elaborado en la sala de comisiones del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a treinta y uno de agosto 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, PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO, A LA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE HIDALGO, AL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO (SITMAH) Y AL AYUNTAMIENTO DE PACHUCA DE SOTO, A FIN DE QUE REALICEN UN ANÁLISIS TÉCNICO DE VIABILIDAD SOBRE EL POSIBLE REGRESO AL ESQUEMA DE CARRIL COMPARTIDO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO EN LOS TRAMOS DEL CENTRO Y ZONA SUR DE PACHUCA.