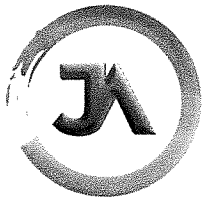


JORGE
Arguelles
DIPUTADO LOCAL

**DIPUTADA YARABI GONZÁLEZ MARTÍNEZ
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO
P R E S E N T E**

Los que suscriben Diputadas Diana Rangel Zúñiga, Alma Rosa Elías Paso, Paloma Barragán Santos, Lizbeth Iris Ordaz Islas, Hilda Miranda Miranda y Diputados Jorge Arguelles Salazar, Juan Pablo Escalante Urban, Arturo Gómez Canales, Andrés Velázquez Vázquez, Miguel Ángel Moreno Zamora, y José María Alejandro Pérez Ramírez, integrantes de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso Libre y Soberano del Estado de Hidalgo; con fundamento en lo dispuesto en los artículos 25 fracción IV; 131 Bis, 131 Ter fracción I; 132, 133, 134, 135, 136 y 137 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo; y los numerales 68 y 69 del Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, sometemos a la consideración de esta Soberanía el siguiente **Acuerdo Económico por el que se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo para que fortalezca las acciones de vigilancia, inspección y supervisión de las unidades del sistema de transporte público masivo y convencional**, con base en los considerandos siguientes:

PRIMERO. Que La Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en noviembre de 2009, culminó con la invitación a la Asamblea General de las Naciones Unidas a exhortar a sus integrantes a proclamar un Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Derivado de lo anterior la Secretaría General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 alentó a los Estados miembros a que se sumaran a los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una



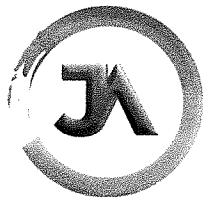
JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL

oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

En marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, a fin de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, mediante el fortaleciendo en los ámbitos de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.

En mayo de 2011, en el marco del lanzamiento del Decenio de Acción por la Seguridad Vial, en el país, los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales firmaron la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la Seguridad Vial de la Organización de las Naciones Unidas. Asimismo, en julio de 2011, la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), por unanimidad en la sesión XLI de dicha Conferencia, aprobó su adhesión a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.

De acuerdo con la Agenda 2030, existen diversas vías para alcanzar el desarrollo sostenible⁶. Por lo tanto, cada Estado Miembro debe determinar la trayectoria más adecuada para avanzar, cerciorándose de crear sinergias entre los diferentes programas ambientales y de desarrollo.

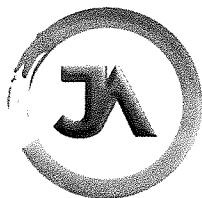


JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL

En este inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, cuyo objetivo es reducir las muertes y lesiones en las carreteras en al menos un 50 % de aquí a 2030, existe la expectativa de continuar trabajando en el ámbito de la seguridad vial, contribuyendo de ese modo no solo a reducir las muertes y lesiones en las carreteras, sino también a garantizar la disponibilidad de carreteras más seguras en todas las partes del mundo para impulsar la sostenibilidad económica, ecológica y social.

De manera detalla 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

SEGUNDO. Durante los últimos meses se han registrado diversos hechos relacionados con la operación del sistema de transporte público masivo y convencional en el municipio de Pachuca de Soto y su zona metropolitana, los cuales han puesto de manifiesto la necesidad de fortalecer las acciones de vigilancia, inspección y supervisión por parte



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



de las autoridades competentes. Ante esto el Gobierno de Hidalgo puso en marcha el nuevo Sistema de Transporte Metropolitano (que sustituye al Tuzobús), integrando una flota inicial de 80 nuevas unidades y proyectando llegar a 148. Paralelamente, se mantiene un operativo de vigilancia permanente para garantizar la seguridad y regular el servicio¹.

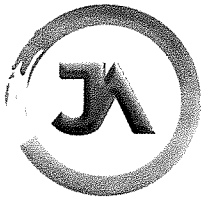
En el caso del transporte público convencional en Hidalgo, diversos accidentes registrados durante los últimos años han puesto de manifiesto los riesgos asociados a la operación cotidiana de las unidades que prestan este servicio. Aunque gran parte de los percances han sido atribuidos a factores humanos, condiciones de circulación o colisiones viales, la recurrencia de estos hechos también ha generado preocupación respecto de las condiciones físico-mecánicas de algunas unidades y de los mecanismos de supervisión existentes. Casos como las volcaduras, choques e incidentes ocurridos en rutas de la zona metropolitana de Pachuca y otros municipios del estado han evidenciado la importancia de fortalecer las inspecciones técnicas, el mantenimiento preventivo y la vigilancia permanente de las condiciones de operación del parque vehicular. Estos antecedentes resaltan la necesidad de implementar acciones que contribuyan a garantizar un servicio más seguro, eficiente y confiable para las personas usuarias del transporte público convencional².

¹ <https://lajornadahidalgo.com/tuzobus-se-transforma-llegaran-80-nuevas-unidades-y-mantendran-tarifa-de-10-pesos/>

² Pachuca: Accidente de tránsito en Bulevar Minero deja al menos una persona sin vida y 17 heridos
<https://lajornadahidalgo.com/pachuca-accidente-de-transito-en-bulevar-minero-deja-al-menos-una-persona-sin-vida-y-17-heridos/>

Accidente de combi en Pachuca: LISTA COMPLETA de heridos

<https://lajornadahidalgo.com/accidente-de-combi-en-pachuca-lista-completa-de-heridos/>



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



Por otra parte, los retos identificados no se limitan al transporte convencional. En el sistema de transporte público masivo también se han presentado acontecimientos que evidencian áreas de oportunidad en materia de operación y supervisión. El 25 de mayo de 2026 una unidad alimentadora del Tuzobús sufrió una volcadura en las inmediaciones de Venta Prieta, en el municipio de Pachuca de Soto. Si bien afortunadamente no se reportaron personas lesionadas, el incidente generó preocupación entre la ciudadanía respecto de las condiciones operativas y de seguridad bajo las cuales se presta el servicio.

Considerados de manera aislada, cada uno de estos acontecimientos podría interpretarse como un hecho circunstancial; sin embargo, al observarlos en conjunto es posible advertir la existencia de una problemática más amplia vinculada con la seguridad, la calidad y la eficiencia del transporte público. Los accidentes registrados, las afectaciones a personas usuarias, los problemas operativos identificados y las manifestaciones de inconformidad ciudadana constituyen elementos que permiten advertir la necesidad de reforzar los mecanismos institucionales de supervisión y vigilancia previstos en la legislación estatal.

Choque en el Minero desata disputa por responsabilidades

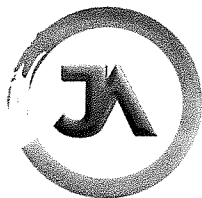
<https://lajornadahidalgo.com/choque-en-el-minero-desata-disputa-por-responsabilidades/>

Urvan accidentada en bulevar Minero de Pachuca no tendría seguro vigente; revelan VIDEO del choque

<https://lajornadahidalgo.com/urvan-accidentada-en-bulevar-minero-de-pachuca-no-tendria-seguro-vigente-revelan-video-del-choque/>

Accidente de 2 combis deja 14 personas heridas en Pachuca

<https://hidalgo.quadratin.com.mx/principal/accidente-de-2-combis-deja-14-personas-heridas-en-pachuca/>



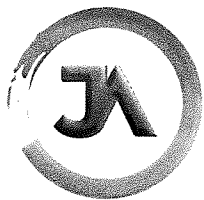
JORGE
Arguelles
DIPUTADO LOCAL

Lo anterior resulta particularmente relevante si se considera que el transporte público constituye un servicio esencial para miles de personas que diariamente dependen de él para acceder a oportunidades educativas, laborales, económicas, sociales y de salud. Por ello, cualquier deficiencia en las condiciones mecánicas de las unidades, en la forma de operación del servicio o en los esquemas de supervisión institucional tiene un impacto directo en el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad y en la seguridad de la población.

En este contexto, los hechos registrados durante el presente año evidencian la pertinencia de impulsar acciones que permitan fortalecer la vigilancia, inspección y supervisión de las unidades que integran tanto el sistema de transporte público convencional como el sistema de transporte público masivo que opera en el municipio de Pachuca de Soto, con el propósito de garantizar que el servicio se preste bajo condiciones adecuadas de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de todas las personas usuarias.

TERCERO. De acuerdo con el artículo científico "Is public transport a promising strategy for increasing physical activity?" de Evans (2024)³, el uso del transporte público está asociado con mayores niveles de actividad física, ya que las personas suelen caminar hacia las paradas o estaciones, lo que puede contribuir con entre el 15 % y el 30 % de la actividad física diaria recomendada. Esto implica que el transporte público no solo cumple una función de movilidad, sino también de promoción de la salud pública.

³ Evans, R., et al. (2024). Is public transport a promising strategy for increasing physical activity? *Journal of Transport & Health*. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11331653/>



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL

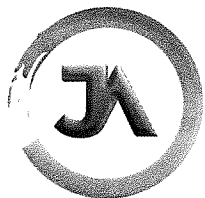


No obstante, para que las personas utilicen este servicio de manera constante es indispensable que las unidades funcionen correctamente, sean seguras y brinden confianza a los usuarios. La percepción de riesgo o inseguridad en el transporte público genera un efecto inmediato de abandono del sistema, lo cual incrementa el uso de vehículos particulares, contribuye a la congestión vial y reduce los beneficios ambientales y sociales asociados al transporte colectivo.

Asimismo, el mantenimiento adecuado de las unidades de transporte público también es fundamental para garantizar que el sistema de movilidad cumpla su función de conectar a la población con oportunidades económicas y laborales. De acuerdo con el estudio "Transit access effectiveness in American metropolitan areas" de Ermagun y Witlox (2024)⁴, la efectividad del transporte público se mide principalmente por su capacidad para facilitar el acceso a los lugares de empleo y a diferentes actividades urbanas, lo cual depende de factores como el tiempo de viaje, la cobertura del servicio y su funcionamiento continuo.

El estudio demuestra que el transporte público solo puede ser efectivo cuando el sistema opera de manera confiable dentro de dimensiones espaciales y temporales adecuadas, es decir, cuando los usuarios pueden desplazarse de forma constante y segura dentro de la ciudad. Bajo esta perspectiva, el mantenimiento de las unidades es un elemento indispensable, ya que permite reducir fallas mecánicas, mejorar la

⁴ Ermagun, A., & Witlox, F. (2024). Transit access effectiveness in American metropolitan areas. *Journal of Transport Geography*. Eficacia del acceso al transporte público en las áreas metropolitanas estadounidenses - ScienceDirect



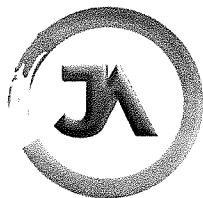
JORGE
Arguelles
DIPUTADO LOCAL

regularidad del servicio y garantizar traslados más seguros y eficientes. Si las unidades presentan deterioro o fallas frecuentes, el sistema pierde eficiencia y disminuye la accesibilidad de la población a empleos, servicios y actividades urbanas.

De igual manera, el adecuado mantenimiento de las unidades de transporte público permite que el sistema de movilidad genere beneficios económicos y sociales para la población. De acuerdo con el estudio "Public transport investments as generators of economic and social activity" de Korem y Anciaes (2025)⁵, los sistemas de transporte público de alta calidad incrementan la accesibilidad de la población, lo cual se relaciona directamente con mayores niveles de actividad económica, incremento del empleo y mejora en los ingresos de los hogares.

Asimismo, el estudio señala que el transporte público fortalece la interacción social y la conexión entre comunidades, mientras que el deterioro del servicio genera costos económicos y sociales significativos para las ciudades. En este sentido, garantizar el mantenimiento adecuado de las unidades de transporte público en Pachuca de Soto no solo contribuye a mejorar la movilidad urbana, sino también a impulsar la actividad económica local y fortalecer la integración social de la población.

⁵ Korem J., Anciaes, P. (2025). Public transport investments as generators of economic and social activity. *Transport Policy*. [Las inversiones en transporte público como generadores de actividad económica y social - ScienceDirect](#)



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



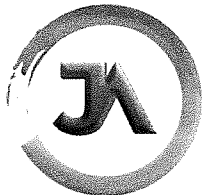
En el mismo sentido, el mantenimiento adecuado del transporte público también resulta fundamental para garantizar la equidad en el acceso a la movilidad y a las oportunidades urbanas. De acuerdo con el estudio “Public Transit Equity Analysis at Metropolitan and Local Scales” de Griffin y Sener (2016)⁶, el transporte público cumple un papel esencial al proporcionar movilidad accesible y asequible para distintos grupos sociales, particularmente para personas con menores ingresos, quienes dependen en mayor medida de este sistema para desplazarse hacia empleos, servicios y actividades urbanas.

Cuando el servicio de transporte presenta deficiencias operativas o unidades en mal estado, los grupos que dependen en mayor medida del transporte público son los más afectados, lo que incrementa las desigualdades en el acceso a oportunidades económicas y sociales. Por lo tanto, garantizar un mantenimiento adecuado de las unidades contribuye a reducir desigualdades en la movilidad urbana y a asegurar que todos los habitantes tengan acceso equitativo a los beneficios que ofrece la ciudad.

Por otra parte, el mantenimiento adecuado del transporte público es indispensable para garantizar que la población pueda participar plenamente en sus actividades cotidianas y mantener su movilidad dentro de la ciudad. El estudio “The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents” de Berg y Ihlström (2019)⁷ señala que la falta de oportunidades de transporte

⁶ Griffin, G. P., & Sener, I. N. (2016). Public transit equity analysis at metropolitan and local scales. *Journal of Transport & Health*, 3(3), 282–291. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC5476368/>

⁷ Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences*, 8(2), 58. <https://doi.org/10.3390/socsci8020058>



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL

constituye una barrera importante para la accesibilidad y la inclusión social, ya que limita la capacidad de las personas para participar en actividades diarias como trabajar, estudiar o acceder a servicios básicos.

Cuando el transporte público es deficiente o poco confiable, muchas personas, especialmente aquellas que no cuentan con automóvil, pueden quedar excluidas de oportunidades sociales y económicas. En consecuencia, asegurar el mantenimiento adecuado de las unidades de transporte público en Pachuca de Soto permite mejorar la accesibilidad urbana, fortalecer la inclusión social y facilitar que la población participe activamente en la vida económica y social del municipio.

Adicionalmente, un sistema de transporte público seguro y eficiente contribuye a la percepción de orden y seguridad urbana, lo cual impacta positivamente en la confianza ciudadana hacia las instituciones y en la apropiación del espacio público. Cuando las personas perciben que el transporte es seguro, confiable y bien supervisado, aumenta su disposición a utilizarlo de manera cotidiana, lo que fortalece el sistema en su conjunto.

En este contexto, resulta evidente que la falta de mantenimiento adecuado de las unidades y las deficiencias operativas del transporte público masivo y convencional de Pachuca de Soto no solo representan un problema técnico, sino una problemática estructural que impacta la seguridad, la economía, la salud y la cohesión social. Por ello, se justifica plenamente la necesidad de fortalecer las acciones de vigilancia, inspección y supervisión por parte de la autoridad competente, a fin de



JORGE
Arguelles
DIPUTADO LOCAL



garantizar que las unidades cumplan con las condiciones mecánicas, operativas y de seguridad establecidas en la legislación aplicable, asegurando así un sistema de movilidad eficiente, seguro y de calidad para toda la población.

CUARTO. 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.

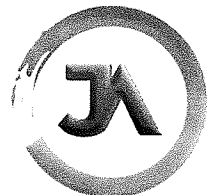
...

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.*



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



...

QUINTO: 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.

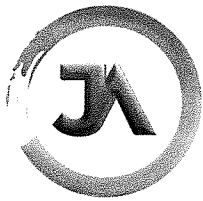
La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios: (...)

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,



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



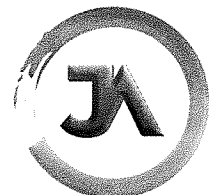
garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- 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*

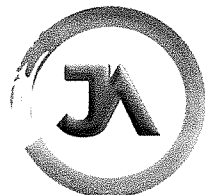


JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



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;*



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



- 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:

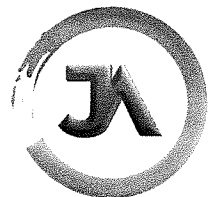
- I. *Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;*



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



- 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.*



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

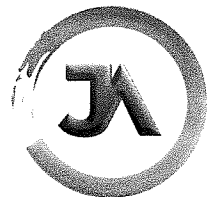
Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

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.

SEXTO: 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.



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



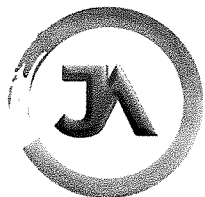
Para ello es necesario vincular la planeación, el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, económico y social con la movilidad y los sistemas de transporte, en todas sus escalas y esferas: internacional, nacional, regional, estatal, metropolitano, municipal, insular y local.

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



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



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.

SÉPTIMO: 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.*

OCTAVO. 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*



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL



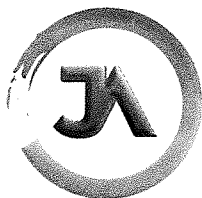
de las vías públicas, así como la seguridad vial, basada en la prevención, participación ciudadana, educación vial, uso de tecnologías y la operación policial, con el fin primordial de garantizar la seguridad y la salud pública.

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.*

Por todo lo expuesto, sometemos a consideración de esta Soberanía el siguiente:

Acuerdo Económico por el que se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo para que fortalezca las acciones de vigilancia, inspección y supervisión de las unidades del sistema de transporte público masivo y convencional.

ÚNICO. Las y los integrantes de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo exhortan respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo para que, en el ámbito de sus atribuciones y competencias, fortalezca las acciones de vigilancia,



JORGE
Arguelles
DIPUTADO LOCAL

inspección y supervisión de las unidades que prestan el servicio de transporte público masivo y convencional en la entidad, con el propósito de verificar el cumplimiento de las condiciones físico-mecánicas, operativas y de seguridad previstas en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y demás disposiciones normativas aplicables; asimismo, para que, en caso de detectarse irregularidades o incumplimientos, se implementen las medidas preventivas, correctivas y sancionatorias que correspondan, a fin de salvaguardar la integridad de las personas usuarias y garantizar una prestación segura, eficiente y adecuada del servicio público de transporte.

Dado en el Salón de Plenos de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. Pachuca de Soto, Hidalgo, a los cuatro días del mes de junio de dos mil veintiseis.

ATENTAMENTE

Dip. Jorge Arguelles Salazar

**Dip. Andrés Velázquez
Vázquez**



JORGE
Argüelles
DIPUTADO LOCAL

**Dip. Juan Pablo Escalante
Urban**

**Dip. Miguel Ángel Moreno
Zamora**

Dip. Arturo Gómez Canales

**Dip. José María Alejandro
Pérez Ramírez**

Dip. Paloma Barragán Santos

Dip. Hilda Miranda Miranda

Dip. Alma Rosa Elías Paso

Dip. Lizbeth Iris Ordaz Islas

Dip. Diana Rangel Zúñiga

**Diputadas y Diputados Integrantes de la Sexagésima Sexta
Legislatura**