

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA PESADA.

FRANCISCO JAVIER TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO.

P R E S E N T E

El que suscribe Diputado **Avelino Tovar Iglesias**, integrante del Grupo Parlamentario Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo con fundamento en los artículos 47 Fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Hidalgo; 25 Fracción IV, 63 Fracción III, 124 Fracción II, y 125 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA PESADA**, conforme a la siguiente:

*Página
1 de 11*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO.

La presente iniciativa tiene por objeto incorporar dentro de las atribuciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo la facultad de implementar mecanismos de regulación y gestión de la circulación de vehículos de carga pesada, mediante la determinación de horarios, rutas, zonas de restricción y

medidas de control sustentadas en criterios técnicos, de seguridad vial, movilidad urbana y sostenibilidad, a fin de proteger la integridad de las personas, preservar la infraestructura pública, disminuir los riesgos asociados al tránsito de unidades de gran tonelaje y garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad e inclusión.

UTILIDAD

La presente iniciativa permitirá consolidar un esquema de gestión más eficiente del transporte de carga dentro del Estado de Hidalgo, al proporcionar bases jurídicas que faciliten la adopción de medidas orientadas a ordenar su circulación conforme a criterios de seguridad vial, funcionalidad urbana y planeación territorial. Lo anterior contribuirá a reducir los efectos negativos que genera la coexistencia desordenada entre el tránsito de unidades de gran tonelaje y los desplazamientos cotidianos de la población, favoreciendo condiciones más adecuadas para el uso seguro y eficiente de la infraestructura vial.

*Página
2 de 11*

Asimismo, la reforma fortalecerá la capacidad institucional para prevenir riesgos asociados a la circulación de vehículos de carga pesada en zonas urbanas, proteger la infraestructura pública frente al desgaste prematuro derivado de su operación y propiciar una mejor articulación entre las necesidades logísticas y el desarrollo de las ciudades. Con ello, se promueve una movilidad más ordenada, segura y sostenible, compatible con la protección de las personas, la preservación del espacio público y el adecuado funcionamiento de los centros de población.

ELEMENTOS QUE SE SUSTENTA Y FUNDAMENTA LA PRESENTE INICIATIVA.

La presente iniciativa se sustenta en la necesidad de fortalecer los instrumentos normativos con los que cuenta el Estado para atender los desafíos que genera la

circulación de vehículos de carga pesada en zonas urbanas, particularmente en aquellas con alta concentración poblacional, actividad comercial, equipamiento público e infraestructura estratégica. El crecimiento de las ciudades, la expansión de los corredores logísticos y el incremento constante del transporte de mercancías han provocado una interacción cada vez más frecuente entre unidades de gran tonelaje y los distintos usuarios de la vía pública, generando condiciones que inciden directamente en la seguridad vial, la movilidad urbana y la conservación de la infraestructura.

La evidencia estadística disponible demuestra que los vehículos de carga participan de manera relevante en los hechos de tránsito registrados en el país. De acuerdo con información derivada de la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas del INEGI, durante 2024 más de veintiséis mil camiones y tractocamiones estuvieron involucrados en accidentes de tránsito en zonas urbanas, lo que refleja la dimensión del reto que enfrentan las autoridades para garantizar condiciones adecuadas de movilidad y seguridad vial.

*Página
3 de 11*

A ello se suma que, conforme a datos del Instituto Mexicano del Transporte, en 2024 los vehículos de carga estuvieron involucrados en miles de siniestros en carreteras federales, registrándose un incremento significativo de los hechos asociados al factor humano. Diversos estudios han señalado que más del noventa por ciento de los accidentes en los que participa este tipo de unidades se relacionan con errores de conducción o factores humanos, situación que evidencia la necesidad de implementar medidas preventivas de gestión y regulación de la circulación, especialmente en zonas donde convergen flujos intensos de vehículos, peatones y transporte público.

Asimismo, los impactos derivados de la circulación de vehículos de gran tonelaje no se limitan a la ocurrencia de accidentes. La operación constante de estas unidades sobre vialidades urbanas genera un desgaste acelerado de pavimentos, puentes,

distribuidores viales y demás infraestructura pública, incrementando los costos de conservación y mantenimiento que deben ser cubiertos con recursos públicos. Del mismo modo, la presencia de vehículos de carga en horarios de alta demanda vehicular contribuye a la generación de congestionamientos, incrementa los tiempos de traslado y reduce la eficiencia operativa de los sistemas de movilidad urbana.

En entidades con una ubicación estratégica dentro de los corredores logísticos nacionales, como ocurre con Hidalgo por su cercanía con la Zona Metropolitana del Valle de México y por la presencia de importantes ejes carreteros y centros de distribución, el tránsito de vehículos de carga constituye una actividad indispensable para el desarrollo económico. No obstante, dicha actividad debe coexistir de manera equilibrada con el derecho de las personas a desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia y calidad, por lo que resulta indispensable que las autoridades cuenten con herramientas jurídicas suficientes para planificar y ordenar su circulación conforme a criterios técnicos y de interés público.

*Página
4 de 11*

En ese contexto, la presente propuesta no busca restringir la actividad económica ni limitar injustificadamente el transporte de mercancías, sino dotar a la Secretaría de Movilidad y Transporte de facultades expresas que le permitan implementar mecanismos de gestión de tránsito acordes con las necesidades de cada región, privilegiando la prevención de riesgos, la protección de la infraestructura pública, la eficiencia de la movilidad y la seguridad de todas las personas usuarias de las vías de comunicación. La reforma plantea, por tanto, una medida de carácter preventivo, técnico y de planeación, congruente con los principios modernos de movilidad segura, sostenible y centrada en las personas.

ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y CONVENCIONALES EN QUE SE APOYA ESTA INICIATIVA.

El artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece expresamente que:

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

Este reconocimiento constitucional impone a las autoridades el deber de generar condiciones que permitan el desplazamiento seguro de las personas y la adecuada utilización de la infraestructura vial. Bajo esa premisa, resulta jurídicamente procedente dotar a la autoridad especializada en movilidad de herramientas que permitan gestionar la circulación de vehículos de carga pesada cuando ello contribuya a disminuir riesgos, mejorar la seguridad vial y garantizar una movilidad más eficiente para la población.

*Página
5 de 11*

La propuesta encuentra sustento adicional en el artículo 1° constitucional, el cual dispone que:

“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos”.

Este mandato incorpora el deber de prevención como una obligación permanente del Estado, por lo que la adopción de medidas encaminadas a reducir factores de riesgo asociados a la circulación de unidades de gran tonelaje constituye una acción legítima orientada a proteger la vida, la integridad física y la seguridad de las personas usuarias de las vías de comunicación.

Por su parte, el artículo 25 de la Constitución Federal establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable. Dicho principio exige que las actividades económicas se desarrollen en

armonía con el bienestar social, la protección de la infraestructura pública y el interés colectivo. En consecuencia, la movilidad de mercancías y el transporte de carga deben coexistir de manera equilibrada con la funcionalidad urbana y la seguridad de las personas, objetivos que se fortalecen mediante la regulación y gestión adecuada de su circulación.

Aunado a ello, el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos faculta al Congreso de la Unión para expedir la legislación general en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo la concurrencia de la Federación, las entidades federativas y los municipios en el ejercicio de sus respectivas competencias. Derivado de dicho mandato constitucional fue expedida la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ordenamiento que reconoce como principios rectores la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la prevención y el enfoque de Sistema Seguro, estableciendo la obligación de las autoridades de implementar acciones orientadas a reducir los factores de riesgo presentes en la circulación y a proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías de comunicación. En consecuencia, el fortalecimiento de las atribuciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte resulta congruente con el modelo constitucional de coordinación y gestión de la movilidad previsto en el sistema jurídico nacional.

*Página
6 de 11*

De igual manera, el artículo 115 constitucional reconoce atribuciones a los municipios en materia de tránsito y vialidad, configurando un esquema de competencias concurrentes entre los distintos órdenes de gobierno. En ese contexto, el fortalecimiento de las facultades de la Secretaría de Movilidad y Transporte permite consolidar mecanismos de coordinación institucional para atender problemáticas que trascienden el ámbito estrictamente municipal y que impactan de manera directa en la movilidad regional, la seguridad vial y el desarrollo urbano.

En el ámbito internacional, la propuesta guarda correspondencia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptada por la Organización de las Naciones Unidas, particularmente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3, relativo a garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las personas, cuya Meta 3.6 establece el compromiso de reducir las muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito. De igual forma, resulta congruente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, orientado a lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, especialmente a través de su Meta 11.2, que promueve el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todas las personas, así como con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, relacionado con el fortalecimiento de infraestructura fiable, resiliente y de calidad. En conjunto, estos compromisos internacionales respaldan la adopción de medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial, optimizar la movilidad urbana y preservar la infraestructura pública mediante una gestión más eficiente del transporte de carga.

*Página
7 de 11*

ESTIMACIÓN SOBRE EL IMPACTO PRESUPUESTARIO

Del análisis de la propuesta legislativa se advierte que las modificaciones planteadas se limitan al fortalecimiento de las facultades legales de la autoridad competente en materia de movilidad y transporte, sin establecer obligaciones que impliquen la creación de infraestructura, contratación de personal, implementación obligatoria de programas específicos o ampliaciones automáticas al gasto público.

En virtud de que la reforma tiene por objeto dotar de herramientas jurídicas para la toma de decisiones en materia de gestión del tránsito de vehículos de carga pesada, su aplicación podrá realizarse con cargo a los recursos humanos, materiales y financieros disponibles en las dependencias involucradas. Por ello, se considera que la iniciativa no genera afectaciones presupuestarias inmediatas ni compromisos financieros adicionales para el Estado, sin perjuicio de que las acciones particulares

que eventualmente se instrumenten deban sujetarse a los procedimientos de planeación y disponibilidad presupuestaria previstos en la legislación aplicable.

A continuación, se presentan las modificaciones propuestas a la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo;

Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría: V QUATER. Instrumentar, en coordinación con otras dependencias y con los ayuntamientos, las medidas necesarias a fin de promover la designación de aparcaderos o paraderos de descanso para conductores y/o transportistas de vehículos de carga, los cuales deberán contar con la vigilancia necesaria para salvaguardar la seguridad del lugar y de las personas que hagan uso de los mismos. No existe correlativo.	Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría: V QUATER. Instrumentar, en coordinación con otras dependencias y con los ayuntamientos, las medidas necesarias a fin de promover la designación de aparcaderos o paraderos de descanso para conductores y/o transportistas de vehículos de carga, los cuales deberán contar con la vigilancia necesaria para salvaguardar la seguridad del lugar y de las personas que hagan uso de los mismos. V QUINQUES. Establecer, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales competentes, horarios de circulación, rutas preferentes, zonas de restricción, corredores logísticos y demás medidas de gestión y

*Página
8 de 11*

	control para los vehículos de carga pesada, cuando resulte necesario para garantizar la seguridad vial, proteger la integridad de las personas, preservar la infraestructura urbana y carretera, reducir los riesgos asociados a la circulación de unidades de gran tonelaje y contribuir a una movilidad más segura, eficiente y sostenible.
VI.- Emitir la opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad y Transporte;	VI.- Emitir la opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad y Transporte;

Por lo anteriormente expuesto, es que someto a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de;

DECRETO QUE CONTIENE EL SIGUIENTE ARTÍCULADO

ÚNICO. Se adiciona la fracción V Quinquies al artículo 7 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, para quedar como sigue:

Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría:

I. a V Quater. ...

V QUINQUIES. Establecer, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales competentes, horarios de circulación, rutas preferentes, zonas de restricción, corredores logísticos y demás medidas de gestión y control para los vehículos de carga pesada, cuando resulte necesario para garantizar la seguridad vial, proteger la integridad de las personas, preservar la infraestructura urbana y carretera, reducir los riesgos asociados a la circulación de unidades de gran tonelaje y contribuir a una movilidad más segura, eficiente y sostenible.

*Página
10 de 11*

VI. a XIX. ...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, en el ámbito de sus atribuciones y de conformidad con la disponibilidad presupuestaria correspondiente,

realizará las acciones necesarias para la implementación de las disposiciones previstas en el presente Decreto.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo a los 17 días del mes de junio de 2026.

ATENTAMENTE

AVELINO TOVAR IGLESIAS

**COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO VERDE EN
HIDALGO**

*Página
11 de 11*



LXVI LEGISLATURA

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO

FORMATO DE ADHESIÓN A INICIATIVAS Y/O PROPUESTA DE ACUERDOS ECONÓMICOS.

- Número de Sesión: **194**

Declaro que mi adhesión es voluntaria y consciente del contenido y propósito de la iniciativa y/o acuerdo económico propuesto.

- Fecha de la Sesión: 17-junio-2026
- Asunto al que se adhiere: **Iniciativa No. 1053**

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, en materia de regulación de la circulación de vehículos de carga pesada.

NOMBRE	FIRMA
Claudia Lilia Luna Islas	
Montserrat Hdez. Perez	
Yairah Gonzalez Mtz	
Francisco J. Téllez S.	
Carlos Alejandro Alcantara C.	

Nota: Este formato deberá entregarse a la Secretaría de Servicios Legislativos durante el desarrollo de la misma sesión.

www.congreso-hidalgo.gob.mx
(771) 71 744 00

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