



Grupo Legislativo del
Partido Revolucionario Institucional
"General Felipe Ángeles"



DIP. FRANCISCO JAVIER TÉLLEZ SÁNCHEZ
PRESIDENTE DE LA DIRECTIVA DE LA LXVI
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE
Y SOBERANO DE HIDALGO.
P R E S E N T E:

Quien suscribe **Diputado Marco Antonio Mendoza Bustamante**, integrante del **Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional "General Felipe Ángeles"** de esta LXVI Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo con fundamento en el artículo 47, fracción II de la *Constitución Política del Estado de Hidalgo*; los artículos 25, fracción IV; 124, fracción II; 125 y 127 de la *Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo*; el numeral 65 del *Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo*, someto a la consideración del Pleno la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XII, XIII Y XIV AL ARTÍCULO 27 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE IGUALDAD, PARTICIPACIÓN SOCIAL Y RACIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa busca que las autoridades competentes para la aplicación de la Ley de movilidad y transporte, en la planeación y al diseñar e implementar las políticas públicas, planes, programas y acciones en materia de movilidad, sujeten su actuar a los principios rectores de Igualdad, participación social y racionalidad, garantizando así un marco normativo incluyente que responda de manera eficiente a las necesidades democráticas y técnicas de la ciudadanía.

Busca que mediante la adopción obligatoria de estos ejes fundamentales no solo se optimice la distribución de los recursos y la infraestructura pública, sino que también se consolide un modelo de transporte más humano, justo y sostenible, esta reforma resulta indispensable para transformar la movilidad institucional en un derecho efectivo y accesible para todos, eliminando las brechas de exclusión mediante un gobierno transparente y una ciudadanía participativa.

II. CONSIDERANDOS.

La movilidad es un derecho humano interconectado con el desarrollo social, la economía y la calidad de vida de los ciudadanos. La legislación actual en el Estado de Hidalgo debe evolucionar para garantizar que los planes y políticas de transporte no solo cubran la infraestructura técnica, sino que atiendan principios modernos de justicia social, equidad de género, gobernanza participativa y eficiencia en el gasto público.

La movilidad no debe entenderse simplemente como el desplazamiento físico de personas y mercancías de un punto a otro, ni como un asunto estrictamente de ingeniería civil o de infraestructura vial. A partir de la reforma al **artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, se reconoció formalmente que *"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"*. Este mandato constitucional obliga a las entidades federativas a reconfigurar sus marcos jurídicos bajo una visión garantista.

La movilidad es, en realidad, un "derecho llave", cuya plena garantía es indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo, la cultura y el libre desarrollo de la personalidad. Si el sistema de transporte falla o excluye, se veda el acceso de la ciudadanía a los satisfactores básicos del desarrollo humano.

Las dinámicas de viaje de las mujeres, personas con discapacidad y grupos vulnerables son cualitativamente distintas a las del resto de la población. La violencia de género en el transporte público y las barreras de accesibilidad física exigen que el diseño de las rutas, horarios e infraestructura cuente con mecanismos específicos de protección, iluminación y diseño inclusivo, obliga a la Secretaría a transversalizar la igualdad en cada acción regulatoria.

Los patrones de movilidad urbana no son neutrales al género. La evidencia sociológica demuestra que las mujeres y los grupos vulnerables experimentan lo que la doctrina denomina "movilidad del cuidado", caracterizada por viajes poligonales, interconectados y en horarios no pico como trasladar a hijos a la escuela, acudir a centros de salud, realizar compras del hogar, a diferencia de la movilidad predominantemente lineal que es de la casa-trabajo de la población masculina.

Aunado a esto, las mujeres y niñas enfrentan una violencia estructural y comunitaria acentuada en el transporte público, que va desde el acoso verbal hasta agresiones físicas graves. Legislar para que la Secretaría diseñe e implemente políticas con estricta perspectiva de género no es una concesión accesorio, sino una urgencia de seguridad pública y justicia social. La infraestructura vial y el diseño de rutas deben contar con criterios de iluminación, visibilidad, accesibilidad universal y protocolos de actuación inmediata contra la violencia de género, garantizando que el espacio público sea un entorno seguro y digno para todas y todos.

Una política pública de movilidad no puede ser exitosa si se diseña exclusivamente desde el escritorio institucional. La inclusión de los usuarios, operadores, transportistas y la sociedad civil organizada en los procesos de planeación previene conflictos sociales, optimiza el trazo de rutas y legitima las tarifas. Es indispensable institucionalizar canales abiertos de consulta ciudadana y contraloría social.

Históricamente, la planeación del transporte público en el Estado de Hidalgo ha adolecido de un enfoque vertical y tecnocrático, donde las decisiones sobre el trazo de rutas, la asignación de concesiones y las tarifas se toman de manera unilateral, ignorando la realidad cotidiana de los usuarios y de los propios operadores.

La falta de mecanismos institucionales de consulta genera asimetrías de información, rutas saturadas en zonas de baja demanda y desiertos de conectividad en las periferias. La gobernanza moderna exige transitar hacia modelos participativos. La institucionalización de la consulta ciudadana y la contraloría social en los procesos de movilidad dota de legitimidad democrática a las decisiones gubernamentales, mitiga la conflictividad social, previene actos de corrupción en el otorgamiento de concesiones y permite que los sistemas de transporte se adapten fielmente a la demanda real de la población local.

Finalmente, en materia de racionalidad y eficiencia presupuestal, debe mencionarse que los recursos públicos destinados a la movilidad deben aplicarse bajo criterios estrictos de costo-beneficio, sustentabilidad ambiental y viabilidad técnica a largo plazo. Evitar la duplicidad de funciones, la saturación de rutas y el gasto innecesario en obras de relumbrón sin impacto social real es una demanda ciudadana constante. La racionalidad garantiza que cada peso invertido maximice el bienestar colectivo.

El desarrollo urbano y demográfico del Estado de Hidalgo exige una administración de los recursos económicos guiada por la máxima eficiencia y la sustentabilidad a largo plazo. Los presupuestos destinados a la movilidad no pueden ser objeto de la improvisación ni de decisiones coyunturales. La inclusión del principio de racionalidad y optimización presupuestaria obliga a la autoridad a someter todo proyecto de gran envergadura a evaluaciones rigurosas de costo-beneficio, impacto ambiental y viabilidad financiera.

Esto actúa como un blindaje institucional contra el dispendio de recursos en obras públicas inconclusas, infraestructura subutilizada o subsidios ineficientes. La racionalidad garantiza que cada peso del erario invertido en movilidad se traduzca en una mejora medible en la calidad del servicio, la reducción de emisiones contaminantes y la disminución de los tiempos de traslado de la ciudadanía.

La trascendencia de legislar en esta materia radica en la necesidad imperativa de actualizar el marco normativo del Estado de Hidalgo frente a los paradigmas modernos de derechos humanos y gobierno. Al elevar los principios de igualdad, participación ciudadana y racionalidad al rango de obligaciones legales explícitas para la autoridad, este Congreso cumple con su alta responsabilidad de transformar las demandas sociales en mandatos vinculantes.

No podemos permitir que la inclusión de las mujeres y grupos vulnerables en el diseño del transporte público sea un acto de buena voluntad política o una acción aislada de la administración en turno; debe ser una política de Estado permanente, institucionalizada y exigible, protegida por la ley para garantizar la continuidad de sus beneficios a favor de las familias hidalguenses.

Asimismo, la adecuación de este texto legal resulta fundamental para armonizar plenamente la legislación estatal con el espíritu garantista de la Constitución Federal y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. El Poder Legislativo tiene el deber de dotar a las instituciones públicas de herramientas jurídicas claras que eliminen la discrecionalidad y aseguren que cada recurso invertido se traduzca en bienestar colectivo. Legislar hoy sobre la racionalidad, la gobernanza y la seguridad en el transporte significa sentar las bases jurídicas para el desarrollo ordenado de nuestras zonas metropolitanas y comunidades rurales, garantizando que el crecimiento económico de Hidalgo sea constante.

III. ANÁLISIS SOBRE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y CONVENCIONALES.

Las adiciones propuestas a la Ley de Movilidad y Transporte guardan una armonía directa, progresiva e interdependiente con los siguientes mandatos:

Marco legal Constitucional y el Derecho Humano a la Movilidad: La presente propuesta materializa de forma directa el **artículo 4o.**, párrafo décimo séptimo, de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, el cual consagra el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Al dotar a la Secretaría de facultades expresas en materia de género, racionalidad y gobernanza, este Congreso cumple con la obligación positiva de emitir normas que hagan efectivos dichos principios en el ámbito local, transitando de una visión formal del derecho a una tutela plenamente material y progresiva.

Perspectiva de Género, Igualdad Sustantiva y No Discriminación: La adición de la **fracción XII** atiende el mandato de no discriminación y de igualdad formal y sustantiva entre hombres y mujeres establecido en los **artículos 1o. y 4o.** constitucionales. En el plano convencional, este diseño legislativo se fundamenta en la **Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)** y en el **artículo 7** de la **Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém do Pará)**, los cuales imponen al Estado Mexicano el deber de adoptar medidas legislativas de carácter presupuestal, administrativo y de infraestructura para modificar los patrones socioculturales y garantizar espacios públicos, incluido el transporte, libres de violencia para las mujeres y niñas.

Democracia Participativa y Convencionalidad del Derecho a la Consulta: La **fracción XIII**, relativa a la institucionalización de la participación social, se alinea con el derecho humano a participar en los asuntos públicos consignado en el **artículo 35** de la **Constitución Federal**, así como en el **artículo 23** de la **Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)**. La jurisprudencia de la **Corte Interamericana de Derechos Humanos** ha determinado que la participación ciudadana no se limita a los procesos electorales, sino que abarca la co-creación y vigilancia comunitaria de las políticas que impactan directamente su entorno social y económico, como lo son el trazo de rutas y el establecimiento de tarifas de servicios públicos regulados.

En materia de **Racionalidad, Eficiencia y Disciplina Financiera del Gasto Público**: La fracción **XIV** encuentra un sólido anclaje constitucional en el artículo **134 de la Carta Magna**, el cual mandata que los recursos económicos de que dispongan la Federación y las entidades federativas se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. El principio de racionalidad legislado en este decreto obliga a la administración pública estatal a sujetar el diseño de infraestructura a un test de proporcionalidad y factibilidad técnica, previniendo el desvío indirecto de recursos hacia obras ineficaces y garantizando el principio de sostenibilidad financiera del Estado.

Este análisis demuestra que la reforma propuesta supera con éxito el test de proporcionalidad y razonabilidad jurídica aplicable a las facultades de la administración pública del Estado. La delimitación formal de las obligaciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte en materia de igualdad, consulta ciudadana y racionalidad financiera dota de certeza jurídica al sistema normativo local, combatiendo de raíz la discrecionalidad técnica y operativa.

La ley se erige, así como un mecanismo de contrapeso y control democrático, garantizando que el diseño de las rutas, la asignación de concesiones y el gasto en infraestructura vial dejen de ser decisiones coyunturales y pasen a ser procesos institucionales estrictamente apegados al orden constitucional y convencional vigente.

Finalmente, la integración de estos principios constitucionales en el artículo 27 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo consolida un modelo de gobernanza que pone al ciudadano en el centro de las políticas públicas. No se trata simplemente de un ajuste procedimental, sino de una profunda reconfiguración del servicio público de transporte bajo un enfoque de justicia social y sostenibilidad hacendaria.

Al blindar la infraestructura con perspectiva de género, legitimar las decisiones a través de la contraloría social y fiscalizar la inversión bajo el criterio de racionalidad del gasto, esta Soberanía sienta las bases jurídicas indispensables para transitar hacia un Estado más equitativo, transparente y plenamente garantista.

IV. ESTIMACIÓN SOBRE EL IMPACTO PRESUPUESTARIO DEL PROYECTO

Con la intención de dar cumplimiento a lo establecido en la **fracción II**, del **artículo 125**, de la **Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo**, es de precisarse que la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XII, XIII Y XIV AL ARTÍCULO 27 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE IGUALDAD, PARTICIPACIÓN SOCIAL Y RACIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS**, a saber, esta:

NO IMPLICA IMPACTO PRESUPUESTARIO

En atención a que no se requiere un impacto presupuestario cuando no hay necesidad de considerar recursos monetarios para cumplir con un instrumento jurídico o normativo, como en el caso acontece debido a que la presente iniciativa busca **garantizar derechos fundamentales**, lo cual no implica una erogación extraordinaria sino una acción de comunicación, contemplación, respeto, implica una actividad racional y cambio de paradigmas conceptuales interiorizados.

Las **adiciones propuestas al artículo 27** de este ordenamiento legal no contemplan la creación de nuevas estructuras orgánicas, plazas burocráticas ni dependencias gubernamentales adicionales. Las facultades y obligaciones descritas se traducen en directrices técnico-operativas que deberán ser absorbidas e implementadas por el personal y los recursos materiales con los que ya cuenta la actual Secretaría de Movilidad y Transporte, optimizando su capacidad instalada mediante la reorientación interna de sus procesos administrativos de planeación.

Asimismo, la **incorporación de los principios de igualdad, participación social y racionalidad** busca precisamente el efecto contrario: **generar un ahorro sustancial y una mayor eficiencia en el gasto público existente**. Al obligar a la autoridad a realizar estudios de factibilidad técnica y aplicar criterios de optimización antes de ejecutar cualquier proyecto de movilidad, se previene el dispendio de recursos en infraestructura inviable o rutas duplicadas. La inclusión ciudadana y la perspectiva de género actúan como filtros de calidad que aseguran que el presupuesto vigente se aplique de manera correcta desde el primer momento, maximizando el beneficio social sin necesidad de requerir ampliaciones ni partidas presupuestales extraordinarias al Presupuesto de Egresos del Estado.

V. PROYECTO DE ARTICULADO.

1.- ANÁLISIS COMPARATIVO. Por lo antes expuesto, y con fundamento en las disposiciones invocadas en el proemio, someto a la consideración del Pleno del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo el presente proyecto de iniciativa, a la **Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo**.

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
Artículo 27. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, se apegará a los principios rectores siguientes: I – XI [...] Sin correlativo	ARTÍCULO 27. Las autoridades competentes para la aplicación de la presente Ley, en la planeación y al diseñar e implementar las políticas públicas, planes, programas y acciones en materia de movilidad, se sujetarán a los principios rectores siguientes: XII. Igualdad: Establecer las oportunidades para alcanzar un efectivo derecho a un servicio público de transporte de calidad, poniendo énfasis en grupos en situación de vulnerabilidad, para reducir la discriminación y promover la equidad; XIII. Participación social: Instaurar un sistema mediante el cual la sociedad civil pueda emitir opiniones, estudios y recomendaciones que tiendan a resolver los problemas que se presentan en la prestación del servicio público de transporte para mejorar su calidad y eficiencia; XIV. Racionalidad: Propiciar la utilización de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y construcción de infraestructura especial que facilite la operación de cada uno de los distintos modos de transporte;

2.- PROYECTO DE DECRETO. En consecuencia, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía el siguiente **DECRETO**:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XII, XIII Y XIV AL ARTÍCULO 27 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE IGUALDAD, PARTICIPACIÓN SOCIAL Y RACIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **adicionan** las fracciones **XII, XIII y XIV**, al **artículo 27**, de la **Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 27. Las autoridades competentes para la aplicación de la presente Ley, en la planeación y al diseñar e implementar las políticas públicas, planes, programas y acciones en materia de movilidad, **se sujetarán** a los principios rectores siguientes:

XII. Igualdad: Establecer las oportunidades para alcanzar un efectivo derecho a un servicio público de transporte de calidad, poniendo énfasis en grupos en situación de vulnerabilidad, para reducir la discriminación y promover la equidad;

XIII. Participación social: Instaurar un sistema mediante el cual la sociedad civil pueda emitir opiniones, estudios y recomendaciones que tiendan a resolver los problemas que se presentan en la prestación del servicio público de transporte para mejorar su calidad y eficiencia;

XIV. Racionalidad: Propiciar la utilización de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y construcción de infraestructura especial que facilite la operación de cada uno de los distintos modos de transporte;

TRANSITORIOS

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



Grupo Legislativo del
Partido Revolucionario Institucional
"General Felipe Ángeles"



Dado en el Salón de Plenos de la LXVI Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo en la ciudad de Pachuca de Soto, **junio del 2026.**

ATENTAMENTE:

Diputado Marco Antonio Mendoza Bustamante

Integrante del Grupo Legislativo del PRI

Partido Revolucionario Institucional

"General Felipe Ángeles"

LA PRESENTE FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XII, XIII Y XIV AL ARTÍCULO 27 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO, EN MATERIA DE IGUALDAD, PARTICIPACIÓN SOCIAL Y RACIONALIDAD EN LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

LXVI LEGISLATURA CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO

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

- Número de Sesión: **196**

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

- Fecha de la Sesión: 24-junio-2026
- Asunto al que se adhiere: **Iniciativa No. 1061**

Iniciativa con proyecto de decreto por la que se adicionan las fracciones XII, XIII y XIV al artículo 27 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, en materia de igualdad, participación social y racionalidad en la aplicación de políticas públicas.

NOMBRE	FIRMA
Francisco J. Tellez S.	

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 Roviroso,
C.P. 42082, Pachuca de Soto, Hidalgo, México