



**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISTAURA**

P R E S E N T E

La suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente:
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la ciudad y el desarrollo pleno de las personas depende de su capacidad para desplazarse de manera libre, digna y en condiciones de seguridad. Durante décadas, las políticas urbanas y de infraestructura vial se diseñaron bajo un paradigma centrado en la regulación de los vehículos.

Este modelo ha segregado el espacio público, incrementado la exclusión social, deteriorado el medio ambiente y provocado una crisis de movilidad pública invisible pero devastadora: los siniestros de tránsito.

Al respecto, el 18 de noviembre de 2020 México marcó un hito histórico a nivel global al reformar el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para elevar a rango constitucional el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



Este cambió el paradigma sobre la movilidad para dejar de ser entendida como un simple servicio o una opción de transporte y, en su lugar, convertirse en un derecho que garantiza la forma en cómo las personas se desplazan de forma segura en el espacio público para satisfacer sus necesidades, así como tener acceso a bienes y servicios, resulta clave para el disfrute de otros derechos esenciales como la educación, la salud, el trabajo, el deporte, el esparcimiento y la cultura, entre otros.

Sin la garantía de este derecho en condiciones de seguridad como se ha observado durante años muchos de los otros derechos con los que está relacionado también se ven mermados en su cumplimiento.

Al respecto, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2019 se registraron 362, 586 accidentes debido a un accidente de tránsito en zonas urbanas y suburbanas al menos 4,127 personas murieron y 91,761 resultaron lesionadas.

En el año posterior, los accidentes de tránsito terrestre reflejan una disminución al registrar 301, 678 hechos, 3,826 personas fallecieron y 71,935 lesionadas. Lo cual no es un indicador de la efectividad de la nueva política de movilidad, sino de factores condicionantes de la movilidad urbana:

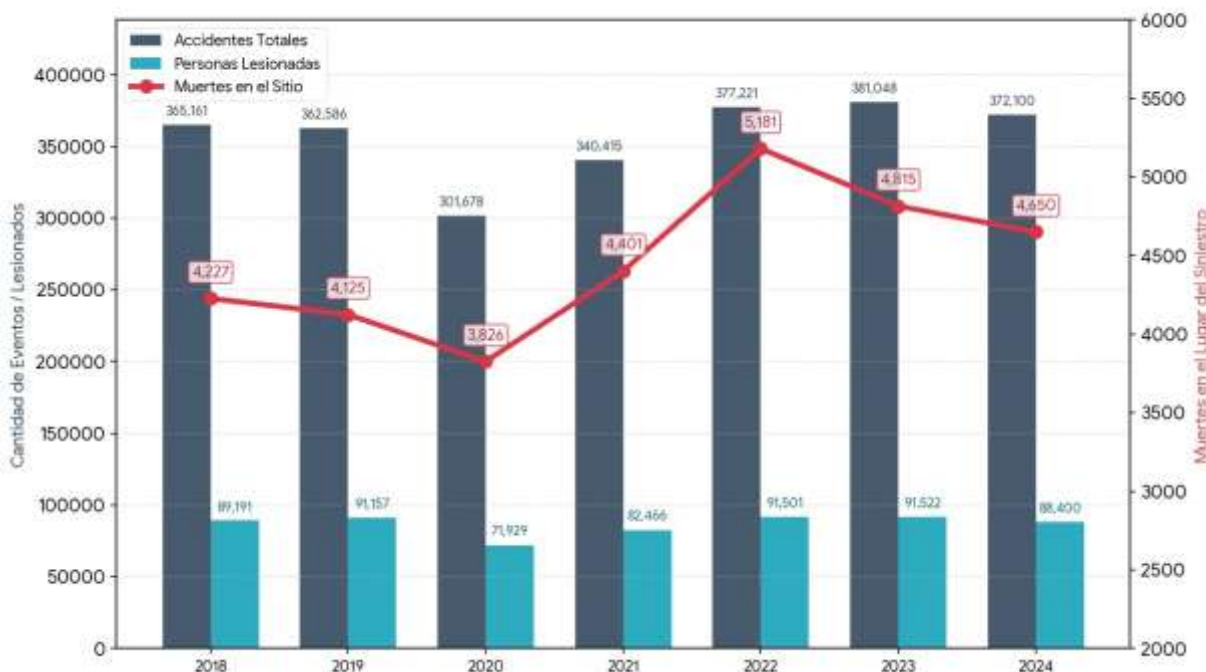
- En 2020 las medidas de aislamiento por la pandemia del COVID-19 redujeron significativamente el volumen de tráfico y los accidentes viales urbanos.
- La reducción del flujo vehicular el cierre de oficinas, escuelas y el cese de actividades no esenciales redujeron el número de autos en calles y carreteras, eliminando los embotellamientos donde ocurre gran parte de los accidentes. .
- La suspensión de actividades en bares y centros de entretenimiento nocturno redujo drásticamente la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Al permanecer en casa, hubo una caída significativa en el número de personas vulnerables expuestas a atropellamientos.
- Con los sistemas de salud enfocados en la emergencia sanitaria, la atención y respuesta a las víctimas de accidentes de tránsito se vieron significativamente limitadas.



De esta forma, aunque en 2020 se refleja una reducción de accidentes de tránsito, también se registraron accidentes más letales en términos de razones entre el número total de accidentes y las personas fallecidas, porque con las calles semivacías, muchos conductores comenzaron a ignorar los límites de velocidad, lo que resultó en una mayor proporción de accidentes graves y muertes.

En los años posteriores, con el regreso a la normalidad de las actividades postpandemia, de acuerdo con el INEGI, el número de accidentes, personas fallecidas y lesionadas observó su crecimiento normal. En el año 2021 se registraron 340,415 accidentes de tránsito, 4,401 personas fallecidas y 82,466 lesionadas; en el año 2022 se registraron 377,231 accidentes de tránsito, 5,181 personas fallecidas y 91,501 lesionadas; en el año 2023 se el número ascendió a 381,048 accidentes de tránsito, 4,815 personas fallecidas y 91,522 lesionadas; finalmente en el año 2024 los accidentes de tránsito registraron 374,949 hechos, 4,656 personas fallecidas y 85,980 lesionados.

NACIONAL: Panorama Integrado de Sinistralidad Vial (2018 - 2024)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEGI, "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2018 a 2024".



Los datos anteriores, muestran la necesidad de poner al centro de la política pública el derecho humano a la movilidad y seguridad vial para reducir, prevenir y atender el número creciente de accidentes de tránsito, así como las muertes y personas lesionadas.

Así, producto de la reforma constitucional en la materia, el artículo segundo transitorio determinó que el Congreso de la Unión debía expedir en un plazo de ciento ochenta días a partir de la publicación del decreto la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a fin de dar cumplimiento a las reformas constitucionales, con lo cual, el nuevo paradigma enmarca el inicio del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La nueva Ley, establece que la política de movilidad deberá realizarse bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros para priorizar el desplazamiento de las personas, así como de bienes y mercancías con base en la jerarquía de movilidad para reducir las muertes y lesiones graves por siniestros viales, poniendo en el centro de la movilidad a las personas.

Además, redefine los mecanismos de coordinación de los tres ordenes de gobierno y la sociedad con base en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial apoyado por la información del Sistema de Información Territorial, vinculando la política de movilidad con los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que fomente la sensibilización formación y cultura de movilidad y seguridad vial para el cumplimiento del nuevo derecho humano, priorizando modos de transporte con menor costo ambiental, social, así como la intermodalidad.



En este orden de ideas, el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone que, en un plazo no mayor a 180 días a partir de la publicación las legislaturas de las entidades federativas deberían aprobar las reformas necesarias para armonizar sus leyes locales, cuyos procesos legislativos para adecuar los marcos normativos aún están pendientes.

Como comentario final. No se puede dejar de lado que, si bien el reconocimiento del derecho a la movilidad y la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial representan un hito histórico; su transición del papel a la práctica enfrenta profundas barreras de implementación, lagunas presupuestales y asimetrías institucionales en México.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

La movilidad y seguridad vial en México buscan garantizar el libre desplazamiento de las personas en condiciones de igualdad, accesibilidad y sostenibilidad a partir de reconocerse como un derecho humano que otorga prioridad a los usuarios más vulnerables en la vía pública con la rectoría del Estado en el diseño y planeación de la infraestructura para reducir los siniestros viales, proteger la integridad, la vida y asegurar desplazamientos seguros.

El derecho a la movilidad y seguridad vial impone nuevas medidas bajo el principio de interdependencia con otros derechos fundamentales como el acceso a la salud, a la educación, al trabajo, a la integridad, a la vida, a la reparación del daño, a la vivienda, a los servicios, al medio ambiente sano, a la igualdad y no discriminación. En términos simples, la garantía de este derecho facilita el cumplimiento del resto.



Para garantizar que la movilidad funcione como un derecho articulador para el acceso a otros derechos humanos, las entidades federativas, incluida la Ciudad de México, disponían de 180 días naturales para armonizar sus leyes; plazo que se cumplió el 13 de noviembre de 2022, sin que hasta la fecha el Congreso de la Ciudad de México haya armonizado su ley local con las disposiciones correspondientes para cambiar el paradigma de movilidad y poner en el centro de la nueva política pública el derecho humano reconocido en la Constitución Federal.

La obligación incumplida por el Congreso de la Ciudad de México para armonizar su normatividad local ha impedido un avance en la reducción de los accidentes en la capital del país. El cambio de paradigma es una tarea impostergable. De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), la entidad ocupa los primeros lugares en accidentes viales, del mismo modo, entre 2019 y 2024 la tendencia creciente refleja la necesidad de avanzar en la implementación de la nueva política de movilidad.

CDMX: Panorama Integrado de Siniestralidad Vial (2019 - 2025)



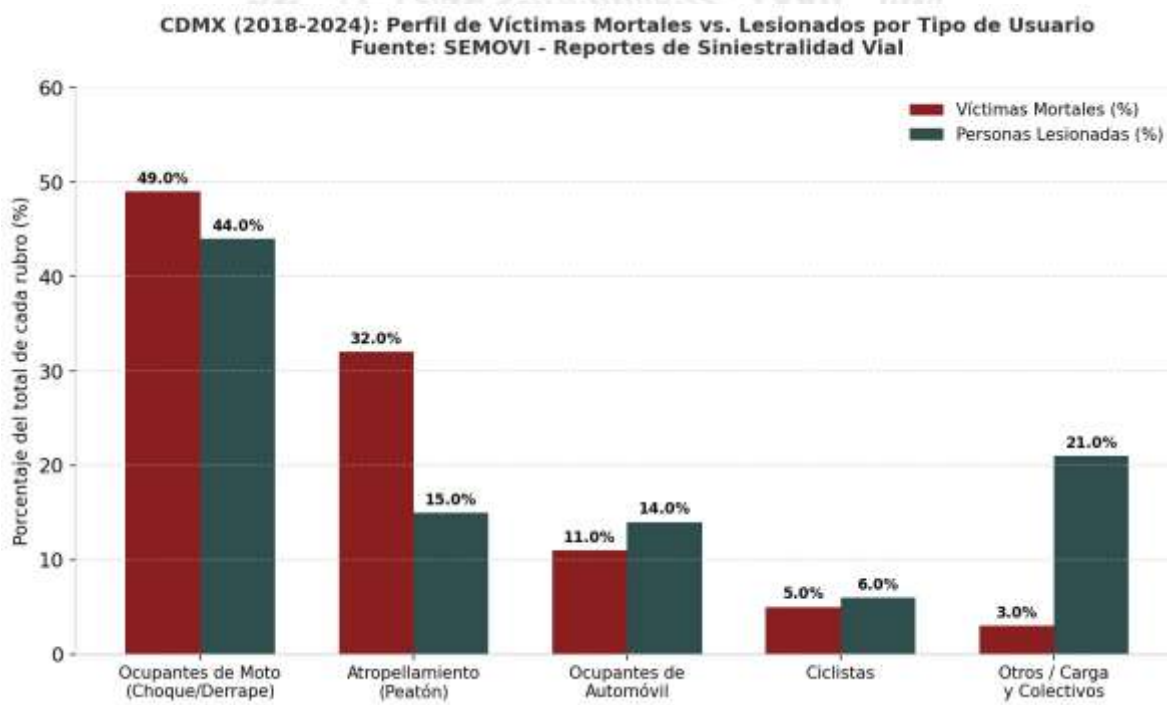
Fuente: Elaboración propia con base en datos de SEMOVI, "Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito 2019 a 2025".



En promedio, la Ciudad de México registra 80 mil accidentes viales de 2019 a la 2024 con un aumento acumulado de 7.1%; la tasa de personas lesionadas sigue una tendencia paralela al de los accidentes, se observa un incremento acumulado cercano al 12%; en tanto que el incremento acumulado de personas fallecidas registra un crecimiento exponencial de 34% de acuerdo con los datos de la SEMOVI, lo que representa la tasa de crecimiento más alta y alarmante del sector.

Un hecho que destaca en el análisis es el incremento acumulado para los años de referencia de víctimas mortales y lesionadas por tipo de usuario de las vías, mostrando refleja la vulnerabilidad de los usuarios frente a un sistema que aún privilegia el simple servicio o una opción de transporte frente al derecho humano.

Datos de la SEMOVI indican que los accidentes en motocicletas concentran el 49% de las muertes viales y el 44% de los lesionados totales. Mientras que los peatones sufren menos lesiones totales al registrar el 15%; no obstante, sus probabilidades de fallecer son drásticamente más altas con un 32% por causa de atropellamiento.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de SEMOVI, "Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito 2019 a 2025".



El incremento del uso de la motocicleta como medio de transporte tras la pandemia, así como la falta de equipos de protección, escasa cultura vial y un mal diseño de los sistemas de infraestructura seguros explican este fenómeno, aunado a que, en el caso de los peatones, se ha impulsado desde hace años una política de movilidad que ha privilegiado el uso del automóvil sin considerar las necesidades de los otros usuarios, adoptando elementos de seguridad vial para proteger su integridad.

Uno de los elementos esenciales para garantizar el nuevo derecho a la movilidad se centra en adoptar un modelo que proteja a las personas más vulnerables durante sus desplazamientos en el espacio público. Para lograrlo, las políticas de planificación urbana han instrumentado diversas estrategias, entre ellas: la jerarquía de movilidad.

La jerarquía de movilidad (o pirámide de movilidad) es una estrategia de planificación urbana que invierte el orden tradicional de prioridad en las calles. Su objetivo es garantizar el derecho a la ciudad, favoreciendo a los usuarios más vulnerables y a los medios de transporte más sostenibles, eficientes y equitativos.

Esta estrategia modifica el paradigma de diseñar las vialidades para mover vehículos a diseñar el entorno urbano para el desplazamiento de las personas con base en cuatro criterios: vulnerabilidad física, eficiencia del espacio, equidad social y sostenibilidad ambiental.

Al aplicar esta estrategia en el diseño urbano, los gobiernos se ven obligados a redistribuir el espacio público para reducir las vías de tránsito de vehículos automotores, dando paso a un espacio donde el transporte público masivo, carriles confinados para bicicletas y tránsito de peatones cobran mayor relevancia.

De tal forma, la jerarquía de movilidad busca hacer cómodo, seguro y rápido el transporte público, la micromovilidad y la movilidad peatonal, que los ciudadanos decidan dejar de utilizar el automóvil como medio de transporte principal.



Por tales motivos, la jerarquía de movilidad para el diseño y planificación de las ciudades pone énfasis en los peatones, priorizando a las personas con discapacidad, adultos mayores e infancias ubicándolas en la parte máxima de jerarquía; seguidos de ciclistas, vehículos no motorizados y micromovilidad; posteriormente al transporte público; y en penúltimo sitio se ubica el transporte de carga y servicios; el automóvil/motocicletas se ubican en la parte inferior de la jerarquía por ser el transporte menos eficiente, más contaminante y que ocupa mayor espacio en las vialidades, tal como se muestra en la imagen:



Fuente: Representación de la jerarquía de movilidad generada con Google Gemini el 23 de junio de 2025 utilizando el prompt: "Crea una imagen de la jerarquía de movilidad con elementos de la Ciudad de México".

Ahora bien, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México ya contempla la jerarquía de movilidad; no obstante, dada la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial resulta necesario armonizar la legislación local a las disposiciones generales para evitar contradicciones o vacíos que se pudieran observar.



III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

No aplica de manera particular, una vez empleada la metodología previa contenida en la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, asimismo tomando en consideración el contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para juzgar con perspectiva de género.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN;

- El 18 de noviembre de 2020 se reformó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para reconocer el derecho de toda persona a la movilidad.
- El derecho a la movilidad implica garantizar el desplazamiento de las personas en forma segura, accesible, eficiente, sostenible, con calidad, inclusión e igualdad.
- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán coordinarse para planear y regular los centros de desarrollo urbano y ordenamiento territorial que incluya criterios para la movilidad y seguridad vial.
- El Congreso de la Unión tendrá un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la reforma constitución para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- La nueva Ley adopta el modelo internacional de sistemas seguros; rompe la visión tradicional de la movilidad como transporte y garantiza el derecho humano a la movilidad; asume que el error humano es inevitable, pero los accidentes, las muertes y lesiones no lo son; otorga la rectoría y coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno mediante el nuevo Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; obliga al diseño de la infraestructura conforme a la jerarquía de movilidad que privilegia a los usuarios más vulnerables; establece medidas mínimas de tránsito; dispone prohibiciones y controles de seguridad para vigilar y sancionar límites máximos de alcoholemia, equipos de protección y requisitos para obtener una licencia de conducir, entre otras.



- Las entidades federativas disponían de un plazo de 180 días naturales para armonizar sus leyes con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que venció el 13 de noviembre de 2022 sin que la Ciudad de México haya armonizado su marco normativo local hasta la fecha.
- A nivel nacional. De acuerdo con cifras del INEGI, los accidentes viales pasaron de 365 mil en el año 2018 a 372 mil en el año 2024, registrando su pico más alto en el año 2023 con 381 mil hechos.

Asimismo, el número de víctimas mortales y personas lesionadas por accidentes de tránsito observan un incremento continuo entre 2018 y 2024. Registran su pico más alto en el año 2022 con 5,181 personas fallecidas y en el 2023 con 91,522 personas lesionadas.

- En la Ciudad de México. De acuerdo con cifras de la SEMOVI, los accidentes de tránsito siguen la lógica nacional al promediar 80 mil accidentes al año desde 2019, registrando su pico más alto en 2024 con 85,210 hechos.

Del mismo modo, el número de víctimas mortales y personas lesionadas por accidentes de tránsito observan un incremento continuo entre 2019 y 2025. Registran su pico más alto en el año 2024 con 534 personas fallecidas y en el 2023 con 39,450 personas lesionadas.

En términos generales, el acumulado de accidentes viales, personas lesionadas y fallecidas en la Ciudad de México de 2019 a 2025 reportan un incremento acumulado de 7.1%, 12% y 35% respectivamente.

- El análisis de datos de la SEMOVI para el caso de las víctimas de accidentes por tipo de usuario expone que, los accidentes en motocicletas concentran el 49% de las muertes viales y el 44% de las lesiones totales; mientras que los peatones sufren menos lesiones totales al registrar el 15%; pero sus probabilidades de fallecer son drásticamente más altas con un 32%.



- La vulnerabilidad de los sistemas de movilidad, la falta de una política que ponga al centro la vida, integridad y seguridad vial de las personas en sus desplazamientos y la falta de adopción del nuevo modelo, impactan en el crecimiento de víctimas de accidentes.
- La jerarquía de movilidad (o pirámide de movilidad) es una estrategia de planificación urbana que invierte el orden tradicional de prioridad en las calles. Su objetivo es garantizar el derecho a la ciudad, favoreciendo a los usuarios más vulnerables y a los medios de transporte más sostenibles, eficientes y equitativos.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que la Agenda 2030 integra el derecho a la movilidad y seguridad vial a través dos objetivos (3 y 11), cuyas metas respectivamente establecen que para 2020 se deberán reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo y mejorar la seguridad vial, prestando atención a las personas en situación de vulnerabilidad, reducir el impacto ambiental, garantizar espacios públicos seguros, inclusivos, y accesibles.

SEGUNDO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone en su artículo 4° que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

TERCERO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad, así como el ámbito de competencia de las autoridades de las entidades federativas, la Ciudad de México, los municipios y demarcaciones territoriales.

Asimismo, el artículo segundo transitorio de dicho ordenamiento dispuso que las entidades federativas contaban con un plazo de 180 días naturales para armonizar sus marcos normativos respectivos y el plazo venció en noviembre de 2022.

CUARTO. Que el artículo 13, apartado E de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que:



“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 6 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE LA JERARQUÍA DE MOVILIDAD.

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Por lo anteriormente expuesto, se presentan las modificaciones propuestas:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
DICE	DEBE DECIR
Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. ~~Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la~~ distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:	Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. La planeación, diseño e implementación de políticas públicas, planes y programas materia de movilidad, garantizará la prioridad y disposición de las vías, así como la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:



I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. Ciclistas; III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros; IV. ~~Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;~~ V. ~~Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y~~ VI. ~~Usuarios de transporte particular automotor.~~ En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección. SIN CORRELATIVO	I. Personas peatones, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de genero prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. Personas Ciclistas, personas usuarias de vehículos no motorizados y personas usuarias de vehículos para la micromovilidad; III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado; IV. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y V. Usuarios de transporte particular automotor. ... El Reglamento de la presenté Ley, establecerá el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.
---	---



VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO;

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se reforma el artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

(...)

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. **La planeación, diseño e implementación de políticas públicas, planes y programas materia de movilidad, garantizará la prioridad y disposición de las vías, así como** la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. **Personas** peatones, **con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de genero** prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. **Personas** Ciclistas, **personas usuarias de vehículos no motorizados y personas usuarias de vehículos para la micromovilidad;**

III. **Personas usuarias y prestadoras** del servicio de transporte público de pasajeros, **con un enfoque equitativo pero diferenciado;**

IV. **Prestadores** del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

V. **Usuarios** de transporte particular automotor.

...

El Reglamento de la presenté Ley, establecerá el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.



(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los diecisiete días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE

Tania Nanette Larios Pérez

**DIPUTADA TANIA LARIOS
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**