

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA



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

P R E S E N T E:

Los que suscriben, **Diputada Diana Sánchez Barrios**, Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente y el Diputado **Miguel Ángel Macedo Escartin**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, ambos en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura y, con fundamento en lo dispuesto por los artículo 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, inciso c), 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 II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a consideración de este H. Congreso la siguiente: **INICIATIVA, CON PROYECTO DE DECRETO, POR LA QUE SE ADICIONAN UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 58 Y UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 59, AMBOS DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA LA CREACIÓN DEL PARLAMENTO DE MOVILIDAD**, al tenor de lo siguiente:

I. Título de la propuesta

INICIATIVA, CON PROYECTO DE DECRETO, POR LA QUE SE ADICIONAN UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 58 Y UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 59, AMBOS DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA LA CREACIÓN DEL PARLAMENTO DE MOVILIDAD.

II. Planteamiento del problema

Situación General

La movilidad en la Ciudad de México constituye uno de los principales desafíos estructurales para el Gobierno local. Además, debido a su carácter metropolitano, su alta demanda y su impacto directo en la calidad de vida de la población, entre otros factores, exigen que la búsqueda de respuestas y el diseño de políticas públicas se haga de manera transversal e interinstitucional.



El volumen de traslados diarios en la Ciudad de México asciende aproximadamente a 17.3 millones de viajes, incluidos aquellos con el Estado de México¹. Los desplazamientos responden principalmente a factores demográficos, laborales y sociales vinculados al desarrollo económico principalmente. Esta situación revela una serie de condiciones que inciden en la dinámica actual de la movilidad y que representan desafíos relevantes para las autoridades.

El actual modelo de movilidad afronta grandes retos, tales como, la mediación entre los esquemas de transporte individual de pasajeros concesionados y los que utilizan plataformas tecnológicas como intermediarios; la coordinación institucional con las demás entidades federativas que comprenden la Zona Metropolitana del Valle de México; de igual forma y, tiempos recientes, los constantes bloqueos carreteros por parte de agrupaciones campesinas y organizaciones de transportistas.

Por otra parte, la seguridad vial continúa siendo un asunto de particular interés por parte de la ciudadanía y de las autoridades. Se ha documentado que la incidencia de muertes y lesiones por hechos de tránsito, particularmente entre motociclistas, se mantiene en niveles preocupantes, lo que evidencia la necesidad de reforzar las medidas preventivas. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, en Ciudad de México más del 40% de las víctimas mortales son motociclistas y el 20% peatones².

Otro fenómeno es el creciente uso de otros vehículos como las bicicletas, así como de vehículos motorizados de menor potencia como los patines eléctricos o scooters. Estos tienen motores pequeños y suelen emplearse para viajes más cortos. Su importancia ha modificado la dinámica de la ciudad, que en el 2025 se reformó la Ley de Movilidad local para contemplarlos. Según datos del INEGI, los puntos de venta han incrementado un 1.900% entre el año 2020 y el 2024, cuando cerró su estudio. Al no existir una categoría específica sobre el tipo de vehículos que se venden en estos espacios, es difícil contabilizar el total de los que circulan en la ciudad.

Transporte Individual de Pasajeros

En los últimos años, el sistema de transporte individual de pasajeros en México ha experimentado una transformación profunda debido al uso de plataformas digitales como Uber y DiDi, las cuales han introducido modelos de intermediación y/o de economía colaborativa, que

¹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2025). *Informe anual de gestión 2024–2025*. Gobierno de la Ciudad de México. En: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/reportes-informes-manuales>

² San Juan Flores, P. (2025, octubre 16). *Los motociclistas mueren más en Ciudad de México que en otras partes y aun así se venden cada vez más motos*. El País. En: <https://elpais.com/mexico/2025-10-16/los-motociclistas-mueren-mas-en-ciudad-de-mexico-que-en-otras-partes-y-aun-asi-se-venden-cada-vez-mas-motos.html>



compiten directamente con el servicio tradicional de taxi concesionado, incluidos los denominados taxis “ejecutivos” que operan en zonas estratégicas como aeropuertos.

Esta transformación ha generado una serie de conflictos, tanto de naturaleza jurídica, como económica y hasta laboral. Estos fenómenos se hacen más visibles en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y otros aeropuertos del país, donde han sido evidentes las tensiones entre concesionarios, plataformas digitales y autoridades.

Diversos reportes periodísticos documentan que, durante 2026, se han registrado bloqueos, protestas y operativos gubernamentales en aeropuertos y vialidades aledañas, derivados de la oposición de taxistas concesionados a la operación de servicios por aplicación en dichas zonas³. Asimismo, se ha señalado que, en aeropuertos como los de la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, los usuarios enfrentan restricciones para abordar vehículos solicitados mediante aplicaciones, debiendo trasladarse fuera de las zonas federales para acceder a dichos servicios⁴.

El problema se origina, en gran medida, en la coexistencia de dos regímenes regulatorios asimétricos. Por una parte, el servicio de taxi concesionado se encuentra sujeto a un esquema administrativo estricto, que implica la obtención de concesiones, el cumplimiento de tarifas reguladas y la sujeción a condiciones específicas de operación, particularmente en espacios federales como aeropuertos, donde existen autorizaciones exclusivas o preferentes.

Por otra parte, las plataformas digitales operan bajo un modelo de intermediación tecnológica que, si bien ha sido reconocido en distintos marcos normativos locales e internacionales, mantiene vacíos regulatorios en ámbitos federales, lo que ha generado interpretaciones contradictorias respecto a su legalidad en zonas como los aeropuertos. Incluso, resoluciones judiciales han reconocido la posibilidad de operación de estas plataformas, sin que ello se traduzca en una implementación uniforme por parte de las autoridades administrativas⁵.

Esta situación ha propiciado que los concesionarios de taxi sostengan la existencia de una competencia desleal, al considerar que las plataformas digitales no enfrentan las mismas cargas

³ El País. (2026, marzo 13). *El Gobierno reaviva con una serie de operativos la eterna batalla entre taxistas y las ‘apps’ de transporte*. En: <https://elpais.com/mexico/2026-03-13/el-gobierno-reaviva-con-una-serie-de-operativos-la-eterna-batalla-entre-taxistas-y-las-apps-de-transporte.html>

⁴ El País. (2026, abril 4). *Tomar un taxi por aplicación en el aeropuerto, una carrera de obstáculos en las tres ciudades mundialistas*. En: <https://elpais.com/mexico/2026-04-04/tomar-un-taxi-por-aplicacion-en-el-aeropuerto-una-carrera-de-obstaculos-en-las-tres-ciudades-mundialistas.html>

⁵ Idém



regulatorias ni costos de operación, lo que les permite ofrecer tarifas más competitivas (El País, 2026, marzo 13). En respuesta, dichos sectores han recurrido a mecanismos de presión social, tales como bloqueos en accesos a aeropuertos y vialidades principales, afectando de manera directa a usuarios.

A su vez, los gobiernos locales, han implementado operativos de inspección, sanción y retiro de vehículos, dirigidos principalmente a conductores de plataformas digitales en aeropuertos, lo que ha generado un entorno de incertidumbre jurídica y conflictividad constante⁶.

Las consecuencias de esta problemática son múltiples y de carácter transversal, tales como, la afectación al derecho a la movilidad de las personas usuarias, al limitarse su capacidad de elección de servicios de transporte; se generan distorsiones en el mercado, derivadas de la falta de condiciones equitativas de competencia, como el cobro de altas tarifas por parte de concesionarios; se propician conflictos sociales recurrentes, que derivan en bloqueos y afectaciones a la circulación y, se deteriora la calidad del servicio y la experiencia de usuarios y turistas, particularmente en puntos de alta demanda como aeropuertos.

En el caso de la Ciudad de México, esta problemática adquiere una dimensión estratégica, debido a su carácter de centro de movilidad nacional e internacional, así como por la relevancia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México como infraestructura estratégica.

En este contexto, si bien se han registrado esfuerzos de conciliación, tales como la incorporación de taxis concesionados a plataformas digitales mediante esquemas híbridos, dichos mecanismos no han resuelto el conflicto en espacios regulados de competencia restringida, particularmente en aeropuertos⁷.

Por lo anterior, se configura un problema público multifactorial y transversal, caracterizado por la falta de armonización normativa entre distintos órdenes de gobierno, la coexistencia de modelos económicos divergentes y la ausencia de reglas claras para la operación de servicios de transporte mediante plataformas digitales en espacios federales.

En consecuencia, resulta necesario que el Congreso de la Ciudad de México analice este

⁶ El Imparcial. (2026, marzo 30). Uber y DiDi negocian regulación en aeropuertos con SICT y Segob. En: <https://www.elimparcial.com/dinero/2026/03/30/uber-y-didi-negocian-regulacion-en-aeropuertos-con-sict-y-segob-a-menos-de-80-dias-del-mundial-2026-en-medio-de-operativos-y-conflicto-con-taxis-concesionados/>

⁷ El País. (2026, marzo 26). *Así es la alianza entre taxistas y Uber para pedir ambos servicios desde una sola aplicación en Ciudad de México*. En: <https://elpais.com/mexico/2026-03-26/asi-es-la-alianza-entre-taxistas-y-uber-para-pedir-ambos-servicios-desde-una-sola-aplicacion-en-ciudad-de-mexico.html>



fenómeno y, en el ámbito de sus competencias, impulse un marco normativo que permita garantizar condiciones de competencia equitativa; proteger el derecho a la movilidad de las personas; establecer mecanismos de coordinación interinstitucional con autoridades federales; reducir la conflictividad social derivada de vacíos regulatorios y, especialmente, ser un punto para la conversación y consenso entre los diversos actores e interesados.

Cierres en Carreteras a nivel nacional

Especialmente en 2026, el territorio nacional ha sido escenario recurrente de bloqueos y cierres de carreteras como mecanismo de protesta por parte de diversos sectores sociales, particularmente transportistas y productores del campo. Estas acciones han afectado de manera directa la movilidad, la actividad económica y el acceso a bienes y servicios esenciales en la Ciudad de México y su zona metropolitana.

El pasado 6 de abril de 2026, se registró un paro nacional de transportistas y agricultores, que generó bloqueos en vías estratégicas de acceso a la capital del país, tales como las autopistas México–Querétaro, México–Puebla, México–Toluca y México–Cuernavaca, lo que generó afectaciones generalizadas en la circulación vehicular, retrasos logísticos y interrupciones en las cadenas de suministro⁸. Asimismo, estas movilizaciones se extendieron a diversas entidades federativas, evidenciando el carácter estructural del fenómeno. Este tipo de bloqueos no constituye un hecho aislado, sino la manifestación visible de problemáticas estructurales no resueltas, entre las que destacan:

- a) La inseguridad en las carreteras del país, caracterizada por altos índices de robo al transporte de carga, extorsión y violencia, lo que genera condiciones adversas para la operación del sector logístico⁹.
- b) La volatilidad en los precios de los productos del sector agrícola, así como el incremento en los costos de insumos, factores que han repercutido directamente en la comercialización de los productores rurales¹⁰.

⁸ N+. (2026, abril 6). *Mega bloqueo de transportistas hoy 6 de abril de 2026: zonas afectadas en CDMX*. En: <https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/bloqueo-cdmx-transportistas-hoy-6-de-abril-2026-zonas-y-calles-afectadas-paro/>

⁹ El Financiero. (2026, abril 6). *Paro nacional de transportistas y agricultores: bloqueos en carreteras*. En: <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2026/04/06/cdmx-trafico-en-tiempo-real-por-paro-nacional-de-transportistas-y-agricultores-bloqueos-de-carreteras-hoy/>

¹⁰ La Jornada. (2026, abril 6). *Transportistas y agricultores realizan bloqueos en varios estados*. En: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2026/04/06/estados/transportistas-y-agricultores-realizan-bloqueos-en-morelos-tlaxcala-zacatecas-y-edomex>



En este contexto, el cierre de carreteras se ha consolidado como un instrumento de presión social de alta intensidad, debido a su capacidad para interrumpir flujos económicos y generar visibilidad mediática inmediata. No obstante, estas acciones producen externalidades negativas significativas, tales como:

- c) Afectaciones al derecho a la movilidad de la población, especialmente para la población de la Zona del Valle de México;
- d) Interrupciones en el suministro de bienes esenciales, incluidos alimentos, así como disminución del flujo de turistas;
- e) Pérdidas económicas para sectores productivos y comerciales;
- f) Saturación de vialidades urbanas y deterioro de la calidad de vida en zonas metropolitanas.

En el caso específico de la Ciudad de México, la dependencia estructural respecto de las vías de acceso federales convierte a la capital en un espacio particularmente vulnerable frente a este tipo de bloqueos. La afectación trasciende el ámbito del tránsito vehicular, impactando directamente el funcionamiento de servicios públicos, la actividad económica y el ejercicio de derechos fundamentales.

Por lo anterior, se configura un problema público complejo, caracterizado por la tensión entre el ejercicio del derecho a la libre manifestación y la protección de derechos colectivos como la movilidad, la seguridad y el acceso a bienes y servicios. En consecuencia, es evidente la necesidad de reforzar los canales de comunicación con los actores interesados para prevenir, gestionar y mitigar los efectos de los bloqueos carreteros, por lo que un Parlamento especializado en este sector cobra importancia.

En consecuencia, resulta indispensable que el Congreso de la Ciudad de México analice y atienda este fenómeno desde una perspectiva integral, que permita equilibrar derechos, fortalecer la coordinación interinstitucional y garantizar la continuidad de las funciones esenciales de la ciudad, sin menoscabo de las libertades fundamentales.

Movilidad Activa y Movilidad Eléctrica Personal.

De acuerdo con el Conteo Ciclista realizado por SEMOVI en el año 2024, los viajes realizados en bicicleta en la Ciudad de México crecieron 71% de 2018 a 2024. En ese año se registraron 456,



852 viajes al día¹¹. La red de infraestructura ciclista de la Ciudad de México, cuenta actualmente con 573.22 kilómetros, programando la construcción de 300 kilómetros más durante la presente administración. Particularmente en 2025, se ampliaron aproximadamente 80 kilómetros más (SEMOVI, 2025) .

Por otra parte, el Congreso de la Ciudad de México, aprobó en agosto de 2025, una serie de reformas a Ley de Movilidad local, con el objetivo de ordenar la creciente micromovilidad eléctrica y reforzar la seguridad vial en la capital. Con ello se cerró el vacío legal que permitía a vehículos con motores de mayor potencia circular por banquetas y ciclovías sin controles administrativos ni obligaciones formales de seguridad. La reforma introdujo la categoría de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), diferenciados según potencia, velocidad y peso.

De acuerdo con datos del INEGI, los puntos de venta de vehículos eléctricos, como scooter o motocicletas eléctricas, en la Ciudad de México registraron un incremento aproximado del 1,900% entre 2020 y 2024, periodo en el que concluye el estudio referido. No obstante, la ausencia de una categoría estadística específica para este tipo de vehículos dentro de los registros oficiales dificulta la cuantificación precisa del total de unidades que actualmente circulan en la ciudad, según señalan especialistas en materia de transporte¹².

Asimismo, se ha identificado que estos productos no sólo se comercializan en establecimientos especializados, sino también en puntos de venta de artículos diversos, incluyendo algunos supermercados. A ello se suma su amplia disponibilidad en plataformas de comercio electrónico, donde marcas como Honey Whale o Evo Bike los ofertan bajo denominaciones como “motobicis eléctricas”, lo que contribuye a la dispersión conceptual y estadística de este tipo de vehículos en el mercado.

III. Problemática desde la Perspectiva de Género

En 2018 iniciaron las primeras acciones y estudios en materia de movilidad con enfoque de género dentro de los servicios del sistema de transporte de la ciudad, actualmente denominado

¹¹ **Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2024, 3 de junio).** *Incrementan en seis años 71 por ciento los viajes en bicicleta en la Ciudad de México.* Gobierno de la Ciudad de México. En: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/bol-incrementan-en-seis-anos-71-por-ciento-los-viajes-en-bicicleta-en-la-ciudad-de-mexico>

¹² San Juan Flores, P. (2025, octubre 16). *Los motociclistas mueren más en Ciudad de México que en otras partes y aun así se venden cada vez más motos.* *El País.* En: <https://elpais.com/mexico/2025-10-16/los-motociclistas-mueren-mas-en-ciudad-de-mexico-que-en-otras-partes-y-aun-asi-se-venden-cada-vez-mas-motos.html>



Red de Movilidad Integrada. Estas medidas definieron en gran medida la dirección de la política pública, a partir de la implementación de diversas estrategias, entre las que destacan la asignación de espacios exclusivos para mujeres y niñas, la habilitación de servicios de transporte exclusivos y operados por mujeres, la instalación de botones de pánico y sistemas de videovigilancia, así como el mejoramiento de banquetas e infraestructura de iluminación.

Un fenómeno que involucra mayormente a mujeres es la Movilidad de Cuidados, este concepto se refiere al conjunto de desplazamientos que realizan las personas para cuidar, acompañar, asistir o garantizar el bienestar de otras personas, así como para satisfacer necesidades domésticas.

Se trata de trayectos relacionados con actividades como llevar niñas y niños a la escuela, acompañar a personas adultas mayores al médico, trasladar a personas con discapacidad, hacer compras para el hogar, recoger medicamentos, realizar trámites familiares y acompañar a dependientes a actividades diarias

Desde la perspectiva social, este tipo de movilidad está profundamente vinculada con la organización social del cuidado, que históricamente ha recaído de manera desproporcionada en las mujeres. Esto provoca desigualdades en el acceso al tiempo, al empleo, al estudio y a la participación social¹³. En este sentido, resulta indispensable que el marco normativo en materia de movilidad incorpore de manera expresa el concepto de movilidad de cuidados, a fin de que las políticas públicas, la planeación urbana, la infraestructura vial y los sistemas de transporte respondan a las necesidades reales de la población.

IV. Argumentos que la sustentan

En el Congreso de la Ciudad de México, se encuentra la representación de toda la Ciudad, los 66 Diputados representan a la sociedad general, que habita y transita por toda la Ciudad de México, siempre visibilizando los problemas de las personas en situación de vulnerabilidad y promoviendo desde el Congreso de la Ciudad de México las iniciativas para combatir las problemáticas y dar solución a las mismas.

Dentro de sus atribuciones y obligaciones, el Congreso de la Ciudad de México ha llevado a cabo

¹³ Centro de Estudios Espinosa Yglesias (CEEY). (2024). *Construcción del Sistema Nacional de Cuidados para la movilidad social*. En: <https://ceey.org.mx/construccion-del-sistema-nacional-de-cuidados-para-la-movilidad-social-nota/>



varios ejercicios de Parlamentos Abiertos en los cuales grupos poblacionales específicos o personas ciudadanas se reúnen para, con base en las reglas del Congreso de la Ciudad de México, y en una convocatoria específica, realizar propuestas legislativas que son entregadas a las y los diputados.

Existen varios factores que influyen y determinan que las necesidades en la ciudad sean constantes y se tengan que ajustar día a día, y de acuerdo con las demandas sociales. Esta situación de lucha constante obliga a reforzar la visibilización de las personas trabajadoras de los transportistas, escuchar y sistematizar sus problemáticas desde una visión de propuestas y soluciones a través de las herramientas de participación ciudadana existentes.

V. Fundamento Legal, sobre su Constitucionalidad y Convencionalidad

PRIMERO. Que el Artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos plantea que todas las personas tienen los derechos reconocidos en la Constitución Federal y en los Tratados Internacionales de los que México forma parte, así como la obligación de todas las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

SEGUNDO. Que el Artículo 7, Apartado A, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce el derecho a la buena administración pública, lo que implica una gestión transparente, eficiente y participativa, alineada con los principios del Parlamento Abierto.

TERCERO. Que los artículos 12 y 13, de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconocen el derecho a la Ciudad y el acceso a la vía pública, respectivamente. Configurando, en conjunto, una perspectiva colectiva orientada, tanto al aprovechamiento pleno y equitativo del espacio urbano, como a la garantía de una vida digna, libre de pobreza y con reducción significativa de las desigualdades. Garantizando que estos Derechos se desarrollen bajo condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, conforme a la jerarquía de movilidad y promoviendo esquemas sustentables.

CUARTO. Que el Artículo 25, Apartado A, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la ciudadanía tiene el derecho y el deber de participar en la resolución de problemas y temas de interés general, así como en el mejoramiento de las normas que regulan las relaciones en la comunidad, a través de mecanismos de democracia directa y participativa reconocidos por esta Constitución.

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA



QUINTO. Que el Artículo 29, Apartado A, numeral 4 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que el Congreso de la Ciudad de México debe regirse por los principios de parlamento abierto, mecanismos de audiencia y rendición de cuentas..

SEXTO. Que el Artículo 183 bis de la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México define el Parlamento Abierto como “la serie de acciones legislativas orientadas a la habilitación de espacios de interacción entre la ciudadanía y el Congreso de la Ciudad de México para que el ejercicio de su función sea evaluado, fiscalizado y sometido al escrutinio público.”

SÉPTIMO. Que el Artículo 160 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece que las diputadas y diputados deben observar, en su tarea legislativa, los principios del Parlamento Abierto y fomentar la participación ciudadana.

OCTAVO. Que en el Artículo 2 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece que el Congreso se registrará bajo los principios de transparencia, máxima publicidad, acceso a la información y Parlamento Abierto.

NOVENO. Que el Artículo 58 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México dispone que el Congreso realizará anualmente Parlamentos durante los periodos de la Comisión Permanente, siempre y cuando no interfiera en los días de sus sesiones o si existieran periodos extraordinarios, y que en su Artículo 59 detalla los procedimientos para la realización de los Parlamentos, incluyendo la emisión de convocatorias y la integración de las propuestas ciudadanas en el proceso legislativo.

VI. Denominación del Proyecto de Decreto

INICIATIVA, CON PROYECTO DE DECRETO, POR LA QUE SE ADICIONAN UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 58 Y UNA FRACCIÓN X AL ARTÍCULO 59, AMBOS DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA LA CREACIÓN DEL PARLAMENTO DE MOVILIDAD.

VII. Ordenamiento a Modificar

La presente Iniciativa plantea adicionar una fracción IX al artículo 58 y, así como adicionar la

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA



fracción IX al artículo 59, ambos, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Con el propósito de facilitar la comprensión y el análisis exhaustivo de la propuesta de reforma, se presenta a continuación el cuadro comparativo que ilustra la modificación legislativa planteada:

REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 58. De conformidad con lo establecido en la ley, el Congreso realizará anualmente los Parlamentos durante los periodos de la Comisión Permanente, siempre y cuando no interfiera en los días de sus sesiones o si existieran periodos extraordinarios por atender y de esta manera se realizarán los siguientes: I. a VII. ... VIII. De Participación de la Vida Cultural de la Ciudad, y SIN CORRELATIVO	Artículo 58. De conformidad con lo establecido en la ley, el Congreso realizará anualmente los Parlamentos durante los periodos de la Comisión Permanente, siempre y cuando no interfiera en los días de sus sesiones o si existieran periodos extraordinarios por atender y de esta manera se realizarán los siguientes: I. a VII. (...) VIII. De Participación de la Vida Cultural de la Ciudad; y IX. Del Comercio Popular; y X. De Movilidad
Artículo 59. Las Comisiones responsables de la elaboración y desarrollo de todas y cada una de las etapas de los Parlamentos son las siguientes: I. a VII. ... VIII. De los Derechos Culturales, el Parlamento de Participación de la Vida Cultural de la Ciudad, y IX. De Desarrollo Rural, Abasto y Distribución de Alimentos y de Desarrollo Económico, el Parlamento del Comercio Popular. SIN CORRELATIVO	Artículo 59. Las Comisiones responsables de la elaboración y desarrollo de todas y cada una de las etapas de los Parlamentos son las siguientes: I. a VII. ... VIII. De los Derechos Culturales, el Parlamento de Participación de la Vida Cultural de la Ciudad; y IX. De Desarrollo Rural, Abasto y Distribución de Alimentos y de Desarrollo Económico, el Parlamento del Comercio Popular, y X. De Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, el Parlamento de Movilidad.



VIII. Texto Normativo Propuesto

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman las fracciones VIII y IX y se adiciona una Fracción X al Artículo 58. Y se reforman las fracciones VIII y IX y se adiciona una Fracción X al Artículo 59, ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 58. De conformidad con lo establecido en la ley, el Congreso realizará anualmente los Parlamentos durante los periodos de la Comisión Permanente, siempre y cuando no interfiera en los días de sus sesiones o si existieran periodos extraordinarios por atender y de esta manera se realizarán los siguientes:

I. a VII. (...)

VIII. De Participación de la Vida Cultural de la Ciudad;

IX. Del Comercio Popular; y

X. De Movilidad

Artículo 59. Las Comisiones responsables de la elaboración y desarrollo de todas y cada una de las etapas de los Parlamentos son las siguientes:

I. a VII. ...

VIII. De los Derechos Culturales, el Parlamento de Participación de la Vida Cultural de la Ciudad; y

IX. De Desarrollo Rural, Abasto y Distribución de Alimentos y de Desarrollo Económico, el Parlamento del Comercio Popular, y

X. De Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, el Parlamento de Movilidad.

IX. Artículos Transitorios

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al momento de su aprobación por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El Parlamento de Movilidad, se realizará de conformidad con el Artículo 58 y 60 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, a partir del Segundo Receso, del Tercer Año de ejercicio del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura.

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA



X., XI. y XII. Lugar, Fecha, Nombre y Rúbrica de la Proponente.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 10 días del mes de septiembre de 2026.

ATENTAMENTE

Dip. Diana Sánchez Barrios

Coordinadora de la Asociación Parlamentaria
Mujeres por el Comercio Feminista e
Incluyente, del Congreso de la Ciudad de
México.
III Legislatura

Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín

Integrante del Grupo Parlamentario de
MORENA, del Congreso de la Ciudad de
México.
III Legislatura