

**Asunto:** Iniciativa con proyecto de decreto

**SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
H. CONGRESO DEL ESTADO DE COLIMA  
P R E S E N T E**

El suscrito diputado **VLADIMIR PARRA BARRAGÁN** y demás integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA de esta quincuagésima novena legislatura del H. Congreso del Estado de Colima, con fundamento en el artículo 39 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima; 22, fracción I; 83, fracción I; y 84 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Colima; 122, 123 y 124 de su Reglamento; sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, una iniciativa con proyecto de decreto, relativa a reformar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, iniciativa que se presenta al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La demanda para que se otorgue el descuento del 50% en el transporte público sin intermediarios no es nueva. Distintos movimientos estudiantiles en nuestro estado han hecho planteamientos al respecto, acusando de prácticas clientelares y de conveniencia política a la única organización en el estado que vende boletos de descuento y que otorga una tarjeta de prepago, la Federación de Estudiantes Colimenses.

Siendo el único ente en ofrecer los boletos y tarjetas de prepago y por ende, el descuento a estudiantes en el transporte público, obliga al cuerpo estudiantil a afiliarse a dicha organización, dando pie a que se utilice a las y los estudiantes para fines políticos de la propia institución antes mencionada, dejando al sector estudiantil en una incertidumbre y vulnerabilidad.

Además, en el caso de la tarjeta de prepago que ya se ha implementado en el municipio de Manzanillo, existen innumerables muestras de inconformidad por parte de las y los estudiantes, quienes tienen que emitir un pago para obtenerla, afectando su economía y la de sus familias; en ocasiones presenta fallas al momento de utilizarla en las unidades de transporte y también al momento de hacer la recarga en los lugares establecidos.

Cabe mencionar además que no existe un informe que transparente las ganancias que la Federación de Estudiantes Colimenses obtiene a raíz de la emisión de credenciales. Por ello se vuelve necesario que las y los estudiantes no estén obligados a afiliarse a alguna organización estudiantil ni a comprar una credencial que los acredite como estudiantes para acceder al descuento, ya que este debería hacerse válido con el simple hecho de contar con una credencial emitida por su plantel educativo.

Acceder al descuento en transporte sin necesidad de un intermediario es posible, pues está el caso del estado de Jalisco, en donde los estudiantes necesitan solamente acercarse a un sitio en donde vendan los boletos y presentar la credencial vigente de cualquier institución educativa, sea pública o privada.

Por otro lado, el día 30 de enero de 2017 fue publicada la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, misma que abrogó la anterior Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, sin embargo, debido a la inconformidad de varios Diputados que estaban en contra de algunos ordenamientos legales de la recién Ley aprobada, presentaron una Acción de Inconstitucionalidad.

El 5 de febrero de 2019 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, la sentencia dictada por el Tribunal del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, mediante el cual consideró en el cuarto resolutive dejar sin validez diversas disposiciones normativas de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

Por ello, consideramos prudente realizar la derogación y reforma de los diversos ordenamientos legales que el Pleno de la Suprema Corte estudió y determinó que se encuentra contrarios a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En ese sentido, es que se propone reformar la fracción noventa, del numeral 1, del artículo 13, y derogar la fracción III, del punto 1, del artículo 125, así como, derogar la fracción I, del numeral 2, del artículo 172, de la Ley de Movilidad Sustentable, pues ambas se encuentran relacionadas con el tema del pago de los servicios del transporte privado asistido por aplicaciones tecnológicas, limitando que se haga el pago de los servicios solamente por aplicaciones tecnológicas no así el pago en efectivo, y de igual manera se regula respecto al transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas debe ser en vehículos de gama alta o Premium, por lo que la Suprema Corte considero que se vulneraba la libre competencia, y la concurrencia, así como vulnera el objetivo de proteger al consumidor de los artículos 26 y 28 de la Constitución Federal.

El alto tribunal de justicia consideró inválido el numeral 1, artículo 183, de la Ley de referida, respecto a que la información que deberán presentar las empresas de redes de acceso y gestión, para el registro ante la Secretaria, no resulta razonable

la restricción que la plataforma sea de su propiedad, porque no necesariamente debe ser propietaria al tener la oportunidad de hacerse llegar a través de ser licenciataria o utilizar software de terceros, considerando entre sus argumentos que restringe el artículo 5° de nuestra carta magna, en cuanto a la libertad de dedicarse a la actividad industria o trabajo que mejor convenga mientras esta resulte lícita, por lo que se plantea la reforma de dicho articulado.

Siguiendo la tónica de la Suprema Corte, es que se propone derogar el artículo 169 de la Ley en comento, que regula el tipo de vehículo para prestar el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, en virtud de que, dentro de sus atribuciones de suplencia de concepto de invalidez, consideró que este artículo si resulta violatorio de la garantía libre competencia y concurrencia del artículo 28 Constitucional, por establecer barreras injustificadas a la entrada, estableciendo requisitos no razonables para la prestación del servicio o de difícil o imposible cumplimiento para que el servicio se pueda llevar a cabo de manera adecuada.

En ese sentido, el máximo tribunal de justicia de la nación, mencionó que la regulación administrativa debe ser acorde con la libertad de comercio y en el caso, los requisitos establecidos en el artículo 169 son condiciones imposibles de cumplir, por lo tanto inconstitucionales.

Otro de los artículos que se propone para su derogación es el artículo 173 de la citada Ley, porque de acuerdo al razonamiento realizado por el Pleno de la Suprema Corte, este artículo reviste de inconstitucionalidad, al vulnerar la libertad de trabajo sin una justificación razonable o argumento por parte del legislador, para determinar que con el fin de evitar practica monopólicas en la prestación del servicio, una persona física puede ser titular de un permiso y una persona moral hasta diez, en el entendido de que el permiso solo ampara un vehículo.

Por lo que respecta del numeral 2, del artículo 175, también se propone su derogación, porque fue declarado inválido por parte del Pleno de la Suprema Corte porque justifica que la norma no fue debidamente motivada o argumentada para que reciban preferencia los ciudadanos colimenses con el fin de adherirse como socios para operar los servicios que ofrecen las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas, entre los ciudadanos que no son de Colima, con ello, generando una preferencia para un grupo definido de individuos para la prestación del servicio de transporte antes referido, aunado a que el legislador en su momento no dejó claro cómo es que debe instrumentarse o implementarse esta preferencia por la parte de la empresa que gestiona la plataforma, luego entonces convirtiéndose en una norma que vulnera el principio de igualdad y de acceso a las tecnologías de la información, declarándolo inconstitucional.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, declaro inconstitucional el artículo vigésimo cuarto transitorios de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de

Colima, relacionado con el límite del 4% del parque vehicular del servicio de transporte público individual motorizado en todas sus modalidades, argumentando que dicho límite no tiene una finalidad constitucionalmente clara, de modo que el análisis de las condiciones de la prestación de servicio de transporte por arrendamiento auxiliado por plataforma no se haría en comparación con otros servicios, sino tomando en cuenta directamente sus características y regulación.

En este sentido, la Corte mencionó que no puede alegarse motivos de competitividad, porque al establecer el límite del cuatro por ciento, establece barreras a la entrada para el servicio específico, y que tampoco puede argumentarse que es para la regulación de la oferta en relación con la demanda, ya que eso es justamente lo que hacen las reglas del mercado en condiciones de competitividad, por lo que se propone la derogación del artículo transitorio vigésimo cuarto en cumplimiento a la resolución de nuestro alto tribunal de justicia.

Se propone reformar la fracción I, numeral 1 del artículo 373, de la Ley de la materia, en virtud de ser considerado por el máximo tribunal de justicia, un ordenamiento violatorio de la Constitución Federal, al no tener una razón fundada y motivada por la cual el legislador al momento de crear la Ley no justificó, el por qué dejó fuera el subgrupo de estudiantes inscritos en planteles educativos incorporados a la Secretaría de Educación en el nivel de primaria, quedaron fuera de las tarifas preferenciales establecidas por Ley y que si aplicaba a los demás estudiantes a partir del nivel de secundaria en adelante.

Sin embargo, aunque no fue motivo de impugnación y de estudio en la acción de inconstitucionalidad referida, proponemos reformar el numeral 2 del artículo 373, el décimo séptimo de los transitorios, así como, derogar el décimo sexto transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable, por considerarse que los grupos vulnerables clasificados en el artículo 373, son personas que deben gozar por ley de la tarifa preferencial, no debiendo ser menos del 50% de descuento que han gozado las personas vulnerables señaladas, por lo que no otorgarles dicho descuento, estaríamos retrocediendo en la ley, es decir, estaríamos violando sus derechos humanos, generando normas que van en contra de quienes más lo necesitan, por ello, consideramos que el descuento debe establecerse por ley, y no estar sujeto solo a la complacencia del Ejecutivo del Estado.

Por lo anterior, reafirmamos que es la Ley quien nos da la razón, porque debemos otorgar los descuentos de acuerdo con el artículo 9, fracción XXIII de la Ley para la Protección de los Adultos en Plenitud del Estado de Colima, vigente desde el 11 de septiembre del año 2004, en el que se establece como derecho que la ley reconoce y protege a favor de **adultos en plenitud**, *“ser beneficiarios de los porcentajes de descuento en transporte público para su traslado”*.

De la misma forma, es la Ley la que nuevamente protege a las **personas con discapacidad**, al establecer como un derecho de ellas, el *“ser beneficiarios de los porcentajes de descuentos en transporte público para su traslado”*, señalado por la

fracción XIII del artículo 10, de igual manera, el artículo 82 de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Colima, ordena textualmente lo siguiente: *“Los sistemas de transporte público urbano, suburbano y foráneo estatal, otorgarán un descuento del 50 % **cincuenta por ciento** en el pago del servicio de transporte a favor de las personas con discapacidad, previa identificación de la credencial nacional del DIF, otorgada por el Centro de Rehabilitación y Educación Especial”*.

En ese mismo orden de ideas, encontramos que el artículo 63 de la abrogada Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, se establecía que *“Para el caso de **Estudiantes**, discapacitados, los adultos en plenitud y jubilados y pensionados que utilicen el servicio de transporte público colectivo, pagaran la tarifa que autorice el Ejecutivo del Estado previo acuerdo en el seno del Consejo.”* Y siempre fue fijado en 50% de descuento desde hace ya varios años atrás. Por ello, el legislador había generado como un derecho del usuario de transporte público, el respeto de la tarifa aprobada para los estudiantes y otros grupos vulnerables, en su artículo 56, fracción XIII de la citada Ley.

Por lo que, consideramos que si no garantizamos los mínimos derechos de estos grupos vulnerables, consistentes en establecer y definir en la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima, el **cincuenta por ciento de descuento** a las personas mencionadas en las fracciones I a la III del artículo 373, estaríamos retrocediendo en garantizar sus derechos, por lo que en aras de proteger el principio pro persona, como legisladores debemos garantizarles este descuento de tarifa preferencial, que ya por años vienen disfrutando estas personas vulnerables, es por ello, que también proponemos la reforma del numeral 2 del artículo 373, con el fin de garantizarles por ley dicho descuento.

Es entonces que proponemos reformar los numerales **1 y 2 del artículo 375** y el **décimo séptimo transitorio**, con la finalidad de que las tarifas preferenciales puedan pagarse de la forma en la que el usuario beneficiado opte, es decir, por medio de sistemas de prepago o pago en efectivo, no debiendo ser en ningún momento un obstáculo a la implementación del sistema de prepago para hacer valer un derecho ganado como lo es el descuento de la tarifa en el transporte público.

Es importante que como legisladores siempre garanticemos a los grupo vulnerables la mayor facilidad para que puedan acceder a sus derechos y beneficios establecidos en la ley, si bien es cierto, que la Ley de Movilidad Sustentable actualmente vigente en nuestro estado, contiene normativa con tendencia futurista, moderna y tecnológica, también es cierto que dicha tecnología no debe ser obstáculo para que las personas que gozan de un descuento en el transporte público puedan acceder a ella, nosotros los legisladores debemos velar y garantizar para que las personas de la tercera edad, con discapacidad o los estudiantes puedan hacer válido dichos descuentos, dejando a libre elección del

usuario beneficiado elegir entre el empleo de las tarjetas de prepago o el pago en efectivo.

Como bien lo ha establecido el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al analizar el artículo 172 de la Ley de Movilidad Sustentable, en la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, la regulación estatal no puede limitar el uso de la moneda o billetes de curso legal para liquidar obligaciones de pago generadas por la prestación del servicio de transporte, ya que la determinación de las condiciones de pago de obligaciones es de competencia federal. En esa tesitura, deberá garantizarse el descuento a los grupos señalados por la misma ley, solo con la credencial emitida por autoridad competente que acredite la condición que establece la ley para ser beneficiario del mismo.

Por último se propone reforzar el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, incluyendo como Consejeros Permanentes a tres representantes de Instituciones **privadas** de educación superior, debido a que actualmente solo contempla a los de las instituciones públicas, de igual manera, con la finalidad de que los niños, niñas y adolescentes de nuestro estado puedan ser representados por ellos mismos, tomando en cuenta su opinión en su calidad de consejeros permanentes se incluye un representante de la comunidad estudiantil de primaria y otro de secundaria, de igual manera, se incluyeron tres representantes de la comunidad estudiantil de nivel universitaria, con la connotación de que estos no deben pertenecer al mismo gremio de asociados o federación, con el objetivo de que prevalezca la pluralidad de ideas y la igualdad de representación.

Consideramos importante, que los titulares de las Presidencias Municipales, sean integrantes del Consejo Estatal como consejeros permanentes y no así solo como invitados especiales, esto debido a que la mayor concentración de vialidades, se encuentran en los Municipios, siendo ellos los mayormente preocupados por arreglar sus vialidades, así como en aportar para la mejora en materia de movilidad, por lo que sus opiniones deben ser escuchadas y sus aportaciones dentro del Consejo Estatal, sin duda serán parte importante para las políticas públicas en dicha materia, conscientes de las labores cotidianas de los titulares de las presidencias municipales, se propuso puedan ser suplidos por sus Directores en materia de vialidad.

Otra de las personas que consideramos debe gozar de su calidad como consejeros permanentes dentro del Consejo Estatal, son los representantes de las organizaciones civiles en materia de movilidad, que actualmente se encuentran en la misma situación que las personas titulares de las presidencias municipales, solo en su calidad de invitados, y solamente si el Presidente del Consejo les extiende dicha invitación, por ello, consideramos que en cumplimiento a sus derechos, tal y como lo mandata el artículo 6 fracciones V y VII de la Ley de Fomento a las Organizaciones de la Sociedad Civil del Estado de Colima, las Organizaciones de la Sociedad Civil tienen derecho a participar en la formulación, instrumentación,

control, evaluación y vigilancia de los planes, programas, proyectos y políticas públicas a cargo del gobierno del Estado y los municipios, en aquellos temas relacionados con su objeto social, así como a ser reconocidas como instancias de consulta de la sociedad y formar parte de los consejos, comisiones, comités y demás mecanismos de participación ciudadana previstos en las leyes del Estado.

Lo anterior, encaja perfectamente con lo que establece el artículo 25 de la Ley de Movilidad Sustentable al definir que es el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, definiéndolo como un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tienen por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes.

Es por lo expuesto, que consideramos conveniente que se incluyan a las personas propuestas para formar parte del Consejo Estatal, dando cumplimiento a los demás ordenamientos legales ya referidos, así como fortalecer dicho Consejo.

Es por los motivos y fundamentos legales anteriormente citados, que los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido de Movimiento de Regeneración Nacional sometemos a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa de:

## DECRETO

**ÚNICO.-** Se **reforman** la fracción CX, del numeral 1, del artículo 13; los incisos e) y f), de la fracción V, numeral 1, del artículo 27; la fracción III, numeral 1, del artículo 125; la fracción I, del numeral 1, del artículo 183; fracción I, numeral 1, y numeral 2, del artículo 373; numerales 1 y 2 del artículo 375; décimo séptimo transitorio; se **adicionan** los incisos g), h), i), j) y k), de la fracción V, numeral 1, del artículo 27; y se **derogan** los incisos a) y g) de la fracción VI, del numeral 1, del artículo 27; los artículos 169; la fracción I, del numeral 2, del artículo 172; 173; el numeral 2, del artículo 175; décimo sexto y el vigésimo cuarto transitorios, todos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, para quedar de la siguiente manera:

### **Artículo 13. Glosario**

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I al CIX. ...

**CX. Transporte Privado asistido por aplicaciones tecnológicas:** Al transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante contratos entre

privados asistidos a través de aplicaciones móviles, que permite conectar la oferta privada con usuarios afiliados a sus servicios.

## **Artículo 27. Integración del Consejo Estatal**

1. El Consejo Estatal estará integrado por los siguientes miembros:

I. al IV...

V. Como Consejeros Permanentes:

a. ...

b. ...

c. ...

d. ...

e. **Dos representantes de Instituciones Privadas de Educación Superior en el Estado;**

f. **Un representante de la sociedad de padres de familia de la comunidad estudiantil de nivel primaria, de instituciones públicas;**

g. **Un representante de la sociedad de padres de familia de nivel secundaria, de instituciones públicas;**

h. **Un representante de la comunidad estudiantil de nivel medio superior, de instituciones públicas;**

i. **Tres representante de la comunidad estudiantil de nivel superior, de instituciones públicas, mismos que no deberán pertenecer al mismo gremio de asociados o federación, debiendo prevalecer la pluralidad de sus representantes;**

j. **Los titulares de las Presidencias Municipales o mediante un suplente acreditado por estos;**

k. **Doce miembros permanentes, representantes legales de las empresas de transporte del estado y organizaciones con mayor representatividad en la entidad, relativas a las modalidades de transporte público individual, colectivo y de carga, propuestos por las referidas empresas y organizaciones; y**

**I. Tres representantes de las Organizaciones de la Sociedad Civil en materia de movilidad.**

VI. A invitación que les extienda el Presidente del Consejo, podrán integrarse:

a. **Derogado.**

b. al f...

g. **Derogado.**

VII. ...

2. ...

**Artículo 125. Transporte privado**

1. El transporte privado se divide en las siguientes modalidades:

I y II...

III. **Servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas: Es aquel que se otorga por permiso del Ejecutivo del Estado y tiene como objeto trasladar a personas y sus cosas en vehículos, con o sin operador, que previamente se solicita mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias, ni horario fijo, con vigencia no mayor de un año pudiendo renovarse por un periodo igual, cuyas reglas y especificaciones se sujetan a lo establecido en el presente Título; y**

IV. ...

**Artículo 169. Derogado.**

**Artículo 172. Restricciones de operación**

1. ...

2. Además los prestadores de servicio que estén bajo este permiso no podrán:

I. **Derogado.**

II al IV...

**Artículo 173. Derogado.**

**Artículo 175. Registro de las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas y de los socios.**

1. ...
2. **Derogado.**

**Artículo 183. Registro de Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda**

1. Estas empresas están obligadas a registrarse en la Secretaría a través del Sistema Estatal de Información de Transporte, proporcionando la información siguiente:
    - I. Acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos, cuyo objeto social incluya entre otros, desarrollo de aplicaciones web, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas;
- II al X...

**Artículo 373. Tarifas preferenciales para transporte público colectivo**

1. Podrán acceder a la tarifa preferencial de transporte público colectivo:
    - I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos **incorporados a la Secretaría de Educación;**
- II al IV...
2. Las tarifas preferenciales **no serán menores al 50% de descuento para las personas mencionadas en las fracciones de la I a la III, debiendo garantizar dicha tarifa preferencial por el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, mostrando cualquier credencial emitida por autoridad competente.**

**Artículo 375. Tecnología de validación de la tarifa preferencial**

1. Los usuarios de la tarifa preferencial podrán hacer válido su descuento presentando la tarjeta de prepago del sistema de cobro integrado o del sistema que al efecto se establezca. **Sin embargo, para hacer válido el descuento a las personas usuarias beneficiadas por dicho descuento será optativo para el usuario el empleo de tarjetas de prepago o el pago en efectivo, mismo que deberá garantizarse solo con el hecho de**

**exhibir una credencial emitida por autoridad competente, ya sea para la tercera edad, de discapacidad o de estudiantes.**

2. Los estudiantes según el ciclo de estudio, deberán refrendar la vigencia de su tarjeta de prepago, presentando únicamente la tarjeta y la constancia de inscripción o de pago de colegiatura que cubra el nuevo ciclo. **De igual manera, será optativo para el estudiante desde el nivel de primaria, el uso de la tarjeta de prepago o realizar su pago en efectivo, mostrando al momento del pago una credencial emitida por cualquier Institución Educativa adscrita a la Secretaría de Educación Pública que lo acredite como estudiante.**
3. La Secretaría determinará las medidas para que los menores de tres años tengan acceso al servicio sin costo. Para gozar de la exención no requerirán la tarjeta de prepago del sistema de cobro.

#### **TRANSITORIOS:**

**PRIMERO AL DÉCIMO QUINTO. ....**

**DÉCIMO SEXTO. Derogado.**

**DÉCIMO SÉPTIMO.** Las tarifas preferenciales que hagan referencia al pago a través de sistemas de prepago, se aplicarán a partir de la implementación de dicha tecnología, **sin que esto implique menoscabo de los derechos ganados a las personas vulnerables, debiendo ser opcional para el usuario beneficiado con la tarifa preferencial el pago en efectivo o a través de sistemas de prepago.**

**DÉCIMO OCTAVO AL VIGÉSIMO TERCERO. ...**

**VIGÉSIMO CUARTO. Derogado.**

**VIGÉSIMO QUINTO AL VIGÉSIMO SEXTO. ...**

#### **TRANSITORIO**

**PRIMERO.-** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente a su publicación en el periódico oficial "El Estado de Colima".

**SEGUNDO.-** Se derogan todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que se opongan al presente Decreto de reforma.

El Gobernador del Estado dispondrá se publique, circule y observe.

Las diputadas y diputados que suscribimos la presente iniciativa de ley, se turne a la comisión competente y con fundamento en el artículo 92 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Colima, solicitamos que la presente iniciativa se someta a su discusión y aprobación, en plazo indicado por la ley.

ATENTAMENTE

Colima, Colima; a 12 de abril de 2019.

EL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE MORENA



DIP. VLADIMIR PARRA BARRAGAN



DIP. BLANCA LIVIER RODRIGUEZ OSORIO



DIP. ARTURO GARCIA ARIAS

DIP. FRANCIS ANEL BUENO SANCHEZ

DIP. JULIO ANGUIANO URBINA



DIP. ARACELI GARCÍA MURO



DIP. GUILLERMO TOSCANO REYES

DIP. ALMA LIZETH ANAYA MEJÍA



DIP. LUIS ROGELIO SALINAS SANCHEZ