Año: 2026 Expediente: 21858/LXXVII

H. Congreso del Estado de Nuevo León

LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: CC. DIPS. TOMÁS ROBERTO MONTOYA DÍAZ Y OTROS INTEGRANTES DEL GLMORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA POR DEROGACIÓN DEL ARTÍCULO 5 BIS Y LA FRACCIÓN LXXX BIS DEL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN AL DENOMINADO "PERMISO TURÍSTICO". SE TURNA CON CARÁCTER URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: Lunes 21 de Septiembre de 2026

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

15

DIP. PERLA DE LOS ÁNGELES VILLARREAL VALDEZ
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE. –

Las suscritas Diputadas **Anylú Bendición Hernández Sepúlveda, Brenda Velázquez Valdez, Esther Berenice Martínez Díaz, Grecia Benavides Flores, Greta Pamela Barra Hernández y Reyna Reyes Molina**, así como el suscrito Diputado **Tomás Roberto Montoya Díaz**, Coordinador del Grupo Legislativo del partido MORENA de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 87, 88 y 96, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; así como por los artículos 102, 103 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, sometemos a la consideración de esta Soberanía la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se derogan el artículo 5 Bis y la fracción LXXX Bis del artículo 8 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, en materia de eliminación del Permiso Turístico para vehículos foráneos**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho humano y una condición material para el ejercicio de otros derechos. En el orden constitucional mexicano, toda persona tiene derecho a desplazarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; en Nuevo León, ese mandato se desarrolla además como una obligación estatal de colocar a las personas, y no a los trámites administrativos, en el centro de la política de movilidad.

La presente iniciativa parte de esa premisa y propone eliminar de la legislación estatal el denominado Permiso Turístico para vehículos con placas expedidas por otras entidades federativas o extranjeras. La finalidad no es debilitar el control vehicular, la seguridad pública, ni la obligación de quienes efectivamente residen en Nuevo León de mantener regularizado su vehículo. Por el contrario, se propone sustituir una regla general que trata del mismo modo a visitantes temporales y a residentes incumplidos por un esquema de aplicación de la ley dirigido a quien realmente se encuentra obligado a registrar el vehículo en el Estado.

El artículo 5 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León fue adicionado mediante Decreto publicado el 22 de mayo de 2026, y dispone que los vehículos foráneos de paso o en estancia temporal deben obtener gratuitamente un permiso turístico para poder transitar por el Estado y ejercer su derecho a la movilidad. El permiso puede comprender de uno a treinta días por año, es personal e intransferible y se vincula con las placas y con la persona propietaria o conductora registrada.

Una vez utilizados los días permitidos, la propia disposición ordena registrar el vehículo ante el Instituto de Control Vehicular y pagar el refrendo anual correspondiente.

En seguimiento a lo anterior, el 4-cuatro de septiembre de 2026-dos mil veintiséis, el Instituto de Control Vehicular publicó los lineamientos para la implementación, operación, control y seguimiento del Permiso Turístico. La autoridad informó que el esquema sería obligatorio para vehículos particulares foráneos y que comenzaría a operar cuarenta y cinco días después de la entrada en vigor de los lineamientos, es decir, a partir del 21 de octubre de 2026. En el mismo marco administrativo se anunció un Registro Vehicular de Estancia Prolongada para quienes necesiten circular por más de treinta días.[1]

Es revelador que a pesar de que el artículo 5 Bis de la Ley de Movilidad establece que el permiso tiene como finalidad garantizar la protección y seguridad de las personas foráneas, los lineamientos de aplicación publicados por el Ejecutivo, no hacen referencia a ello. Por el contrario, disponen que tanto las autoridades del Estado como de los municipios, podrán vigilar, inspeccionar, detener y sancionar a quienes no cumplan con el permiso que, en muchos casos, deberán pagar.

La proximidad de esa fecha vuelve pertinente que el Poder Legislativo vuelva a examinar la medida antes de que su exigibilidad produzca cargas por igual a visitantes, personas trabajadoras temporales, estudiantes, proveedores, familias que se desplazan entre entidades, vehículos prestados o de uso lícito cuyo propietario reside fuera de Nuevo León y, en general, a cualquier persona que circule legalmente con placas de otra entidad federativa.

---

[1] Gobierno del Estado de Nuevo León, Instituto de Control Vehicular. (2026, 4 de septiembre). Publica ICV lineamientos para Pase Turístico. https://www.nl.gob.mx/es/boletines/publica-icv-lineamientos-para-pase-turistico; Gobierno del Estado de Nuevo León. (2026, 6 de septiembre). Pase turístico y RVEP fortalecerán la certeza jurídica, seguridad y orden vial. https://nl.gob.mx/es/boletines/pase-turistico-y-rvep-fortaleceran-la-certeza-juridica-seguridad-y-orden-vial

Es importante precisar el alcance constitucional de la medida, ya que no sería jurídicamente riguroso afirmar que cualquier requisito relacionado con un vehículo automotor es, por ese solo hecho, una violación automática a la libertad de tránsito prevista en el artículo 11 de la Constitución Federal.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido, desde la jurisprudencia sobre verificación vehicular y, recientemente, al resolver la Acción de Inconstitucionalidad 1/2024, que la libertad de tránsito protege a las personas y no convierte a los vehículos en bienes exentos de toda regulación. También ha reconocido que obligaciones de seguridad vial, como contar con seguro de responsabilidad civil, pueden resultar constitucionales cuando persiguen una finalidad legítima y guardan proporcionalidad con ella.[2]

Precisamente por ello, el problema central del Permiso Turístico se encuentra en la forma concreta en que la norma clasifica a las personas usuarias, en la congruencia entre el medio elegido y los fines perseguidos, en la certeza sobre quién debe registrarse localmente y en la existencia de alternativas menos restrictivas para alcanzar los objetivos de seguridad y control vehicular.

El artículo 1o. de la Constitución Federal prohíbe toda discriminación y obliga a todas las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos. El derecho a la movilidad reconocido en el artículo 4o. exige condiciones de igualdad e inclusión. En el mismo sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone que la actuación de las autoridades debe sujetarse, entre otros, a los principios de inclusión e igualdad y a decisiones basadas en evidencia.

La Suprema Corte ha establecido que una diferencia normativa sólo es válida si parte de un término de comparación relevante y si la clasificación legislativa persigue una finalidad constitucionalmente admisible, es adecuada para alcanzarla y supera un juicio de proporcionalidad. En materia vehicular existe, además, un precedente: al analizar programas de verificación, órganos del Poder Judicial Federal han considerado incompatible con la igualdad una diferenciación vehicular cuando el criterio utilizado no guarda una relación objetiva suficiente con la

[2] Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2009). Jurisprudencia 2a./J. 192/2009, "Verificación vehicular obligatoria en el Distrito Federal... no viola la garantía de libertad de tránsito", registro digital 165648; Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2025). Acción de inconstitucionalidad 1/2024, resuelta el 6 de octubre de 2025. https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/3/2024/19/3_326567_7353_firmado.pdf

finalidad ambiental o regulatoria perseguida[3]; y en el caso de Nuevo León, no se persigue ningún objetivo medio ambiental.

En el caso que nos ocupa, la matrícula expedida por otra entidad federativa funciona como criterio general de sujeción al permiso. Sin embargo, portar placas foráneas no equivale necesariamente a residir en Nuevo León, evadir obligaciones fiscales, representar un mayor riesgo de seguridad o incumplir condiciones mecánicas y ambientales. Una persona de Coahuila que visita Monterrey durante un fin de semana, una estudiante con domicilio permanente en San Luis Potosí, una familia que presta temporalmente un vehículo a un pariente o una persona de negocios que permanece varias semanas pueden encontrarse plenamente regularizadas en su entidad de origen y, aun así, quedar sometidas al mismo régimen que una persona residente en Nuevo León que deliberadamente mantiene placas de otra entidad para evitar su alta local.

Esa equiparación resulta especialmente problemática porque la legislación estatal ya contiene una regla específica para identificar a quienes sí deben registrar su vehículo en Nuevo León. El artículo 21 de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular obliga a inscribir los vehículos de las personas físicas o morales con domicilio, unidades de negocio, establecimientos o sucursales en el Estado, así como de las personas residentes en Nuevo León propietarias de vehículos con placas de otra entidad federativa, dentro de los treinta días naturales correspondientes.

La Ley del Instituto de Control Vehicular utiliza, por tanto, un criterio jurídicamente pertinente: domicilio, establecimiento o residencia. El artículo 5 Bis de la Ley de Movilidad, en cambio, activa una consecuencia por el solo agotamiento de treinta días de permiso y dispone, sin distinguir la residencia de la persona usuaria, que deberá realizarse la inscripción del vehículo y el pago del refrendo anual. Esta discordancia puede generar incertidumbre sobre el régimen aplicable a una persona no residente que legítimamente permanece más de treinta días por razones laborales, académicas, familiares o de negocios.

---

[3] Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2010). Jurisprudencia 2a./J. 42/2010, "Igualdad. Criterios que deben observarse en el control de la constitucionalidad de normas que se estiman violatorias de dicha garantía", registro digital 164779. https://www.scjn.gob.mx/igualdad-de-genero/conceptos-relevantes/igualdad-ante-ley ; Pleno en Materia Administrativa del Primer Circuito. (2015). Contradicción de tesis 5/2015, registro digital 25848, sobre programas de verificación vehicular e igualdad. https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/ejecutoria/25848

Los lineamientos publicados el pasado 04-cuatro de septiembre intentan administrar esa realidad mediante la figura del Registro Vehicular de Estancia Prolongada, sin embargo, esa figura no aparece en el artículo 5 Bis. La necesidad de construir por vía administrativa categorías adicionales, excepciones y mecanismos complementarios evidencia que la disposición legal no distingue con suficiente precisión entre turismo, estancia temporal, residencia y obligación de registro. En materia de derechos y cargas administrativas, esa delimitación debe provenir primordialmente de la ley y no quedar sujeta a soluciones posteriores que modifiquen sustancialmente su funcionamiento.

La seguridad pública es una finalidad legítima y prioritaria, por ello, el propio marco jurídico ofrece instrumentos menos intrusivos y mejor focalizados. La Ley que crea el Instituto de Control Vehicular faculta al Instituto para coordinarse con el órgano federal encargado del Registro Público Vehicular y con autoridades de seguridad y vialidad de los tres órdenes de gobierno. Es decir, existe base legal para intercambio de información, verificación de identidad vehicular, coordinación operativa y detección de unidades con irregularidades sin convertir a cada visitante en sujeto de un permiso previo de circulación.

Es de resaltar que atendiendo dicho marco jurídico y buscando una simplificación administrativa para las y los visitantes, el Pleno del H. Congreso del Estado de Nuevo León aprobó el día 14-catorce de septiembre del 2026-dos mil veintiséis, un acuerdo administrativo mediante el cual se solicitó al Poder Ejecutivo:

> *"...inicie las gestiones necesarias para la celebración de un convenio de colaboración administrativa, de seguridad y fiscal con los Estados de Coahuila de Zaragoza, Tamaulipas y San Luis Potosí, con el objeto de compartir recíprocamente las bases de datos vehiculares de cada entidad.*
>
> *Dicho convenio deberá de contemplar de forma enunciativa, más no limitativa lo siguiente:*
>
> 1. *Mecanismos de intercambio digital de información en materia de control vehicular;*
> 2. *Identificación de vehículos con reporte de robo;*
> 3. *Verificación del cumplimiento de obligaciones fiscales y administrativas, y*
> 4. *Cobro recíproco de multas y adeudos vehiculares entre las entidades participantes".*

Lo mismo ocurre con los objetivos ambientales. Si una política pública pretende disminuir emisiones contaminantes, el criterio técnicamente adecuado debe relacionarse con el desempeño ambiental del vehículo y no exclusivamente con el Estado que expidió la matrícula. La propia Ley de Movilidad permite regular la circulación por razones ambientales, de salud o seguridad vial y dispone que esas medidas consideren el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo.

También debe analizarse la carga administrativa desde la perspectiva de proporcionalidad. Aunque el trámite se anuncia como gratuito y digital en el caso del tope de los treinta días, requiere proporcionar información personal y vehicular y sujetarse a mecanismos de verificación por autoridades estatales y municipales. Para una persona que simplemente atraviesa la entidad o realiza una visita breve, la exigencia añade una condición administrativa que no se impone a un vehículo local que, desde el punto de vista material, puede presentar idénticos riesgos de seguridad vial o ambientales.

La gratuidad de un trámite no elimina la carga regulatoria. El costo de cumplimiento también comprende tiempo, acceso a internet, comprensión de requisitos, conservación del documento, riesgo de errores en datos, necesidad de aclaraciones y la posibilidad de sanciones por incumplimiento. En un Estado que busca impulsar la simplificación y digitalización administrativa, esto resulta contraproducente.

Por su parte, quienes por razones ya descritas busquen contar con una estancia prolongada, deberán de pagar aproximadamente más de $400 pesos trimestrales, causandoles perjuicio a sus recursos y patrimonio familiar.

No se puede dejar de lado que una medida de esta índole, además, puede provocar un incremento en las extorsiones a conductores, las cuales han venido siendo un tema en aumento en la entidad en los últimos años.

La dimensión económica y turística tampoco es menor. Nuevo León mantiene un flujo intenso de visitantes por negocios, eventos, reuniones, turismo recreativo y vínculos familiares con entidades vecinas. El Observatorio de Turismo Sostenible del Estado reportó, para el acumulado enero-julio de 2026, 1,858,704 visitantes hospedados y una derrama económica turística de $24,144 millones de pesos. Durante el Mundial de 2026, el propio Gobierno estatal informó el arribo de 1.1

millones de visitantes y una derrama económica superior a $10 mil millones de pesos.[4]

Un entorno de movilidad receptivo y jurídicamente claro forma parte de la competitividad de un destino. Eliminar un permiso general no significa renunciar al orden; significa distinguir entre control eficiente y barreras innecesarias. La autoridad puede y debe perseguir a quienes residen en Nuevo León y evaden su obligación de registro, exigir seguros cuando la ley lo establezca, verificar placas o vehículos con reporte, sancionar infracciones de tránsito y coordinarse con autoridades de otras entidades. Lo que no resulta indispensable es someter a toda persona visitante a un mecanismo concebido, en buena medida, para localizar a residentes incumplidos.

Esta distinción cobra especial relevancia a la luz de los propios datos utilizados para justificar la medida, ya que se señaló una importante cantidad de vehículos con placas de otros estados que circulaban en la Zona Metropolitana de Monterrey y que un monitoreo de emisiones de principios de 2024 habría identificado que 19.1% de los vehículos observados no contaban con registro en el Estado. Aun tomando esas cifras como punto de partida, el diagnóstico describe dos universos distintos: vehículos foráneos legítimamente en tránsito y vehículos de residentes que, pese a estar obligados, no se han dado de alta. La política pública debe dirigirse al segundo universo, no presumir que ambos son equivalentes.[5]

La reforma propuesta preserva la obligación de inscripción prevista en el artículo 21 de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular para quien resida en Nuevo León y sea propietario de un vehículo con placas expedidas por otra entidad. La derogación, por tanto, no crea un incentivo para la evasión.

La propuesta también supera un análisis de convencionalidad. El artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce el derecho de toda persona que se halle legalmente en un Estado a circular por su territorio, sujeto a

[4] Gobierno del Estado de Nuevo León, Secretaría de Turismo. (2026). Observatorio de Turismo Sostenible: Indicadores estratégicos, acumulado enero-julio 2026. https://www.nl.gob.mx/es/observatorioturistico ; Gobierno del Estado de Nuevo León. (2026, 23 de julio). Nuevo León consolida el legado del Mundial con resultados históricos en turismo, economía e inversión. https://www.nl.gob.mx/es/boletines/nuevo-leon-consolida-el-legado-del-mundial-con-resultados-historicos-en-turismo-economia

[5] Gobierno del Estado de Nuevo León. (2025). Iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, presentada en el Paquete Fiscal 2026, pp. 1-3. https://www.nl.gob.mx/sites/default/files/repositorio/Dependencias/Secretar%C3%ADa%20de%20Finanzas%20y%20Tesorer%C3%ADa%20General%20del%20Estado/Repositorios/paquete_fiscal_2026/06_iniciativa_reforma_ley_movilidad_nl_2026.pdf

restricciones previstas por ley y necesarias en una sociedad democrática. Aunque la regulación vehicular admite reglas de seguridad y control, la eliminación de una carga general que puede sustituirse por herramientas focalizadas fortalece el principio pro persona y la protección más amplia exigida por el artículo 1o. constitucional.

La medida tampoco disminuye ingresos jurídicamente consolidados, ya que el Permiso Turístico fue diseñado como gratuito y el refrendo anual continuará siendo exigible respecto de vehículos que deban estar inscritos conforme a la Ley en la materia. En consecuencia, el impacto presupuestal de la reforma se concentra en la disminución de cargas administrativas y no en la supresión de una fuente tributaria establecida para visitantes.

Por si esto no bastara para cuestionar la viabilidad del permiso citado, existen voces múltiples de otros Estados e incluso alcaldes emanados del partido de uno de los promoventes, que han mostrado su preocupación por el libre tránsito o abiertamente han referido que no aplicarán esta medida.

La función del Congreso no concluye con la aprobación de una norma. Cuando la fase de implementación revela tensiones, ambigüedades o consecuencias más amplias que las necesarias para alcanzar el objetivo público, existe el deber institucional de revisar el diseño y, en su caso, corregirlo antes de que produzca afectaciones generalizadas. La derogación legislativa es una herramienta ordinaria de mejora regulatoria y de protección de derechos.

El Grupo Legislativo de MORENA reconoce la necesidad de contar con un padrón vehicular confiable, de combatir el uso irregular de placas foráneas por residentes, de fortalecer la seguridad pública y de reducir emisiones. Esos objetivos son legítimos. Lo que esta iniciativa sostiene es que deben perseguirse con reglas dirigidas a la conducta que se pretende corregir: residencia no registrada, incumplimiento de obligaciones de control, falta de seguro, emisiones contaminantes o vehículos vinculados con hechos ilícitos; no mediante una presunción general basada en el origen de la matrícula.

Por estas razones, la propuesta resulta jurídicamente viable, coherente con los derechos constitucionales a la movilidad y al libre tránsito, compatible con la jurisprudencia constitucional sobre regulación vehicular y respetuosa de las competencias estatales. Además, evita que una medida de control se transforme

restricciones previstas por ley y necesarias en una sociedad democrática. Aunque la regulación vehicular admite reglas de seguridad y control, la eliminación de una carga general que puede sustituirse por herramientas focalizadas fortalece el principio pro persona y la protección más amplia exigida por el artículo 1o. constitucional.

La medida tampoco disminuye ingresos jurídicamente consolidados, ya que el Permiso Turístico fue diseñado como gratuito y el refrendo anual continuará siendo exigible respecto de vehículos que deban estar inscritos conforme a la Ley en la materia. En consecuencia, el impacto presupuestal de la reforma se concentra en la disminución de cargas administrativas y no en la supresión de una fuente tributaria establecida para visitantes.

Por si esto no bastara para cuestionar la viabilidad del permiso citado, existen voces múltiples de otros Estados e incluso alcaldes emanados del partido de uno de los promoventes, que han mostrado su preocupación por el libre tránsito o abiertamente han referido que no aplicarán esta medida.

La función del Congreso no concluye con la aprobación de una norma. Cuando la fase de implementación revela tensiones, ambigüedades o consecuencias más amplias que las necesarias para alcanzar el objetivo público, existe el deber institucional de revisar el diseño y, en su caso, corregirlo antes de que produzca afectaciones generalizadas. La derogación legislativa es una herramienta ordinaria de mejora regulatoria y de protección de derechos.

El Grupo Legislativo de MORENA reconoce la necesidad de contar con un padrón vehicular confiable, de combatir el uso irregular de placas foráneas por residentes, de fortalecer la seguridad pública y de reducir emisiones. Esos objetivos son legítimos. Lo que esta iniciativa sostiene es que deben perseguirse con reglas dirigidas a la conducta que se pretende corregir: residencia no registrada, incumplimiento de obligaciones de control, falta de seguro, emisiones contaminantes o vehículos vinculados con hechos ilícitos; no mediante una presunción general basada en el origen de la matrícula.

Por estas razones, la propuesta resulta jurídicamente viable, coherente con los derechos constitucionales a la movilidad y al libre tránsito, compatible con la jurisprudencia constitucional sobre regulación vehicular y respetuosa de las competencias estatales. Además, evita que una medida de control se transforme

en una barrera administrativa generalizada y permite orientar los recursos públicos a mecanismos de identificación e interoperabilidad más eficaces.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se derogan el artículo 5 Bis y la fracción LXXX Bis del artículo 8 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 5 Bis. DEROGADO.

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I. a LXXX. ...

LXXX Bis. DEROGADA.

LXXXI. a CXXXVI. ...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto quedarán sin efectos los Lineamientos para la Implementación, Operación, Control y Seguimiento del Permiso Turístico, publicados en el Periódico Oficial del Estado el 4 de septiembre de 2026, así como cualquier disposición administrativa emitida por las autoridades estatales o municipales cuya finalidad exclusiva sea exigir, verificar o sancionar la portación, exhibición, vigencia o tramitación del Permiso Turístico o Pase Turístico.

TERCERO. El Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, dentro de los quince días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, deberá dejar sin efectos los acuerdos, lineamientos, plataformas, procedimientos y mecanismos administrativos vinculados con el Registro Vehicular de Estancia Prolongada.

CUARTO. Las autoridades estatales y municipales se abstendrán, desde la entrada en vigor del presente Decreto, de exigir o sancionar la falta del Permiso Turístico o Pase Turístico. Los municipios contarán con un plazo máximo de treinta días hábiles para armonizar las disposiciones reglamentarias que, en su caso, hubieren emitido exclusivamente para su aplicación.

QUINTO. El Instituto de Control Vehicular deberá cancelar la recepción de nuevas solicitudes del Permiso Turístico y manejar los datos personales recabados con motivo de solicitudes ya realizadas conforme a la legislación aplicable.

Monterrey, Nuevo León, a 15 de septiembre de 2026.

ATENTAMENTE

DIP. GRETA PAMELA BARRA HERNÁNDEZ

DIP. GRECIA BENAVIDES FLORES

DIP. ANYLÚ BENDICIÓN HERNÁNDEZ SEPÚLVEDA

DIP. ESTHER BERENICE MARTÍNEZ DÍAZ

DIP. REYNA REYES MOLINA

DIP. BRENDA VELÁZQUEZ VALDEZ

DIP. TOMÁS ROBERTO MONTOYA DÍAZ
COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA

15 SEP 2026