

Año: 2020

Expediente: 13762/LXXV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXV Legislatura

PROMOVENTE C. DIP. CLAUDIA TAPIA CASTELO, COORDINADORA DEL GRUPO LEGISLATIVO INDEPENDIENTE PROGRESISTA DE LA LXXV LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LAS "CORRECCIONES MESURADAS" EN MENORES DE EDAD.

NICIADO EN SESIÓN: 29 de septiembre del 2020

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Legislación

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

**Diputada María Guadalupe Rodríguez Martínez
Presidenta de la Mesa Directiva del
H. Congreso del Estado de Nuevo León.-**

Presente.-

Honorable Asamblea:



La suscrita, Claudia Tapia Castelo, Coordinadora del Grupo Legislativo Independiente Progresista de la Septuagésima Quinta Legislatura del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y sus correlativos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, acudo a presentar **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones del Código Civil para el Estado de Nuevo León.** Lo anterior, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente, el artículo 423 del Código Civil para el Estado de Nuevo León prevé como facultad de quien ejerza la patria potestad, tutela o custodia de algún menor de edad el poder “corregirlos mesuradamente, sin llegar al maltrato”.

Aun y cuando posteriormente habla de que los jueces “tienen la facultad de tomar las medidas necesarias para impedir que un menor sea maltratado”, se trata de una disposición anacrónica que deja en estado

de indefensión a las niñas, niños y adolescentes, pues no les brinda seguridad jurídica sobre qué se considera una “corrección medida sin llegar al maltrato”.

La Convención sobre los Derechos del Niño, ratificada por México hace 30 años, dispone en sus artículos 6, 18 y 19 que todos los niños tienen un derecho intrínseco a la vida, al desarrollo, a una crianza basada en el interés superior del menor y a la protección contra toda forma de perjuicio o abuso físico o mental, descuido o trato negligente, malos tratos o explotación, incluido el abuso sexual.

En nuestra Constitución Política Federal, el artículo 4 establece que los niños tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades y al desarrollo integral, así como que los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos.

Además, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes dispone en su artículo 105, fracción cuarta, que quienes tengan trato con niñas, niños y adolescentes se deben abstener de ejercer cualquier tipo de violencia en su contra, en particular el castigo corporal.

Lo mismo está previsto también en los artículos 3 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y 123, fracción cuarta, de la Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Nuevo León.

Esto pone en evidencia que lo previsto en el artículo 423, además de ser una disposición anacrónica que permite el maltrato infantil, se trata de una porción normativa que carece de congruencia con el resto de nuestro marco jurídico internacional, nacional y local.

De acuerdo con datos del año 2015 del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (o “UNICEF”, por sus siglas en inglés), 6 de cada 10 niños, niñas y adolescentes experimentaron algún método violento de disciplina y 1 de cada 2 niños, niñas y adolescentes sufrieron agresiones psicológicas.

Asimismo, según datos de la organización mundial “Save The Children”, México es el primer lugar de violencia y abuso infantil de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (u “OCDE”, por sus siglas), siendo que el 70% de los niños y niñas son víctimas de algún tipo de violencia y que cada día mueren 3 niños o niñas a causa de la violencia en nuestro país. Estos datos son del año 2019, lo cual revelan que la violencia hacia personas menores de edad va en aumento.

La violencia es sin duda un fenómeno generalizado y que no conoce de fronteras geográficas. Sin embargo, ha sido demostrado que sí conoce de géneros, de grupos etarios, de orígenes étnicos, etcétera.

Es decir, es indiscutible que existen grupos con alta vulnerabilidad para ser víctimas de violencia; uno de esos grupos son las personas menores de edad: nuestras niñas, niños y adolescentes.

Por ello, hoy ocurro a presentar esta iniciativa que pretende reformar la disposición del Código Civil local que permite las “correcciones medidas”, en el entendido de que su amplitud de término favorece la inseguridad jurídica y con ello peligra que se esté legalizando el maltrato infantil; además de haber una evidente contradicción normativa con disposiciones internacionales, nacionales e incluso locales, de otros ordenamientos jurídicos.

¡Siempre en defensa de nuestros niños, niñas y adolescentes!

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente **Proyecto de:**

DECRETO

Único.- Se modifica el artículo 423 del Código Civil para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

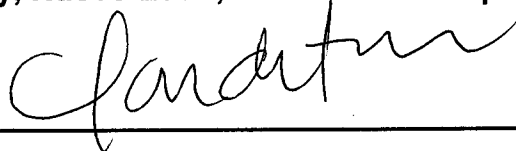
Art. 423.- Para los efectos del artículo anterior, quienes ejerzan la patria potestad o tengan menores de edad bajo su custodia, tendrán la facultad de **emplear formas de corrección o disciplina positivas, participativas y no violentas compatibles con la edad de niñas, niños y adolescentes, quedando prohibido que utilicen como forma**

de corrección o disciplina el castigo físico, el trato humillante, degradante, cruel e inhumano o cualquier tipo de violencia familiar de la estipulada en el artículo 323 Bis 1 de este Código. Los jueces tienen la facultad de tomar las medidas necesarias para impedir que un menor sea maltratado por quienes ejerzan sobre él la patria potestad, o la tengan bajo su custodia. Tales medidas se tomarán a instancia de quien acredite un interés legítimo de parentesco o del ministerio público en todo caso.

TRANSITORIOS

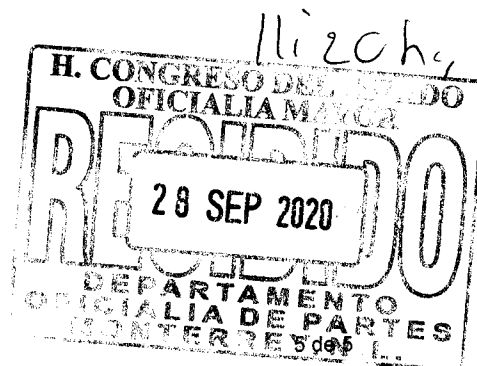
Único.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

Monterrey, Nuevo León; a fecha 28 de septiembre de 2020



Dip. Claudia Tapia Castelo
Coordinadora del Grupo Legislativo
Independiente Progresista

Ccp. Mtra. Armida Serrato Flores Oficial Mayor del H. Congreso del Estado de Nuevo León.-



Año: 2020

Expediente: 13763/LXXV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXV Legislatura

PROMOVENTEC. CC. LIC. MARCO ANTONIO SALAZAR PEÑUÑURI, ING. RICARDO FAUTSCH GARZA Y ARQ. JOSÉ FRANCISCO GUAJARDO VALDEZ, PRESIDENTES DE LA DELEGACIÓN NUEVO LEÓN DE LA CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE DESARROLLO Y PROMOCIÓN DE VIVIENDA, CÁMARA DE PROPIETARIOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA CÁMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN, RESPECTIVAMENTE

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 140, FRACCIONES II Y VII DEL ARTÍCULO 210 Y FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 212 DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 29 de septiembre del 2020

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Desarrollo Urbano

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

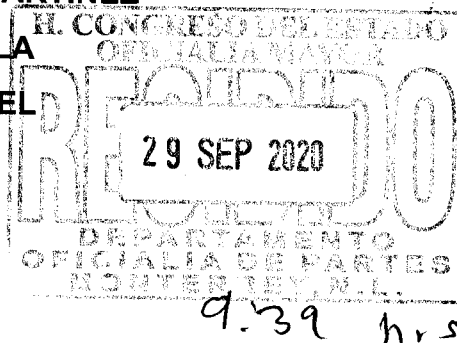
C. DIP. MARIA GUADALUPE RODRIGUEZ MARTINEZ

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA

LXXV LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL

ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.-



Los C. Lic. Marco Antonio Salazar Peñuñuri, Ing. Ricardo Fautsch Garza y
Arq. José Francisco Guajardo Valdez, mexicanos, mayores de edad,

en nuestro carácter de
presidentes de la Delegación Nuevo León de la Cámara Nacional de la Industria de
Desarrollo y Promoción de Vivienda, Cámara de Propietarios del Estado de Nuevo
León y la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, acudimos ante usted
con fundamento en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre
y Soberano de Nuevo León, 102, 103, 104 y demás relativos del Reglamento para
el Gobierno Interior del Congreso, a fin de presentar Iniciativa de reforma a los
artículos 140, fracciones II y VII del artículo 210 y fracción II del artículo 212 de la
Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para
el Estado de Nuevo León, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El área metropolitana de Monterrey es históricamente una región económica de las
más importantes del país por su vocación principalmente industrial, y en más
recientes años con crecimiento importante en el comercio y los servicios.

Una ciudad como Monterrey debe contar con las provisiones urbanas necesarias
que le garanticen a su población el ejercicio pleno al Derecho a la Ciudad,
consagrado en la legislación federal y local sobre asentamientos humanos y
ordenamiento territorial.

Es un hecho notorio que el crecimiento urbano de Monterrey no ha sido ordenado y
que la planeación ha sido deficiente y las consecuencias más inmediatas son los
largos trayectos de los hogares a los centros de trabajo, el exceso en el tránsito
vehicular y una pérdida de tiempo en trayectos que se traducen en estrés,
cansancio, poca productividad laboral, menor cantidad y calidad de tiempo de
esparcimiento de la población que concluyen en una mala calidad de vida.

Señala el Informe Mundial sobre los Asentamientos Humanos 2013 de ONU Hábitat
que *la creciente preocupación por el cambio climático, el aumento de los precios de*

la gasolina, la congestión del tráfico y la exclusión social han despertado un renovado interés por explorar la relación entre la movilidad y la configuración del espacio urbano. a pesar de ello, la mayoría de las ciudades, especialmente en los países en desarrollo y en economías emergentes, siguen dando prioridad al transporte motorizado y a su infraestructura relacionada.

Hay una amplia variedad de formas urbanas, que se definen por los usos del suelo y los sistemas de transporte que no suponen modos “eficientes” de movilidad urbana. no cabe duda de que un diseño de barrios, ciudades y regiones enfocado a reducir la dependencia del coche privado, a promover formas urbanas más saludables y sostenibles y a fomentar una diversidad de soluciones en los desplazamientos puede hacer de la ciudad un espacio más accesible para todos.

La accesibilidad se encuentra en el centro de la preocupación por lograr una forma urbana que sea ambientalmente sostenible, socialmente equitativa e inclusiva. la movilidad sostenible es el resultado de cómo las ciudades y los barrios se diseñan y toman forma, pero también contribuye a moldear el propio espacio urbano. Por lo tanto, es necesaria una noción renovada de la planificación urbana, unas instituciones sólidas y unas estructuras de gobierno.¹

cuadro 3 Las 5 D del entorno urbano que influyen en el transporte

- La **densidad** mide la cantidad de gente, de trabajadores o de edificaciones que ocupan una extensión territorial determinada, ya sea de hectáreas brutas o de zonas de uso residencial.
- La **diversidad** refleja la mezcla de usos del suelo y el grado de equilibrio entre ellos (por ejemplo, balance entre puestos de trabajo-viviendas), así como la variedad de tipos de vivienda y las opciones de movilidad (por ejemplo, carriles-bici y autopistas).
- El **diseño** recoge elementos como el trazado de las calles y las características de la red viaria que influyen en la decisión de efectuar viajes a pie o en bicicleta. La morfología de las redes viarias puede variar desde cuadrículas urbanas con calles rectas e interconectadas hasta redes periféricas dispersas con calles curvas que forman bucles y recovecos.
- La **accesibilidad al destino** mide la facilidad de acceso a los destinos de desplazamiento, cuantificando por ejemplo el número de puestos de trabajo u otros puntos de interés a los que se puede llegar en un máximo de 30 minutos.
- La **distancia al transporte** se mide generalmente como la ruta más corta desde las viviendas o los lugares de trabajo en una determinada zona hasta la estación de ferrocarril o parada de autobús más cercana.

Estas cinco dimensiones no actúan separadamente, y a menudo son interdependientes. Los altos bloques de viviendas y las torres de oficinas reportarán pocas ventajas de movilidad si estos dos elementos están alejados el uno del otro. Por otro lado, será necesario conseguir una diversidad de usos y una mejora de la accesibilidad al punto de destino desde el domicilio o el lugar de trabajo si un crecimiento urbano más denso se traduce en más viajes a pie y de tránsito.

2

Los analistas a menudo expresan características de los entornos urbanos centrada en cinco dimensiones básicas (las 5 d): la densidad, la diversidad, el diseño, la accesibilidad al destino, y la distancia al transporte (véase el cuadro 3). estas 5 d influyen fuertemente en la demanda de viajes – en particular, el número de travesías.

¹ <https://unhabitat.org/books/planificacion-y-diseno-de-una-movilidad-urbana-sostenible-espanol-language-version/>

² <https://unhabitat.org/books/planificacion-y-diseno-de-una-movilidad-urbana-sostenible-espanol-language-version/>

realizados, los modos elegidos y las distancias recorridas – y son evidentes en muchos contextos y escenarios. tanto individualmente como colectivamente, las 5 d condicionan la relación de kilómetros recorridos por vehículo y por habitante.

Señala en diverso informe ONU Hábitat que los modelos de un solo uso y baja densidad, generalmente identificados como expansión descontrolada, fueron predominantes en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial en los países desarrollados poseedores de grandes extensiones de suelo. Estos patrones tienden a consumir grandes cantidades de suelo per cápita, lo que genera mayores costos de instalación y mantenimiento de la infraestructura. Esto se debe a que las tuberías de agua y alcantarillado y las líneas de suministro eléctrico tienen que ser extendidas a través de distancias más largas para llegar a un número relativamente menor de personas. Servicios tales como la recolección de residuos, policía y protección contra incendios requieren un mayor gasto.

El transporte público puede resultar inviable ya que los modelos de patrones dispersos dependen de medios de transporte individual, lo que requiere una mayor inversión pública en la malla vial, inversión que puede ser un 30 por ciento más alta que aquella en los modelos compactos. La congestión tiene costos de productividad derivados de los tiempos de viaje más largos. El consumo extensivo del suelo a menudo cercena los hábitats naturales y puede dañar los ecosistemas sensibles. Las políticas de utilización de un solo uso dan lugar a la fragmentación social, lo que es evidente en los barrios marginales y barrios cerrados que coexisten uno al lado del otro.³

Ante ésta situación resulta conveniente analizar la situación en que se encuentra el área metropolitana de Monterrey, el modelo urbanístico que impera y los resultados que ha generado dicha política urbana.

Según datos de la organización internacional Demographia, el área metropolitana de Monterrey es el lugar 16 a nivel mundial en cuanto a extensión de la mancha urbana, y con una densidad promedio de 690 habitantes por kilómetro cuadrado, muy por debajo de la densidad media de ciudades con similar número de habitantes y con mejor calidad de vida como Guadalajara, Houston, Detroit, Asunción, Milán, Minneapolis, entre otras.

³ <http://onuhabitat.org.mx/index.php/los-usos-mixtos-del-suelo-y-sus-beneficios>

Rank	Geography	Urban Area	Population Estimate	Land Area		Population Density		
				Square Miles	Square Kilometers	Per Square Mile	Per Square Kilometer	Basic Pop. Area
1	Japan	Tokyo-Yokohama	38,505,000	3,175	8,223	12,100	4,700	C.B
2	Indonesia	Jakarta	34,385,000	1,300	3,367	26,400	10,200	C.B
3	India	Delhi, DL-UP-HR	28,125,000	865	2,240	32,500	12,600	A.B
4	Philippines	Manila	25,065,000	700	1,813	35,800	13,800	C.B
5	South Korea	Seoul-Incheon	24,315,000	1,060	2,745	22,900	8,900	C.B
6	India	Mumbai, MH	23,645,000	340	881	69,500	26,900	C.B
7	China	Shanghai, SH-G-JS-ZJ	22,125,000	1,550	4,015	14,300	5,500	L.B
8	United States	New York, NY-NJ-CT	21,045,000	4,585	11,875	4,500	1,700	N.A
9	Brazil	Sao Paulo	20,935,000	1,175	3,043	17,800	6,900	C.B
10	Mexico	Mexico City	20,395,000	915	2,370	22,300	8,600	C.B
11	China	Guangzhou-Foshan, GD	20,130,000	1,500	3,885	13,400	5,200	L.B
12	China	Beijing, BJ-HEB	19,430,000	1,600	4,144	12,100	4,700	L.B
13	Bangladesh	Dhaka	18,595,000	175	453	106,300	41,000	C.B
14	Japan	Osaka-Kobe-Kyoto	17,150,000	1,160	3,004	14,800	5,700	C.B
15	Egypt	Cairo	16,925,000	740	1,917	22,900	8,800	C.B
16	Russia	Moscow	16,555,000	2,200	5,698	7,500	2,900	C.B
17	Thailand	Bangkok	16,045,000	1,175	3,043	13,700	5,300	C.B
18	United States	Los Angeles, CA	15,440,000	2,432	6,299	6,000	2,300	N.A
19	India	Kolkata, WB	15,215,000	520	1,347	29,300	11,300	A.B

4

El patrón compacto que define ONU Hábitat se caracteriza por un uso intensivo del suelo, con densidades medio-altas y políticas de uso mixto, lo que conforma una huella continua en donde el crecimiento es adyacente a las zonas consolidadas. Los modelos compactos pueden mejorar la accesibilidad, inducir a un uso más rentable de la infraestructura y los servicios urbanos, reducir la erosión de los recursos naturales, reducir costos comerciales y fomentar la igualdad social. Los beneficios de los patrones compactos incluyen:

- Mejor accesibilidad, ya que reducen la necesidad de viajar y recorrer grandes distancias, y por lo tanto reducen la congestión y la contaminación; optimizan el costo de transporte de mercancías y mejoran el acceso a los servicios públicos.
- Menor costo de la infraestructura y un uso más eficiente de los servicios urbanos, lo que implica menores gastos para los gobiernos locales, residentes y desarrolladores. El costo de instalación y mantenimiento de carreteras, tuberías de agua y líneas de alcantarillado es más bajo per cápita, ya que hay más contribuyentes en la zona para pagar por ellos. También se reduce el costo de mantenimiento, sobre todo para el transporte y la recolección de residuos. Un patrón compacto de planeamiento aumentaría la viabilidad de las tecnologías locales de generación y distribución de energía, incluidas las redes inteligentes y la calefacción de distrito.
- Menor consumo de los recursos de suelo para la agricultura, zonas verdes, el agua y el suministro de energía, ya que se necesitaría menos suelo para construir. Los modelos compactos permiten una reducción en la dedicación de suelo para estacionamientos convencionales.
- Menor costo de las transacciones económicas, puesto que la proximidad reduce el costo para las partes que intervienen en dichas transacciones. Por

⁴ <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

ejemplo, cuando un mercado está cerca de sus clientes, se reducen los costos de transporte.

- Mayor integración social ya que la convivencia en proximidad conduce a incrementar la sociabilidad entre los diferentes grupos culturales y sociales, y, por tanto, puede inducir a la cohesión social. En diversas áreas, los niños se benefician de la educación multicultural, que puede conducir al aprendizaje de diferentes lenguas y perspectivas, requisitos clave para el empleo en un mundo globalizado.⁵

En el año 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que nació a raíz de diversos estudios sobre el crecimiento de las manchas urbanas en México y los problemas que esto implicaba, por lo que sus objetivos son la mejora de calidad de vida a través de legislación y políticas urbanas que permitan el patrón compacto de crecimiento de las ciudades y en consecuencia se flexibilicen las alturas y las densidades en las construcciones y se promueva el uso mixto.

Dicha legislación contempla políticas claramente definidas sobre los expresados en el párrafo que precede en los artículos 59 y 71:

“Artículo 59.

b) Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad. Los promotores o desarrolladores deberán asumir el costo incremental de recibir estos servicios. El gobierno establecerá mecanismos para aplicar dicho costo y ajustar la capacidad de infraestructuras y equipamientos que permita a promotores o desarrolladores incrementar la densidad de sus edificaciones y la mezcla de Usos del suelo.

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

III. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento;”

Sin embargo encontramos que en la legislación local se encuentran obstáculos para llegar a éste objetivo como lo son los artículos 140, 210 y 212:

El artículo 140 de la Ley establece diversas clasificaciones de las densidades de viviendas por hectárea, desde 1 hasta 250. En las zonas que se determinen de conservación topan la densidad a 45 viviendas por hectárea. Texto que contradice

⁵ <http://onuhabitat.org.mx/index.php/los-usos-mixtos-del-suelo-y-sus-beneficios>

claramente el artículo 59 de la Ley General de Asentamientos Humanos b) *Se deberá permitir la Densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad.*

Los artículos 210 y 212 solicitan áreas de cesión de 17% o de 22 metros por vivienda lo que resulte mayor, haciendo ésta última disposición inviables los proyectos urbanos de densificación puesto que se llegaría a un punto en el que se tenga que ceder más superficie de terreno que el que se quería urbanizar, lo que provoca un sin sentido jurídico y una clara contradicción con la Ley General y con las políticas de movilidad y accesibilidad imperantes en las ciudades de mayor calidad de vida a nivel mundial y reconocidas por ONU Hábitat.

superficie de terreno m2	viviendas	m2s a donar	%
1000	20	440	44
1000	30	660	66
1000	40	880	88
1000	50	1100	110

Lo anterior demuestra que existe una seria traba para la densificación, y si el desarrollador aun así decidiera densificar, necesitaría de diverso terreno para donar, lo cual se traduciría en un mayor costo de la vivienda multifamiliar, y no sería accesible para todas las familias por el sobre costo.

En la que ya parece una lejana década, la de los ochenta, la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) estaba integrada por siete municipios que incluían a su capital, hoy, la ZMM aglutina la impresionante cantidad de 15. Información del INEGI nos permite saber que, en 35 años, la población del estado de Nuevo León se duplicó, mientras que la ZMM creció ocho veces su tamaño, pasando de 12 mil hectáreas a 100 mil en 2015.

Entre 1980 y 2010, el crecimiento acelerado de la mancha urbana quintuplicó su tamaño. Este ritmo de desarrollo es insostenible pues ya impacta de manera grave la calidad de vida, la movilidad, el medio ambiente.

Las contingencias ambientales son ya parte del imaginario de los habitantes de la ZMM, viviendo el mismo círculo vicioso que daña el aire de CDMX, en Monterrey cada vez hay más autos y más estacionamientos, en Monterrey, también, las alternativas de transporte público no son suficientes.

San Pedro Garza García, el municipio con el ingreso per cápita mas elevado del país, se encuentra rebasado por su caos vial que de acuerdo con especialistas es

ocasionado principalmente por el tráfico dirigido desde y hacia el poniente que diariamente circulan 20 mil autos, pero sólo traslada a 12 mil personas.

Es por lo anteriormente expuesto que nos permitimos proponer a ésta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.- Se reforman por modificación el artículo 140 párrafos primero, sexto y noveno, el artículo 210 fracciones II, VII y XII párrafos primero, segundo y décimo y el artículo 212 fracción II, y por adición de un párrafo los artículos 140, 210 y 212 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León para quedar como siguen:

Artículo 140.- En las zonas secundarias urbanizables **metropolitanas de Monterrey**, donde aplica predominantemente el uso de suelo habitacional, se podrán tener, conforme lo prevean los planes o programas de desarrollo urbano, **densidades que no rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad, a razón de 1,000 viviendas por hectárea.**

Los promotores o desarrolladores deberán asumir el costo incremental del aumento de densidades cuando se rebase la capacidad de servicios de agua, drenaje y electricidad. La autoridad competente mediante los requerimientos técnicos estipulados en las factibilidades de las dependencias especializadas en proveer los servicios de agua, drenaje y electricidad, establecerá los trabajos u obras a ejecutar para ajustar la capacidad de infraestructuras y equipamientos que permita a promotores o desarrolladores incrementar la densidad de sus edificaciones y la mezcla de usos de suelo.

En todo caso la aplicación de las densidades antes señaladas, deberá respetar las disposiciones que se establecen en esta Ley para las dimensiones de lote mínimo en uso de suelo habitacional, **en proyectos unifamiliares y multifamiliares horizontales.**

En las zonas de conservación previstas en la zonificación secundaria de los planes y programas de desarrollo urbano, la densidad habitacional bruta máxima permitida **será establecida en los planes y programas municipales de desarrollo urbano correspondientes.**

Artículo 210.- ...

I. ...

- II. Fraccionamientos habitacionales multifamiliares de urbanización inmediata y progresiva: el 17%-diecisiete por ciento del terreno, **en predios ubicados dentro del área metropolitana de Monterrey que cuenten con oferta de servicios básicos, para el resto del Estado aplicará el 17%-diecisiete por ciento del terreno o 22 metros cuadrados de suelo por unidad de vivienda, lo que resulte mayor.**

...

III a VI. ...

- VII. Conjuntos urbanos habitacionales multifamiliares: el 17%-diecisiete por ciento del terreno **en predios ubicados dentro del área metropolitana de Monterrey que cuenten con oferta de servicios básicos, para el resto del Estado aplicará el 17%-diecisiete por ciento del terreno o 22 metros cuadrados de suelo por unidad de vivienda, lo que resulte mayor...**

VIII a XI ...

- XII. Conjuntos urbanos mixtos: cederán en forma proporcional el 17% - diecisiete por ciento del terreno **en lo correspondiente al uso habitacional en predios ubicados dentro del área metropolitana de Monterrey que cuenten con oferta de servicios básicos, para el resto del Estado aplicará el 17%-diecisiete por ciento del terreno o 22 metros cuadrados de suelo por unidad de vivienda, lo que resulte mayor.**

Las construcciones y edificaciones de tipo mixto que se desarrollen en terrenos no comprendidos en fraccionamiento autorizado, cederán en forma proporcional el 17% - diecisiete por ciento del área libre de afectaciones **en predios ubicados dentro del área metropolitana de Monterrey que cuenten con oferta de servicios básicos, para el resto del Estado aplicará el 17%-diecisiete por ciento del terreno o 22 metros cuadrados de suelo por unidad de vivienda, lo que resulte mayor...**

En densificaciones ubicadas dentro de fraccionamientos previamente autorizados que impliquen nuevas construcciones se dejará área libre complementaria a razón del **6% - seis** por ciento sobre el área del predio libre de afectaciones, excepto en construcciones habitacionales de cuatro unidades o menos. El Área Libre Complementaria – ALC podrá ser de manera indistinta **sobre estacionamientos, banquetas o jardines, así como en el terreno natural y deberán tener acceso libre** para el público. El Área Libre Complementaria – ALC contará para el cálculo del área libre del Coeficiente de Ocupación de Suelo – COS y/o Coeficiente de Absorción y Área Verde – CAAV; Será área abierta **perimetral** fuera de construcción cerrada, pudiendo tener cubierta.

Salvo las excepciones previstas de manera expresa en la Ley, las áreas de cesión serán inalienables, imprescriptibles e inembargables, no estarán sujetas a acción reivindicatoria, no podrán ser objeto de enajenación o gravamen y sólo podrán utilizarse para los fines descritos en este artículo, y dependiendo el tipo de fraccionamiento de que se trate, por lo que no se deberá cambiar su destino, salvo cuando sea necesario realizar afectaciones con fines de utilidad pública, en cuyo caso la Autoridad Municipal deberá contar con el acuerdo respectivo del Cabildo, aprobado cuando menos por las dos terceras partes de sus integrantes.

Los predios que ya hayan realizado la cesión correspondiente, no serán susceptibles de cesión.

...

Artículo 212.- En construcciones para nuevas edificaciones en terrenos no comprendidos en fraccionamiento autorizado, se deberá ceder una superficie a favor del Municipio conforme a lo siguiente:

- I. ...
- II. Los predios habitacionales multifamiliares, cederán el 17% -diecisiete por ciento del área del terreno, **en predios ubicados dentro del área metropolitana de Monterrey que cuenten con oferta de servicios básicos, para el resto del Estado aplicará el 17%-diecisiete por ciento del terreno o 22 metros cuadrados de suelo por unidad de vivienda, lo que resulte mayor.**

Los predios que ya hayan realizado la cesión correspondiente, no serán susceptibles de cesión.

TRANSITORIOS

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

Atentamente: