

# ***H. Congreso del Estado de Nuevo León***



## **LXXIV Legislatura**

**PROMOVENTE.**- DIP. SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXIV LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO.**- MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICION DE LA FRACCION LXIII DEL ARTICULO 5; FRACCION X DEL ARTICULO X DEL ARTICULO 81 Y ARTICULOS 81 BIS Y 81 BIS 1 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE NUEVO LEON.

**INICIADO EN SESIÓN:** 19 de Abril del 2017

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** Desarrollo Urbano

**Lic. Mario Treviño Martínez**

**Oficial Mayor**



## **C. ANDRÉS MAURICIO CANTÚ RAMÍREZ.**

### **Presidente del H. Congreso del Estado de Nuevo León.**

El suscrito diputado **C. Samuel Alejandro García Sepúlveda**, a la LXXIV Legislatura al H. Congreso 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, así como lo dispuesto en lo establecido por los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos a promover iniciativa de reforma por adición de la fracción LXIII del artículo 5, fracción X del artículo 81 y por adición de los artículos 81 bis y 81 bis I de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León; lo anterior, al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Lamentablemente los Neoleoneses nos hemos convertidos en "workilometers", este término usado recientemente que se refiere a toda aquella persona que cada día le invierte de 2 a 5 horas para trasladarse a su trabajo y de regreso a su hogar.

Esta situación causa problemas de índole social en las personas que tienen una familia o una relación, ya que un workilometer solo quiere descansar después del estrés que se sufre por el tráfico, el cansancio limita la convivencia con la familia; esto ha ocasionado conductas agresivas hacia la pareja o hacia los hijos, en los cuales recae todo el estrés acumulado durante un día.

Los estudios científicos y recomendaciones de las OMS (Organización Mundial de la Salud) considera que un empleado necesita 8 horas diarias para dormir y para actividades de recreación, sin embargo los workilometers no tienen esas horas ya que invierten un aproximado de 17 horas de transporte cada semana.

Además de los problemas sociales, los workilometers pueden presentar padecimientos como obesidad, gastritis, colitis nerviosa, dermatitis, insomnio, depresión, trastornos sexuales, hipertensión arterial, migrañas, conductas de ansiedad, esto derivado de la falta de atención que la gente le tiene a su alimentación, ya sea por las prisas o por el poco tiempo que tienen para ellos mismos.

Hemos llegado a esta problemática debido a que en el Estado de Nuevo León en los últimos 30 años pasamos de tener 260 mil vehículos a más de dos millones 200 mil vehículos en el área metropolitana.

Este incremento desmedido en el parque vehicular además de crear un tráfico que nos impide convivir con la familia, es parte de las causas que nos mantiene como la ciudad más contaminada del país.

En las últimas tres décadas, el parque vehicular en la zona metropolitana creció 10 veces y es responsable del 50 por ciento de la contaminación ambiental, con graves consecuencias para la salud de la población, reveló.

El secretario de Desarrollo Sustentable en el estado, Roberto Russildi Montellano, afirmó en entrevista a medios de comunicación que la mitad de la contaminación que tenemos en Nuevo León proviene de las emisiones de vehículos automotores, comentó: "estamos respirando muy mala calidad del aire y nuestros hijos también, cada vez que salen a jugar fútbol y respiran con mucha fuerza, están introduciendo partículas que no son saludables y que no van a darles un buen desarrollo futuro"

Estas dos problemáticas que actualmente están mermando la calidad y expectativa de vida de los Neoleoneses, es ocasionada por la mala distribución de los asentamientos humanos y la mala planeación urbana, así como la falta de políticas públicas efectivas y sustentables.

Tomando en cuenta que las políticas públicas deben tener como uno de sus objetivos primordiales, la utilización racional del territorio como base espacial de las estrategias de desarrollo socioeconómico y la preservación ambiental, así como priorizar la accesibilidad universal y la sustentabilidad, es que proponemos la creación de las Zonas Especiales de Desarrollo Concertado (ZEDECO).

En los últimos 20 años el Área Metropolitana de Monterrey, ha crecido de manera desproporcionada pasando de 54,000 a 110,000 hectáreas, mientras que la población se incrementó apenas un 27%. Pasando de 64.8 a 40.9 habitantes por hectárea.

En el mismo periodo el parque vehicular paso de 600,000 a 2,100,000 vehículos, un incremento de 350%. Mientras tanto las vialidades metropolitanas no crecieron, además de que hubo un incremento en la contaminación del aire.

La combinación de estos dos factores, ha generado una gran crisis de movilidad, encarecimiento de los costos de infraestructura, pérdida de calidad de vida y disminución de la competitividad de la ciudad.

Es por lo tanto, indispensable conforme a los expertos que el desarrollo urbano de la ciudad cambie de rumbo. Sin embargo, existe una controversia sobre la dirección que debe tomar el modelo de ciudad que debemos de adoptar.

En ese sentido, existe una inercia en la cultura ciudadana que tiende a oponerse a un cambio de modelo; por ejemplo a la densificación o a priorizar el transporte público o las ciclovías en detrimento del auto particular.

Por otra parte, un cierto número de jóvenes están empujando para que la ciudad cambie de rumbo hacia esquemas más humanos y sustentables.

Es por eso, que partiendo de todo lo anterior y ponderando el derecho humano a la ciudad, nos permitimos someter a la consideración de ésta comisión el siguiente proyecto de:

## **DECRETO**

**PRIMERO.-** Se reforma por adición de la fracción LXIII del artículo 5, fracción X del artículo 81 y por adición de los artículos 81 bis y 81 bis I de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 5.-** Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I...

...

**LXIII.- ZEDECOS (Zonas Especiales de Desarrollo Concertado):**  
**Son Polígonos de Actuación prioritaria donde participarán simultáneamente y de manera coordinada autoridades estatales y municipales, con la finalidad de obtener un desarrollo urbano de densificación estratégica, integrado con diversidad de usos de**

**suelo, socialmente incluyente y orientado por el transporte público y la movilidad sustentable de proximidad.**

**ARTÍCULO 81.-** Los planes o programas de desarrollo urbano municipal tienen por objeto el ordenamiento y regulación de los procesos de conservación, mejoramiento y crecimiento de los asentamientos humanos del territorio municipal, contemplaran, además de lo señalado en el artículo 61 de esta Ley, lo siguiente:

I...

...

...

**X.- La implementación de las ZEDECO, de acuerdo a las dimensiones y características previstas en la presente Ley.**

La dependencia encargada del desarrollo urbano del municipio formulará el proyecto del plan o programa y lo someterá a consulta pública de acuerdo al artículo 54 del presente ordenamiento. Concluido lo anterior se presentará el proyecto definitivo al Ayuntamiento para su consideración y aprobación.

Cuando la circunscripción territorial de un municipio este ocupado en su totalidad por un solo centro de población, el plan municipal deberá contener lo establecido para un plan de centro de población.

**ARTÍCULO 81 BIS.- Las ZEDECO se regirán además de los lineamientos que marca la presente Ley, con base a los siguientes:**

**I.- Serán consideradas de beneficio social y utilidad pública;**

**II.- Deberán localizarse, ya sea en un corredor de transporte público o en una zona próxima de la periferia susceptible de conectarse de manera directa y funcional con alguna línea de transporte público masivo. En caso de localizarse fuera de la zona urbana consolidada, deberá ubicarse dentro de los Perímetros de Contención Urbana y deberá conectarse con las líneas de**

**transporte público masivo existentes en la ciudad, mediante una vía de transporte exclusiva.**

**III.- Las ZEDECO serán variables y su escala y localización deberá permitir un uso racional del transporte público masivo; la población estimada deberá ser mayor a los 60,000 habitantes.**

**IV.- Deberán contar en puntos centrales del desarrollo con estaciones de transporte público masivo, que sirvan de colectora de rutas alimentadoras transporte local. Dichas estaciones deberán contar con áreas de estacionamiento para automóviles y bicicletas suficientes para favorecer el uso del transporte público por los usuarios de estos otros medios de transporte.**

**V.- La localización de las ZEDECO deberá privilegiar preferentemente las zonas donde se ubican desarrollos industriales grandes no contaminantes, generadores de empleo, con la finalidad de favorecer el desplazamiento de corta distancia de los trabajadores a sus lugares de trabajo.**

**VI.- El diseño urbano de la ZEDECO deberá privilegiar los desplazamientos de corta distancia entre las áreas habitacionales y las áreas donde se concentra el comercio, los servicios y el empleo. Para ello se deberán establecer corredores de movilidad ciclista y peatonal preferentes, con carriles exclusivos para ciclistas y banquetas de ancho no menor a 4 metros libres, con diseño para la accesibilidad universal. Se recomienda que la distancia máxima entre una zona habitacional y una zona de comercio, servicios o industria no sea mayor a 500 mts. Si la distancia entre la zonas de servicio y las zonas habitacionales fueran mayor se deberá establecer un sistema de transporte público local.**

**VI.- La ZEDECO deberá contar con por lo menos 30% de su superficie con usos de suelo para industria no contaminante, comercio, servicios o usos mixtos; y con por lo menos 60% de su superficie con uso de suelo habitacional multifamiliar o mixto.**

**VII.- Los propietarios de suelo localizado al interior de la ZEDECO que no deseen participar en la ZEDECO podrán vender sus**

**propiedades, otorgando el derecho de preferencia a la autoridad estatal.**

**ARTÍCULO 81 BIS I.- La participación gubernamental se realizará de la siguiente manera:**

- a) Corresponderá a la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado, a través de la Subsecretaría del Medio Ambiente, en coordinación con la SEMARNAT, el gestionar las autorizaciones adecuadas para que la ZEDECO pueda operar bajo el esquema de Manifestación de Impacto Ambiental de Modalidad Regional, para con ello facilitar la resolución rápida de los permisos ambientales correspondientes.**
- b) Corresponderá a la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano, en coordinación con la dependencia correspondiente a nivel municipal, la elaboración de una Programa Parcial de Desarrollo Urbano específico para la ZEDECO. Dicho Programa deberá establecer los usos de suelo industrial, comercial, de servicios, mixto, multifamiliar y unifamiliar, así como los corredores peatonales, las estaciones centrales de transporte masivo, los corredores ciclistas y las vías con carriles exclusivos para transporte público. Considerará a la vez previsiones para prevención de riesgos, geológicos e hidrometeorológicos, y zonas de preservación ecológica de cauces de arroyos, ríos y zonas de montaña.**
- c) Corresponderá a la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado, a través de la Secretaria de Movilidad, el establecimiento de las rutas de transporte público masivo y su conectividad con el sistema urbano vigente; preferentemente el de transporte masivo.**
- d) Corresponderá a la empresa Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey el garantizar la provisión suficiente de agua potable y plantear la ubicación de las plantas de tratamiento de agua residual, procurando la reutilización del agua**

**tratada para los sistemas de riesgo o par la industria. Las ZEDECOS serán considerados como la más alta prioridad para la dotación de agua potable dentro de la zona metropolitana de Monterrey.**

- e) Corresponderá a la Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado, la planeación constructiva y ejecución de obras viales metropolitanas, manejo de aguas pluviales y otras complementarias, que se decidan para impulsar la ZEDECO.**

### **TRANSITORIOS**

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

Atentamente

Monterrey, Nuevo León a 06 de abril de 2017

  
**Dip. Samuel Alejandro García Sepúlveda**

