

Año: 2017

Expediente: 11006/LXXIV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIV Legislatura

PROMOVENTE: DIP. SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO.

ASUNTO RELACIONADO A: PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICION DE LA FRACCION XXI DEL ARTICULO 2, MODIFICACION DE LA FRACCION XII DEL ARTICULO 4, ADICION DE LA FRACCION LXVIII Y SE RECORREN LAS FRACCIONES SUBSECUENTES DEL ARTICULO 5, MODIFICACION DE LA FRACCION XVI DEL ARTICULO 10, FRACCION III DEL ARTICULO 31, FRACCION XII DEL ARTICULO 36, FRACCION VI DEL ARTICULO 66 Y FRACCION X DEL ARTICULO 82 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE NUEVO LEON.

INICIADO EN SESIÓN: 09 de Agosto del 2017

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

Lic. Mario Treviño Martínez

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 8, 36 fracción III, 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 para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro a promover **iniciativa de reforma por adición de la fracción XXI del artículo 2, modificación de la fracción XII del artículo 4, adición de la fracción LXVIII y se recorren las fracciones subsecuentes del artículo 5, modificación de la fracción XVI del artículo 10, fracción III del artículo 31, fracción XII del artículo 36, fracción VI del artículo 66 y fracción X del artículo 82 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León;** lo anterior, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Área Metropolitana de Monterrey, se ha venido expandiendo a una tasa muy elevada, lo que ha conducido a una disminución neta de la densidad en términos de habitantes por hectárea y en menor medida de viviendas por hectárea.

Analizando específicamente la ciudad de Monterrey, se estima que en 1970 se tenía una densidad de 81.58 habitantes por hectárea, la cual disminuyó a 40.61 habitantes por hectárea en 2010, aunque se recuperó ligeramente a 42.61 habitantes por hectárea al 2015. Esto representa una caída del 50.3% entre 1970 y 2010.

En materia de vivienda la caída es menos drástica, pues en 1970 se tenían 13.76 viviendas por hectáreas (viv/ha), subiendo la densidad lentamente hasta un máximo de 14.58 viviendas por hectáreas en 1990, y desde entonces disminuyó a 10.5 viv/ha en 2010, aunque ya aumentó un poco

al 2015 a 11.54 viv/ha. En este caso la caída es de solo 28% entre el máximo de 1990.

Estas bajas densidades históricas se deben a que Monterrey, como tantas otras ciudades industriales, presenta un importante nivel de dispersión asociado a la localización periférica de las grandes industrias, y su atracción de la vivienda obrera en sus alrededores. No obstante, es indudable que en la década de 2000 a 2010 la dispersión se incrementó notablemente.

La presente iniciativa aborda directamente este tema de densidad estratégica, y forma parte de un cuerpo de tres iniciativas que, en materia de desarrollo urbano, nuestra bancada propondrá en el corto plazo, mismas que integraran el Código Urbano, que proponemos, el cual constituye la parte total de nuestra Agenda Mínima para el Tercer Periodo Constitucional de ejercicio legislativo.

En ese cauce es de considerar que la caída en la densidad urbana en el Área Metropolitana de Monterrey, al igual que en la mayor parte de las ciudades metropolitanas del país, está asociada a una conjunción de factores demográficos, económicos y políticos, tales como:

FACTORES DEMOGRAFICOS.

Un porcentaje significativo de la pérdida de densidad poblacional tiene que ver con los cambios en la estructura de las familias. En efecto, en 1980 cada vivienda de la zona conurbada de Monterrey tenía en promedio 5.51 habitantes, la cifra bajó a 4.84 en 1990, a 4.39 en 2000, a 3.79 en 2010 y a 3.7 en 2015; es decir que independientemente de la caída en la densidad de vivienda, existen una baja en la densidad poblacional asociada a la estructura de la familia, cada vez con menos hijos, aunado al incremento constante de divorcios, así como los jóvenes adultos que aplazan el casarse y tener hijos, han generado hogares unipersonales.

FACTORES ECONOMICOS.

A partir del establecimiento de la autonomía en el Banco de México, el país logró paulatinamente controlar la inflación en el país, reduciéndola a

nivel por abajo del 10%, y a partir de año 2003, debajo del 3.5%. Gracias a ellos se han podido disminuir las tasas de interés bancarias, y con ello incrementar la capacidad crediticia de la población para todo tipo de bienes muebles e inmuebles, entre ellos el automóvil.

Aunado a lo anterior, la entrada de México al Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá, incrementó notablemente la fabricación de autos en el país, lo cual ha redundado en estrategias comerciales más agresivas por parte de los fabricantes de autos, ofreciendo numerosos esquemas de crédito para autos nuevos; lo que a su vez ha favorecido la reducción del precio de venta relativo de los autos usados.

La combinación de estos factores económicos, de suyo positivos, trajo como consecuencia un incremento explosivo del parque vehicular en todo el país, y más intenso en el norte de México debido a la tendencia a la importación de autos usados de origen norteamericano, que se adquieren en ese país a muy bajo costo.

En la ciudad de Monterrey, por ejemplo, el parque vehicular aumentó de poco más de 650,000 automóviles en 1997, a más de 2,100,000 en 2016. Esto representa un incremento del 323% en 20 años, a una tasa del 6.04% anual. Entre tanto la población de la Zona Metropolitana de Monterrey, incluyendo su periferia, creció solamente de 3,159,759 en 1995 a 4,686,962 en 2015, esto es un 48% a una tasa del 1.99% anual.

Es claro entonces que el incremento en la densidad vehicular ha sido mucho mayor al de la población. De esta suerte, en la actualidad la población que habita en la Zona Metropolitana de Monterrey tiene una tasa de motorización del orden de 44.8%, una de las más altas del país; cuando en 1997 era de 20.6%.

Esta mayor disponibilidad de autos particulares, facilita a un mayor número de familias el adquirir su vivienda a mayor distancia, pues teóricamente se le facilitan los desplazamientos largos; y con ellos ha disminuido la densidad poblacional y de vivienda.

Conforme a un estudio de valores del suelo elaborado con motivo de la realización del Programa de Desarrollo Urbano de la zona Conurbada de

Monterrey, en el año 2000, las propiedades en la periferia inmediata de la ciudad tenían un valor alrededor de 15 a 25 pesos por mts².

Seis años más tarde, conforme a un estudio elaborado por la Agencia para la Planeación de Desarrollo Urbano del Estado en 2006, los valores había aumentos a un promedio de 120 pesos; y en 2012, alcanzaba alrededor de 250 pesos, en la periferia cercana, de tal manera que para construir vivienda de menor valor, donde el precio de la tierra no puede sobre pasar los 140 a 150 pesos por mts², los desarrolladores tuvieron que adquirir propiedades muy lejanas.

Esta situación tuvo consecuencias lamentables sobre la problemática en estudio, pues al edificar las viviendas más alejadas de la ciudad, se amplió rápidamente la mancha urbana, pasando de 54,000 hectáreas en 2000 a 105,000 en 2010, cayendo de inmediato la densidad promedio en la ciudad de 14.58 a 10.5 viviendas por hectárea, y generando un círculo vicioso de costos de inversión en obra pública y disminución en la calidad de vida de las familias que incluía:

- Un incremento en los valores de la tierra periférica.
- Las necesidades de ampliar las vías de comunicación, en su mayoría carreteras regionales, con sus consecuentes inversiones, por encima de la norma histórica.
- La necesidad de ampliar la red de distribución maestra de agua potable a través del proyecto Monterrey 5, que construyó un anillo distribución de 73 kilómetros para dotar de agua a toda esa nueva periferia que, a su vez, impulsó una mayor especulación con los valores del suelo.
- Al encontrarse habitando a una distancia mucho mayor, muchas personas optaron por adquirir un auto privado, aunque fuera viejo y deteriorado, para poder llegar a sus empleos y mover a su familia; con ello se impulsó el incremento en el parque vehicular, alcanzando segmentos de población que anteriormente se desplazaban en transporte público.
- Disminución del número de viajes en transporte público que pasó de 67% de los viajes totales en 1990 a 37% en 2009.

- Al ampliarse las distancias, sobre todo para la población de menor ingreso, se generó un fenómeno de segregación social sin precedentes en la ciudad, además, las familias ocuparon cada vez más horas de su tiempo en desplazarse a sus destinos de trabajo y estudios, con los que la calidad de vida disminuyó de manera sensible.

FACTORES POLITICOS.

Las reformas que a partir de 1997 promovieron la autonomía plena de los municipios en materia de permisos de desarrollo urbano, las cuales existían ya desde 1983, pero que se concretaron en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León de 1999, quien otorgó esa autoridad de planeación y autorizaciones de fraccionamientos a los municipios del Estado, con lo que se perdió el control que hasta entonces había tenido la Comisión de Conurbación.

Dicha Comisión, presidida por el Secretario de Desarrollo Urbano Estatal, con la participación de los 9 municipios conurbados de aquella época (Monterrey, Guadalupe, San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza, General Escobedo, Apodaca, Juárez y García), además de los organismos responsables de la infraestructura como son Agua y Drenaje de Monterrey y la Comisión Federal de Electricidad, que era la responsable de autorizar nuevos fraccionamientos, y que generalmente evitaba las autorizaciones que no tuviera una cierta continuidad con la mancha urbana.

La consecuencia de esta autonomía municipal en materia urbanística no fue inmediata. No fue sino hasta 2003 o 2004, cuando empezó a sentirse a causa del impacto que tuvo en la ciudad de la Política Nacional de Vivienda emprendida desde el año 2000, pero que tardó en consolidarse.

Esta política liderada por la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), partió de una visión financiera de la problemática habitacional en el país, comenzando por el saneamiento de las cuentas no cobradas del INFONAVIT y el FOVISSSTE, seguido por la eficiencia en la recuperación de cuotas y el otorgamiento de créditos, asociado a la disminución de las

tasas de interés, y culminando con la política de subsidios a las personas de ingreso menor a 4 salarios mínimos.

Esta combinación de estrategias financieras fue extraordinaria, así el país pasó de una producción anual de 100,000 viviendas con crédito hipotecario en 1999 a 500,000 unidades en 2008, sin contar el aumento paralelo de los créditos para mejoramiento y ampliación de la vivienda.

Lo anterior trajo como consecuencia que las reservas territoriales existentes en los municipios conurbados rápidamente se agotaron, provocando además un incremento de los precios de la tierra en la periferia inmediata.

De esta suerte, para poder ofertar vivienda dirigida a los segmentos poblacionales de menores ingresos, los desarrolladores de vivienda tuvieron que adquirir reservas territoriales cada vez más alejadas de la ciudad, provocando una expansión de la mancha urbana en forma por demás descontrolada; incidiendo en municipios de la región periférica que hasta entonces se caracterizaban por llevar una vida tranquila de carácter mayoritariamente rural.

PROBLEMÁTICA ACTUAL.

Todos los factores citados con antelación, propiciaron ciudades dispersas, distantes, desconectadas y desiguales, trayendo consigo inseguridad, movilidad, abastecimiento del agua, impacto negativo en el medio ambiente, entre otros.

Actualmente en el Área Metropolitana de Nuevo León, las personas invierten de 2 a 3 horas en el traslado de su hogar a su centro de trabajo y viceversa, con el correspondiente estrés y desgaste que esto representa, lo que limita el tiempo de convivencia en familia y rompe con el balance que debe existir entre jornada laboral, tiempo de recreación y descanso así como la convivencia en familia; esto genera a su vez que en ausencia de padre y madre trabajadores, los hijos estén a la deriva, en las calles, o concentrados en aparatos como celular, computadora, tablets o videojuegos, con acceso a contenidos de todo tipo, sin restricción ni

vigilancia alguna, sin dejar de lado el aumento en los casos de violencia doméstica, que deriva también de este tipo de situaciones.

Aunado a lo anterior, enfermedades como obesidad, gastritis, colitis nerviosa, insomnio, depresión, trastornos sexuales, hipertensión arterial, migrañas, conductas de ansiedad, son también causadas por el hecho de consumir el tiempo entre la jornada laboral y los tiempos de traslado, donde se deja de lado, convivencia, cohesión social, esparcimiento, pero sobre todo el descanso adecuado que todo ser humano precisa para su vida plena.

Por otra parte, la deficiente calidad del aire, los problemas que reviste el adecuado abastecimiento del agua y su desecho, el alto consumo energético; así como los diversos problemas de seguridad se han multiplicado por la creciente demanda de los entornos urbanos.

Ahora bien, según se advierte en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018, en el Objetivo 1, se busca **"Controlar la expansión de las manchas urbanas a través de la política de vivienda"**. Luego, en la Estrategia 1.4 dirigida a **"Incentivar el uso óptimo del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos y subutilizados"**, que en sus Líneas de Acción señala, en el numeral N°2, **"Promover ajustes a densidades y alturas permitidas para impulsar la vivienda vertical y la redensificación de zonas estratégicas en las ciudades"**.

Asimismo, en el artículo 59 de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada el 28 de noviembre de 2016, se indica, respecto a la zonificación secundaria de las zonas urbanas de crecimiento y mejoramiento, que:

"Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los Usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo, siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad";

Además, ***"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"***.

En este sentido, en el Área Metropolitana de Monterrey, el crecimiento acelerado y sin una debida planeación urbana rebasó la infraestructura de las redes de drenaje, haciéndolas insuficientes, con las consecuencias que vemos cada vez que se presenta una tormenta o lluvia copiosa en nuestra entidad como la de este pasado lunes, donde lamentablemente no solo se dan pérdidas materiales sino también de vidas.

Este tema debe abordarse a nivel municipal, pues conforme a lo dispuesto por el artículo 115 fracción III, inciso a) de nuestra Constitución Federal, es una atribución de índole municipal, que deberá ejercerla en coordinación con el organismo paraestatal Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey, fin de determinar si el proyecto de obra u obras de que se trate, se encuentran dentro del Plan Maestro de la Red de Drenaje Pluvial correspondiente. En ese sentido, es importante precisar que muchos alcaldes tienen una visión de planeación a 3 años, la cual es muy corta, y pasan por alto proyectos con visiones de largo plazo a 20 o 30 años, muchas veces debido a sus intereses o desconocimiento en los temas de la ciudad, aunado a ello, si la autoridad en turno no va a inaugurar una obra durante su administración puesto que el proyecto demanda una duración de 15 años, no la realizan. Por lo anterior se insta a las autoridades a trabajar en el desarrollo de proyectos y ejecución de obras a largo plazo, en beneficio de la ciudadanía, fuera de intereses personales o partidistas, que busque solucionar esta grave problemática urbana que se vive en el Área Metropolitana de Monterrey.

Por otro lado, es de tomarse en cuenta los argumentos técnicos manifestados por diversos urbanistas, en el sentido de que la nueva legislación urbana estatal que se desarrolle, deberá contemplar la prohibición de lo siguiente:

1.- La construcción en zona montañosa, ya que trae como consecuencia:

- Gran repercusión en el drenaje pluvial.
- Pérdida forestal importante.

- Conflictos viales.
- Riesgos geológicos.

2.- Topar las áreas verdes de cesión municipal:

- Bajan áreas verdes en las viviendas.
- Llegaremos al extremo de parques o viviendas sin jardines (sería modelo cemento como Nueva York).

3.- Densidades excesivas:

- 300 viviendas por hectárea, cuando ahorita es de 150 viviendas por hectárea, por lo que se debe evitar aumentar al doble la densidad habitacional, nuevamente será modelo Nueva York, puro edificio.

4.- Usos Mixtos:

- Sin restricción.
- Total flexibilidad a la corrupción.
- Sin orden alguno.

5.- Estacionamientos:

- Sin estrategia alguna, cuando debe ser gradual, programado, y considerando cada región edificio o área en construcción.

6.- Altas densidades sin restricciones y sin orden, es igual a corrupción.

Todo lo anteriormente expuesto, nos marca claramente la pauta que debemos seguir: Una nueva orientación a nivel estatal y municipal hacia el control del crecimiento horizontal y la promoción de las ciudades compactas, con mayor densidad habitacional y usos mixtos, aunada a una modificación radical de la estrategia de desarrollo urbano indispensable de implementar en nuestro estado, que necesita una transformación en la política pública con bases funcionales, ambientales y económicas.

Desde el punto de vista funcional, al promover ciudades más densas y con usos mixtos estaremos favoreciendo el transporte público masivo, mediante sistemas como los Carriles exclusivos, los BRT's y los sistemas

Metro o Tren ligero, Taxis a manera de car- pool (con varios pasajeros con diversos destinos, pero en ruta) los cuales requieren de mayor densidad en la ciudad para poder operar de manera económicamente adecuada.

Existe también el elemento económico: Una ciudad más compacta y densa permite acortar las distancias en las que se debe de establecer infraestructura pública, favoreciendo ahorros importantes para el sector público, al tiempo que se permite lograr mejoras en la capacitación de impuestos prediales, que tanta falta hace a los municipios.

El elemento fundamental es el sociológico: Al generar una densidad compacta, inteligente, en el concepto de "Vivir cerca de tu vida" acuñado por el Ing. Gabriel Todd, estaremos propiciando una mejor calidad de vida, una mayor convivencia familiar, con el correspondiente ahorro en el gasto de transporte público, en virtud de la cercanía en la que se encontraran sus satisfactores y servicios.

En ese orden, proponemos la sustentabilidad como un consumo eficiente, racionalizado y responsable de bienes y servicios en un territorio determinado, en el cual se deben procurar espacios de convivencia, cultura y recreación, hacer que estos distritos de densificación sean altamente disfrutables para quienes los habitan o recorren.

Nuevo León precisa de inmediato, desarrollar sólidos programas de planificación urbana para resolver estas y otras dificultades; urbanizar con perspectiva humana, en la que se pondere la conciliación de las diversas actividades del ser humano con la generación de sus correspondientes satisfactores, como lo ha dejado en claro ONU-Hábitat:

"La prosperidad urbana es una construcción social que se materializa en el terreno de las acciones humanas. Entendiéndola en una noción más amplia que tiene que ver con políticas claras y con un desarrollo armónico y equilibrado en un ambiente justo y equitativo a partir de los siguientes elementos: productividad, infraestructura, calidad de vida, equidad e inclusión, sostenibilidad ambiental, gobernanza y legislación.

La urbanización, como proceso, debe adherirse a los principios de los derechos humanos, mientras que la ciudad, como resultado, debería

responder a una serie de normas específicas de derechos humanos que deben ser medidas. En este sentido, el acceso a una vivienda adecuada, agua y saneamiento o cualquier otro derecho cívico, cultural, económico, político o social está codificado en cualquiera de los tratados sobre derechos humanos y es parte integral de los indicadores y sistemas para calcular el CPI" (ONU-HABITAT- Índice de Prosperidad Urbana. CPI, de City Prosperity Index-por sus siglas en ingles)

Del estudio y análisis de todo lo anterior, es evidente la necesidad de un replanteamiento del modelo urbano, mediante distritos o zonas estratégicas de densificación, en las cuales se genere un óptimo desarrollo económico y social mediante la provisión de servicios adecuados. Emparejando las necesidades de la población con la oferta de vivienda, infraestructura, equipamiento diverso y áreas de empleo, que permita obtener como fin último generar ciudades incluyentes, dignas, prosperas, cercanas y activas, lo que alentara la prosperidad en todas sus vertientes.

Zonas cuya estructura urbana y social permita acercar lugar de residencia con lugar de empleo y acceso a bienes y servicios, al favorecer la mezcla de usos, lo cual influye a la hora de elegir la manera de desplazarse, una ciudad más compacta, y con un transporte público más competitivo, que tienda a desincentivar el uso de los autos particulares, lo cual contribuye a disminuir el impacto ambiental que producen los combustibles en la atmosfera, tanto como promotores del calentamiento global, como, de manera muy significativa, inductores de enfermedades respiratorias; a diferencia de la ciudad actual dispersa donde existen desplazamientos cotidianos de grandes distancias, casi todos en medios de autotransporte.

La presente reforma, considera dedicar espacios públicos como lugares para el fortalecimiento de valores ciudadanos y la instrucción en temas de arte cultura y deporte, generando la seguridad urbana a partir del principio de sana convivencia o buenos vecinos.

La estrategia medular, que plantea la presente iniciativa busca un desarrollo armónico y equilibrado en un ambiente justo y equitativo, a partir de los siguientes elementos: productividad, infraestructura, calidad de vida, equidad e inclusión, sostenibilidad ambiental, gobernanza y legislación.

Otras ciudades del país ya trabajan en esta visión, en particular el corredor del Bajío que busca equilibrar una serie de ciudades medias, desde Querétaro hasta Aguascalientes, o eventualmente Guadalajara; interconectadas por un tren rápido, León, Guanajuato, así como la ciudad de Guadalajara que trabaja en un modelo de 27 subcentralidades.

Con la presente iniciativa buscamos generar una serie de zonas estratégicas de densificación que internamente ofrezcan una distribución del espacio de características adecuadas para lograr alta calidad de vida, movilidad sustentable, conectividad metropolitana, equipamiento y áreas verdes suficientes. Integrados por centro de servicios, zona de uso mixto y densidad media peatonalizada, zona de alta densidad, zona de densidad media y media alta, así como equipamiento regional, zona de empleo industrial, zona de vivienda de densidad media baja, parques metropolitanos y viabilidad metropolitana con transporte público masivo.

Combinar proximidad al empleo industrial y terciario, al comercio y a los servicios, con una zona central principalmente peatonal, zonas de vivienda de alta, media y baja densidad, parques metropolitanos.

De esta forma, la presente iniciativa proyecta la densificación con dos orientaciones. Por una parte, al interior de la ciudad, donde la tierra es más cara, la densificación puede estar direccionada a sectores de vivienda media y media residencial, y, por otra parte, a la periferia inmediata, donde la tierra es más barata, direccionada a la vivienda de interés social y media económica.

Nuevo León requiere de una solución viable y eficaz como la que abordamos en la presente iniciativa de ley, es mi intención como ciudadano y como diputado, generar un marco acorde a estos y otros principios que se relacionan directamente con el desarrollo urbano.

Es por lo anterior, que me permito someter a su consideración el siguiente proyecto de:

DECRETO

PRIMERO.– Se reforman por adición la fracción XXI del artículo 2, modificación de la fracción XII del artículo 4, adición de la fracción LXVIII y se recorren las fracciones subsecuentes del artículo 5, modificación de la fracción XVI del artículo 10, fracción III del artículo 31, fracción XII del artículo 36, fracción VI del artículo 66 y fracción X del artículo 82, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. El ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, tenderá a mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, mediante:

I. a XX. [...]

XXI. La creación de zonas estratégicas de densificación, que internamente ofrezcan una distribución del espacio de características adecuadas para lograr alta calidad de vida, movilidad sustentable, conectividad metropolitana, vivienda, proximidad al empleo, equipamiento y áreas verdes suficientes.

ARTÍCULO 4. Se declaran de utilidad pública:

I. a XI. [...]

XII. La regeneración urbana de las zonas deterioradas e históricas de los centros de población, así como la creación o delimitación de zonas estratégicas de densificación, ésta última, como medida para reducir la dispersión urbana, promover el crecimiento compacto y lograr un desarrollo sustentable.

XIII. a XV. [...]

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

I. a LXVII. [...]

LXVIII. Zonas estratégicas de densificación: son aquellas zonas de mejoramiento o crecimiento de un centro de población

definidas en los planes o programas de desarrollo urbano, y que a su vez han sido definidas por su aptitud territorial y proximidad al empleo, con disponibilidad de suelo suficiente para una densidad habitacional alta, y usos mixtos; con dotación suficiente o posibilidad de ser dotadas de equipamientos educativos, de salud, comerciales, culturales y recreativos, entre otros; y conectadas o con posibilidad de conectarse a una red de infraestructura urbana primaria, mínimo a una vía colectora, y a un sistema de transporte público masivo y con acceso a infraestructura de movilidad sustentable, en donde se promuevan los desplazamientos peatonales de corta distancia y el uso de medios alternos de transporte. Y siempre sujetas a un plan parcial o a un polígono de actuación.

ARTÍCULO 10. Son facultades y obligaciones de los Municipios:

I. a XV. [...]

XVI. Constituir, administrar reservas territoriales y adquirir los inmuebles necesarios para apoyar la ejecución de planes, programas y acciones de ordenación, conservación, mejoramiento y crecimiento de sus centros de población, así como promover la creación de zonas estratégicas de densificación;

XVII. a XXV. [...]

ARTÍCULO 31. Las Comisiones de las Zonas Conurbadas tendrán las siguientes funciones:

I. a II. [...]

III. Identificar, proponer y acordar la ejecución de programas, proyectos, acciones, inversiones y obras en materia de reservas para el crecimiento urbano o territoriales, preservación natural y equilibrio ecológico, infraestructura para la movilidad, transporte urbano, equipamientos y servicios públicos de interés común a la zona conurbada, así como proponer la creación de zonas estratégicas de densificación;

IV. a IX. [...]

ARTÍCULO 36. Se declaran como materias de interés prioritario de las zonas conurbadas, y por lo tanto su atención corresponderá de manera conjunta y coordinada al Estado y los municipios involucrados los siguientes:

I. a XI. [...]

XII. La redensificación y uso eficiente del espacio, así como la creación de zonas estratégicas de densificación; y

XIII. [...]

ARTÍCULO 66. Los programas de ordenación de las zonas conurbadas integrarán el conjunto de acciones para promover el desarrollo urbano en la zona de que se trate y establecerán las normas y políticas en materia de ordenación y regulación de los asentamientos humanos en dichas zonas.

Los programas de ordenación de las de las zonas conurbadas deberán contener:

I. a V. [...]

VI. En su caso, la definición de las zonas de suelo estratégico y/o las zonas estratégicas de densificación;

VII. a XII. [...]

ARTÍCULO 82. Los programas de desarrollo urbano de centros de población son los instrumentos que integran el conjunto de disposiciones y normas para ordenar y regular su zonificación, reservas, usos y destinos del suelo y sus compatibilidades, las especificaciones de las densidades de población, construcción y ocupación, que tiendan a mejorar el funcionamiento y organización de sus áreas de conservación, mejoramiento y crecimiento, así como establecer las bases para la programación de acciones, obras y servicios.

Los programas de desarrollo urbano de los centros de población deberán contener, además de lo estipulado en el artículo 61 de esta Ley, lo siguiente:

I. a IX. [...]

X. Las zonas de reserva para la expansión del centro de población, y en su caso, la definición de zonas estratégicas de densificación;

XI. a XII. [...]

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 9 de agosto de 2017.


Dip. Samuel Alejandro García Sepúlveda