

Año: 2021

Expediente: 14428/LXXV

# H. Congreso del Estado de Nuevo León



## LXXV Legislatura

**PROMOVENTE:** DIP. MARCO ANTONIO DECANINI CONTRERAS, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXV LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE GOBIERNO MUNICIPAL; A LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LEY AMBIENTAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A FIN DE ESTABLECER UN PROGRAMA DE HORARIOS ESCALONADOS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN VIAL EN EL ESTADO.

**INICIADO EN SESIÓN:** 04 de agosto del 2021

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** Legislación y Movilidad

**Mtra. Armida Serrato Flores**

**Oficial Mayor**

**DIPUTADA NANCY ARACELY OLGUÍN DÍAZ**  
**PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**  
**PRESENTE.**

El suscrito, **DIPUTADO MARCO ANTONIO DECANINI CONTRERAS**, Y **LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, DE LA LXXV LEGISLATURA AL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en los artículos 63, fracción II, 68 y 69; así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, acudimos ante esta Soberanía a promover, **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY AMBIENTAL; LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBLE; LEY DE GOBIERNO MUNICIPAL Y LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, TODAS ESTAS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**. A fin de establecer un programa de horarios escalonados para mejorar la circulación vial en el Estado durante los horarios más concurridos, así como también para garantizar el medio ambiente sano para los ciudadanos, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

De acuerdo con nuestro artículo 4, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Y, además señala que, el Estado debe garantizar el respeto a este derecho.

El marco jurídico aplicable en materia ambiental en México es muy extenso, y en virtud de que se trata de una materia concurrente, con fundamento en el artículo 73, fracción XXIX-G, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, está compuesto por normativa de carácter federal, estatal y municipal. No obstante, lo anterior, existe un instrumento jurídico, que es la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), que establece la distribución de competencias entre los tres órdenes de gobierno en la materia.

Existen otros instrumentos jurídicos relevantes en materia ambiental en nuestro país, como la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable, la Ley General de Vida Silvestre, la Ley de Aguas Nacionales y la Ley de Bioseguridad de Organismos Genéticamente Modificados, entre otras, y sus respectivos reglamentos. Asimismo, existe una gran variedad de Normas Oficiales Mexicanas que son definidas en la Ley Federal de Metrología y Normalización como “la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación” lo cual se señala en el artículo 3, fracción XI de dicha normativa.

México es parte de una serie de instrumentos y tratados internacionales en materia ambiental que integran el marco jurídico en relación con el cuidado del ambiente, con base en el artículo 1o. de la Constitución, el cual fue reformado el 10 de junio de 2011 para establecer de manera expresa que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados

internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, por lo que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.<sup>1</sup>

De esta misma forma, nuestra Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León en su artículo 3, párrafo segundo, menciona que todos los habitantes tienen derecho a disfrutar de un ambiente sano, así como el deber de conservarlo y le adjudica la responsabilidad a los Poderes del Estado, en forma coordinada con la ciudadanía para velar por la conservación de los recursos naturales, aprovechamiento sustentable; y para proteger y mejorar la calidad de vida, como defender y restaurar el medio ambiente.

De esta normativa nace la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León la cual señala en su artículo 1 que dentro de sus objetos está el propiciar el derecho a disfrutar un ambiente adecuado para el desarrollo, salud y bienestar de la población, así como el prevenir, controlar y mitigar la contaminación del aire en el territorio del Estado; así mismo, en su artículo 2 señala que se considera de utilidad pública la prevención y control de contaminación ambiental del aire.

Dentro de este mismo ordenamiento se establece la facultad de la Secretaría de Desarrollo Sustentable de promover sistemas para reducir las emisiones

---

<sup>1</sup> Comisión Nacional de Derechos Humanos. (2016). EL DERECHO HUMANO AL MEDIO AMBIENTE SANO PARA EL DESARROLLO Y BIENESTAR. junio 3, 2021, de CNDH México Sitio web: <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/22-DH-alMedioAmbSano.pdf>

contaminantes de los vehículos en los que se preste el servicio público local de transporte de pasajeros o carga. Y a los Municipios del Estado se le da la atribución en su artículo 9 para que concreten con el sector social y privado la realización de acciones en las materias de su competencia.

En contraste, de acuerdo al Informe CPI Extendido de Aglomeración urbana en Monterrey, en su recomendación 6.2 se señala que se debe “Crear un sistema integrado de transporte público y desincentivar el uso del vehículo privado” puesto que a pesar del resultado del promedio sólido de 70.40/100 para la aglomeración urbana de Monterrey, es notable el resultado débil del indicador de Longitud del transporte masivo con tan sólo 18.66/100, lo cual refleja un modelo de desarrollo urbano orientado al automóvil caracterizado por sus áreas residenciales extensas y de baja densidad, así como un sistema masivo y complejo de vías y autopistas.<sup>2</sup>

De igual manera los indicadores de Densidad vial (55.80/100) y la Superficie destinada a vías (60.63/100) presentan resultados débiles en comparación con las aglomeraciones urbanas de Guadalajara o Ciudad de México, lo cual evidencia las dificultades para desplazarse en la aglomeración sin vehículo motorizado.

Los bajos resultados de los indicadores relacionados con la calidad del aire (12.50/100 en cuanto al material de particulado PM<sup>3</sup> y 46.08/100 en cuanto a

---

<sup>2</sup> Harvard Graduate School of Design (2016). Case Study Compendium: Understanding the Barriers and Enablers to Densification at the Metropolitan Level. Qualitative Evidence from Seven Mexican Cities. Recuperado de [https://static1.squarespace.com/static/595d49bd20099eac91414851/t/59df86b0\\_b07869a6b4b98566/1507821261037/BetterCities\\_FINAL\\_121616.pdf](https://static1.squarespace.com/static/595d49bd20099eac91414851/t/59df86b0_b07869a6b4b98566/1507821261037/BetterCities_FINAL_121616.pdf)

<sup>3</sup> Término de mezcla de partículas sólidas y gotas líquidas que se encuentran en el aire, pueden ser conformadas por cientos de diferentes químicos.

Concentración de CO<sub>2</sub>) refleja el importante impacto ambiental de este modelo de desarrollo, además de los altos costos financieros y para la salud pública. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en 2015, señaló que estima que el número de muertes prematuras relacionadas con la exposición a partículas contaminantes PM aumentará a 3.5 millones para el 2050.

En el área metropolitana del Estado, los tiempos de viaje en transporte público llegan a representar hasta el doble de tiempo en comparación con el automóvil privado<sup>4</sup>, evidenciando la necesidad de un cambio de paradigma hacia un aumento de la oferta de transporte público, por un lado, y por otro la reducción de las necesidades de transporte y del uso del automóvil privado. Además, se dice que existen muchas disparidades entre el área central de la ciudad y la periferia, lo que pone en evidencia la urgencia de atender las áreas más afectadas facilitando el acceso a empleos y servicios urbanos.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Habitat. (2018). Informe CPI Extendido Aglomeración urbana de Monterrey. junio 03, 2021, de ONU-Habitat Sitio web: [https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment/u/0/?ui=2&ik=08cdccc32b&attid=0.2&permmsgid=m sg-f:1701366698578638052&th=179c77ff857574e4&view=att&disp=inline&realattid=f\\_kpe05t1i1&sadn ir=3&ssaddda=ANGjdJ-32LsNsWxtWLaRfEvfxBpyJz2tA4Bvm-DV\\_FaxL5i8h6M4kXnB6BIY79yFUTaF6uCmms45bqoiE8Vn4khlAs6gG-zBPut63NGF1NYb4pRzoo90fQVwThdlw1gyoiE45IWzdc18IJ98tdezfuC7f5NvODEo-FAgMm9r\\_TzaCQH\\_L62CIV-h\\_IMByxtNBcTKVSbiSiag6AJ-TDBmc61vlg0vJ4A9\\_jE5wbKfSCi6ITO02-IH9Q75nC0VEZhiCnvE\\_wpF85gZDZlW51EVvMeBCSHTAov8zCD7\\_UaooR3xnrv\\_IVXnXrbL3g9v6VWQ5UfiUonqUf\\_sXGtjNHAHDjJn3k4JgQCTZazkUnor66OhQjwoWBN51sXHa\\_CnbO5wRiyM8mu kXzxxPiBx-TZ4XFcJgyCTmXCE7X2ndOr6G4I6jM8FT\\_2EZ267YGaFosiHmOM2cor\\_hM0bKnkRWBWdide-wLbe\\_C8O8beojfGdfTfTzsb4fnP3S2dJqNVIJdQFTzATrhDphl0GEI-66zxEpZPWwjPeQ7aGKpi609IVPvN6tfdB6mxeSwBrbjlC1Bk\\_-AkBbem9S57AZPOyK77Diobx8mhy4zQhA135kxGVyuq-ZZMEe3gOrlGlqQh4AZPt26UPr6l9b1pek0Aj1SL8fKCYivm0EhOW1r-6C4h1-tWSIGRAJ8UAJEG2Fy8Rk](https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment/u/0/?ui=2&ik=08cdccc32b&attid=0.2&permmsgid=m sg-f:1701366698578638052&th=179c77ff857574e4&view=att&disp=inline&realattid=f_kpe05t1i1&sadn ir=3&ssaddda=ANGjdJ-32LsNsWxtWLaRfEvfxBpyJz2tA4Bvm-DV_FaxL5i8h6M4kXnB6BIY79yFUTaF6uCmms45bqoiE8Vn4khlAs6gG-zBPut63NGF1NYb4pRzoo90fQVwThdlw1gyoiE45IWzdc18IJ98tdezfuC7f5NvODEo-FAgMm9r_TzaCQH_L62CIV-h_IMByxtNBcTKVSbiSiag6AJ-TDBmc61vlg0vJ4A9_jE5wbKfSCi6ITO02-IH9Q75nC0VEZhiCnvE_wpF85gZDZlW51EVvMeBCSHTAov8zCD7_UaooR3xnrv_IVXnXrbL3g9v6VWQ5UfiUonqUf_sXGtjNHAHDjJn3k4JgQCTZazkUnor66OhQjwoWBN51sXHa_CnbO5wRiyM8mu kXzxxPiBx-TZ4XFcJgyCTmXCE7X2ndOr6G4I6jM8FT_2EZ267YGaFosiHmOM2cor_hM0bKnkRWBWdide-wLbe_C8O8beojfGdfTfTzsb4fnP3S2dJqNVIJdQFTzATrhDphl0GEI-66zxEpZPWwjPeQ7aGKpi609IVPvN6tfdB6mxeSwBrbjlC1Bk_-AkBbem9S57AZPOyK77Diobx8mhy4zQhA135kxGVyuq-ZZMEe3gOrlGlqQh4AZPt26UPr6l9b1pek0Aj1SL8fKCYivm0EhOW1r-6C4h1-tWSIGRAJ8UAJEG2Fy8Rk)

<sup>5</sup> *Ibidem*.

Corolario a lo anterior, la firma estadounidense “Inrix” publicó un estudio en el que señala que a nivel mundial, Monterrey se encuentra en el número 49 de ciudades con más tráfico en el mundo, lo cual equivale a que sus habitantes pierden anualmente 144 horas en el congestionamiento vial. Esta firma señala que, en México, la ciudad de Monterrey es la tercera más congestionada. Además, que no se han producido cambios positivos al respecto dándole un -24% respecto a los cambios año con año en la descongestión del tráfico.<sup>6</sup>

En este sentido se cree conveniente implementar, mayor flexibilidad en los horarios de los trabajadores de estas zonas metropolitanas, ya que como se ha demostrado estamos en el lugar 49 mundial de congestionamiento vial. Los habitantes en promedio pierden 6 días al año en el tráfico vehicular. Al respecto el periódico “The New York Time” realizó en el 2019 una nota referente al cómo afecta el tráfico a la salud, en el cual demostró que de acuerdo con un estudio<sup>7</sup> los traslados al trabajo constituyen una de las actividades menos placenteras que realizamos, pero no se trata solo de una pérdida de tiempo molesta, sino de un problema de salud pública.

Este artículo demuestra que, de acuerdo con un análisis reciente del tráfico de los Ángeles<sup>8</sup> existe una relación entre la congestión vehicular y la violencia doméstica. Este estudio reveló que entre 2011 y 2015, el tráfico intenso de la tarde

---

<sup>6</sup> Inrix. (2020). Global Traffic Scorecard. junio 03, 2021, de Inrix Sitio web: <https://inrix.com/scorecard/>

<sup>7</sup> Kahneman, D. (2004). A Survey Method for Characterizing Daily Life Experience: The Day Reconstruction Method. junio 03, 2021, de Science Sitio web: <https://science.sciencemag.org/content/306/5702/1776>

<sup>8</sup> PhilippeBeland, L.. (2018). Traffic and crime. junio 08, 2021, de Science Direct Sitio web: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0047272718300422>

en las dos carreteras más importantes aumentaba la incidencia de violencia doméstica por la noche, en un nueve por ciento aproximadamente.<sup>9</sup>

A nivel local, el portal de noticias Abstracto Noticias, en 2019 publicó una nota titulada “Movilidad en Monterrey causa estrés al 40% de la población” en la cual se menciona que en el Estado para ese año se estimaban 5.2 millones de habitantes, de los cuales 1 millón y medio se trasladan diariamente desde sus hogares a sus áreas de trabajo o escuela y en promedio pasan hasta 102 minutos diarios en ir de un lugar a otro, bien en el área metropolitana o desde distintos puntos del Estado. Es decir, que al año invierten 21 días en sus desplazamientos para actividades cotidianas.

Al respecto, se estima que para el año 2022, de acuerdo a la Comisión Nacional de Vivienda se proyecta que la población aumente hasta los 5,760,358 habitantes lo que traería consigo que más de 1 millón y medio de personas se trasladaran día a día de sus hogares a sus escuelas o trabajos, lo que consecuentemente haría crecer el problema de movilidad si no tomamos acciones concretas para reducir la congestión vial y de esta forma el tiempo que pasamos desplazándonos.<sup>10</sup>

Si bien la solución a este problema en el área metropolitana de Monterrey no se puede dar con una sola acción por parte del organismo gubernamental del

---

<sup>9</sup> Frakt, A. (2019). Atascado y estresado: cómo afecta el tráfico a tu salud. junio 03, 2021, de The New York Times Sitio web: <https://www.nytimes.com/es/2019/02/07/espanol/consecuencias-traffic-salud.html>

<sup>10</sup> [https://sniiv.conavi.gob.mx/demanda/poblacion\\_proyecciones.aspx](https://sniiv.conavi.gob.mx/demanda/poblacion_proyecciones.aspx)



Estado, sí se pueden implementar de manera progresiva acciones concretas en aras de evitar aglomeraciones en las horas más concurridas que suelen ser 7 a 9 de la mañana y de 5 a 8 de la noche, lo cual genera estrés en las personas que deben desplazarse en estos horarios y además contaminación que terminan siendo las partículas PM mencionadas en el estudio anteriormente citado, lo cual trae consigo enfermedades del tipo respiratorio como bronquitis y hasta efectos cardiovasculares. Recientemente se está asociando los incrementos en la morbi-mortalidad de la población expuesta y al desarrollo creciente del asma y alergias entre la población infantil.<sup>11</sup>

En este sentido, aunado a la contaminación, estrés, y retrasos a nuestras responsabilidades diarias es como proponemos realizar una reforma que contemple la estrategia de movilidad llamada “horarios escalonados” la cual tiene como objeto reducir la congestión vehicular en las horas más concurridas dentro de la zona metropolitana del Estado y por tanto, reducir el uso de transporte particular de un solo ocupante e incrementar la productividad, el bienestar en los trabajadores, y además es una medida idónea para mitigar la contaminación, mejorar la calidad medioambiental y contribuir al objetivo de un medio ambiente sano del artículo 4 constitucional, siendo un mecanismo ecoeficiente como lo definido en la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León.

Un ejemplo de buenas prácticas al respecto las muestra la SEMARNAT en la Ciudad de México, la cual estableció un día a la semana de trabajo en casa y el escalonamiento de horarios distribuyendo la entrada y salida del personal adscrito a la misma, lo cual ha ocasionado la reducción de emisiones generadas por el

---

<sup>11</sup> Ecologistas en acción N 58. (2008). ¿Qué son las PM2,5 y cómo afectan a nuestra salud?. junio 03, 2021, de Ecologistas en acción Sitio web: <https://www.ecologistasenaccion.org/17842/que-son-las-pm25-y-como-afectan-a-nuestra-salud/>