

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



**LXXVI Legislatura**

**PROMOVENTE:** CC. DIP. AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA Y DIP. MAURO ALBERTO MOLANO NORIEGA, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 143, 208 Y 213 DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y POR ADICIÓN DE UN CAPÍTULO XIV BIS DE LOS PARQUES PARA ANIMALES DE COMPAÑÍA CONVENCIONAL QUE CONTIENE LOS ARTÍCULOS 85 BIS, 95 BIS 1, 95 BIS 2, 95 BIS 3 Y 95 BIS 4 DE LA LEY DE PROTECCIÓN Y BIENESTAR ANIMAL PARA LA SUSTENTABILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

**INICIADO EN SESIÓN:** 1 DE FEBRERO DEL 2024

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE

Mtra. Armida Serrato Flores  
**Oficial Mayor**

**DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL**  
**PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**  
**PRESENTE.**

Los suscritos Diputados Amparo Lilia Olivares Castañeda y Mauro Alberto Molano Noriega integrantes del Grupo Legislativo de Acción Nacional de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con los artículos 86, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudimos a esta soberanía a proponer el siguiente proyecto de decreto por el que se reforma la fracción f) y los numerales del artículo 143, se reforma la fracción XII del artículo 208 y se reforma la fracción IX del artículo 213 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León y se adiciona un Capítulo XIV BIS Bis De los Parques para Animales de Compañía Convencional que contiene los artículos 95 Bis, 95 Bis 1, 95 Bis 2, 95 Bis 3, y 95 Bis 4 de la Ley de Protección y Bienestar Animal para la Sustentabilidad del Estado de Nuevo León al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Los animales de compañía convencionales se han convertido en elementos fundamentales en la rutina diaria de las personas, brindando notables beneficios que no sólo se manifiestan en la salud física, sino también en la mental. Su presencia fomenta la responsabilidad en los niños, contribuye a la sociabilidad en los adultos y, destacando aún más, la extraordinaria sensibilidad de las mascotas, se revela como un recurso valioso para abordar problemas tales como la depresión o trastornos sensoriales.

La carencia de espacios públicos destinados a la convivencia con animales de compañía se presenta como un desafío actual. La ausencia de lugares adecuados

limita las oportunidades para que los dueños de animales de compañía disfruten de actividades al aire libre junto a sus mascotas. Esta carencia no solo impacta en la calidad de vida de las personas, sino también en el bienestar de las mascotas, ya que la interacción social y el ejercicio son componentes esenciales para su desarrollo saludable. La creación de espacios públicos pet-friendly se perfila como una necesidad para promover un ambiente urbano más inclusivo y satisfactorio tanto para los dueños como para sus adorables compañeros animales.

Por lo que, establecer parques específicamente diseñados para animales de compañía representa una respuesta innovadora a la creciente demanda de espacios que permitan a los dueños y sus mascotas disfrutar de actividades al aire libre de manera segura y cómoda. Estos parques no solo se erigen como un lugar de recreación, sino también como un entorno propicio para fomentar la interacción social entre animales y propietarios.

La creación de estos parques no solo contribuirá al bienestar físico y mental de los animales de compañía al brindarles un área para el ejercicio y la socialización. Además, la disponibilidad de estos espacios públicos específicamente destinados a animales de compañía puede desempeñar un papel crucial en la promoción de estilos de vida activos y saludables para ambos, humanos y mascotas.

En este sentido, la creación de parques para animales de compañía no sólo responde a la necesidad evidente de lugares adaptados a sus requerimientos, sino que también contribuye a la construcción de comunidades más cohesionadas y amigables con los amantes de los animales.

De acuerdo al censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México es el país de Latinoamérica con el mayor número de perros. Actualmente, se estima que 7 de cada 10 hogares cuentan con al menos un animal de compañía.

Ahora bien, adentrándonos en el compendio legal a nivel nacional y local:

La Ley Federal de Sanidad Animal establece normas con el fin de evitar, supervisar y eliminar enfermedades animales, abarcando aquellas que impactan a los animales de compañía. Regula aspectos vinculados a la importación, exportación y desplazamiento de animales, contemplando también a los animales de compañía.

La Ley de Protección y Bienestar Animal para la Sustentabilidad del Estado de Nuevo León en sus artículos 3, fracciones VIII y IX, 11 en su fracción II y 71 enuncian:

*Artículo 3.*

*VIII. Animales de Compañía. Son aquellos convencionales y no convencionales que se encuentran bajo el dominio del hombre, cohabitando en casa habitación y teniendo una relación afectiva con él.*

*IX. Animal de Compañía Convencional. Para efectos de esta Ley se entienden los perros y gatos.*

...

*Artículo 11. Son facultades y atribuciones de la Secretaría, en relación a la presente Ley, las siguientes:*

*II. Reglamentar la comercialización, procesos de adopción y el traslado de animales de compañía;*

*Artículo 71. El Centro de Control Canino y Felino deberá realizar campañas constantes de educación y tenencia responsable, así como proporcionar información y pláticas a la población en general sobre: zoonosis, cuidado de animales de compañía, alimentación, hidratación y bienestar animal, así como informar sobre la adopción de perros y gatos a través de las organizaciones de la sociedad civil registradas para tal efecto.*

La importancia de los parques para animales de compañía radica en proporcionar un entorno dedicado específicamente a las necesidades y comportamientos naturales de las mascotas, generando una serie de beneficios tanto para los animales como para sus dueños y la comunidad en general.

Los parques para animales de compañía ofrecen un espacio seguro y amplio donde las mascotas pueden participar en actividades físicas y recreativas. Esto contribuye significativamente a su salud física, al proporcionarles la oportunidad de correr, jugar y socializar con otros animales.

Estos parques fomentan la interacción social entre animales y propietarios, promoviendo comportamientos positivos y contribuyendo al bienestar emocional de las mascotas. La socialización es especialmente valiosa para perros, ya que les ayuda a desarrollar habilidades sociales y a evitar problemas de comportamiento.

La exposición a entornos al aire libre y la estimulación proporcionada por la variedad de olores, sonidos y experiencias en un parque contribuyen al bienestar físico y mental de las mascotas.

La posibilidad de pasar tiempo de calidad en un entorno lúdico refuerza el vínculo entre los dueños y sus mascotas. La interacción positiva en estos parques fortalece la conexión emocional, generando una relación más estrecha y afectuosa.

Al proporcionar un espacio dedicado para que las mascotas liberen energía y socialicen, se reduce la probabilidad de que desarrollen problemas de comportamiento, como la agresión o la ansiedad por separación. La creación de parques para animales de compañía fomenta una comunidad más inclusiva y amigable. Proporciona a los dueños de mascotas un lugar común para interactuar, compartir experiencias y establecer relaciones, contribuyendo así a un sentido de pertenencia y cooperación.

Por ello, la importancia de garantizar la creación y preservación de espacios dedicados para animales de compañía a nivel legislativo se manifiesta como una

medida esencial para promover el bienestar integral de las mascotas, así como para cultivar comunidades más saludables y cohesionadas. Estos espacios representan no solo un beneficio para los animales y sus dueños, sino también un componente vital para el desarrollo equilibrado de las áreas urbanas.

La elaboración de leyes y regulaciones específicas que respalden la creación de parques para animales de compañía asegura la asignación adecuada de áreas, la implementación de medidas de seguridad y el mantenimiento de estándares que promuevan entornos propicios para la interacción social y el ejercicio animal. Al incluir disposiciones legales destinadas a la planificación y mantenimiento de estos espacios, se garantiza su accesibilidad y sostenibilidad a lo largo del tiempo.

Además, la consideración legislativa de estos espacios contribuye a sensibilizar a la sociedad sobre la importancia de tratar a los animales con respeto y proporcionarles entornos que satisfagan sus necesidades naturales.

Así pues, integrar a la legislación local parques destinados a animales de compañía resulta crucial para establecer criterios que salvaguarden a los animales, impulsen la seguridad y la salud pública, y fomenten prácticas responsables en la atención cotidiana de animales domésticos.

La inclusión de disposiciones legales a su vez, puede abordar cuestiones relacionadas con la responsabilidad de los dueños de mascotas y la promoción de prácticas de cuidado adecuadas.

El número de dueños de animales de compañía convencionales está en aumento, sin embargo, en contraste, las áreas que permiten el acceso de los mismos son muy limitadas. Esto ha llevado a la falta de lugares específicos en la entidad federativa donde se permita el acceso y presencia de mascotas que tengan el fin de fomentar su actividad física y entretenimiento, inclusive las opciones de actividades familiares que incluyan mascotas son limitadas.

Por lo que, la interacción con nuestras mascotas en parques de compañía convencionales brinda una variedad de ventajas para todos. Desde el punto de vista del bienestar emocional y mental, se ha comprobado que el estrés y la ansiedad se ven reducidos con este tipo de interacciones y actividades, creando un entorno donde la contemplación y el contacto físico con ellos inducen una sensación de satisfacción y alegría.

En cuanto a la actividad física estos parques resultan cruciales para el sistema cardiovascular, y el bienestar integral de las personas y mascotas. De ahí que, estos espacios se constituyan como los sitios adecuados para atender dicha necesidad y posibilitar que las mascotas disfruten de sus múltiples ventajas.

Ahora bien, atendiendo un enfoque educativo, se permite un crecimiento cognitivo respecto de una cultura de atención animal responsable, comprendiendo sus necesidades y comportamientos, y fomentando así, la conciencia, empatía y obligación de su cuidado.

Estos parques proporcionan un estímulo y potencial beneficio, al ofrecer oportunidades de enseñanza y entretenimiento, tanto para las mascotas como para sus dueños, en un entorno natural y acogedor, implementando la recreación familiar y animal, bajo la supervisión de expertos que promuevan la salud y equilibrio de las mascotas, así como el bienestar de la comunidad.

Por ello, es que adicionalmente resulta necesario establecer medidas y regulaciones que garanticen la seguridad y protección de todas las personas que se encuentren en el lugar. Un parque destinado a animales de compañía convencional debe ser un entorno donde la seguridad sea primordial.

La conjunción de instalaciones apropiadas, reglas bien definidas, vigilancia continua y la participación activa de los propietarios, dueños o encargados de mascotas garantizará que todo aquel interesado disfrute de este espacio compartido de manera segura y agradable.

Al garantizar estos espacios mediante una base legal sólida, se establece un marco legal que no sólo protege a las mascotas y sus propietarios, sino que también enriquece la calidad de vida en las comunidades al fomentar una convivencia armoniosa entre seres humanos y animales de compañía. Es por lo anteriormente expuesto que acudo a esta soberanía a presentar el siguiente proyecto de:

### DECRETO

**PRIMERO.-** Se reforma la fracción f) y los incisos del artículo 143, se reforma la fracción XII del artículo 208 y se reforma la fracción IX del artículo 213 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

Artículo 143...

a) ... e)

**f) Parques para animales de compañía convencional;**

**g) Corredores sustentables;**

**h) Plazas, explanadas;**

**i) Especiales; y**

**j) Otros**

Artículo 208...

I...XI

XII. La habilitación, equipamiento y arbolado de áreas verdes o recreativas, **parques para animales de compañía convencional** camellones, y banquetas de concreto, conforme a los lineamientos que señale la autoridad municipal correspondiente en la autorización del proyecto urbanístico presentado por el fraccionador;

...

...

Artículo 213. Además de lo señalado en los artículos 210 y 211 de esta Ley, la autorización de fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata se sujetará a las siguientes disposiciones:

I...VIII

IX. Deberán contar con áreas públicas municipales destinadas para jardines, parques, **parques para animales de compañía convencional**, plazas, equipamiento educativo público de nivel básico, áreas deportivas públicas y caseta de vigilancia;

**SEGUNDO.-** Se adiciona un Capítulo XIV BIS Bis De los Parques para Animales de Compañía Convencional que contiene los artículos 95 Bis, 95 Bis 1, 95 Bis 2, 95 Bis 3, y 95 Bis 4 de la Ley de Protección y Bienestar Animal para la Sustentabilidad del Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

#### **CAPÍTULO XIV BIS DE LOS PARQUES PARA ANIMALES DE COMPAÑÍA CONVENCIONAL**

Artículo 95 Bis. El Estado y los municipios podrán implementar o acondicionar los parques para animales de compañía convencional con la finalidad de proporcionar espacios idóneos para el bienestar de dichos animales y promover una convivencia armoniosa entre la población y los animales de compañía.

Artículo 95 Bis 1. Los parques para animales de compañía convencional deberán cumplir por lo menos con los siguientes lineamientos:

I. Puertas de Seguridad;

- II. Vallas o barreras que delimiten el parque de los animales de compañía convencional;
- III. Carteles informativos con recordatorios sobre las normas de higiene, con instrucciones acerca de cómo utilizar correctamente las instalaciones del parque, el horario de uso del parque y el comportamiento responsable de los propietarios, poseedores o encargados;
- IV. Fuentes de agua potable adaptadas para animales de compañía;
- V. Bancos, rampas y juegos adaptados;
- VI. Contenedores señalizados para la deposición de desechos animales; y
- VII. Reglamento de uso.

Artículo 95 Bis 2. El reglamento aplicable a parques para animales de compañía convencional contendrá los siguientes lineamientos:

- I. Se deberán colocar infografías, imágenes y carteles informativos en puntos estratégicos del parque, detallando las normas de seguridad, áreas específicas y protocolos de emergencia, mismos que deberán estar diseñados de manera clara y comprensible para los propietarios, poseedores o encargados;
- II. De la conducta y comportamiento;
  - a) Los propietarios, poseedores o encargados deben ejercer control sobre sus animales en todo momento, utilizando correa, arnés u otros dispositivos de sujeción adecuados.
  - b) Los propietarios, poseedores o encargados tienen la responsabilidad de supervisar de manera constante las acciones y comportamientos de sus animales. En casos de conductas agresivas o inapropiadas, los propietarios

deben intervenir de inmediato y retirar al animal del parque si es necesario;

- c) Los propietarios, poseedores o encargados participarán activamente en la limpieza y mantenimiento del parque, notificando cualquier situación de emergencia o problema a las autoridades correspondientes.

### III. De la higiene del parque; y

- a) Los propietarios, poseedores o encargados deberán recoger de inmediato los desechos de sus animales utilizando bolsas desechables y colocarlos en los contenedores específicos para la deposición de desechos animales; y
- b) La autoridad correspondiente deberá realizar los procedimientos de desinfección periódicos en el parque, mediante el uso de productos adecuados y seguros para la salud de los animales y el medio ambiente.

### IV. Restricciones dentro del parque;

- a) Se prohíbe la entrada al parque de animales en celo, agresivos, con historial de comportamiento peligroso o que puedan representar un riesgo para otros animales de compañía convencionales.

Los animales de compañía enfermos, sin vacunación, o sin someterse a un tratamiento adecuado para la eliminación de parásitos no accederán al parque hasta su completa recuperación;

- b) La presencia de objetos, juguetes, premios, alimentos o sustancias que puedan representar riesgos para la seguridad de los animales de compañía; y
- c) Fumar y consumir bebidas alcohólicas.

Artículo 95 Bis 3. El Estado y los municipios establecerán un programa de control de plagas para prevenir la proliferación de insectos, pulgas, y garrapatas.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

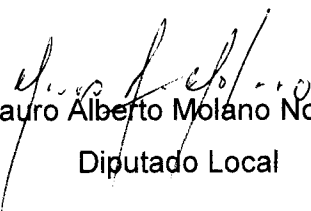
**SEGUNDO.-** Para la implementación de esta disposición, el Gobierno del Estado y los municipios procederán a elaborar coordinadamente los planes y acciones necesarias, para los parques que se encuentren con las condiciones necesarias, podrán implementar los parques para animales de compañía convencional, para que de manera gradual de acuerdo a su disponibilidad presupuestal den cumplimiento a este Decreto.

**TERCERO.-** Los municipios deberán adecuar y emitir su reglamento interno en un plazo de 90 días hábiles para dar cumplimiento al presente Decreto.

**A T E N T A M E N T E.-**

**MONTERREY, NUEVO LEÓN, A FECHA DE SU PRESENTACIÓN**

  
Amparo Lilia Olivares Castañeda  
Diputada Local

  
Mauro Alberto Molano Noriega  
Diputado Local



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



**LXXVI Legislatura**

**PROMOVENTE:** C. DIP. ANYLÚ BENDICIÓN HERNÁNDEZ SEPÚLVEDA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO DE REGENERACIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 14 DE LA LEY PARA LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

**INICIADO EN SESIÓN:** 1 DE FEBRERO DEL 2024

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** SALUD Y ATENCION A GRUPOS VULNERABLES

**Mtra. Armida Serrato Flores**  
**Oficial Mayor**

*af*



**Diputado Mauro Guerra Villarreal**

**Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Nuevo León. LXXVI Legislatura.**

**P r e s e n t e.**

**Anylú Bendición Hernández Sepúlveda, Diputada Local perteneciente al Grupo Legislativo de MORENA en la LXXVI Legislatura del Congreso del Estado, con base en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso y 71, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, presento ante esta Soberanía iniciativa de reforma a la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad , al tenor de la siguiente:**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La discapacidad es la consecuencia de la presencia de una deficiencia o limitación en una persona, que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, se le impide el ejercicio pleno de sus derechos.

Hoy día es de suma importancia la adecuada comprensión del concepto de discapacidad para la generación de indicadores que revelen de manera fehaciente las condiciones en las que viven las personas con discapacidad y que, en consecuencia, permitan la formulación e implementación de políticas públicas incluyentes.<sup>1</sup>

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), discapacidad es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales.

---

<sup>1</sup> <https://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=40068>

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPC), en su artículo 1° , señala que las personas con discapacidad “incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo, que, al interactuar con diversas barreras, pueden impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás”.

Ahora bien, el Estado de Nuevo León, cuenta con un marco normativo en materia de personas con discapacidad, siendo este la **Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad**, misma que, como su nombre lo indica, establece los derechos de este grupo vulnerable.

Si embargo, datos recientes del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) demuestran que Nuevo León, sólo en 2021 contabilizaba más de 800 mil personas con discapacidad .

Dicha cifra en la última década aumentó cerca de 445% dado que en el 2010 se contabilizaron solo 147 mil.

Además de los retos que representa el aumento de personas

con discapacidad en Nuevo León, sin duda esta es una oportunidad para hacer más visible a este sector de la población, por ello, es necesario que las acciones del Gobierno se enfoquen en garantizar los derechos de las personas con discapacidad, en virtud de que en el día a día se ven vulnerados en un sinnúmero de entornos, como lo es el del transporte público, en el que los usuarios ya sea del Sistema de Transporte Colectivo “Metrorrey” o en los diversos camiones de rutas urbanas y periféricas no respetan los asientos de las personas con discapacidad, en muchas ocasiones por la falta de empatía e indiferencia hacia ellos.

En este contexto, la presente iniciativa de reforma pretende que la fracción II del artículo 14 de la **Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad** se adicione para que los lugares que se destinan para las personas con discapacidad en las diferentes modalidades de transporte público **deberán estar señalados, por ley, con el logotipo de discapacidad y acompañado de la leyenda “USO PREFERENTE”**.

## DECRETO

**Artículo único:** Se reforma la fracción II del artículo 14 de la **Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad**, para quedar como sigue:

**Artículo 14.** Los derechos de las personas con discapacidad se consagran en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanan y los Tratados Internacionales firmados y ratificados por el Estado Mexicano.

Sin perjuicio de lo anterior, para efectos de la presente Ley se entenderán por derechos de las personas con discapacidad los siguientes:

I.

II. El derecho de preferencia de los lugares destinados a las personas con las diversas discapacidades que reconoce esta Ley en estacionamientos, transportes y sitios públicos. **Dichos lugares deberán estar señalados con el logotipo de discapacidad y acompañado de la leyenda “USO PREFERENTE”;** y

III.

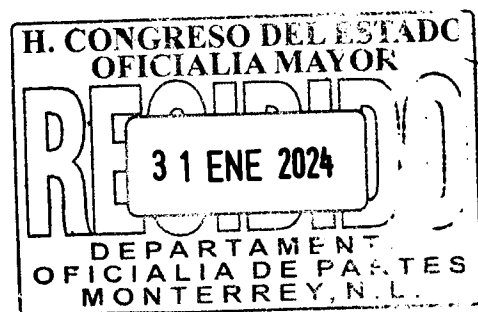
## TRANSITORIO

**ÚNICO:** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

## ATENTAMENTE

Monterrey, Nuevo León, enero de 2024

  
**C. Anylú Bendición Hernández Sepúlveda**  
**Diputada Local MORENA**



= Sin anexos

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



**LXXVI Legislatura**

**PROMOVENTE:** C. DIP. TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO, DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 131 BIS A LA LEY AMBIENTAL DEL ESTADO.

**INICIADO EN SESIÓN:** 1 DE FEBRERO DEL 2024

**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES):** MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE.

**Mtra. Armida Serrato Flores**  
**Oficial Mayor**

**C. DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL**

*q/hh-51*  
*sin anexo*

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA LXXVI LEGISLATURA DEL  
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**

**P R E S E N T E.-**

Los suscritos Diputados, **TABITA ORTIZ HERNÁNDEZ, SANDRA ELIZABETH PÁMANES ORTÍZ, IRAIS VIRGINIA REYES DE LA TORRE, DENISSE DANIELA PUENTE MONTEMAYOR, NORMA EDITH BENÍTEZ RIVERA, MARÍA GUADALUPE GUIDI KAWAS, CARLOS RAFAEL RODRÍGUEZ GOMEZ, EDUARDO GAONA DOMÍNGUEZ, MARÍA DEL CONSUELO GÁLVEZ CONTRERAS, ROBERTO CARLOS FARÍAS GARCÍA y HÉCTOR GARCÍA GARCÍA**, integrantes del Grupo Legislativo del Partido Movimiento Ciudadano pertenecientes a la LXXVI Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, con fundamento además en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presentamos **iniciativa de reforma por adición de un artículo 131 bis 1 a la Ley Ambiental del Estado**, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El oxígeno que respiramos es un insumo vital para el cuerpo humano, su ausencia es mortal para la persona promedio en tan solo 5 minutos, y respirarlo cuando este está contaminado causa poco a poco graves daños al organismo.

Esta contaminación atmosférica es definida como la presencia en el aire de agentes químicos, físicos o biológicos que alteran las características naturales de la atmósfera.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [https://www.who.int/es/health-topics/air-pollution#tab=tab\\_1](https://www.who.int/es/health-topics/air-pollution#tab=tab_1)

La contaminación llena la atmosfera de diversos materiales particulados de diferentes tamaños, destacan las PM 10, las PM 2.5 y recientemente se ha añadido al análisis las PM1<sup>2</sup>.

Este tipo de particular representan un problema de salud pública, puesto que su existencia contribuye a la aparición de múltiples enfermedades, ya que afectan la salud de ojos, pulmones, cerebro, corazón, y además, en algunos casos, puede alterar la química sanguínea cuando dichas partículas se componen de materiales distintos al polvo, como lo pueden ser, por ejemplo, el dióxido de azufre o un abanico diverso de metales pesados.<sup>3</sup>

Lamentablemente, la zona metropolitana de Monterrey viene enfrentando un problema crónico de mala calidad del aire, el cual se remonta al menos a los últimos 15 o 20 años, dicho problema se ha venido agravando y son cada vez más frecuentes los picos de polución, que llevan el aire que respiramos a encontrarse hasta 20 o 30 veces por encima de las directrices que establece la organización mundial de la salud.<sup>4</sup>

Este problema es fácil de observar revisando el estado de las estaciones de monitoreo ambiental, las cuales, al momento de la elaboración de esta iniciativa el día 28 de enero, se mantuvieron ocho en naranja, seis en amarillo y solo una en verde.

Mucho se ha escrito y dicho sobre la contaminación atmosférica, se han hecho múltiples estudios como por ejemplo el “Programa de Acción Contra el Cambio Climático” en el 2009, el de “Calidad del Aire: un problema transversal, una solución transversal” en el 2014, el “PROAIRE” en el 2015, el de “Propuestas para el desarrollo sustentable de una ciudad mexicana” en el 2018, el “Análisis de la Contaminación por PM 2.5 en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, enfocado a la identificación de medidas estratégicas de Control” en el 2019, y finalmente el “Plan Integral de Gestión Estratégica de la Calidad del Aire” en el 2024.

---

<sup>2</sup> <https://www.greenfacts.org/es/glosario/pqrs/PM10-PM2.5-PM0.1.htm>

<sup>3</sup> <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/particulas-suspendidas-pm10-y-pm2-5-danan-salud-y-medio-ambiente?idiom=es#:~:text=La%20exposici%C3%B3n%20a%20la%20contaminaci%C3%B3n%20por%20part%C3%ADculas%20tiende%20a%20afectar,pulmonares%2C%20ni%C3%B1os%20y%20adultos%20mayores.>

<sup>4</sup> <https://iris.who.int/handle/10665/345329>

Al hacer un análisis de lo plasmado en dichos documentos, destaca que las fuentes fijas (industrias) son quienes encabezan la emisión de varios tipos de partículas contaminantes en la zona metropolitana.

Recientemente se ha hecho referencia a la emisión de dióxido de azufre por parte de la refinería de Cadereyta, el Dióxido de Nitrógeno de Ternium, el Benceno y el Cromo de Cemex, el Formaldehído de Iberdrola entre muchas otras más.<sup>5</sup>

Todos los contaminantes referidos afectan profundamente la salud de los diversos órganos del cuerpo fomentando la aparición de cáncer, asma, fallos cardíacos, atrofia pulmonar, derrames cerebrales, enfermedades en la sangre, solo por mencionar algunos.<sup>6</sup>

Es importante mencionar que en la zona metropolitana de acuerdo al Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes en la Zona metropolitana de Monterrey, existen empresas de hidrocarburos, pintura, celulosa y papel, metalúrgica, vidrio, asbesto, cemento, cerámica, extracción pétrea, químicas de las cuales todas en mayor o menor medida generan emisiones contaminantes.<sup>7</sup>

En ese sentido, es para destacar que de acuerdo a datos del PROAIRE las fuentes fijas encabezan la generación de pm 2.5 con el 64% de dicho contaminante, también lideran la generación de dióxido de azufre con el 96% del mismo, además de estar casi empatados en el primer lugar en pm 10 con el 42% del total de emisiones.<sup>8</sup>

Ante dicha situación, se hace importante la necesidad de acotar y mitigar en la mayor medida de lo posible las emisiones de dicha industrias, si bien algunas son de competencia federal, también hay varias de competencia estatal. Sin embargo, independientemente de la competencia, el monitoreo puede significarla diferencia entre una intervención rápida o una negligencia

---

<sup>5</sup> <https://www.milenio.com/politica/comunidad/semarnat-revela-empresas-mas-contaminan-nuevo-leon>

<sup>6</sup> [https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire-salud/contaminacion-aire-ambiental-exterior-vivienda-preguntas-](https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire-salud/contaminacion-aire-ambiental-exterior-vivienda-preguntas-frecuentes#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20del%20aire%20puede,impactos%20adversos%20en%20la%20salud.)

[frecuentes#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20del%20aire%20puede,impactos%20adversos%20en%20la%20salud.](https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire-salud/contaminacion-aire-ambiental-exterior-vivienda-preguntas-frecuentes#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20del%20aire%20puede,impactos%20adversos%20en%20la%20salud.)

<sup>7</sup> <https://www.gob.mx/semarnat%7Cretc/articulos/registro-de-emisiones-y-transferencia-de-contaminantes>

<sup>8</sup> [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/250974/ProAire\\_Nuevo\\_Leon.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/250974/ProAire_Nuevo_Leon.pdf)

o descuido que permita que las empresas sobrepasen las normas en la materia.

Es para destacar que actualmente el Sistema de Monitoreo Ambiental cuenta con 15 estaciones de monitoreo ambiental denominadas: Noroeste 2, Noroeste 3, Suroeste, Suroeste2, Noroeste, Norte, Norte 2, Centro, Sureste, Sur, Noreste, Noreste 2, Este, Sureste2, Sureste 3.

De esas estaciones ninguna está a menos de 2 kilómetros de Iberdrola en la ZMM o en la planta del Carmen, o de los diversos complejos de Cemex, ni del complejo más grande de Nemak, ni de Vesubius, ni de Kandelium, ni de alguna de las planas de Crisa, ni de Varmoxz, ni de algunas de las instalaciones de Holcim, ni de Vimosá, solo por mencionar algunas de las que aparecieron en el listado de empresas contaminantes que refirió el sitio web del Sistema Nacional de Trámites de la Semarnat el 16 de enero del 2024.

Esto refleja una importante área de oportunidad en el robustecimiento del monitoreo ambiental.

Existen también áreas de oportunidad de vigilancia en colonias donde se considera que existen altos niveles de contaminación, e incluso podría llevarse más lejos la triangulación buscando vigilancia en las zonas donde se tenga más alta incidencia de casos de cáncer, sin embargo, por ahora, nos apegaremos a la vigilancia más básica relativa a las fuentes.

La vigilancia con cámaras y estaciones de monitoreo puede ayudar a mitigar la problemática de falta de inspectores que existe en la entidad y es una forma nueva de mantener una supervisión constante en fuentes que generan polución que al acumularse daña de manera grave a la salud.

Por lo anteriormente expuesto, proponemos que se instalen estaciones de monitoreo ambiental y cámaras en lugares adyacentes en por lo menos las 10 empresas más contaminantes, lo que permitirá mantener una vigilancia más precisa y poder actuar de manera más oportuna ante picos de contaminación, o ante la proximidad de eventos que se sepa van a alterar la calidad de la atmósfera de la ciudad.

Es por todo lo anteriormente expuesto que tenemos a bien proponer el siguiente proyecto de:

### **DECRETO:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** se reforma por adición de un artículo 131 bis 1 a la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

**Artículo 131 Bis 1.-** Para lograr la prevención, reducción y control de la contaminación atmosférica, el Gobierno del Estado, con base en el Registro de Emisiones Y Transferencia de Contaminantes, así como los equivalentes estatales de los que se dispongan, tendrá que determinar al menos las 10 empresas que emitan los mayores niveles de contaminación al aire, y deberá instalar en el espacio adyacente más cercano posible a ellas, estaciones de monitoreo ambiental y cámaras.

Si alguna de las ubicaciones se encuentran a menos de 2 kilómetros una de la otra, dichos lugares podrán compartir la misma estación de monitoreo. La información generada por dichas estaciones deberá integrarse al Sistema integral de Monitoreo Ambiental.

Cada año el Gobierno del Estado deberá realizar una evaluación para determinar si conserva las estaciones en el mismo lugar, o alguna de ellas debe ser trasladada a otra ubicación, a causa de cambios en los niveles de contaminantes de las empresas conforme al Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, así como los equivalentes estatales de los que se dispongan.

Si ya existiese una estación de monitoreo ambiental a menos de 2 kilómetros de la ubicación requerida, se considerará que con eso se cumple lo dispuesto en el presente artículo.

La instalación de cámaras aplicará incluso cuando ya haya una instalación de monitoreo a menos de 2 kilómetros y sus imágenes deberán estar disponibles en tiempo real al público en general, las cámaras que se instalen se conservarán independientemente de si la empresa vigilada sale del listado de 10 empresas establecido por la Secretaría. Las cámaras deberán instalarse de tal forma que permitan ver de manera general las emisiones de las empresas vigiladas.



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA



MOVIMIENTO  
CIUDADANO

**Lo establecido en el presente artículo será independiente a cualquier disposición legal requerida para las industrias de extracción pétrea.**

### **TRANSITORIOS**

**Primero.-** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación

**Segundo.-** El Gobierno del Estado dispondrá de un plazo de 18 meses a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para cumplir con lo establecido en el artículo 131 Bis 1

**A T E N T A M E N T E**  
**Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano**  
**MONTERREY, NUEVO LEÓN A 31 de enero del 2024**

  
**Dip. Tabita Ortiz Hernández**

**Dip. Eduardo Gaona Domínguez**

**Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz**

**Dip. Norma Edith Benítez Rivera**

**Dip. Iraís Virginia Reyes de la Torre**

**Dip. Denisse Daniela Puente Montemayor**

**Dip. María Guadalupe Guidi Kawas**

**Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez**

**Dip. Roberto Carlos Farías García**

**Dip. Héctor García García**

**Dip. María del Consuelo Gálvez Contreras**

**La presente hoja de firmas corresponde a una iniciativa de reforma a la ley ambiental del Estado de Nuevo León en materia de monitoreo perimetral**



Año: 2024

Expediente: 18109/LXXVI

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



## **LXXVI Legislatura**

**PROMOVENTE:** C. DIP. DENISSE DANIELA PUENTE MONTEMAYOR, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO, DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A FIN DE CREAR UNA FISCALÍA ESPECIALIZADA EN SINIESTROS VIALES.

**INICIADO EN SESIÓN:** 1 DE FEBRERO DEL 2024

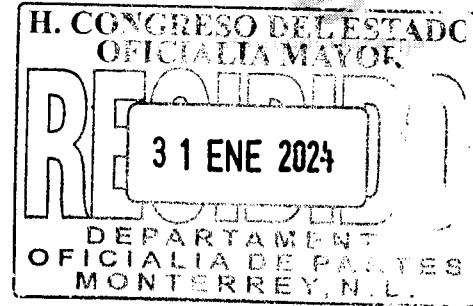
**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** JUSTICIA Y SEGURIDAD PUBLICA

**Mtra. Armida Serrato Flores**

**Oficial Mayor**

07

**DIP. MAURO GUERRA VILLAREAL**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL**  
**H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**  
**P R E S E N T E.-**



Los suscritos, Diputadas Denisse Daniela Puente Montemayor, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera, María Guadalupe Guidi Kawas y María del Consuelo Galvez Contreras y Diputados Eduardo Gaona Domínguez, Carlos Rafael Rodríguez Gómez, Roberto Carlos Farías García, Héctor García García y Raúl Lozano Caballero, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVI Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA POR MODIFICACIÓN LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 2, Y POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN VI BIS I Y POR MODIFICACIÓN DEL ANTEPENÚLTIMO PÁRRAFO EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**, al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

De conformidad con datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) <sup>1</sup> durante el año 2021 y a nivel nacional, se registraron 340 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas. De estos, 3 849 derivaron en, al menos, una persona fallecida y 60 584 en, al menos, una lesionada.

Así mismo, señala que en el mismo año (2021) se reportaron 4 401 víctimas mortales en el lugar del accidente y 82 466 personas lesionadas.

Al comparar el número de accidentes viales en 2021 y 2020, se observó un incremento de 12.8 por ciento. Los accidentes que registraron solo daños aumentaron 12.5 %; los no fatales, 14.4 % y los fatales, 12.3 por ciento.

Por su parte, en el año 2022, se registraron 377,231 eventos, de los cuales 76,615 sucedieron en el estado de Nuevo León, mostrando a continuación la siguiente tabla que ejemplifica los tipos de accidentes ocurridos. <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP\\_VICACCT22.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_VICACCT22.pdf)

<sup>2</sup> Accidentes por tipo de accidente ([inegi.org.mx](https://www.inegi.org.mx))

Variable	Entidad	2022
Total de eventos (Absoluto)	Nuevo León	76 615
Colisión con vehículo (Absoluto)	Nuevo León	55 152
Colisión con peatón (Absoluto)	Nuevo León	1 620
Colisión con animal (Absoluto)	Nuevo León	83
Colisión con objeto fijo (Absoluto)	Nuevo León	10 193
Volcadura (Absoluto)	Nuevo León	914
Caída de pasajero (Absoluto)	Nuevo León	202
Salida del camino (Absoluto)	Nuevo León	805
Incendio (Absoluto)	Nuevo León	74
Colisión con ferrocarril (Absoluto)	Nuevo León	50
Colisión con motociclista (Absoluto)	Nuevo León	5 488
Colisión con ciclista (Absoluto)	Nuevo León	360
Otros accidentes (Absoluto)	Nuevo León	1 674

Los daños causados por accidentes viales, son prevenibles desde un enfoque sistémico y seguro conforme a la pirámide/jerarquía de movilidad, con participación social pero sobre todo con voluntad de las autoridades ejecutoras para observar la Ley, a efecto de priorizar políticas públicas, presupuesto, obras y acciones para los más vulnerables en las calles como son personas con discapacidad, infancias, peatones, ciclistas y usuarias del transporte público, a través de infraestructura vial que genere cultura vial y brinde seguridad a las personas usuarias de las vías y la oferta de mejoras en dichas formas de movilidad.

Ahora bien, el 1 de diciembre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución A/RES/60/5, declaró el tercer domingo del mes de noviembre como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico en reconocimiento de las víctimas de los accidentes de tráfico y de las pérdidas y los sufrimientos de sus familias.

Su objetivo principal es el de atraer la atención del público sobre las consecuencias, los costos de las colisiones de tránsito y las medidas de prevención que deben tomarse, de igual manera, permite recordarle a los gobiernos y a la sociedad, la responsabilidad que tienen en cuanto a la seguridad en carreteras.

La resolución en mención está motivada en instrumentos, como el denominado Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual refleja que la mitad de todas las muertes que acontecen en las carreteras del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%).

Así mismo, las Naciones Unidas proclamaron el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el propósito de reducir el número de víctimas en accidentes de tránsito.<sup>3</sup>

En ese sentido, de acuerdo con la "Guía Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito<sup>4</sup>", los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que afectan la vida de miles de personas cada día y dejan a muchas familias en total desamparo porque no cuentan con el apoyo necesario.

Por su parte, la Cumbre Iberoamericana de Derechos de las Víctimas (Argentina, abril 2012) de la que México es parte establece, que las víctimas de siniestros viales cuentan entre otros derechos, con los siguientes<sup>5</sup>:

*Artículo 4.1. Derecho a la información La víctima debe ser informada de manera comprensible sobre sus derechos y de las actividades que debe realizar para ejercerlos a lo largo del proceso judicial, de modo que cuente con la información necesaria para la toma de las decisiones garantizando el efectivo acceso a la justicia.*

---

<sup>33</sup> <https://www.cndh.org.mx/noticia/dia-mundial-en-recuerdo-de-las-victimas-de-los-accidentes-de-trafico-por-el-derecho->

[la#:~:text=El%201%20de%20diciembre%20de,las%20p%C3%A9rdidas%20y%20los%20sufrimientos">la#:~:text=El%201%20de%20diciembre%20de,las%20p%C3%A9rdidas%20y%20los%20sufrimientos](#)

4

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/885/Gu%C3%ADa%20iberoamericana%20de%20atenci%C3%B3n%20integral%20a%20v%C3%ADctimas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>5</sup> [https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo\\_de\\_Actuacion\\_UAVTS\\_\(F\\_web\).pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_(F_web).pdf)

*Artículo 7. Derecho a la asistencia y acceso a los servicios de apoyo a víctimas El sistema de Administración de Justicia debe garantizar que las víctimas tengan acceso a servicios de apoyo que les informen y asesoren, de manera gratuita, ofreciendo contención emocional, psicológica y social. El acceso a estos servicios deberá ser desde el inicio del proceso judicial y durante todas las etapas del mismo.*

Bajo esa tesitura, conforme al principio de derecho internacional "Pacta Sunt Servanda" es deber de todos los Estados parte, cumplir con los compromisos adquiridos en virtud de un tratado internacional y precisamente los artículos 1o, párrafos primero y tercero, y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establecen que los derechos humanos reconocidos en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, gozan de tutela constitucional y constituyen la obligación para todas las autoridades en el ámbito de sus competencias de promover de forma progresiva la garantía de los derechos humanos.

Además, es importante resaltar que la reforma al artículo 1o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 10 de junio de 2011, obligó a todas las autoridades y por ende, a todas las personas servidoras públicas a que actúen a efecto de favorecer la protección más amplia a las personas para prevenir violaciones a los derechos humanos, al interpretar las normas de conformidad con la Constitución y con los tratados internacionales, con el objetivo de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de manera progresiva. De modo que, cuando así no sea y ocurran violaciones a los derechos humanos, las autoridades y las personas

servidoras públicas están obligadas a investigar, sancionar y reparar dichas violaciones.

De ahí resulta que la Fiscalía General del Estado de Nuevo León, el Honorable Congreso del Estado de Nuevo León y todas las autoridades deban observar los principios pro persona y la aplicación de interpretación conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a los Tratados Internacionales, a efecto de abordar este asunto con la debida prontitud y seriedad, dado que se requieren protocolos de actuación especializados para víctimas de siniestros viales con la finalidad de evitar la revictimización y que, debido a la naturaleza particular de los siniestros viales, se debe de contar con peritos, policías y personas titulares del Ministerio Público especializadas en seguridad vial.

Aunado a lo anterior, la necesidad de contar con un órgano especializado en Siniestros Viales atiende a que el Código Penal para el Estado de Nuevo León, tipifica conductas relacionadas al tema que nos ocupa y que requieren de personal profesionalizado para el conocimiento de dichos delitos, al tenor de los nuevos paradigmas legales en materia de movilidad y seguridad vial, por mencionar algunas:

*ARTÍCULO 65.- CON LAS EXCEPCIONES CONTENIDAS EN ESTE CÓDIGO, LOS DELITOS CULPOSOS SE CASTIGARÁN CON PRISIÓN DE UNO A SEIS AÑOS Y SUSPENSIÓN POR IGUAL TÉRMINO O PÉRDIDA DE DERECHOS PARA EJERCER PROFESIÓN U OFICIO, SEGÚN EL GRADO DE LA CULPA. ASIMISMO, SE IMPONDRÁ EL TRABAJO EN BENEFICIO DE LA*

COMUNIDAD CUANDO SE SUBSTITUYA LA PENA DE PRISIÓN POR MULTA, EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 51 DE ESTE CÓDIGO.

ARTÍCULO 66 BIS.- A QUIEN CONDUZCA UN VEHÍCULO EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN Y CAUSE UN DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, LESIONES U HOMICIDIO, SIN CONTAR CON LICENCIA PARA CONDUCIR, SE LE IMPONDRÁ ADEMÁS DE LA SANCIÓN CORRESPONDIENTE AL DELITO COMETIDO, UNA PENA DE DOS A CUATRO AÑOS DE PRISIÓN.

EL IMPUTADO QUE SEA CONDENADO POR HOMICIDIO CULPOSO GRAVE, NO TENDRÁ DERECHO A LA CONDENA CONDICIONAL O A LA SUBSTITUCIÓN DE SANCIÓN. ADICIONALMENTE SE IMPONDRÁ EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 52 FRACCIÓN II DE ESTE CÓDIGO, LA SUSPENSIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR VEHÍCULOS AUTOMOTORES HASTA POR UN TÉRMINO IGUAL AL DE LA PENA PRIVATIVA DE LA LIBERTAD.

ARTÍCULO 67.- PARA LOS EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS 65, 66, Y 66 BIS, TAMBIÉN SERÁ CULPA GRAVE CONDUCIR EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN.

ARTÍCULO 68.- EN CASO DE DELITOS DERIVADOS DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LOS QUE EL SUJETO ACTIVO SE ENCUENTRE EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN, SE APLICARÁ COMO MEDIDA DE VIGILANCIA LA PROHIBICIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS AUTOMOTORES QUE REQUIERAN LICENCIA PARA SU CONDUCCIÓN POR UN TÉRMINO DE UN AÑO A SEIS AÑOS, INDEPENDIENTEMENTE DE LAS SANCIONES QUE CORRESPONDAN POR EL DELITO COMETIDO.

A QUIEN HAYA SIDO SENTENCIADO POR ILÍCITOS DERIVADOS DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR MÁS DE DOS VECES EN UN LAPSO DE TRES AÑOS, SE LE IMPONDRÁ, COMO MEDIDA DE VIGILANCIA, LA PROHIBICIÓN DE CONDUCIR VEHÍCULOS HASTA POR TRES AÑOS.

ARTÍCULO 71.- SI UN DELITO DE CULPA ES TAN LEVE QUE NO PRODUCE LESIONES, Y CAUSA SOLAMENTE DAÑOS EN PROPIEDAD AJENA POR UN VALOR MENOR DE CIEN CUOTAS, SÓLO SE SANCIONARÁ CON UNA MULTA HASTA POR LA MISMA CANTIDAD Y LA REPARACIÓN DEL DAÑO.

ARTICULO 300.- COMETE EL DELITO DE LESIONES EL QUE INFIERA A OTRO UN DAÑO QUE DEJE EN SU CUERPO UN VESTIGIO O ALTERE SU SALUD FISICA O MENTAL.

ARTÍCULO 306 BIS.- COMETE EL DELITO DE LESIONES A MENOR DE DOCE AÑOS DE EDAD, EL QUE INFIERA A ÉSTE UN DAÑO QUE DEJE EN SU CUERPO UN VESTIGIO O ALTERE SU SALUD FÍSICA O MENTAL.

ARTICULO 337.- EL AUTOMOVILISTA, MOTOCICLISTA, CONDUCTOR DE UN VEHICULO CUALQUIERA, CICLISTA O JINETE, QUE DEJE EN ESTADO DE ABANDONO, SIN PRESTARLE O FACILITARLE ASISTENCIA A PERSONA A QUIEN ATROPELLO, POR IMPRUDENCIA O ACCIDENTE, SERA CASTIGADO CON SEIS MESES A DOS AÑOS DE PRISION.

La actualización de las conductas citadas con anterioridad, vulneran los derechos de las personas en relación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que entre otras cuestiones prevé con relación al asunto que nos ocupa lo siguiente:

*"Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

*La presente Ley tendrá por objetivos: (...)*

*VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia; (...)*

*Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los Tratados*

*Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.*

### *Artículo 3. Glosario.*

*Para efectos de esta Ley, se entenderá por: (...)*

*XVII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados; (...)*

*XXIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos; (...)*

*XLVI. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;*

*XLVII. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera; (...)*

*LIII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse; (...)*

*LVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras; (...)*

*Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios: (...)*

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía; (...)

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible; (...)

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los

Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares. (...)

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá

*contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.*

*El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:*

*I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables; (...)*

*Artículo 11. De la seguridad vial. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices: (...)*

*V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y (...)*

*Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. (...)*

*Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas: (...)*

*II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad; (...)"*

En ese tenor, y con la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las nociones jurídicas respecto a delitos que converjan con

la seguridad vial y siniestros de tránsito se ven obligados a actualizarse para su debida investigación y concepción jurídica, dado que de lo citado entre otras cosas se establece que cuando ocurre un siniestro de tránsito, debe buscarse el error en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía, así como el tema de los derechos de las víctimas de siniestros viales para que cuenten con una asesoría jurídica y acceso a la justicia con la debida diligencia que exige la Ley, también es importante considerar que en la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el estado de Nuevo León instaure la jerarquía de la movilidad, aunado a que la mencionada normativa prevé entre otros conceptos que:

*Artículo 221. Los delitos contenidos en los Artículos 217 al 219 de ésta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.*

*Artículo 227. En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos*

Por lo que resulta innegable la participación del Ministerio Público del Estado en hechos viales, y como ha quedado sustentado, si tenemos que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial remite a la Ley General de Víctimas,

es importante sentar su observancia como fundamento, en las funciones que desempeñe la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León.

De lo anterior, lo más importante que podemos colegir de la simple lectura e interpretación de la normativa vigente es que las personas tienen derecho a contar con un fiscal, personas titulares del Ministerio Público, peritos y personas servidoras públicas del sistema de procuración de justicia familiarizadas, sensibilizadas y capacitadas en la materia de movilidad, seguridad vial y siniestros viales, para el respeto, protección, garantía, promoción y defensa de sus derechos, como lo es el derecho humano a la movilidad, reconocido en el artículo 4 de la Constitución Federal.

Por consiguiente, si analizamos la normativa que regula la organización de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, encontramos que la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León en su artículo 10, no contempla la existencia de una Fiscalía o Unidad Especializada en Seguridad Vial, a pesar de que como hemos visto debe existir debido a que en la actualidad diversas fiscalías especializadas atienden a las víctimas sin un enfoque integral o de perspectiva de movilidad conforme a los principios y normas de la nueva normativa que debe armonizarse en todo el país, es así que la reforma resulta importante a fin de lograr el reconocimiento de una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales.

En otro orden de ideas, lo que se propone no es nuevo en el mundo dado que muchos países presentan avances significativos, a manera de ejemplo del portal oficial de la Fiscalía de España<sup>6</sup>, se inserta a la letra las funciones de la Fiscalía Especializada en Seguridad Vial a saber:

*“Armoniza criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la seguridad vial, garantizando la unidad de criterios en esta materia.*

*Funciones: Seguridad vial*

*Entre las múltiples funciones de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se encuentran las de coordinación y supervisión las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, para lo que se recaban los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional; la investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas; la proposición al Fiscal General del Estado de las Circulares e Instrucciones que considere necesarias y elaboración de propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre las materias de su competencia y la del impulso y participación en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.*

---

<sup>6</sup> <https://www.fiscal.es/-/seguridad-vial>

*Funciones todas ellas destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito."*

También, recientemente se aprobó una reforma a la Ley Orgánica de la Fiscalía General del Estado de Puebla en la cual se adiciona que la Fiscalía General estará integrada por una Unidad Especializada en Materia de Seguridad Vial.

Asimismo, es importante comprender que con justa razón las víctimas de los siniestros de tránsito y sus familiares reclaman en todo momento sensibilidad, apoyo emocional y conocimiento hacia su problema con buenas prácticas, de ahí que se estén impulsando en todo el mundo las Unidades de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito (UAVT) como oficinas donde acudan los afectados después de sufrir un siniestro vial y donde se centralice toda la información a las víctimas y/o a sus familiares más directos, y dentro del ámbito de sus competencias brindar atención a todas las víctimas y/o afectados por siniestros de tránsito.

En este contexto, la Asociación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) ha elaborado el Protocolo para implementar las Unidades de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito<sup>7</sup>, con el objetivo de colaborar en la instrumentación de una atención integral a todas las víctimas de tránsito, especialmente a las familias más desfavorecidas, teniendo otro ejemplo como es el caso de la Fiscalía General del Estado de Veracruz que tiene un programa de Prevención del Delito Causado por Accidentes Viales.

Finalmente, la FICVI de manera complementaria impulsa la creación de Fiscalías Especializadas en Delitos contra la Seguridad Vial con el fin de armonizar los criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la seguridad vial, que garantice la unidad de criterios y respuesta en esta materia, como ejemplo, tenemos la recientemente creada Unidad Fiscal de Delitos de Tránsito en Mendoza, Argentina, la cual ha resultado un éxito para las personas y familiares en comparación a no contar con una Unidad especializada.

Entonces, el que las y los neoloneses cuenten con una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales, será un primer gran paso para poder observar de la mejor manera lo que dispone la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

---

<sup>7</sup> [https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo\\_de\\_Actuacion\\_UAVTS\\_\(F\\_web\).pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_(F_web).pdf)

*"Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:*

*I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;*

*II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;*

*III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;*

*IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;*

*V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y*

*VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.*

*En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.*

*Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia"*

En tal virtud, resulta evidente la necesidad de contar con una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales, para brindar la mejor atención, acceso a la justicia y reparación del daño a las víctimas y familias de siniestros viales, así como profesionalizar y capacitar a las personas servidoras públicas en las materias que atienden y resuelven.

Además, podemos ver que jurídica y organizacionalmente, resulta viable crear la Fiscalía o Unidad Especializada en Siniestros Viales, para garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales y sus familias, la no revictimización, el acceso a la justicia y la reparación del daño.

Es importante señalar que actualmente la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León con el presupuesto, oficinas y personal con el que cuenta, atiende la investigación de delitos relacionados a los siniestros viales, por ello, lo que se pretende con la presente reforma, es que internamente una parte de su personal, lo agrupe para especializarse en la atención de víctimas de siniestros viales y sus familias, para así dar cumplimiento a la Ley de manera progresiva, de acuerdo al derecho humano de acceso a la justicia y de la movilidad, por ende esta reforma se trata de organización interna de la Fiscalía a efecto de profesionalizar, segmentar y especializar a una parte de su personal en la atención de los delitos que nos ocupan.

Además que en el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León se establece que:

*"El Fiscal General, considerando las necesidades del servicio y el presupuesto autorizado, mediante acuerdo que deberá publicarse en el Periódico Oficial del Estado, podrá realizar modificaciones al Reglamento Interior de la Fiscalía General para crear, fusionar o desaparecer unidades administrativas distintas a las previstas en dicho Reglamento o de sus atribuciones, que por su trascendencia, interés y características así lo ameriten, así como crear Fiscalías Especiales para la investigación y persecución de ilícitos específicos que, por su trascendencia, interés y características sociales así lo ameriten."*

Transcribiendo el siguiente cuadro comparativo para mejor entendimiento de la reforma propuesta:

LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>ARTÍCULO 2.</b> Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura y las demás Fiscalías</p>	<p><b>ARTÍCULO 2.</b> Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura; <b>la Fiscalía Especializada en Siniestros Viales</b> y las demás Fiscalías</p>

<p>Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León;</p> <p>VIII. a X. ...</p>	<p>Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León;</p> <p>VIII. a X. ...</p>
<p><b>ARTÍCULO 10.</b> Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas:</p> <p>I. a VI BIS. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>VII. a XVII. ...</p> <p>Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables.</p> <p>...</p>	<p><b>ARTÍCULO 10.</b> Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas:</p> <p>I. a VI BIS. ...</p> <p><b>VI BIS I. Fiscalía Especializada en Siniestros Viales.</b></p> <p>VII. a XVII. ...</p> <p>Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, <b>VI BIS I</b>, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables.</p> <p>...</p>

En mérito de lo expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

## DECRETO

**ÚNICO.** Se reforma por modificación la fracción VII del artículo 2, y por adición de una fracción VI BIS I y por modificación del antepenúltimo párrafo el artículo 10 de la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 2.** Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. a VI. ...

VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura; **la Fiscalía Especializada en Siniestros Viales** y las demás Fiscalías Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León;

VIII. a X. ...

**ARTÍCULO 10.** Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas:

I. a VI BIS. ...

**VI BIS I. Fiscalía Especializada en Siniestros Viales.**

VII. a XVII. ...

Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, **VI BIS I**, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables.

...

## TRANSITORIOS

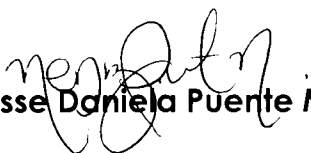
**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor el día 01 de enero de 2025.

**SEGUNDO.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**TERCERO.** La Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, en un plazo que no exceda de 180 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá proveer lo conducente legal, reglamentaria y administrativamente a efecto de cumplir con el presente Decreto.

**CUARTO.** El Fiscal General de Justicia del Estado de Nuevo León, en un plazo que no exceda de 180 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar el nombramiento del Fiscal Especializado en Siniestros Viales, en los términos que establecen las normas aplicables para ello.

En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, 31 de enero de 2024.

  
**Dip. Denisse Daniela Puente Montemayor**

**Dip. Eduardo Gaona Dominguez**

**Dip. Iraís Virginia Reyes de la Torre**

**Dip. Tabita Ortiz Hernández**

**Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortíz**

**Dip. María Guadalupe Guidi Kawas**

**Dip. Norma Edith Benítez Rivera**

**Dip. Héctor García García**

**Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez**

**Dip. María Del Consuelo Gálvez  
Contreras**

**Dip. Roberto Carlos Farias García**

**Dip. Raúl Lozano Caballero**

**Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano  
LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León**

LA PRESENTE FOJA FORMA PARTE DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA POR MODIFICACIÓN LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 2, Y POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN VI BIS I Y POR MODIFICACIÓN DEL ANTEPENÚLTIMO PÁRRAFO EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

