

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. MARISOL GONZÁLEZ ELÍAS, DEL GLMC DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DISTINTAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE CONSOLIDACIÓN URBANA, DENSIFICACIÓN Y VIVIENDA ASEQUIBLE

INICIADO EN SESIÓN: Martes 03 de Febrero de 2026

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman distintas disposiciones de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, en materia de consolidación urbana, densificación y vivienda asequible.

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE
NUEVO LEÓN**

PRESENTE. -

Quien suscribe, Diputada Marisol González Elías, integrante del Grupo Legislativo del Movimiento Ciudadano de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, comparece ante esta Soberanía a presentar **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el cual se reforman distintas disposiciones de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, en materia de consolidación urbana, densificación y vivienda asequible**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Nuevo León, particularmente en su zona metropolitana, el crecimiento urbano ha tendido a “estirarse” hacia la periferia, mientras las zonas con mayor concentración cotidiana de empleo, educación, servicios y equipamientos —lo que en la práctica llamamos centralidades y corredores estratégicos— no siempre

reciben vivienda suficiente, ni con condiciones de acceso para la mayoría de las familias.

Ese patrón produce un resultado conocido por la ciudadanía: vivienda lejos del trabajo y de los servicios, dependencia del automóvil, trayectos diarios más largos, presión creciente sobre vialidades y transporte público, y una ciudad que se vuelve más costosa de operar (para el gobierno) y más costosa de vivir (para la gente).

Al mismo tiempo, cuando sí hay procesos de renovación o redensificación en áreas bien ubicadas, existe el riesgo de que la inversión y el cambio normativo eleven los precios y se traduzcan en desplazamiento de residentes, es decir, que las personas que ya viven ahí —por renta o por propiedad— terminen expulsadas por el incremento de costos y la reconfiguración del mercado.

¿Por qué ese hecho es una problemática? y ¿cuáles son sus consecuencias?

La expansión urbana dispersa no sólo es un tema “de urbanismo”; es un problema de calidad de vida, economía familiar y equidad territorial.

1. Más tiempo y costo para las familias. En Monterrey, los datos oficiales reportados con base en fuentes del INEGI muestran que el traslado al trabajo promedia 33.7 minutos, y que 9.81% de las personas tardan más de una hora; además, el medio predominante para ir al trabajo es el vehículo particular (54.6%), lo que refleja una movilidad altamente dependiente del automóvil. (DataMéxico, con base en fuentes del INEGI).¹
2. Ciudades más caras de sostener y menos eficientes. Un estudio de WRI México advierte que el costo anual asociado a la provisión de servicios urbanos y a los desplazamientos cotidianos vinculados al patrón expansivo puede exceder el 1% del PIB del país; además, su análisis incluye a

¹ <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/monterrey>

Monterrey entre las zonas metropolitanas estudiadas y muestra que sostener la tendencia expansiva compromete financieramente a los gobiernos locales². (WRI México, boletín de 21 de julio de 2021, sobre la publicación *El costo de la expansión urbana en México*, Zubicaray y coautores, 2021).

3. Presión social y riesgo de desplazamiento. La evidencia comparada y los marcos internacionales han reconocido que la “vivienda en zonas consolidadas” debe ir acompañada de herramientas para evitar segregación y desplazamientos; en esa línea, la Nueva Agenda Urbana de ONU-Habitat promueve el uso de suelo en áreas centrales y consolidadas con infraestructura adecuada, con una visión de inclusión y prevención de desalojos y desplazamientos arbitrarios³ (ONU-Habitat, *New Urban Agenda*, párrs. 106–107).
4. Reglas de estacionamiento que encarecen y refuerzan la dependencia al automóvil. Exigir estacionamiento “por default” eleva costos de construcción y termina trasladándose a precios de vivienda/renta. En México, ITDP documentó costos relevantes por cajón (y el efecto de los mínimos obligatorios), subrayando que el estacionamiento no es “gratis”: lo paga la ciudad o lo paga la vivienda⁴. (ITDP México, *Reduciendo las necesidades de estacionamiento y su impacto en el desarrollo urbano*, 2014, referencias a costos por cajón).

En suma: si la ciudad sigue creciendo hacia afuera, se profundiza la desigualdad territorial, aumentan los tiempos de traslado y los costos familiares, se encarecen los servicios públicos y se agrava la congestión. Y si la densificación ocurre sin reglas de inclusión, puede traducirse en desplazamiento.

Qué proponemos y cómo contribuirá a solucionar el problema

² <https://es.wri.org/noticias/boletin-de-prensa-cuesta-mexico-1-del-pib-expansion-urbana-dispersa-senala-publicacion>

³ <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English-With-Index-1.pdf>

⁴ <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Menos-cajones-mas-ciudad-El-estacionamiento-en-la-Ciudad-de-Mexico-2014.pdf>

Esta iniciativa no pretende “llenar de tecnicismos” la ley, sino darle instrumentos claros y obligatorios para que la densificación ocurra donde conviene a la vida diaria (empleo, servicios, transporte), y para que esa densificación genere vivienda accesible y no expulse a quien ya vive ahí.

1) Definir con claridad dónde debe priorizarse la vivienda (Centralidades y ADP)

Se incorporan definiciones y criterios para reconocer Centralidades urbanas y, dentro de ellas, Áreas de Densificación Prioritaria (ADP), así como conceptos útiles para orientar decisiones (p. ej. DOT, NSTP, vivienda incluyente y EID). Con esto se evita que la densificación quede a discreción o a “parches”, y se vuelve una política trazable y medible. (Reformas al artículo 3 y adición del 115 Bis).

2) Amarrar la política estatal de vivienda a la ciudad existente y bien conectada

Se fortalece el Programa Sectorial de Vivienda para que identifique centralidades y ADP con potencial habitacional y fije metas anuales y sexenales de vivienda asequible en centralidades y corredores DOT, con verificación y coordinación con municipios. Esto atiende la evidencia de que la localización adecuada de vivienda cerca de oportunidades reduce costos urbanos y familiares. (Reforma al artículo 71; y enfoque recomendado por WRI sobre localización residencial cercana a centros de empleo y eficiencia urbana).

3) “Densificación exigible y conveniente”: densidades mínimas, mezcla de usos, estacionamiento máximo y cargas/beneficios

Se refuerza la zonificación secundaria para que, en zonas de consolidación y mejoramiento —especialmente en Centralidades y ADP— los municipios deban establecer:

- densidades mínimas y máximas y mezcla de usos para asegurar incremento real de oferta habitacional;
- índices máximos de estacionamiento y esquemas de sustitución vía programas de movilidad;

- y que la densificación se sujete a cargas y beneficios urbanísticos, privilegiando vivienda incluyente como carga preferente. (Reforma al artículo 111).

Este diseño busca evitar un efecto frecuente: que se “permita construir más” sin asegurar que ese mayor aprovechamiento genere beneficio social medible (vivienda incluyente y mitigaciones), y sin agravar la dependencia al automóvil.

4) Vivienda incluyente ligada a beneficios urbanísticos (no como discurso, sino como condición)

Se adiciona un esquema en el que, cuando un desarrollo en Centralidad o ADP obtenga beneficios (mayor intensidad, cambio de uso, reducción de estacionamiento, etc.), debe garantizar vivienda incluyente, con modalidades claras (en sitio, fuera de sitio en condiciones equivalentes, aportación a fondo, o cesión de suelo). Se fija un piso estatal: no menor a 10% de las unidades (o equivalente en m²), con posibilidad de que municipios incrementen por zona con sustento técnico. (Adición del artículo 115 Bis 1).

Esto responde a una lógica de justicia urbana: si la ciudad —por norma y planeación— habilita un mayor valor o aprovechamiento, debe existir una contraprestación social verificable, particularmente para sostener oferta de vivienda accesible donde la vida cotidiana ocurre.

5) Fondo para asegurar capacidad real de acción y mitigación

Se crea un Fondo de Vivienda Asequible y Consolidación Urbana para financiar suelo servido, apoyos a producción/renta asequible en centralidades, medidas de mitigación de desplazamiento y mejoras de espacio público y accesibilidad asociadas a densificación. (Adición del artículo 115 Bis 2). La experiencia comparada y la literatura especializada coinciden en que instrumentos de “captura de valor” y reinversión pueden habilitar vivienda social/asequible y equipamientos cuando se incrementa el valor por acción pública

⁵(OCDE, compendio de políticas de captura de valor del suelo; y recomendaciones sobre incentivos y uso eficiente del suelo).

6) Evaluación de Impacto de Desplazamiento (EID): prever para no expulsar

Se incorpora la obligación de una Evaluación de Impacto de Desplazamiento para proyectos o cambios normativos relevantes en Centralidades/ADP que superen umbrales o eleven significativamente intensidad/valor del suelo, con Plan de Mitigación verificable (derecho de retorno cuando proceda, apoyos temporales, vivienda incluyente adicional o aportaciones al Fondo), condicionando permisos al cumplimiento. (Adición del artículo 115 Bis 3).

Esto se alinea con la necesidad ampliamente reconocida de contar con estrategias explícitas de prevención de desplazamiento en contextos de presión inmobiliaria. (Por ejemplo, guías de política para prevenir desplazamiento⁶, Habitat for Humanity, 2024).

7) Estacionamiento: pasar del “piloto automático” a reglas que apoyen vivienda y transporte público

Se refuerza la lógica del artículo 253 para permitir que los municipios establezcan Índice Máximo de Estacionamiento en Centralidades/ADP y mecanismos de sustitución (aportes, infraestructura peatonal y ciclista, mejoras al transporte público). Esto atiende que el estacionamiento impuesto como obligación puede encarecer vivienda y reforzar dependencia al automóvil; la evidencia técnica ha documentado el costo del cajón y los impactos de los mínimos obligatorios. (Reforma al artículo 253; e insumos técnicos de ITDP México).

Dicho todo lo anterior, La presente iniciativa propone una idea sencilla, pero con instrumentos reales: si vamos a densificar, que sea donde la ciudad ya tiene vida cotidiana y conectividad; si vamos a dar beneficios urbanísticos, que se traduzcan

⁵ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/06/global-compendium-of-land-value-capture-policies_64f3c257/4f9559ee-en.pdf

⁶ <https://www.habitat.org/sites/default/files/documents/Preventing-Displacement-Policy-Guide.pdf>

en vivienda incluyente; y si existe riesgo de desplazamiento, que se identifique y se mitigue antes de autorizar. Con ello se busca que Nuevo León avance hacia una ciudad más compacta, eficiente, con vivienda más accesible y digna, y con reglas claras para que el desarrollo urbano no se construya expulsando a la gente, sino integrándola.

Expuesto lo anterior, para efectos de ilustrar la propuesta de modificación y facilitar la labor técnica legislativa, se expone el siguiente cuadro comparativo entre el texto propuesto y vigente.

LEY DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN.	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio del Estado de Nuevo León. Las disposiciones de esta Ley tienen por objeto: I a IX...	Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio del Estado de Nuevo León. Las disposiciones de esta Ley tienen por objeto: I a IX... X. Priorizar la mezcla de usos, la consolidación urbana, la reducción de tiempos de traslado y el aprovechamiento eficiente de infraestructura y servicios. XI. Incorporar medidas para prevenir, mitigar y compensar el desplazamiento involuntario derivado de cambios normativos, inversiones públicas o acciones urbanísticas, procurando la permanencia de población residente y diversidad socioeconómica. XII. Alinear densidades, usos de suelo y estacionamiento al nivel de servicio

	del transporte público y a la seguridad vial.
Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I a XCIX....	Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I a XCIX.... C. Centralidad urbana: Área del Centro de Población caracterizada por alta concentración existente o planificada de empleo, educación, equipamientos, servicios y actividad económica, con conectividad estructural y potencial de consolidación habitacional, delimitada en los planes o programas aplicables. CI. Área de Densificación Prioritaria (ADP): Subzona dentro de una Centralidad urbana o corredor de alta conectividad, donde se promueve el incremento de intensidad y mezcla de usos, mediante beneficios urbanísticos sujetos a cargas urbanísticas, conforme a esta Ley. CII. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT): Modelo de ordenamiento que concentra vivienda y actividades en torno a corredores y estaciones de transporte público, con diseño de proximidad, seguridad vial y gestión de estacionamiento. CIII. Nivel de Servicio de Transporte Público (NSTP): Indicador técnico que valora frecuencia, cobertura, capacidad y accesibilidad peatonal del transporte público en un polígono determinado, para efectos de

	densidad e índices de estacionamiento. CIV. Vivienda asequible: Vivienda destinada a venta o renta cuyo costo no excede un umbral máximo respecto del ingreso del hogar, determinado por lineamientos del programa sectorial y planes municipales, con criterios verificables. CV. Vivienda incluyente: Mecanismo que obliga o incentiva la incorporación de un porcentaje de vivienda asequible dentro de acciones urbanísticas, especialmente cuando existan beneficios urbanísticos. CVI. Evaluación de Impacto de Desplazamiento (EID): Estudio técnico-social que identifica y cuantifica el riesgo de desplazamiento involuntario asociado a una acción urbanística o cambio normativo, y define medidas de mitigación, compensación y seguimiento.
Artículo 71. El Programa Sectorial de Vivienda deberá contener, además de lo dispuesto en los artículos 60 y 66 de esta Ley, lo siguiente: I a VII.	Artículo 71. El Programa Sectorial de Vivienda deberá contener, además de lo dispuesto en los artículos 60 y 66 de esta Ley, lo siguiente: I a VII. VIII. Identificación de Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria con potencial habitacional, priorizando suelo servido, empleo y conectividad.

	IX. Metas anuales y sexenales de producción de vivienda asequible en centralidades y corredores DOT, con criterios de elegibilidad e instrumentos de verificación. X. Estrategias de coordinación con municipios para vincular beneficios urbanísticos a vivienda incluyente, y para integrar instrumentos de captura de valor aplicables a vivienda asequible.
Artículo 111. La zonificación que se establezca en los Planes y Programas de Desarrollo Urbano correspondientes deberá observar lo siguiente: I. La zonificación primaria tendrá una visión de mediano y largo plazo, en la que se determinará: a) – c)... II. La Zonificación Secundaria, se determinará en las matrices de compatibilidad que se contemplen en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes: a) 1. – 3. ... b) 1. a 3. ...	Artículo 111. La zonificación que se establezca en los Planes y Programas de Desarrollo Urbano correspondientes deberá observar lo siguiente: I. La zonificación primaria tendrá una visión de mediano y largo plazo, en la que se determinará: a) – c)... II. La Zonificación Secundaria, se determinará en las matrices de compatibilidad que se contemplen en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes: a) 1. – 3. ... b) 1. a 3. ... En las Zonas de Consolidación y Mejoramiento y, especialmente, dentro de las Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria

	delimitadas conforme al artículo 115 Bis de esta Ley, los Municipios deberán establecer expresamente, en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano: a) Densidades mínimas y máximas, así como parámetros de mezcla de usos, orientados a asegurar un incremento real de la oferta habitacional y la proximidad entre vivienda, empleo, educación, servicios y equipamientos; b) Índices máximos de estacionamiento y esquemas de sustitución total o parcial mediante programas de movilidad, atendiendo al nivel de servicio del transporte público, la conectividad y la capacidad vial de la zona; y c) Que la densificación se sujete a mecanismos de distribución de cargas urbanísticas y otorgamiento de beneficios urbanísticos, privilegiando como carga preferente la vivienda incluyente en términos del artículo 115 Bis 1 de esta Ley, así como las medidas de mitigación de impactos que resulten procedentes.
ADICIÓN Artículo 115 Bis.- Para efectos de la planeación y gestión del desarrollo urbano, los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano deberán delimitar Centralidades urbanas y, dentro de ellas, Áreas de Densificación Prioritaria. I. Para delimitar Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria se considerarán, al menos: a) Concentración de empleo, educación, servicios o equipamientos; b) Conectividad vial y de transporte público; c) Existencia de infraestructura y servicios urbanos; d) Potencial de vivienda y mezcla de usos; y e) Capacidad de mitigación de impactos y disponibilidad de espacio público.	

II. En las Áreas de Densificación Prioritaria, los Municipios deberán prever, como mínimo:

- a) Densidades mínimas;**
- b) Mezcla de usos;**
- c) Índices máximos de estacionamiento;**
- d) Esquemas de distribución de cargas urbanísticas y otorgamiento de beneficios urbanísticos; y**
- e) Reglas para vivienda incluyente.**

III. Las metodologías, indicadores y criterios técnicos para la delimitación de Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria, así como para la determinación del nivel de servicio del transporte público aplicable, podrán desarrollarse en normas técnicas estatales, metropolitanas o municipales, sin perjuicio de lo establecido en esta Ley.

Artículo 115 Bis 1.- Cuando una acción urbanística en Centralidad urbana o en Área de Densificación Prioritaria solicite u obtenga beneficios urbanísticos, incluyendo aumento de intensidad, cambio de uso, reducción de estacionamiento u otros, deberá garantizarse vivienda incluyente mediante alguna de las modalidades siguientes:

I. Reserva en sitio de un porcentaje mínimo de unidades o superficie habitacional destinada a vivienda incluyente;

II. Producción fuera de sitio dentro de la misma Centralidad urbana o Municipio, en condiciones equivalentes de localización, acceso a transporte, servicios y equipamientos;

III. Aportación al Fondo de Vivienda Asequible y Consolidación Urbana a que se refiere el artículo 115 Bis 2 de esta Ley, en sustitución total o parcial, conforme a lineamientos;

IV. Cesión de suelo urbanizable o servido para vivienda incluyente, conforme a lineamientos.

II. El porcentaje mínimo estatal a que se refiere la fracción I de este artículo no podrá ser inferior al 10% de las unidades habitacionales resultantes, o su equivalente en metros cuadrados de superficie habitable. Los Municipios podrán incrementarlo por zona conforme a estudio técnico debidamente fundado y motivado en sus Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano.

III. Los criterios de asequibilidad, los plazos de permanencia, los mecanismos de asignación y verificación, así como los supuestos de sustitución, se determinarán en el Programa Sectorial de Vivienda y se precisarán en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano y demás disposiciones aplicables.

Artículo 115 Bis 2.- El Fondo de Vivienda Asequible y Consolidación Urbana servirá como instrumento para financiar:

- a) Adquisición, gestión y habilitación de suelo servido para vivienda incluyente;**
- b) Subsidios, apoyos o esquemas para producción o renta asequible en Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria;**
- c) Medidas de mitigación de desplazamiento y, en su caso, acciones asociadas al derecho de retorno o apoyos temporales; y**
- d) Mejoras de espacio público, accesibilidad, infraestructura y conectividad vinculadas a procesos de densificación.**

El Fondo se integrará, al menos, con: aportaciones derivadas de cargas urbanísticas, pagos en sustitución de vivienda incluyente, y demás recursos que se determinen en disposiciones aplicables y lineamientos correspondientes.

Artículo 115 Bis 3.- Se requerirá Evaluación de Impacto de Desplazamiento para acciones urbanísticas en Centralidades urbanas o Áreas de Densificación Prioritaria que:

- a) Superen los umbrales de unidades, superficie o intensidad que se definan en norma técnica estatal, metropolitana o municipal; o**
- b) Impliquen cambios normativos o autorizaciones que incrementen significativamente la intensidad, el valor del suelo o los incentivos de sustitución del uso habitacional.**

La Evaluación de Impacto de Desplazamiento deberá incluir, como mínimo: diagnóstico socio habitacional, identificación de población en riesgo, estimación de incrementos en rentas o valores, y un Plan de Mitigación con medidas verificables, incluyendo, cuando proceda, derecho de retorno, apoyos temporales, provisión de vivienda incluyente adicional o aportaciones adicionales al Fondo.

La autorización municipal deberá condicionar permisos, licencias o autorizaciones al cumplimiento del Plan de Mitigación, así como establecer mecanismos de seguimiento y verificación.

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

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman los artículos 1, 3, 71, 11, y se adicionan los artículos 115 bis, 115 bis 1, 115 bis 2 y 115 bis 3, todos de la Ley de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio del Estado de Nuevo León. Las disposiciones de esta Ley tienen por objeto:

I a IX...

X. Priorizar la mezcla de usos, la consolidación urbana, la reducción de tiempos de traslado y el aprovechamiento eficiente de infraestructura y servicios.

XI. Incorporar medidas para prevenir, mitigar y compensar el desplazamiento involuntario derivado de cambios normativos, inversiones públicas o acciones urbanísticas, procurando la permanencia de población residente y diversidad socioeconómica.

XII. Alinear densidades, usos de suelo y estacionamiento al nivel de servicio del transporte público y a la seguridad vial.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I a XCIX....

C. Centralidad urbana: Área del Centro de Población caracterizada por alta concentración existente o planificada de empleo, educación, equipamientos, servicios y actividad económica, con conectividad estructural y potencial de consolidación habitacional, delimitada en los planes o programas aplicables.

CI. Área de Densificación Prioritaria (ADP): Subzona dentro de una Centralidad urbana o corredor de alta conectividad, donde se promueve el incremento de intensidad y mezcla de usos, mediante beneficios urbanísticos sujetos a cargas urbanísticas, conforme a esta Ley.

CII. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT): Modelo de ordenamiento que

concentra vivienda y actividades en torno a corredores y estaciones de transporte público, con diseño de proximidad, seguridad vial y gestión de estacionamiento.

CIII. Nivel de Servicio de Transporte Público (NSTP): Indicador técnico que valora frecuencia, cobertura, capacidad y accesibilidad peatonal del transporte público en un polígono determinado, para efectos de densidad e índices de estacionamiento.

CIV. Vivienda asequible: Vivienda destinada a venta o renta cuyo costo no excede un umbral máximo respecto del ingreso del hogar, determinado por lineamientos del programa sectorial y planes municipales, con criterios verificables.

CV. Vivienda incluyente: Mecanismo que obliga o incentiva la incorporación de un porcentaje de vivienda asequible dentro de acciones urbanísticas, especialmente cuando existan beneficios urbanísticos.

CVI. Evaluación de Impacto de Desplazamiento (EID): Estudio técnico-social que identifica y cuantifica el riesgo de desplazamiento involuntario asociado a una acción urbanística o cambio normativo, y define medidas de mitigación, compensación y seguimiento.

Artículo 71. El Programa Sectorial de Vivienda deberá contener, además de lo dispuesto en los artículos 60 y 66 de esta Ley, lo siguiente:

I a VII.

VIII. Identificación de Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria con potencial habitacional, priorizando suelo servido, empleo y conectividad.

IX. Metas anuales y sexenales de producción de vivienda asequible en centralidades y corredores DOT, con criterios de elegibilidad e instrumentos de verificación.

X. Estrategias de coordinación con municipios para vincular beneficios urbanísticos a vivienda incluyente, y para integrar instrumentos de captura de valor aplicables a vivienda asequible.

Artículo 111. La zonificación que se establezca en los Planes y Programas de Desarrollo Urbano correspondientes deberá observar lo siguiente:

I. La zonificación primaria tendrá una visión de mediano y largo plazo, en la que se determinará:

a) – c)...

II. La Zonificación Secundaria, se determinará en las matrices de compatibilidad que se contemplen en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

a) 1. – 3. ...

b) 1. a 3. ...

4. En las Zonas de Consolidación y Mejoramiento y, especialmente, dentro de las Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria delimitadas conforme al artículo 115 Bis de esta Ley, los Municipios deberán establecer expresamente, en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano:

a) Densidades mínimas y máximas, así como parámetros de mezcla de usos, orientados a asegurar un incremento real de la oferta habitacional y la proximidad entre vivienda, empleo, educación, servicios y equipamientos;

b) Índices máximos de estacionamiento y esquemas de sustitución total o parcial mediante programas de movilidad, atendiendo al nivel de servicio del transporte público, la conectividad y la capacidad vial de la zona; y

c) Que la densificación se sujete a mecanismos de distribución de cargas urbanísticas y otorgamiento de beneficios urbanísticos, privilegiando como carga preferente la vivienda incluyente en términos del artículo 115 Bis 1 de esta Ley, así como las medidas de mitigación de impactos que resulten procedentes.

Artículo 115 Bis.- Para efectos de la planeación y gestión del desarrollo urbano, los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano deberán delimitar Centralidades urbanas y, dentro de ellas, Áreas de Densificación Prioritaria.

I. Para delimitar Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria se considerarán, al menos:

- a) Concentración de empleo, educación, servicios o equipamientos;**
- b) Conectividad vial y de transporte público;**
- c) Existencia de infraestructura y servicios urbanos;**
- d) Potencial de vivienda y mezcla de usos; y**
- e) Capacidad de mitigación de impactos y disponibilidad de espacio público.**

II. En las Áreas de Densificación Prioritaria, los Municipios deberán prever, como mínimo:

- a) Densidades mínimas;**
- b) Mezcla de usos;**
- c) Índices máximos de estacionamiento;**
- d) Esquemas de distribución de cargas urbanísticas y otorgamiento de beneficios urbanísticos; y**
- e) Reglas para vivienda incluyente.**

III. Las metodologías, indicadores y criterios técnicos para la delimitación de Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria, así como para la determinación del nivel de servicio del transporte público aplicable, podrán desarrollarse en normas técnicas estatales, metropolitanas o municipales, sin perjuicio de lo establecido en esta Ley.

Artículo 115 Bis 1.- Cuando una acción urbanística en Centralidad urbana o en Área de Densificación Prioritaria solicite u obtenga beneficios urbanísticos — incluyendo aumento de intensidad, cambio de uso, reducción de estacionamiento u otros— deberá garantizarse vivienda incluyente mediante alguna de las modalidades siguientes:

- I. Reserva en sitio de un porcentaje mínimo de unidades o superficie habitacional destinada a vivienda incluyente;**

II. Producción fuera de sitio dentro de la misma Centralidad urbana o Municipio, en condiciones equivalentes de localización, acceso a transporte, servicios y equipamientos;

III. Aportación al Fondo de Vivienda Asequible y Consolidación Urbana a que se refiere el artículo 115 Bis 2 de esta Ley, en sustitución total o parcial, conforme a lineamientos; y

IV. Cesión de suelo urbanizable o servido para vivienda incluyente, conforme a lineamientos.

II. El porcentaje mínimo estatal a que se refiere la fracción I de este artículo no podrá ser inferior al 10% (diez por ciento) de las unidades habitacionales resultantes, o su equivalente en metros cuadrados de superficie habitable. Los Municipios podrán incrementarlo por zona conforme a estudio técnico debidamente fundado y motivado en sus Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano.

III. Los criterios de asequibilidad, los plazos de permanencia, los mecanismos de asignación y verificación, así como los supuestos de sustitución, se determinarán en el Programa Sectorial de Vivienda y se precisarán en los Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano y demás disposiciones aplicables.

Artículo 115 Bis 2.- El Fondo de Vivienda Asequible y Consolidación Urbana servirá como instrumento para financiar:

a) Adquisición, gestión y habilitación de suelo servido para vivienda incluyente;

b) Subsidios, apoyos o esquemas para producción o renta asequible en Centralidades urbanas y Áreas de Densificación Prioritaria;

c) Medidas de mitigación de desplazamiento y, en su caso, acciones asociadas al derecho de retorno o apoyos temporales; y

d) Mejoras de espacio público, accesibilidad, infraestructura y conectividad vinculadas a procesos de densificación.

El Fondo se integrará, al menos, con: aportaciones derivadas de cargas urbanísticas, pagos en sustitución de vivienda incluyente, y demás recursos

que se determinen en disposiciones aplicables y lineamientos correspondientes.

Artículo 115 Bis 3.- Se requerirá Evaluación de Impacto de Desplazamiento para acciones urbanísticas en Centralidades urbanas o Áreas de Densificación Prioritaria que:

- a) Superen los umbrales de unidades, superficie o intensidad que se definan en norma técnica estatal, metropolitana o municipal; o
- b) Impliquen cambios normativos o autorizaciones que incrementen significativamente la intensidad, el valor del suelo o los incentivos de sustitución del uso habitacional.

La Evaluación de Impacto de Desplazamiento deberá incluir, como mínimo: diagnóstico sociohabitacional, identificación de población en riesgo, estimación de incrementos en rentas o valores, y un Plan de Mitigación con medidas verificables, incluyendo, cuando proceda, derecho de retorno, apoyos temporales, provisión de vivienda incluyente adicional o aportaciones adicionales al Fondo.

La autorización municipal deberá condicionar permisos, licencias o autorizaciones al cumplimiento del Plan de Mitigación, así como establecer mecanismos de seguimiento y verificación

TRANSITORIOS

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

Dado en la Oficialía de Partes del H. Congreso del Estado de Nuevo León, a los 30 días del mes de enero del año 2026.

Suscribe

Diputada Marisol González Elías
Integrante del Grupo Legislativo de
Movimiento Ciudadano
En la LXXVII Legislatura.

