

Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027



BAJA CALIFORNIA
GOBIERNO DEL ESTADO

DESARROLLO URBANO

Secretaría de Infraestructura,
Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial

Con el 
corazón
por delante.



Presentación

El Gobierno de Baja California trabaja de la mano con las y los ciudadanos, para juntos atender la Agenda Pública de nuestro Estado, dentro de esta se han priorizado la infraestructura y el equipamiento para brindar mayores oportunidades de desarrollo que permita mejorar la economía y el bienestar de la población.

Nuestra Entidad, por su ubicación estratégica integra una dinámica sociodemográfica y territorial que favorece mejores condiciones de vida de la población, y al mismo tiempo requiere de la inversión pública y privada, para

detonar el desarrollo regional y el bienestar a las comunidades, este factor es fundamental para reducir el rezago en infraestructura y generar el equipamiento requerido por el desarrollo del Estado.

El Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California (PSIBC) 2022-2027 se integró con la participación de los sectores social, empresarial, académico y los tres órdenes de gobierno, lo que lo constituye como un instrumento incluyente y participativo sobre el sector, oportuno y pertinente, sirviendo de base para el desarrollo de otros sectores como la economía, la movilidad, la vivienda y el ordenamiento urbano y regional, entre otros.

Con este Programa gestionaremos con el Corazón por delante los recursos y las obras, proyectos y acciones que impacten en las ciudades y municipios de nuestro Estado, que además propicien la integración regional, transfronteriza y del territorio, generando un desarrollo sostenible en beneficio de las y los bajacalifornianos.



Marina de Pilar Avila Olmeda
Gobernadora Constitucional
de Baja California





Índice

Índice	3
1. Introducción	5
2. Visión	7
3. Metodología	9
4. Fundamento Normativo	17
5. Entorno Situacional en Baja California	23
5.1 Árbol de Problemas	59
6. Marco Propositivo	61
6.1 Objetivo General	61
6.2 Estructura Temática, Objetivos Prioritarios, Estrategias, Acciones, Metas y Proyectos	61
7. Seguimiento y Evaluación del Programa	81
8. Dependencias y Entidades que Participan en la Ejecución del Programa	83
9. Siglas y Acrónimos	85
10. Referencias Bibliográficas	87





1. Introducción

En cumplimiento a lo que establece la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, se elabora el Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California (PSIBC) 2022-2027, como un instrumento guía de proyectos y acciones que se llevarán a cabo en materia de infraestructura, desarrollo urbano y Ordenamiento Territorial, durante la presente administración en atención a las demandas ciudadanas captadas de representantes de los sectores público, privado y social en la materia.

El Programa Sectorial de Infraestructura deriva de la Política Pública 7.6 Desarrollo Urbano y Regional, del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California (PEDBC) 2022-2027, y retoma la política pública y los proyectos comprometidos del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027 (PED BC 2022-2027); de acuerdo al Análisis de la consulta del PED BC 2022-2027, el Foro de Desarrollo Urbano y Regional, fue el que captó el mayor número de propuestas y ocupó el 5to lugar en participación.

El Programa se alinea a las previsiones de este e integra los componentes de logística y transporte de personas y mercancías, con el fin de que el Estado cuente con una red de comunicaciones y transportes moderna, suficiente y eficiente, para detonar el desarrollo económico y productivo, así también ve como una oportunidad la ubicación estratégica del Estado y sus ciudades fronterizas por lo que se considera importante la gestión interinstitucional ante los gobiernos de México y Estados Unidos de América para la construcción, mejoramiento y funcionamiento de la infraestructura fronteriza.

El componente de desarrollo urbano y ordenamiento del territorio que garantice el orden, desarrollo, certeza jurídica de la propiedad y mejor funcionamiento de sus ciudades y el de infraestructura vial y equipamiento público con la construcción y mejoramiento de vialidades que ofrezcan una óptima conectividad de todas las zonas de las ciudades que integran al estado de Baja California y la accesibilidad de toda la población a los equipamientos urbanos.



En este sentido, el presente programa contiene nueve temas, mediante los cuales se definen estrategias, acciones y metas específicas a través de los que se dará atención a los objetivos prioritarios planteados en el programa.



2. Visión

La visión sectorial de la infraestructura y el ordenamiento del territorio en Baja California, se enmarcan dentro de los ejes de desarrollo económico y bienestar del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) 2019-2024; y establece el rumbo de las estrategias y acciones para impulsar al sector en la presente Administración Estatal, a fin de lo siguiente:

Lograr el desarrollo económico de todas las regiones del “Estado”, que facilite la convergencia de las regiones y sectores rezagados, con enlace a otras regiones del país y el aprovechamiento de su ubicación geográfica estratégica como es la cercanía con Estados Unidos de América, que lo lleve a mantener el liderazgo en la economía del país ; así como mejorar la conectividad de sus ciudades y poblaciones, y las vías de comunicación para el transporte de bienes y servicios, de manera rápida, segura y confiable en todo el territorio del Estado.

Abatir la desigualdad, marginación y exclusión para un crecimiento económico de todas sus regiones y lograr una sociedad igualitaria que favorece a la población más necesitada; combinar el desarrollo urbano y un medio ambiente sano con el uso respetuoso y racional de los recursos naturales.



Título de la Obra: **Las montañas de la vida**
Marco Andre Ramírez Ontiveros, 6 años de edad, Mexicali, Baja California
Mención honorífica de la etapa estatal del
29° Concurso Nacional de Dibujo y Pintura Infantil y Juvenil 2022
CONAPO - COPLADE



Con relación al ordenamiento territorial, es un proceso que involucra la toma de decisiones concertadas de los factores sociales, económicos, políticos y técnicos para la ocupación ordenada y uso sostenible del territorio; sus estrategias y acciones estarán enfocadas en lo siguiente:

Garantizar que cada uso de suelo y edificación pública, privada o social, se localice en el lugar adecuado a nivel Estado/región y ciudad en el espacio urbano y rural, acorde a las características del territorio, que redimensione el espacio público con justicia y paz apegado al Estado de Derecho.

Para dar cumplimiento a lo anterior, el Gobierno Estatal, cuenta con la participación de los tres órdenes de gobierno y los sectores social, privado y la academia en el ordenamiento territorial en la definición de los proyectos estratégicos y la prioridad de estos; garantizando siempre como prioridad el ejercicio del derecho a la propiedad pública, social y privada en beneficio de la población.



3. Metodología

El Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California (PSIBC) 2022-2027, se integró en base a la metodología desarrollada por el Comité de Planeación del Desarrollo del Estado (COPLADE), para la elaboración de los planes y programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California (PEDBC) 2022-2027, y de conformidad con:

- La Guía para la elaboración de programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) 2019-2024 emitida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Numeral 47 de los criterios para elaborar, dictaminar, aprobar y dar seguimiento a los programas sectoriales, especiales, regionales e institucionales.
- Ley de Planeación para el Estado de Baja California, artículos 15 Fracción IV, señala que el Gobernador establecerá y proveerá criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación de planes y programas.
- Ley de Planeación para el Estado de Baja California, artículos 33 y 34, que hacen alusión a la elaboración de los programas sectoriales, especiales, regionales e institucionales.

El PSI 2022-2027 integra el alineamiento al marco jurídico, las estrategias rectoras internacionales y nacionales de planes y programas que dan atención primordial al bienestar social, la accesibilidad de todas sus regiones, el impulso a la economía, la integración de un sistema territorial ordenado e incluyente y se deriva de 4 de los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030; la estructura temática del PEDBC 2022-2027 y el tiempo de duración de la gestión; al análisis de la situación del Estado en los temas de logística, transporte, desarrollo urbano y ordenamiento Territorial, desde la perspectiva institucional, la percepción de participación ciudadana y la inclusión de asociaciones.

Con la premisa que marca el PND 2019-2024 de que “Antes de tomar determinaciones, los gobernantes deben escuchar a sus gobernados y actuar en consecuencia”; el PSI 2022-2027 integra las propuestas emanadas de la población bajacaliforniana, captadas en los foros, mesas de trabajo y encuestas en la conformación del PEDBC 2022-2027 en el tema del Desarrollo Urbano y Regional, temática que de acuerdo al COPLADE se ubicó en el tercer lugar en la participación de población interesada.

Aunado a la elaboración de un diagnóstico para la definición de las problemáticas que se atienden en el Programa, se fomentó la participación ciudadana para recabar opiniones de la población expresadas directamente en las consultas públicas en el marco del proceso de elaboración del PEDBC 2022-2027, que incluyen tanto foros virtuales como una encuesta



habilitada en línea. Ambas herramientas permitieron complementar el análisis y contextualizar las necesidades a atender, recabando las propuestas de las y los ciudadanos.

La consulta a los grupos de interés que incluyeron organismos del sector social, privado y académico constó de diversos foros, no obstante, se realizó uno específicamente de “Desarrollo Urbano y Regional” con fecha 9 de febrero de 2022, en el marco del proceso de elaboración del PEDBC 2022-2027.

Asimismo, se realizó una consulta ciudadana digital durante el periodo del 12 de enero al 28 de febrero del 2022, la cual solicitó a las participantes opiniones en torno a temas relacionados con la infraestructura y el equipamiento, entre otros. El enlace al formulario digital fue difundido por las redes sociales de COPLADE.

Así también, con el objeto de consultar a la sociedad organizada y atender lo señalado en el artículo 28 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, se convocó a una sesión ordinaria al Subcomité Sectorial de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda, para validar el Programa Sectorial de Infraestructura 2022-2027. Esta sesión se llevó a cabo el 25 de abril de 2023 en el municipio de Mexicali donde se contó con la participación de representantes de los sectores público, social, privado y académico. Durante la sesión de trabajo se realizaron diversas aportaciones por parte de los asistentes, mismas que fueron analizadas y aquellas que resultaron factibles de llevarse a cabo, fueron incorporadas al programa.

Respecto al formato del presente documento, este se realizó conforme a la Metodología del Marco Lógico (MML) que, tras la elaboración de un diagnóstico de la situación actual, se desarrollaron árboles de problemas con el fin de identificar las problemáticas centrales que aquejan al sector urbano. También, se definieron estrategias, acciones, metas y proyectos prioritarios para el Desarrollo Urbano y Regional del Estado. Cabe mencionar que el cumplimiento de las acciones y metas dependerá en gran parte, de la disponibilidad de los recursos de inversión con que se cuente y el año de su aprobación.

Con base en lo anterior, se formalizó el procedimiento para integrar el PSIBC 2022-2027 el cual consistió en primer término con la realización de foros de consulta ciudadana, seguido de un alineamiento y análisis de resultados para la elaboración de un árbol de problemas y objetivos, para concluir con la sistematización y priorización de soluciones traducidas en políticas, programas y proyectos. Para instrumentar dicho procedimiento se estableció la ruta crítica conformada por los siguientes pasos:



Imagen 1. Esquema de las fases para la formulación del programa



Fuente: Elaboración del COPLADE 2022, con datos proporcionados por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.

Asimismo, otro elemento fundamental que se consideró en la formulación del programa, es la alineación con los diferentes instrumentos de planeación desde el ámbito internacional, nacional y estatal. En este sentido, se llevó a cabo un proceso de análisis con el propósito de alinear el programa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, programas federales derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y con el Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027 en materia de infraestructura y desarrollo urbano.

La siguiente imagen presenta un esquema donde se desglosa la alineación con otros instrumentos de planeación tanto a nivel internacional, federal y estatal.

Ámbito Internacional

Atención a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son de carácter integrado e indivisible, de alcance mundial y de aplicación universal, tienen en cuenta las diferentes realidades, capacidades y niveles de desarrollo de cada país y respetan sus políticas y prioridades nacionales. Además, parten de “tres dimensiones” o “tres pilares” del desarrollo sostenible (el económico, el social y el ambiental).

Con el Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027, se espera transmitir elementos determinantes para que la Agenda 2030 no se utilice como un conjunto de metas adicional a las prioridades determinadas por un gobierno, sino más bien



como una columna vertebral del desarrollo sostenible, que actué como un marco de referencia para fortalecer los procesos de desarrollo de la política pública.

En este sentido, el Programa, se alinea principalmente en la atención a los siguientes ODS:

11. Ciudades y comunidades sostenibles. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles;

- Meta 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- Meta 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
- Meta 11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.
- 17. Alianzas para lograr los objetivos. Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.
- Meta 17.16 Mejorar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen e intercambien conocimientos, especialización.

Ámbito Federal

Alineación al Plan Nacional de Desarrollo y los Programas Federales

El PND 2019-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019, establece el principio rector número 6 “No dejar nadie atrás, no dejar a nadie fuera”, mismo que describe que el Gobierno Federal Mexicano impulsará el respeto por los pueblos originarios, la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, la dignidad de los adultos mayores y los derechos de los jóvenes; rechazando toda forma de discriminación. Finalmente instituye que “Propugnamos un modelo de desarrollo respetuoso de los



habitantes y del hábitat, equitativo, orientado a subsanar y no a agudizar las desigualdades, defensor de la diversidad cultural y del ambiente natural, sensible a las modalidades y singularidades económicas regionales y locales y consciente de las necesidades de los habitantes futuros del país, a quienes no podemos heredar un territorio en ruinas”.

El PSIBC 2022-2027, está formulado a partir del planteamiento de objetivos, estrategias, acciones y metas plasmadas en los documentos normativos para el desarrollo internacional y local en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial; ello, con el fin de establecer compromisos firmes alineados con dichos preceptos y políticas e instrumentar estrategias y acciones locales que coadyuven al desarrollo del sector y al bienestar de la población.

En este sentido, la política pública de desarrollo urbano y regional estatal para la gestión 2022-2027, estará dirigida en apego a los objetivos de la política nacional y a los principios y disposiciones de los instrumentos jurídicos correspondientes.

En este marco, la formulación y conducción de los Objetivos, Metas, Estrategias y Acciones del PSI para Baja California 2022-2027, se encuentran alineadas al PND 2019-2024, en su apartado 3, Economía, en el que hace alusión a la construcción de caminos rurales, así como contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial, mejorar el acceso a localidades con altos niveles de marginación, desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional, así como contribuir a que los puertos sean enlaces de desarrollo costero planificado y a la competitividad nacional e internacional, así como impulsar acciones orientadas a la planeación de carácter regional, estatal, metropolitano, municipal y comunitario en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y ecológico con criterios de sostenibilidad, accesibilidad, de mitigación y adaptación al cambio climático, asegurando la participación de los tres órdenes de gobierno, los sectores social, privado y la academia, así como los pueblos y comunidades indígenas.

De igual manera, en el eje de Política y Gobierno “Bienestar”, se alinean ambos instrumentos de planeación en impulsar acciones encaminadas a promover acciones para mejorar la infraestructura básica y equipamiento de los espacios públicos, generando condiciones adecuadas, de accesibilidad e incluyentes para el desarrollo integral de las actividades educativas, servicios de salud, deporte, cultura, agropecuarias, etc., así como promover que la infraestructura, equipamiento y servicios básicos se realice con enfoque de un hábitat inclusivo, integral y sostenible, priorizando las localidades con mayor rezago.

El PSIBC 2022-2027, se encuentra alineado al Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024, con relación a que ambos programas pugnan por establecer un sistema territorial integrado, ordenado, incluyente, sostenible y seguro centrado en los derechos humanos y colectivos de las personas, pueblos y comunidades, así como promover acciones para impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida para que todas las personas puedan



vivir seguras y en condiciones de igualdad, promover acciones de planeación territorial nacionales, estatales, regionales y metropolitanas.

Otro de los programas federales al cual se alinea el PSIBC, es el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024; en este sentido, ambos instrumentos encaminan sus acciones a contribuir al bienestar social, mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal, así como al fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, al igual que promover la infraestructura portuaria.

Ámbito Estatal

Plan Estatal de Desarrollo de Baja California (PEDBC) 2022-2027

El Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027 es la herramienta de planeación que guía el desarrollo de la entidad en los diferentes ámbitos. Dentro de este documento, la política pública “7.6 Desarrollo Urbano y Regional” contribuye a garantizar el derecho humano a la movilidad mediante la dotación de infraestructura y servicios de comunicación y transporte, mejorando el ordenamiento del territorio y el equipamiento público que permitan la cohesión y conectividad de las ciudades y comunidades sostenibles. A continuación, se presentan a mayor detalle estos componentes.

- 7.6.1 Logística y Transporte de Personas y Mercancías: Contar con una red de comunicaciones y transportes moderna y eficiente, que impulse el desarrollo regional, la logística y el transporte multimodal, con vialidades y carreteras que propicien la movilidad de personas y el intercambio eficiente de bienes y servicios, a través de la consolidación de grandes proyectos de infraestructura para el desarrollo urbano en el Estado.
- 7.7.1 Espacios y Oportunidades de Alto Valor para la participación de la sociedad en la economía: Promover esquemas de desarrollo económico para la población económicamente activa bajacaliforniana a través de oportunidades de emprendimiento, profesionalización, crecimiento de negocios y empleo mejor remunerado de manera inclusiva, las condiciones de igualdad e inclusión social, y la formación integral de sus estudiantes.
- 7.6.2 Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio: Gestionar el uso del territorio en beneficio de la población, promoviendo el aprovechamiento racional y equilibrado de los asentamientos humanos y las actividades productivas, cumpliendo con el marco normativo y atendiendo los objetivos y estrategias establecidos en los instrumentos de planeación urbana y regional del Estado.
- 7.6.3 Infraestructura Vial y Equipamiento Público: Contribuir al desarrollo urbano mediante la construcción de infraestructura y equipamiento, vialidades y pavimentación, logrando



de manera integral un crecimiento sostenible y competitivo a lo largo de todo el Estado en beneficio de la población.

En este contexto se establece una visión sectorial y los elementos que dan forma al programa.

Imagen 2. Esquema de alineación con otros instrumentos de planeación



Fuente: Elaboración del COPLADE 2022, con datos proporcionados por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.





4. Fundamento Normativo

Esta sección establece las disposiciones a nivel nacional y estatal que dan sustento a la creación del Programa Sectorial de Infraestructura derivado del Plan de Estatal de Desarrollo de Baja California.

Imagen 3. Esquema del marco jurídico que sustenta el Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027



Fuente: Elaboración del COPLADE 2022, con datos proporcionados por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.

El fundamento normativo del PSIBC 2022-2027 se enmarca dentro de los fundamentos jurídicos que emanan de las convenciones, pactos y convenios internacionales a los que México está suscrito y ha ratificado, así como los de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal que coadyuvan y brindan una serie de elementos necesarios para la integración del Programa correspondiente y de aquellos que indiquen la obligación de las diferentes entidades de coordinarse en la formulación del mismo; los cuales se exponen a continuación:

Marco Internacional

- **Objetivos de Desarrollo del Milenio** –Organización de las Naciones Unidas (ONU), septiembre de 2000.
- **Objetivos del Desarrollo Sostenible** –ONU, septiembre de 2015.
- **Nueva Agenda Urbana ONU/Hábitat III**, 23 de diciembre de 2016.



Marco Nacional

Ámbito Federal

- **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** - Publicada en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) el 5 de febrero de 1917. Última reforma publicada: D.O.F. 08-05-2020.
- **Ley de Planeación.** - Publicada en el D.O.F. el 5 de enero de 1983. Última reforma publicada: D.O.F. 16-02-2018.
- **Ley de Vivienda.** - Publicada en el D.O.F. el 27 de junio de 2006. Última reforma publicada: D.O.F. 14-05-2019.
- **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano** (LGAHOTDU). Publicada en el D.O.F. el 28 de noviembre de 2016. Última reforma publicada: D.O.F. 06-01-2020. Artículo 10, Inciso V. Formular, aprobar y administrar su Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como vigilar y evaluar su cumplimiento con la participación de los municipios y la sociedad; Artículo 22. La planeación, regulación y evaluación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población forman parte del Sistema Nacional de Planeación Democrática, como una política de carácter global, sectorial y regional que coadyuva al logro de los objetivos del PND 2019-2024, de los programas federales y planes estatales y municipales; la planeación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano y de los centros de población estará a cargo, de manera concurrente, de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, de acuerdo a la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, Artículo 23, Inciso V. Los planes o programas de desarrollo urbano derivados de los señalados en las fracciones anteriores y que determinen esta Ley y la legislación estatal de desarrollo urbano, tales como los de centros de población, parciales, sectoriales, esquemas de planeación simplificada y de centros de servicios rurales.
- **Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.** - Publicada en el D.O.F. el 28 de enero de 1988. Última reforma publicada: D.O.F. 05-06-2018.
- **Ley General de Protección Civil.** - Publicada en el D.O.F. el 6 de junio de 2012. Última reforma publicada: D.O.F. 19-01-2018.
- **Ley de Expropiación.** – Publicada en el D.O.F. el 25 de noviembre de 1936. Última reforma publicada: D.O.F. 27-01-2012.
- **Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.** (PND 2019-2024) publicado en el D.O.F. 12 de julio de 2019

II. POLÍTICA SOCIAL

Construir un país con bienestar, para edificar la prosperidad de las mayorías, se requiere de una fuerte presencia del sector público en la economía, de enérgicas políticas recaudatorias y de una intervención estatal que moderara las enormes desigualdades sociales en las que desemboca de manera inevitable una economía de mercado sin control alguno. El Estado detentara el monopolio de sectores estratégicos como las telecomunicaciones y los ferrocarriles, la operación de puertos y aeropuertos, los sistemas de pensiones y, por supuesto, los sistemas de educación y salud.

III. ECONOMÍA



Detonar el crecimiento Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo; el sector público fomentará la creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura, así como también facilitando el acceso al crédito a las pequeñas y medianas empresas (que constituyen el 93% y que generan la mayor parte de los empleos) y reduciendo y simplificando los requisitos para la creación de empresas nuevas.

- **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024** (PSCyT) 2019-2024. Publicado en el D.O.F. el 02 de julio de 2020. Programa derivado del PND 2019-2024, instrumento que es acorde con el Apartado III, Economía del PND 2019-2024, dentro del rubro denominado "Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo", que señala que el sector público, fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura. El PSCyT 2019-2024, es el instrumento de planeación, que conducirá los esfuerzos del sector en su conjunto, durante el período 2020-2024.

Pretende fundamentalmente, contribuir al bienestar social y al desarrollo regional de nuestro país, teniendo como principios rectores entre otros, no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera y por el bien de todos, primero los pobres.

- **Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024.** (PSDATU 2020-2024)
En el marco de los principios rectores del PND 2019-2024 y la legislación vigente, el PSDATU 2020-2024 incorpora principios de planeación sectorial con una visión humana y sostenible del territorio, esta visión tiene el objetivo de construir territorios de paz y bienestar a partir de la reducción progresiva de las brechas de desigualdad socio espacial, pobreza y discriminación. Por la tanto, se establecen las bases para disminuir las disparidades regionales y locales a través del ordenamiento territorial e infraestructura social que permita la integración e inclusión de todas las regiones, comunidades, pueblos y personas a los procesos de desarrollo y detonar sus potencialidades productivas.

Ámbito Estatal

- **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California.** - Publicada en el Periódico Oficial del Estado (P.O.E.) No. 23, de fecha 16 de agosto de 1953. Última reforma publicada: P.O.E. No. 60, Especial 11-dic-2019.
- **Ley de Planeación para el Estado de Baja California.** - Publicada en el P.O.E. No. 29, de fecha 25 de junio de 2008. Última reforma publicada: P.O.E. No. 48, Secc. IX, 28-oct-2016. ARTÍCULO 14.- Los instrumentos del Sistema Estatal de Planeación son los siguientes, entre otros: VI. Los Programas Sectoriales; Artículo 15 Fracción IV, señala que el Gobernador establecerá y proveerá criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación de planes y programas; ARTÍCULO 17.- Corresponde a las Dependencias de la Administración Pública Estatal en materia de planeación las siguientes atribuciones, entre otras, II.- Elaborar los planes y programas sectoriales, con base en los parámetros establecidos por los planes elaborados por el Instituto Estatal de Planeación (INEPLAN) y tomando en cuenta las propuestas que presenten los integrantes del sector; artículos 33 y 34, que hacen alusión a la elaboración de los programas sectoriales, especiales, regionales e institucionales.



- **Ley de Urbanización del Estado de Baja California.** - Publicada en el P.O.E. No. 23, Secc. I, de fecha 20 de agosto de 1981. Última reforma publicada: P.O.E. No. 61, Secc. II, 13-diciembre-2019.
- **Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California (LDU BC).** - Publicada en el P.O.E. No. 26, de fecha 24 de junio de 1994. Última reforma publicada: P.O. No. 67, Sección. VIII, 31 de diciembre de 2019. ARTÍCULO 12.- La Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado es la dependencia de la Administración Pública Estatal, que tiene a su cargo ejecutar la política del Gobierno del Estado en el sector de desarrollo urbano y vivienda. Sus atribuciones serán las siguientes: entre otras, IV. Elaborar los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano en las materias de vivienda, reservas territoriales, transporte, infraestructura y los que le ordene el Ejecutivo del Estado;
- **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Baja California (LEYORGPEBC).** - P.O.E. Número 99, Número Especial de fecha 06 de diciembre de 2021. Tomo CXXVIII, ARTÍCULO 40.- La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes: Inciso I.- Formular, conducir, ejecutar y evaluar las políticas y programas sectoriales de infraestructura, desarrollo urbano sustentable, obras públicas y ordenamiento territorial, con base en las disposiciones legales aplicables y en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo. Inciso II. Coordinar e integrar el Programa Estatal de Infraestructura, Obra Pública y Desarrollo Urbano Sustentable, con la participación de las dependencias y organismos del Poder Ejecutivo del Estado, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo y vigilar su ejecución.
- **Ley de Edificaciones del Estado de Baja California.** - Publicada en el P.O.E. No. 26, de fecha 24 de junio de 1994. Última reforma publicada: P.O.E. No. 33, Sección III, 13 de julio de 2018.
- **Ley de Protección Civil y Gestión Integral de Riesgos del Estado de Baja California.** - Publicada en el P.O.E. No. 41, Sección III, de fecha 8 de septiembre de 2017. Última reforma publicada: P.O.E. No. 33, Sección II, 13 de julio de 2018.
- **Ley de Catastro Inmobiliario del Estado de Baja California.** - Publicada en el P.O.E. No. 36, de fecha 02 de septiembre de 1994.
- **Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027 (PEDBC 2022-2027).** - Publicado en el P.O.E. No. 13, Sección IV el 06 de marzo de 2020. Dentro de la Política Pública del Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio, en el marco propositivo del apartado 4.2 Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio, establece dentro de sus líneas de acción, la elaboración del Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California.
- **Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California 2009-2013.** - Publicado en el P. O.E. No. 15, Sección II, de fecha 05 de abril de 2010.

Ámbito Municipal

- **Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021, para el municipio de Ensenada.** - Publicado en el P.O.E. No. 14, Sección I, el 13 de marzo de 2020.
- **Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021, para el Municipio de Mexicali.** - Publicado en el P.O.E. No. 8, Sección II, el 14 de febrero de 2020.



- **Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021, para el municipio de Tecate.** - Publicado en el P.O.E. No. 16, Sección V, el 20 de marzo de 2020.
- **Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2020-2021.** - Publicado en el P.O.E. No. 16, Sección II, el 20 de marzo de 2020.
- **Plan Municipal de Desarrollo de Playas de Rosarito 2020-2021.** - Publicado en el P.O.E. No. 16, Sección I, el 20 de marzo de 2020.
- **Reglamento de Edificaciones para el municipio de Mexicali, Baja California.** - Publicado en P.O.E. No. 51, el 18 de diciembre de 1998.
- **Reglamento de la Ley de Edificaciones para el municipio de Tecate, Baja California.** - Publicado en P.O.E. No. 33, Tomo CXIV, el 10 de agosto de 2007
- **Reglamento de la Ley de Edificaciones para el municipio de Tijuana, Baja California.** - Publicado en P.O.E. No. 21, Sección I, el 05 de mayo de 2015.
- **Reglamento de la Ley de Edificaciones para el municipio de Playas de Rosarito, Baja California.** - Publicado en P.O.E. No. 98, Sección I, el 03 de diciembre de 2021
- **Reglamento de la Ley de Edificaciones para el municipio de Ensenada, Baja California.** - Publicado en P.O.E. No. 51, Sección I, el 30 de noviembre de 2007.

Origen de los recursos para la instrumentación del Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027

La totalidad de las acciones que se consideran en este Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus Objetivos Prioritarios, Estrategias , Líneas de Acción y Metas, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado de recursos de inversión y gasto corriente autorizado a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, mientras éste tenga vigencia.





5. Entorno Situacional de Baja California

Baja California se ubica en las coordenadas geográficas externas al norte 32°43'07", al sur 28°00'00" de latitud norte; al este 112°45'54", al oeste 117°07'27" de longitud oeste, el Estado de Baja California representa el 3.6% de la superficie del país.

Baja California se convierte en Estado Libre y Soberano, el 16 de enero de 1952, conformado por los siguientes 4 municipios: Ensenada, Mexicali, Tecate y Tijuana

Actualmente cuenta con 7 municipios: Ensenada, Mexicali, San Felipe, San Quintín, Tecate y Tijuana; a inicios de 2020 se entregó, a los representantes de la Comisión de Fortalecimiento Municipal del Congreso del Estado, un documento "Estudio elaboración de los trabajos técnicos de deslinde y descripción de los perímetros divisorios para el estatuto territorial de los municipios del estado de Baja California" que sirvió de instrumento base para la aprobación de los Estatutos Territoriales; ahora, con la creación de los nuevos municipios de San Quintín y San Felipe, se requiere la actualización del estudio.

Baja California se encuentra asentado sobre dos zonas consideradas como alto y muy alto riesgo sísmico de acuerdo al Atlas de Riesgos, así también se encuentra sujeto a una gran variedad de fenómenos naturales y actividades humanas, que todos los años causan desastres que conllevan a tragedias humanas e importantes costos económicos.

Mexicali es el municipio con mayor peligro sísmico en el Estado por encontrarse en una zona de muy alto riesgo y mayor probabilidad de ocurrencia de sismos importantes; las otras cuatro ciudades: Tijuana, Playas de Rosarito, Ensenada y Tecate se localizan en la zona de alto riesgo, de estas, Tijuana es la que presenta mayor vulnerabilidad, inclusive a sismos de magnitudes a partir de cinco grados en escala de Richter y a poca profundidad debajo de la ciudad, debido a su topografía.

Distribución de la población

De acuerdo a los datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en Baja California la población en seis municipios del Estado es la siguiente: Ensenada con 443 mil 807 habitantes, Mexicali sumó 1 millón 049 mil 792 (incluyó el municipio de San Felipe), Playas de Rosarito con 126 mil 890 habitantes, Tecate tiene 108 mil 440, es el municipio menos poblado, Tijuana más de la mitad de la población estatal con 1 millón 922 mil 523 habitantes y San Quintín con 117 mil 568.

Del total de la población estatal, los hombres representaron 50.4% (1 millón 900 mil 589) y las mujeres 49.6% (1 millón 868 mil 431). (Gráfica 1).



Gráfica 1. Estructura de la población



Nota: Los porcentajes pueden no sumar 100%, debido al redondeo que genera diferencias poco significativas.
Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2020.

Logística y transporte

En cumplimiento a los artículos 8, fracciones I y II, 23 fracción I, 24 y 25 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2024, configura la dimensión espacial del desarrollo del país en un horizonte a largo plazo y en congruencia con el PND 2019-2024, por lo que considera sus principios, a través de los cuales se pretende subsanar y erradicar las desigualdades sociales y económicas, sin dejar a nadie atrás con el esfuerzo de todos los sectores y los tres órdenes de gobierno.

Así también la LGAHOTDU en su artículo 4, inciso X. establece el significado de accesibilidad universal y movilidad: como el promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.

El ordenamiento territorial, incluye el uso racional y equilibrado del territorio en el Estado y al interior de sus ciudades, lo que implica proporcionar la accesibilidad y movilidad de toda su población de una manera eficiente, lo que se entiende como la infraestructura social que ayuda a disminuir la disparidad de oportunidades acercando a la gente a servicios básicos como salud, educación y otros equipamientos.

Dentro de los objetivos prioritarios del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND 2019-2024), está el detonar el crecimiento económico, el impulso al desarrollo económico y urbano del Estado, depende de la conexión que este tenga de sus regiones y zonas



metropolitanas, la infraestructura y la ágil movilidad de sus productos y personas; su condición de Estado fronterizo con una de las regiones más dinámicas del mundo demanda inversiones y obras de relevancia internacional que requerirán de una importante inversión en el Estado, que dependerá de una eficiente gestión intergubernamental e internacional.

En lo que respecta al sistema vial urbano de los centros de población del Estado se busca mejorar los tiempos de traslado, conexión y seguridad complementando circuitos y ejes viales, así como la reconstrucción y ampliación de los principales ejes viales de mayor flujo vehicular, para lograr una conexión a los diferentes puntos de la ciudad y brindar mayor seguridad a los usuarios.

Dentro de este propósito, corresponde a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), entre otros aspectos, el fomentar y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte aéreo y terrestre, de las telecomunicaciones y la radiodifusión del Gobierno Federal; construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal; construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares; construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género; construir vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación; así como otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar; entre otras.

En relación a la Infraestructura Portuaria, a nivel nacional se reestructura la estrategia con un Sistema Portuario Nacional, que a través de la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria, conduce, coordina y promueve acciones de planeación, programación y evaluación para el fomento del desarrollo integral de las 16 Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) federales sectorizadas a la Secretaría de Marina (SEMAR), dirigidas y controladas por sus accionistas, sus consejos de administración y sus estructuras administrativas, definiendo reglas y procedimientos para la toma de decisiones en temas corporativos.

Las ASIPONAS, constituidas como empresas públicas prioritarias, se encargan de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión. Son autosuficientes, productivas y competitivas; a nivel nacional se agrupan ocho AISPONAS del Océano Pacífico y ocho AISPONAS del Golfo de México-Mar Caribe.

En Baja California quedo establecida la Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V. (AISPONA), y cuenta con un Programa Instruccional 2020-2024.

La infraestructura económica como carreteras, aeropuertos, puertos y sistema ferroviario aumenta la capacidad productiva, reduce los costos de transacción; incrementa la actividad agropecuaria, industrial y de servicios; conecta a comunidades rurales del Estado; y brinda a la sociedad más y mejores oportunidades, así como empleos mejor remunerados.



La entidad cuenta con tres zonas metropolitanas dos de ellas con ciudades fronterizas: Zona Metropolitana (ZM) de Mexicali y ZM de Tijuana, con un carácter predominantemente urbano que al mismo tiempo soportan importantes procesos de intercambio comercial y de personas entre México y Estados Unidos y donde se desarrollan actividades principalmente de maquila industrial; y la ZM de Ensenada, cuenta con una amplia extensión territorial que incluye el centro de población de Ensenada, siete localidades, donde se concentran principalmente actividades turísticas y de servicios y 22 delegaciones al sur del Estado, como una sola unidad geográfica, económica y social, principalmente de producción agrícola y pesquera de elevado valor comercial; lo que convierte a esta ZM en un polo de atracción turística de carácter regional y global de Baja California.

Todos estos factores se mezclan con un perfil de necesidades sociales y ambientales que reclaman inversiones centradas que garanticen un crecimiento económico equilibrado, que asegure un desarrollo igualitario, incluyente, sostenible y a lo largo de todo el territorio estatal, con instrumentos de planeación, ordenamiento territorial, así como medidas de mitigación y restauración de infraestructura.

Estas necesidades, reflejan los retos que implica para la Administración Estatal, impulsar un nuevo modelo de gestión de infraestructura, alineada al objetivo del PND 2019-2024 en su Eje General de "Desarrollo Económico", apartado III, Economía, dentro del rubro denominado "Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo", que señala que el sector público, fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura.

En cuanto a su extensión territorial el estado de Baja California está ubicado en el lugar 12 a nivel nacional, al representar el 3.7 % del territorio del país, teniendo una superficie de 71,450 kilómetros cuadrados.

El Estado cuenta con una red carretera muy extensa la cual conecta a los municipios con el resto del país, siendo de 11,928 kilómetros de acuerdo con el Anuario Estadístico y Geográfico por Entidad Federativa 2021-2022 elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

La red de tramos troncales carreteros federales pavimentadas (carreteras libres de peaje y de cuota) que inciden en el terreno estatal, cuenta con una longitud aproximada de 1,688 kilómetros. Los tramos alimentadores de carreteras estatales, los cuales se encuentran pavimentados, son un total de 1, 104 kilómetros. De caminos rurales se cuenta con 4,852 kilómetros de los cuáles el 85.28% se encuentra revestido y el resto sigue estando como terracería. Por último, se cuenta con 4,284 kilómetros de brechas mejoradas en el Estado. (Tabla 1).



Tabla 1. Longitud de la red de carreteras según tipo de camino y superficie de rodamiento

Año	Total	Troncales Federales	Alimentadoras estatales	Caminos rurales b/			Brechas mejoradas
		Pavimentadas a/	Pavimentadas c/	Pavimentadas	Revestidas	Terracería	
1995	11,598	1,702	991	1	4,092	356	4,456
2000	11,729	1,721	1,121	3	4,243	357	4,284
2005	11,261	1,666	798	0	4,128	385	4,284
2010	11,653	1,804	923	0	4,198	444	4,284
2015	11,959	1,879	1,012	0	4,180	604	4,284
2018	12,043	1,902	1,057	0	4,122	678	4,284
2019	11,877	1,637	1,064	0	4,179	713	4,284
2020	11,928	1,688	1,104	0	4,138	713	4,284

a/ Comprende carreteras libres de peaje, y de cuota (de dos y cuatro o más carriles).
 b/ Comprende caminos rurales a cargo de la SCIT, de gobierno de los estados y de otros.
 c/ Comprende carreteras de dos y cuatro o más carriles.

Fuente: Anuario Estadístico y Geográfico por Entidad Federativa 2021.2022.

De conformidad con los datos viales de 2020 publicados por la SICT, se menciona que en el Estado se cuenta con veintiocho carreteras federales y estatales principales; dieciocho de ellas son carreteras federales y diez carreteras estatales. Asimismo, en conjunto con la base de datos del Instituto Mexicano de Transporte (IMT) se obtuvo la longitud de cada una de las carreteras, sumando un total de 3,360.94 kilómetros. (Tabla 2).

Tabla 2. Red carretera principal de Baja California, 2020

Carretera	Ruta	Longitud
Red Federal Libre		
Ensenada-El Chinero	MEX-003	226.17 km
Ensenada-Lázaro Cárdenas	MEX-001	241.44 km
Entrada Punta Prieta-Bahía de los Ángeles	MEX-001	85.45 km
Entrada Punta Prieta-Guerrero Negro	MEX-001	145.30 km
Lázaro Cárdenas-entrada Punta Prieta	MEX-001	333.30 km
Mexicali-San Felipe	MEX-005	339.31 km
Ramal a Aeropuerto de Mexicali	MEX-002	17.71 km
San Felipe-Chapala	MEX-005	197.80 km
Sonoita-Mexicali	MEX-002	161.44 km
Tecate-El Sauzal	MEX-003	132.11 km
Tijuana-Ensenada	MEX-001	169.69 km
Red Federal de Cuota		
El Centinela-La Rumorosa	MEX-002D	23.10 km
La Rumorosa-Tecate	MEX-002D	142.30 km
Libramiento de Mexicali	MEX-002D	47.14 km



Libramiento de Tecate	MEX-002D	58.99 km
Tecate-Tijuana	MEX-002D	30.66 km
Tijuana-Ensenada	MEX-001D	214.05 km
Red Federal Integrada por tramos Libres y de Cuota		
Mexicali-Tijuana	MEX-002D-MEX	190.44 km
Red Estatal Libre		
Algodones-entrada a Islas Agrarias Grupo B	BC-008	66.34 km
Corredor Tijuana-Rosarito 2000	BC	100.21 km
Ejido Benito Juárez-Ejido Chiapas	BC-061	17.09 km
Ejido Monterrey-Mazón	BC-003	47.35 km
El Faro-Estación Coahuila	BC-004	43.42 km
Entrada Santa Rosa-Entrada Pachuca	BC-006	37.83 km
La Puerta-tramo carretero (Mexicali-Estación Coahuila)	BC-010	18.98 km
Mexicali-Algodones	BC-002	111.75 km
Mexicali-Estación Coahuila	BC-001	124.07 km
Mexicali-Progreso	BC-005	37.50 km
Total		3,360.94 km

Fuente: Elaboración del Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California (IMOS) con base en información presentada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y el IMT, en 2020.

La red carretera del Estado cuenta con 149 puntos generadores de aforos, con la ayuda de estos se detectó que, si se promedia el Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) de cada carretera, cuatro de las siguientes veintiocho carreteras principales cuentan con un flujo vehicular alto. En la siguiente tabla se presentan los promedios mencionados de las 28 carreteras, se ordenaron de mayor a menor para una mejor apreciación, de que el flujo de cuatro carreteras varía entre los 10 mil y 20 mil vehículos. (Tabla 3).

Tabla 3. Promedio del TDPA de las carreteras

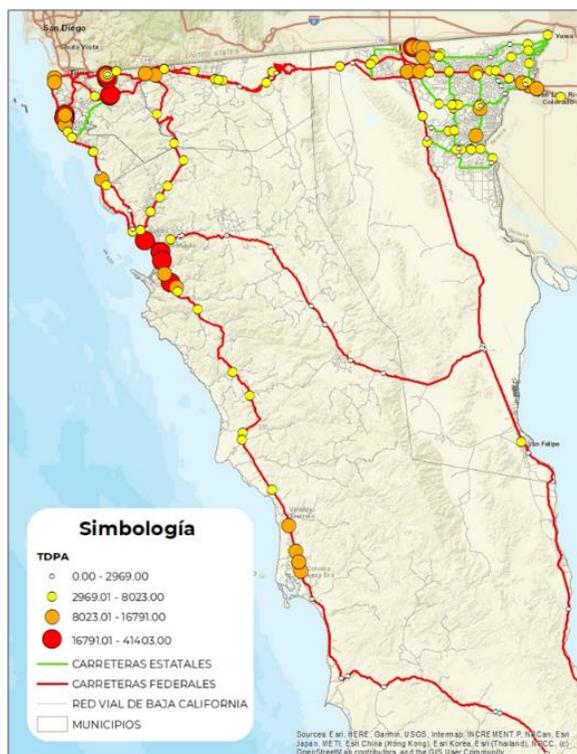
Carretera	Flujo vehicular
Corredor Tijuana-Rosarito 2000	19,887
Carretera Ensenada-Lázaro Cárdenas	16,074
Carretera Tijuana-Ensenada (Libre)	13,379
Ramal a Aeropuerto de Mexicali	10,141
Carretera Tecate-Tijuana (Cuota)	9,779
Carretera Sonoita-Mexicali	9,759
Carretera Tijuana-Ensenada (Cuota)	8,981
Carretera Ejido Monterrey-Mazón	8,629
Carretera Mexicali-Estación Coahuila	7,642
Carretera Mexicali-Tijuana	6,868
Carretera Mexicali-Progreso	6,782
Carretera Entrada Santa Rosa-Entrada Pachuca	6,097
Carretera Libramiento de Tecate (Cuota)	5,964
Carretera Tecate-El Sauzal	5,621



Carretera El Faro-Estación Coahuila	5,508
Carretera La Rumorosa-Tecate (Cuota)	4,728
Carretera Mexicali-San Felipe	4,672
Carretera El Centinela-La Rumorosa (Cuota)	4,540
Carretera Mexicali-Algodones	4,396
Carretera Libramiento de Mexicali (Cuota)	3,748
Carretera Algodones-Entrada Islas Agrarias Grupo B	3,610
Carretera La Puerta-T.C. (Mexicali-Estación Coahuila)	3,160
Carretera Lázaro Cárdenas-Entrada Punta Prieta	2,362
Carretera Ejido Benito Juárez-Ejido Chiapas	2,307
Carretera Ensenada-El Chinero	2,125
Carretera San Felipe-Chapala	1,598
Entrada Punta Prieta-Guerrero Negro	1,187
Entrada Punta Prieta-Bahía de los Ángeles	214

Fuente: Elaboración del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, con base en información de la SCT, 2020.

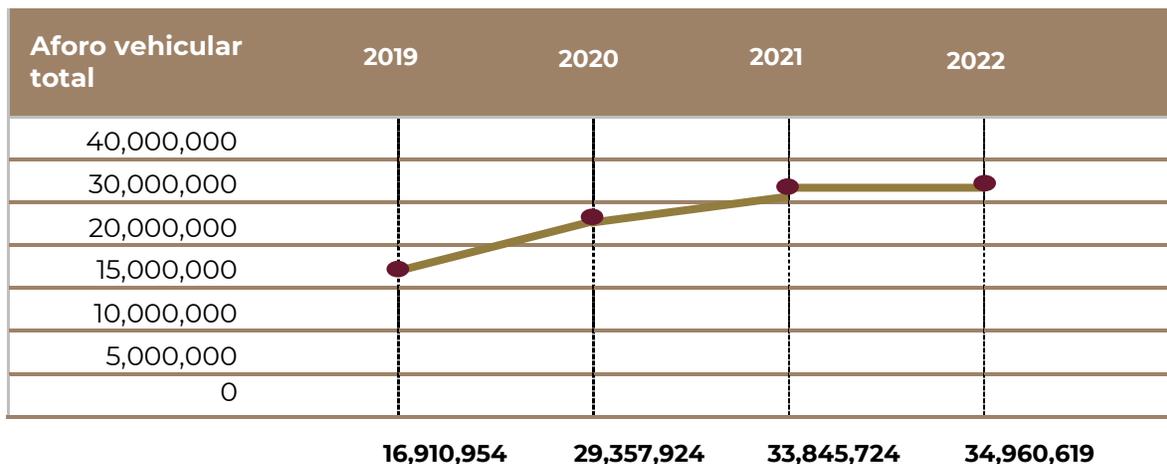
Imagen 4. Mapa de la red carretera de Baja California, 2020



El aforo vehicular estatal total, registra un incremento de 107% en 2022 respecto al 2019, pasando de 16 millones 91 mil a 34 millones 960 mil 619 en 2022 (Gráfica 2).



Gráfica 2. Aforo vehicular total en Baja California (2019 a 2022)

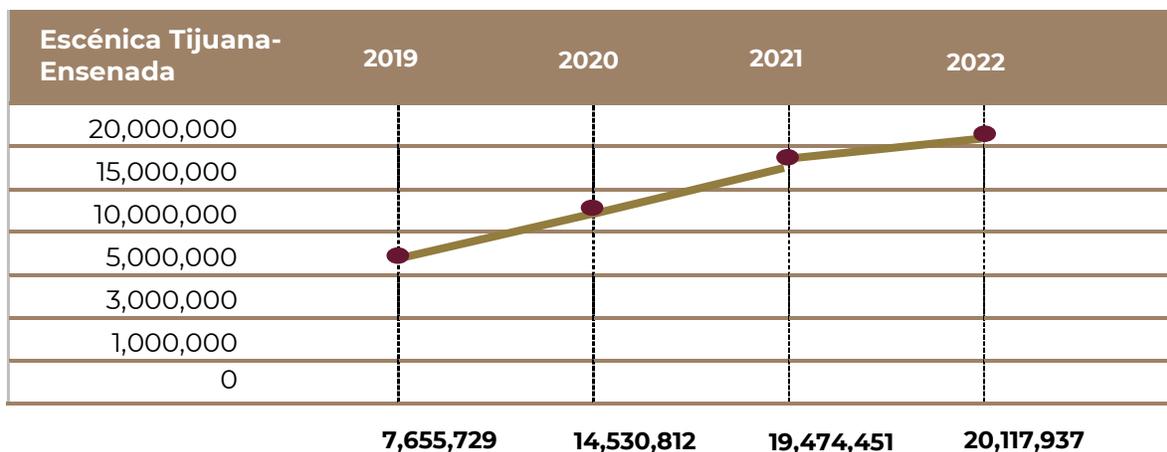


Nota: Debido a la situación de toma de casetas en 2019, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), compartió información con los registros que alcanzaron a monitorear. La información es oficial, sin embargo, puede variar con lo real.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de CAPUFE y Fideicomiso Público de Administración de Fondos e Inversión del Tramo Carretero Centinela-Rumorosa (FIARUM), 2022.

Baja California cuenta con dos principales tramos carreteros, siendo el de mayor flujo de vehículos la carretera escénica Tijuana-Ensenada, llegando a concentrar durante el 2022, 20 millones 117 mil 937 vehículos (Gráfica 3).

Gráfica 3. Aforo vehicular en carretera escénica Tijuana-Ensenada (2019 a 2022)



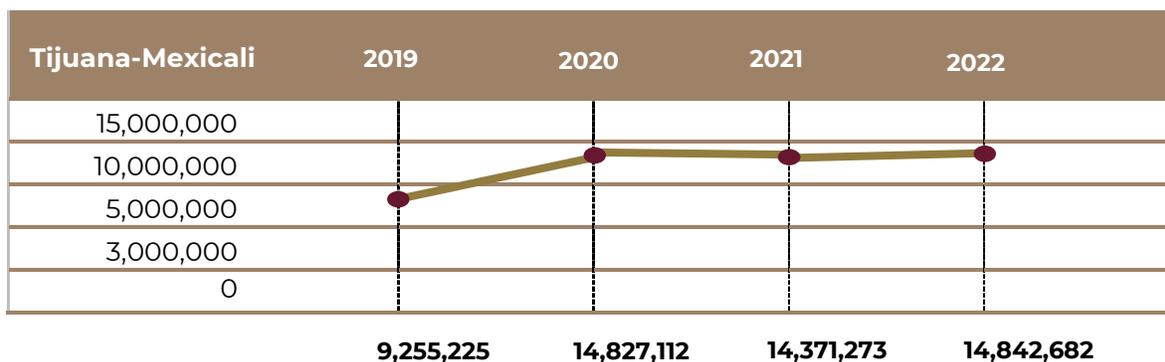
Nota: Debido a la situación de toma de casetas en 2019, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), compartió información con los registros que alcanzaron a monitorear. La información es oficial, sin embargo, puede variar con lo real.

Fuente: Coordinación de Estadística, Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE), 2022 con datos de CAPUFE y FIARUM, 2022.



Mientras que en el tramo carretero Tijuana-Mexicali, transitaron 14 millones 842 mil 682 vehículos durante 2022, cifra que registra un crecimiento constante desde 2019, año en el cual transitaron 9 millones 255 mil 225 vehículos (Gráfica 4).

Gráfica 4. Aforo vehicular en carretera Tijuana-Mexicali (2019 a 2022)



Nota: Debido a la situación de toma de casetas en 2019, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), compartió información con los registros que alcanzaron a monitorear. La información es oficial, sin embargo, puede variar con lo real.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de CAPUFE y FIARUM, 2022.

Tabla 4. Variación de aforo vehicular total, escénica Tijuana-Ensenada y Tijuana- Mexicali (2022 vs 2019, 2020 y 2021)

	Variación absoluta			Variación porcentual		
	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019
Aforo Vehicular Total	1,114,895	5,602,695	18,049,665	3.29%	58%	107%
Escénica Tijuana-Ensenada	643,486	5,587,125	12,462,208	3.30%	63%	163%
Tijuana-Mexicali	471,409	15,570	5,587,457	0.11%	51%	60%

Nota: Debido a la situación de toma de casetas en 2019, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), compartió información con los registros que alcanzaron a monitorear. La información es oficial, sin embargo, puede variar con lo real.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de CAPUFE y FIARUM, 2022.

Es importante resaltar la competencia que la SICT tiene en cuanto a la operación de servicios, construcción y establecimiento de mecanismos de cooperación con las administraciones estatales y con las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras. En años anteriores se trabajó en el mantenimiento de algunos tramos carreteros de acuerdo a las necesidades que ha demandado la situación de las carreteras del Estado, su gestión ante la federación y la disponibilidad de recursos, lo cual no ha sido suficiente para mantener en condiciones óptimas su funcionamiento; dentro de las propuestas captadas en los Foros de Consulta del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California (PEDBC) 2022-2027, se demanda la necesidad de mayor inversión pública para



mejorar carreteras y caminos, obras de movilidad en el Valle de Mexicali, coordinación estatal y municipal en proyectos de inversión carretera.

Las carreteras del Valle de Mexicali requieren mantenerse en óptimas condiciones para el tránsito y movilidad de personas, mercancías y productos del Valle a la ciudad y viceversa por lo que se requiere detectar los tramos prioritarios de rehabilitación, atender y gestionar la inversión para llevar a cabo las obras necesarias.

El tramo carretero Centinela-La Rumorosa, conformada por 90 Kilómetros, se encuentra a cargo del Fideicomiso Público de Administración de Fondos e Inversión del Tramo Carretero Centinela- la Rumorosa (FIARUM), quien tiene como objetivo asegurar que la autopista cuente con la superficie de rodamiento en óptimas condiciones, el señalamiento vial requerido, y una eficiente prestación de los servicios que se brindan a los usuarios, buscando en todo momento evitar accidentes e implementar medidas de seguridad para usuarios; por lo que de manera permanente requiere realizar acciones de conservación rutinaria en sus 90 kilómetros; e implementar medidas de seguridad.

A fin de garantizar la operatividad de la autopista se continua con la gestión de la ampliación de la concesión del tramo carretero ante las instancias federales, Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a favor del Gobierno del Estado para operar, explotar, conservar y mantener el tramo Centinela-La Rumorosa, de la carretera Mexicali-Tijuana, en el estado de Baja California, que comprendió 20 años, otorgada el 14 de julio de 2000.

La autopista actualmente cuenta con un aforo vehicular de 3 millones 5 mil al año y registra 11 millones anual aproximado de personas que transitan la autopista.

La configuración metropolitana en su naturaleza opera como un sistema de comunicación vial de gran escala territorial que articula los municipios, en razón directa con las condicionantes físicas y sociales en que se encuentra la infraestructura municipal. Este gran almacén territorial de enlaces regionales y subregionales se liga con la accesibilidad y movilidad interna de las ciudades.

Con el Programa Respira, este Gobierno busca dar atención y mejorar los tiempos de traslado y la movilidad de la población de las ciudades de Mexicali, Tijuana y Ensenada, y uno de sus cuatro ejes es la recuperación del flujo vial, que integra la construcción, ampliación y rehabilitación de carreteras, vialidades y nodos de conexión estratégica de las ciudades.

Se ha identificado la inexistencia de una integración física y operacional del sistema de transporte, que responda a fenómenos como la interrelación socioeconómica. Los patrones de movilidad y de crecimiento de las Zonas Metropolitanas de la que se derivan fenómenos como la congestión del tránsito ejerciendo impactos sobre las vialidades en diferentes puntos geográficos a lo largo de la misma.

De manera adicional a las dinámicas generadas por las interacciones de los municipios del Estado, es importante remarcar que debido a la colindancia con Estados Unidos de América (EUA) misma que alberga los puertos fronterizos, en Tijuana y Tecate, así como la



ubicación estratégica del Estado, respecto a puertos marítimos y aéreos, Baja California se ve sujeta a fuertes demandas internacionales y nacionales del sector de movilidad y transporte, que a su vez ejercen presión sobre las vías urbanas y las dinámicas locales.

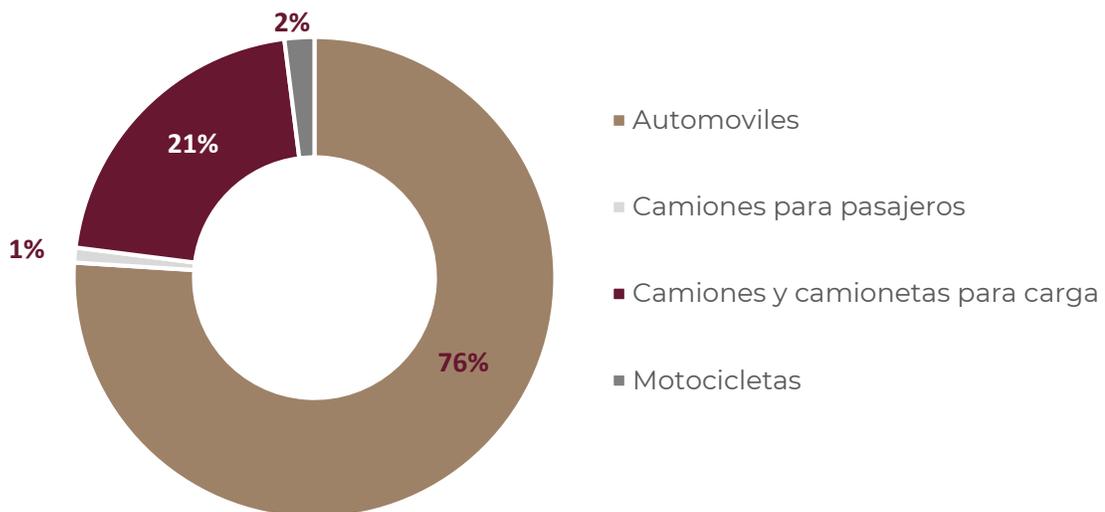
Por su ubicación privilegiada, la ZM de Tijuana, se ubica en una región transfronteriza que requiere fortalecer la creación y modernización de la infraestructura vial, el equipamiento urbano y espacios públicos, una eficiente movilidad y el ordenamiento territorial que permitan contar con condiciones adecuadas para promover la competitividad y el desarrollo económico del Estado.

Dentro de sus vialidades regionales las que mayor conflicto presentan es el corredor Tijuana–Rosarito 2000 este tiene problemas de mantenimiento y conservación en su operación como vialidad intermunicipal, y condiciones de deterioro en carpeta asfáltica, le falta alumbrado público, señalamiento horizontal y vertical, barreras de protección, y limpieza en pluviales a lo largo de la vialidad.

Para la conexión de la Zona Sur del Estado en el municipio de Ensenada, se requiere ampliar y mejorar la infraestructura carretera y los bulevares que conectan a estas.

Con relación al tema de movilidad segura y sustentable, durante 2019 Baja California registró un parque vehicular de 1 millón 799 mil 151 unidades, mismas que representó un 3.60% de los vehículos en circulación a nivel nacional. La flota estatal se encuentra distribuida de la siguiente manera (ver gráfica 5).

Gráfica 5. Vehículos en circulación en Baja California, registro 2019



Fuente: Elaborado por el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California de conformidad con los datos proporcionados en el conjunto de datos. Vehículos de motor registrados en circulación integrado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Adicionado al parque vehicular registrado, se debe considerar una flota vehicular irregular perteneciente a los vehículos extranjeros que no han llevado a cabo un proceso de importación, que no se encuentran registrados ni regularizados en México y que se



conocen como “autos chocolate”. Tras los esfuerzos realizados durante 2019 en la “Cruzada Estatal por la Seguridad Pública”, se censó un total de 105 mil unidades que se encontraban en esta clasificación.

El servicio de transporte de carga es aquel que realiza la movilización de bienes, mercancías, insumos o equipos cuyo peso, volumen, características o dimensiones requiere el uso de vehículos especializados, mismos que presentan grandes retos al interactuar con el resto del sistema de movilidad estatal.

Si bien esta modalidad constituye el 21% del total del parque vehicular estatal (ver gráfica 4) y se reconoce el papel que juega como motor de la económica y competitividad del Estado, es de los sectores con menor cantidad de políticas públicas que velen por la profesionalización y sostenibilidad del servicio.

De conformidad con los datos presentados por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) en su Estadística Básica Autotransporte de Carga 2019, el estado de Baja California presenta los siguientes registros para las configuraciones de esta modalidad (ver tabla 5 y 6).

Tabla 5. Composición de las unidades vehiculares del autotransporte de carga por clase de vehículo en Baja California

Vehículo	Clase	Total	%
Unidades motrices		13,769	51.1
Camión de dos ejes	C-2	1,799	
Camión de tres ejes	C-3	686	
Tracto camión de dos ejes	T-2	140	
Tracto camión de tres ejes	T-3	11,012	
otros		132	
Unidades de arrastre		13,166	48.9
Semirremolque de un eje	S-1	110	
Semirremolque de dos ejes	S-2	12,372	
Semirremolque de tres ejes	S-3	568	
Semirremolque de cuatro ejes	S-4	12	
Semirremolque de cinco ejes	S-5	1	
Semirremolque de seis ejes	S-6	7	
<u>Semirremolques</u>	<u>S</u>	<u>13,070</u>	
Remolque de dos ejes	R-2	88	
Remolque de tres ejes	R-3	5	
Remolque de cuatro ejes	R-4	3	
Remolque de cinco ejes	R-5	0	
Remolque de seis ejes	R-6	0	
Remolques	R	96	
Grúas	GI	1	0.0
Total		26,936	100

Fuente: Estadística Básica de la Secretaría de Comunicación y Transporte 2019.



Tabla 6. Composición de las unidades vehiculares del autotransporte de carga por clase de servicio

Entidad Federativa	Autotransporte de Carga General	Autotransporte de Carga Especializado	Total
Baja California	25,443	1,493	26,936

Nota: *La categoría de carga especializada se compone del transporte de residuos peligrosos, automóviles sin rodar, camiones de fondos y valores, así como vehículos voluminosos.

Fuente: Estadística Básica de la Secretaría de Comunicación y Transporte 2019.

Actualmente el servicio de transporte de carga opera intermunicipalmente a través de vialidades regionales, tales como la carretera de cuota Tijuana–Mexicali, carretera de cuota Tijuana–Ensenada, carretera libre Tijuana–Mexicali y carretera libre Tijuana–Ensenada; una vez dentro de la zona urbana la circulación se lleva a cabo por vialidades de jerarquía primaria principalmente, apoyándose de vialidades secundarias para acceder a las zonas industriales e inclusive, en algunas ocasiones de vialidades locales.

Parte de la problemática identificada para esta modalidad radica en circunstancias vinculadas a la distribución y mezcla de usos del suelo en el territorio estatal, pues los polígonos comerciales e industriales que demandan este servicio se encuentran dispersos o dispuestos sobre vialidades que resultan incompatibles para esta clase de actividades. Esto termina forzando a los vehículos especializados a circular en vialidades que no han sido diseñadas para este tipo de operaciones, propiciando un acelerado deterioro de la red vial. Asimismo, estas arterias al no contar con las dimensiones mínimas necesarias para llevar a cabo las maniobras de operación, contribuyen de manera sustancial al congestionamiento vehicular, manifestándose como una contradicción operativa entre los flujos vehiculares particulares y los del servicio de transporte de carga.

En cuanto a la infraestructura marítima los principales puertos del Estado se encuentran en Ensenada, El Sauzal, Costa Azul, San Felipe, Playas de Rosarito e Isla de Cedros y una aduana marítima en el Puerto de Ensenada.

Los puertos que mayor movimiento de personas, mercancías y pasajeros producen en el Estado, son los Puertos de Ensenada, El Sauzal y Costa Azul; la sociedad mercantil mexicana de índole paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración Portuaria Integral de Ensenada S.A. de C.V. (API Ensenada), es la concesionaria de estos tres puertos, quien tiene la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto para lograr su mayor eficiencia y competitividad.

El Puerto de Ensenada se localiza como punto estratégico en la Cuenca del Pacífico, a solo 110 kilómetros de la frontera de México con los Estados Unidos de Norteamérica, en la zona turística y urbana de la ciudad de Ensenada; la vocación del Puerto de Ensenada abarca tres ámbitos portuarios: comercial, turístico y la industria naval; en su actividad portuaria y comercial es el principal abastecedor de insumos y materias primas para la industria maquiladora de Baja California, Baja California Sur y Sonora, y plataforma exportadora de productos maquilados.



El Puerto de Ensenada es el principal receptor de cruceros en el litoral mexicano del Océano Pacífico, además de mantener una dinámica actividad en turismo náutico y en pesca deportiva. Cuenta con marinas donde arriban embarcaciones nacionales y extranjeras.

Para el movimiento por tierra, hacia el norte del Estado o a los Estados Unidos, de las cargas que llegan al Puerto de Ensenada se utiliza la autopista Tijuana-Ensenada y las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada.

De acuerdo con datos oficiales de la API de enero a diciembre de 2021 se registró un movimiento acumulado de contenedores atendidos en muelles de 394 mil 911 Twenty-Foot Equivalent Unit (TEUS), superior a lo registrado en 2020 para el mismo periodo de enero a diciembre que fue de 384 mil 971 TEUS; a mayo de 2022 se registran un total de 174 mil 442 TEUS, lo que pronostica un incremento sostenido de 2021 a la fecha. (Tabla 7).

El acumulado de toneladas en el periodo de enero a diciembre del 2021 registraron un total de 4 millones 600 mil 508 toneladas, en 2022 del periodo de enero a mayo se registró 1 millón 497 mil 483 toneladas. (Tabla 8)

En cuanto al movimiento acumulado de cruceros en el comparativo del periodo enero a diciembre de 2021 vs el periodo de enero a junio de 2022, se muestra una significativa alza del 240% en el arribo de pasajeros y de 225% en el arribo de cruceros, esto debido a la normalización de las actividades y de sentirse la población más protegida contra el SARS-CoV-2 (COVID-19). (Tabla 9).

Tabla 7. Movimiento acumulado de contenedores en TEUS

Concepto	2020	2021	2022*
Importación	184,728	201,737	87,811
Exportación	185,317	192,805	86,429
Trasbordos	14,826	369	202
Acumulado	384,871	394,911	174,442

*TEUS registrados periodo de enero a mayo de 2022.

Fuente: Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.

Tabla 8. Acumulado de carga toneladas

Concepto	2020	2021	2022*
Importación	1,641,206	3'062,208	976,808
Exportación	845,138	762,299	303,112
Cabotaje	691,393	788,380	217,564
Acumulado	3,177,737	4'612,887	1'497,483

*Toneladas registradas en el periodo de enero a mayo de 2022.

Fuente: Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.



Tabla 9. Acumulado de cruceros

Concepto	2020	2021	2022*
Pasajeros	134,647	94,255	226,005
Arribos	65	99	149

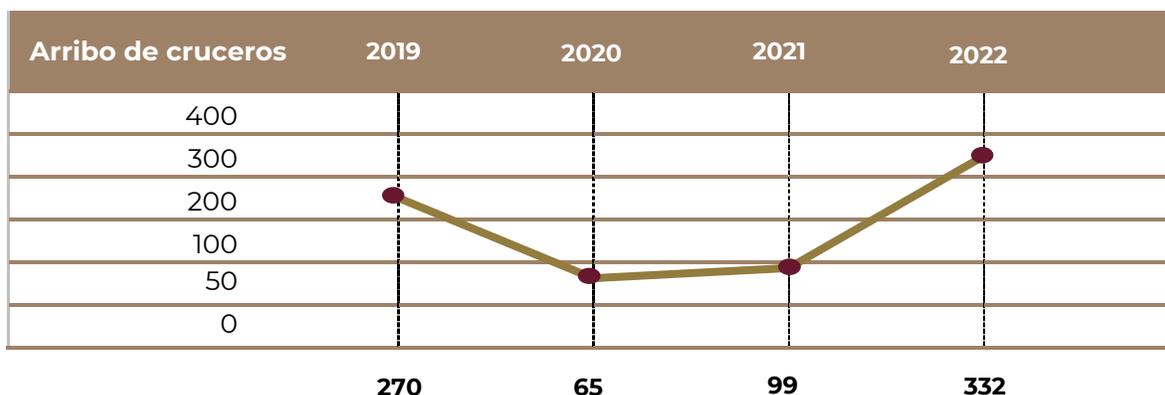
*Pasajeros y arribos en el periodo de enero a mayo de 2022.

Fuente: Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.

En el 2019, el Puerto de Ensenada logró ocupar el 2do lugar en recepción de turistas a nivel nacional debido al volumen de cruceros y embarcaciones de gran calado que buscaban atracar en las costas de Baja California; durante la pandemia en el 2020-2021 se presentó una caída significativa hasta solo recibir en 2021 el arribo de cuatro cruceros para su mantenimiento.

Al cierre del 2022, el Puerto de Ensenada registró un incremento en el arribo de cruceros pasando de 270 arribos en 2019 a 332 durante 2022 (Grafica 6) con un incremento del 23% (tabla 10), registrando la primera tendencia positiva desde la caída de este indicador en 2019 (gráfica 7).

Gráfica 6. Arribo de cruceros marítimos al Puerto de Ensenada (2019 a 2022)

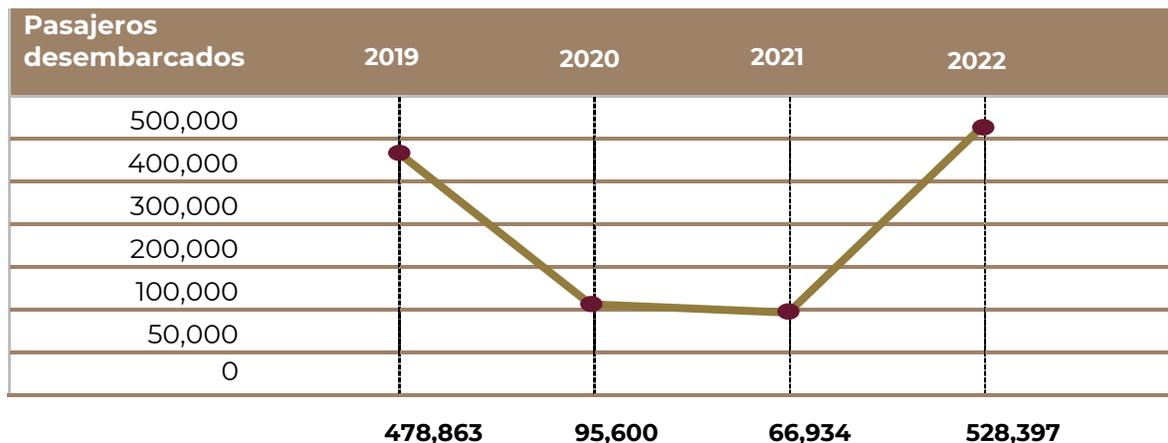


Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, 2022.

En cuanto a pasajeros desembarcados al cierre de 2022 se logró superar cifras de 2019 de 478 mil 863 pasajeros, presentando 528 mil 397 pasajeros desembarcados en 2022.



Gráfica 7. Pasajeros desembarcados al Puerto de Ensenada (2019 a 2022)



Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, 2022.

Tabla 10. Variación de arribo de cruceros y pasajeros desembarcados en el Puerto de Ensenada (2022 vs 2019, 2020 y 2021)

	Variación absoluta			Variación porcentual		
	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019
Arribo de cruceros	233	267	62	235.35%	410.77%	23%
Pasajeros desembarcados	461,463	432,797	49,534	689.43%	452.72%	10%

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, 2022.

El Puerto de El Sauzal se encuentra ubicado a 9 kilómetros al norte de la zona urbana del municipio de Ensenada; y se ubica en la latitud Norte 31°53'37.80" y la longitud Oeste 116°42' 12.87"; se localiza a 8 kilómetros hacia el Norte del Puerto de Ensenada en la zona declarada de uso industrial a un costado de la carretera Tijuana-Ensenada, fuera de la ciudad de Ensenada, ubicado justo en la conexión de las carreteras federales de Tecate-Ensenada y Tijuana-Ensenada; tiene infraestructura portuaria en uso y dispone de superficie para ampliación dentro de la misma superficie del recinto. El sitio portuario de El Sauzal es parte integral de la zona urbana de la Delegación Municipal de El Sauzal de Rodríguez del municipio de Ensenada.

El Puerto El Sauzal atiende la línea de negocios de pesca y la atención de embarcaciones menores, en la que también participa minoritariamente el Puerto de Ensenada, la actividad pesquera atendida por ambos puertos consiste en la captura de sardina y atún, el apoyo a la engorda de atún aleta azul, principalmente, así como el movimiento de carnada que se utiliza en la pesca. En estos puertos operan 155 barcos pesqueros.



El Puerto Costa Azul, considerado por las actividades económicas de exportación, como un puerto de altura y cabotaje, se encuentra ubicado en el kilómetro 80+ 230 de la autopista federal de cuota Tijuana-Ensenada, a 24 kilómetros al NW del Puerto de Ensenada Latitud 31°59'11" Norte y Longitud 116°51'03" Oeste, cuenta con una Terminal de Gas Natural Licuado (GNL) de energía Costa Azul, que permite el abasto, y se utiliza para la generación de energía eléctrica en Mexicali y Playas de Rosarito, para la planta industrial de la entidad y para consumo residencial. Inicio operaciones en mayo de 2008.

El Puerto de Rosarito es considerado de altura (industrial y particular), está situado en la costa noroeste del Estado, el cual se encuentra a 25 kilómetros al sur de la frontera entre México y Estados Unidos de América; la función principal del Puerto, es la de servir de terminal de desembarque de productos petrolíferos para el abasto del Estado, los cuales son embarcados en Salinas Cruz, Oaxaca. Por lo anterior, la paraestatal Pemex realiza sus actividades de operaciones de descarga a través de dos monos boyas donde sus buques se conectan, mediante el uso de ductería flexible, a los tanques de almacenamiento que dispone en la costa.

Por su diversificación Playas de Rosarito es un Puerto especializado, debido a que su infraestructura son boyas de amarre de buques de gran calado y su función es la de servir de terminal de desembarque de productos petrolíferos y derivados para el abasto de combustible principalmente, de la Termoeléctrica y PEMEX.

El municipio de Playas de Rosarito, tiene aproximadamente 50 kilómetros de costa y carece de infraestructura portuaria de abrigo; específicamente la ciudad de Playas de Rosarito cuenta con un muelle turístico con una longitud de más de 200 metros, este no se utiliza para atraque de buques y/o embarcaciones menores, solo es utilizado para recreo y pesca deportiva.

La ciudad de San Felipe, se encuentra ubicada a 195 kilómetros al sur de la frontera con California, tiene una Bahía de casi 20 kilómetros de extensión en el extremo norte del Mar de Cortez; sus límites geográficos son latitud 31°01'39" Norte, longitud 114°50'07" Oeste.

El Puerto de San Felipe, está ubicado frente al Mar de Cortés, al sur de Mexicali y de la frontera con Calexico, California. Para llegar a San Felipe se cuenta con las carreteras Federal No.5 que conduce de Mexicali a San Felipe (195 Kilómetros), y la No.3 de Ensenada a San Felipe (251 Kilómetros). Por vía aérea cuenta con un aeropuerto exclusivo para vuelos privados.

La dársena del área portuaria de San Felipe lo conforma un cuerpo de agua, del cual se encuentra azolvado el 45%, el resto tiene una profundidad en general de 5 a 7 metros desde las escolleras hasta el interior, predominando profundidades de 3 metros al pie de los muelles, el área de tierra es de 1.25 y 37 hectáreas de área de agua.

El puerto tiene condiciones para embarcar carga ligera en buques de porte hasta de 400 toneladas de desplazamiento y 2.70 metros de calado; es considerado como un puerto pesquero, iniciando recientemente actividades económicas de exportación de diferentes especies marinas; aunque no cuenta con los servicios necesarios para la recepción del pescado y el tratamiento, conservación y transporte del mismo.



Para el Puerto de San Felipe el PSCyT 2020-2024, considera lo siguiente: rehabilitar el muelle pesquero y las rampas de botado en el puerto no concesionado de San Felipe, Baja California que dará mayor seguridad a los pescadores e incentivará la actividad comercial de la localidad.

El Puerto de Cedros, se localiza en la Isla de Cedros, a 425 kilómetros al sur de Ensenada, ubicada en el Océano Pacífico a solo 24 kilómetros de Punta Eugenia al noroeste del límite con Baja California Sur; la Isla cuenta con dos puertos: el Puerto Pesquero y Cabotaje, que pertenece a la SCT, se localiza en las coordenadas Latitud 28°05'44" Norte, Longitud 115°11'03" Oeste al sureste de la Isla, y el Puerto de Altura y Cabotaje de Morro Redondo, se localiza en las coordenadas Latitud 28°02'42" Norte, Longitud 115°10'59" Oeste al extremo sur de la Isla frente a Punta Morro Redondo que pertenece a la Compañía Exportadora y Transportadora de Sal, S.A. de C.V.

Baja California cuenta con potencial de impulsar un polo de desarrollo económico en Punta Colonet, con la posibilidad de integrarse a la red de la costa del Pacífico que se encuentra saturada en el Puerto de Long Beach y limitada en capacidad de manejo en el Puerto de Ensenada; donde la demanda se encuentra en constante crecimiento.

El 18 de diciembre de 2006, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Declaratoria del Recinto Portuario en Punta Colonet, con una superficie de 2,769 hectáreas, destinadas para el proyecto del Puerto en Punta Colonet con 83 hectáreas de terrenos del dominio público de la Federación y 2,686 hectáreas de agua de mar territorial bajo la administración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Por lo que es necesario iniciar con la coordinación y gestión con instancias federales y municipales para el desarrollo del Proyecto; así como realizar los estudios de desarrollo urbano, factibilidad y de mercado necesarios que sustenten las bases para realizar el proyecto multimodal que contempla el diseño, la construcción, operación y explotación, de un Puerto Marítimo de Altura, Terminal de Contenedores y Línea de ferrocarril hacia Estados Unidos.

Con relación a la red aeroportuaria, el Estado cuenta con tres aeropuertos internacionales en Tijuana, Mexicali y San Felipe.

De los 14 principales vuelos nacionales e internacionales registrados por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), el aeropuerto de Tijuana fue el segundo más utilizado solo por detrás de Guadalajara, y se encuentra entre los cinco de mayor tráfico de pasajeros; en este aeropuerto, en 2016 fue puesto en operación el puente transfronterizo CBX, que consiste en un paso elevado que conecta directamente a los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Tijuana hacia San Diego, California; en 2018 se registró un total de dos millones 261 mil 500 usuarios.

De acuerdo a datos comparativos de 2019 y 2022, del periodo de enero al mes de agosto, el tráfico de pasajeros registrado por el GAP, presentó un alza del 13.5% en el movimiento de pasajeros a través de sus 14 aeropuertos, incluidos dos en el extranjero, esto al pasar de 32 millones 603.2 del 2019 a 37 millones 002.5 viajeros en el 2022; posterior a las disminuciones



que se dieron por la pandemia, a mediados del 2020 se empezó a notar un incremento en la frecuencia de vuelos nacionales e internacionales. (Tabla 11)

Según datos reportados por el GAP, en 2022, el tráfico nacional sigue mostrando avances como consecuencia de la recuperación en los “vuelos de placer” y vuelos que visitan amigos y familiares durante el verano.

Por otro lado, el tráfico internacional mostró un avance durante agosto, observamos un desempeño positivo en el rubro internacional por parte de Tijuana (+49% a/3a), Puerto Vallarta (+38.4% a/3a), Manzanillo (+44.9% a/3a) y La Paz (+112.9% a/3^a).

Tabla 11. Comparativo del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales periodo enero /diciembre 2019 vs enero/diciembre 2020 (en miles)

Aeropuerto	Agoto-19	Agosto-22	% Var	Enero-Agosto 19	Enero-agosto 22	% Variación
Guadalajara	1,281.3	1,361.8	6.3%	9,846.2	9,915.8	0.7%
Tijuana *	772.1	1,106.0	43.2%	5,891.8	8,077.4	37.1%
Puerto Vallarta	346.8	476.1	37.3%	3,548.2	4,160.3	17.3%
Los Cabos	461.9	598.4	29.6%	3,900.1	4,719.6	21.0%
Montego Bay	401.5	405.8	1.1%	3,365.3	2,925.1	13.1%
Guanajuato	238.2	232.7	2.3%	1,836.1	1,653.2	10.0%
Hermosillo	154.2	159.0	3.1%	1,220.3	1,244.7	2.0%
Mexicali	101.7	111.3	9.5%	785.3	810.6	3.2%
Morelia	74.6	99.0	32.8%	590.5	750.2	27.0%
Kingston	0.0	184.4	N/A	0.0	992.1	N/A
La Paz	96.8	95.5	1.3%	676.8	730.8	8.0%
Aguascalientes	75.5	76.4	1.2%	560.5	624.8	11.5%
Los Mochis	32.1	36.0	12.3%	258.9	281.0	8.5%
Manzanillo	10.3	13.3	29.1%	123.2	116.9	5.1%
Total	4,047.0	4,955.7	22.5%	32,603.2	37,002.5	13.5%

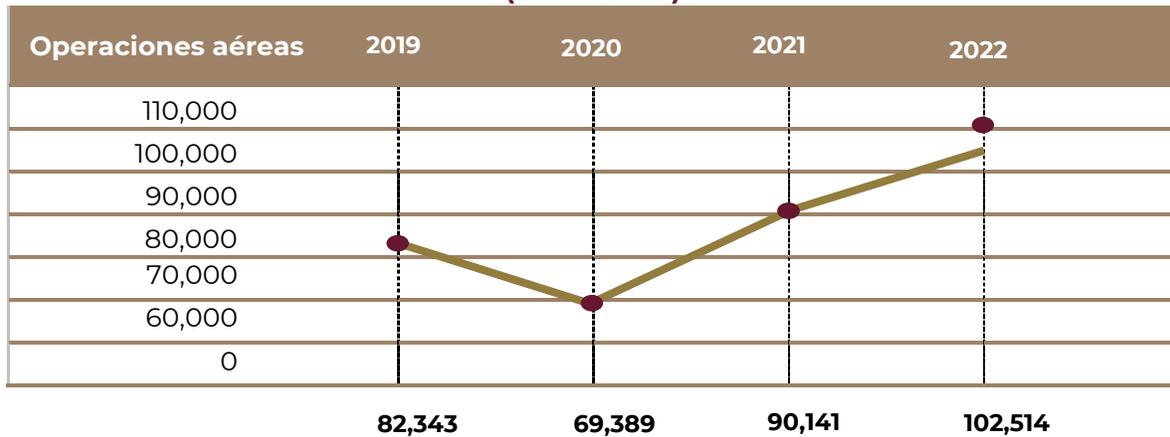
*Pasajeros usuarios del CBX en Tijuana en ambos sentidos están clasificados como internacionales.

Fuente: Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.

En Baja California la industria aérea es una de las actividades que ha logrado obtener ventaja de la pandemia ocasionada por el SARS-CoV 02 (COVID-19), llegando a superar cifras de 2019 desde el mismo periodo de 2021 pasando de registrar 82 mil 343 operaciones en 2019 a 69 mil 389 en 2021 (gráfica 8). Esta recuperación permanece hasta el cierre del primer semestre de 2022, ya que registra un incremento de 24% en operaciones aéreas respecto a 2019, así como 35% más pasajeros aéreos (Tabla 12).



Gráfica 8. Operaciones aéreas en Baja California (2019 a 2022)

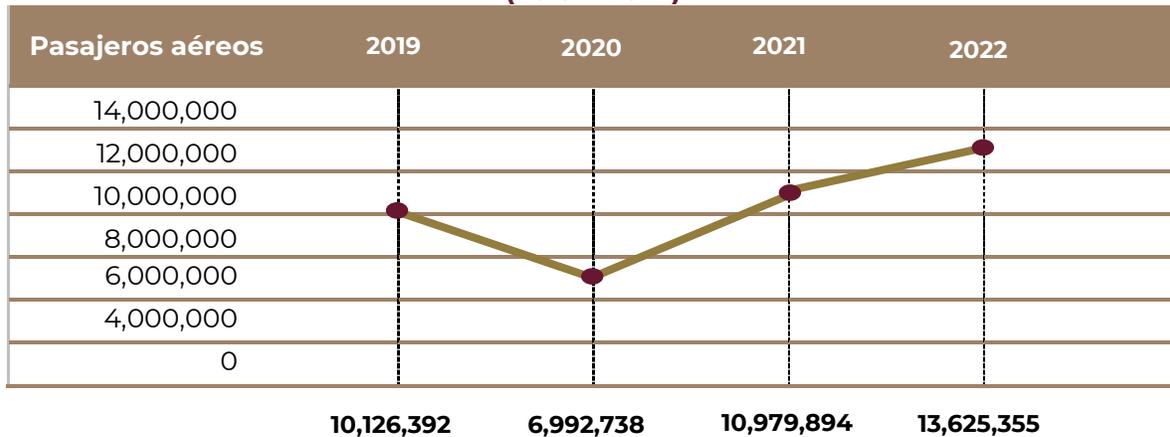


Nota: No se considera como pasajero al piloto u otro personal de la tripulación.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de las Comandancias de los aeropuertos internacionales de Tijuana, Mexicali y San Felipe.

Así también, se ha mantenido una tendencia positiva en el movimiento de pasajeros aéreos, el cual paso de 10 millones 126 mil 392 pasajeros durante 2019 a 10 millones 979 mil 894 pasajeros en el 2021, logrando sumar más de 13 millones 625 mil 355 pasajeros en el 2022 y una considerable caída en el 2020 a causa de la pandemia ocasionada por el SARS-CoV 02 (COVID-19). Gráfica 9.

Gráfica 9. Pasajeros aéreos en Baja California (2019 a 2022)



Nota: No se considera como pasajero al piloto u otro personal de la tripulación.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de las Comandancias de los aeropuertos internacionales de Tijuana, Mexicali y San Felipe.



Tabla 12. Variación de operaciones y pasajeros aéreos en Baja California (2022 vs 2019, 2020 y 2021)

	Variación absoluta			Variación porcentual		
	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019
Operaciones aéreas	12,000	32,752	19,798	13.31%	47.20%	24%
Pasajeros aéreos	2,645,461	6,632,617	3,498,963	24.09%	94.85%	35%

Nota: No se considera como pasajero al piloto u otro personal de la tripulación.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de las Comandancias de los aeropuertos internacionales de Tijuana, Mexicali y San Felipe.

Las cifras de variación absoluta y variación porcentual, y el incremento en operaciones y pasajeros aéreos reafirman el posicionamiento de Baja California como uno de los Estados con mejor conectividad aérea teniendo vuelos directos a casi todos los Estados de México y contando con tres aeropuertos internacionales dentro de su territorio.

El Aeropuerto Internacional de Mexicali General Rodolfo Sánchez Taboada, en 2019 registró un millón 399 mil 651 pasajeros y este ocupa el lugar 17 de los aeropuertos de México; el aeropuerto de San Felipe, solo maneja aviación general, y un vuelo a la ciudad de San Diego, California, el cual es operado por el Patronato para la Administración del Aeropuerto de San Felipe, una paraestatal del Gobierno del Estado de Baja California; el Aeropuerto Internacional de San Felipe, se localiza a 9 kilómetros del sur de la ciudad de San Felipe, en el municipio de Mexicali, y se ubica en las coordenadas 30°55'49" Norte, 114°48'59" Oeste; cuenta con una pista de aterrizaje de 1,500 metros de largo y 30 metros de ancho con gotas de viraje en ambas cabeceras, una plataforma de aviación de 13,275 metros.

Con fecha 24 de noviembre de 2020 se expidió el título de propiedad a favor del Gobierno del Estado de Baja California, y quedó registrado en la Dirección de Ordenamiento de la Propiedad Rural, con la misma fecha, inscrito en el Registro Agrario Nacional el 15 de diciembre de 2020 y ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y el Registro Público de la Propiedad Federal, el 18 de diciembre de 2020; con fecha 26 de enero de 2021 la Subsecretaría de Ordenamiento Territorial y Agrario, solicita la inscripción del acuerdo y título de propiedad al Registro Público de la Propiedad y Comercio (RPPC) en Baja California, y con fecha 02 de febrero de 2021 queda inscrito en el RPPC bajo partida 5912479.

El Estado además cuenta con un aeropuerto militar y comercial en Ensenada, con instalaciones de reciente modernización, que recibe vuelos privados regularmente del aeropuerto nacional de Isla de Cedros.

La red aérea se complementa con 16 aeropistas y dos aeródromos: el Aeródromo Militar de San Quintín y el Aeródromo de Punta San Francisquito, que permiten acceder a pequeños poblados que son el destino de centenar de turistas dispersos en todo el territorio, entre pistas para pequeñas aeronaves de turismo, y las que se utilizan en la agricultura. Las aeropistas más importantes en la zona sur del Estado se ubican en Isla de Cedros, situado a 9 kilómetros al sur del poblado de Cedros y se encarga del tráfico público aéreo nacional



y sus destinos son principalmente, Ensenada, Guerrero Negro y Santa Rosalía, Baja California Sur; Bahía de los Ángeles, Punta Prieta, San Quintín, e Isla de Guadalupe.

A fin de lograr mayores oportunidades para impulsar las actividades turísticas, comerciales y productivas de Ensenada, a mediados de 2019 se inició con la construcción de la primera etapa de la pista de aterrizaje del Aeródromo en Ojos Negros, localizado en el kilómetro 45+300 de la carretera Ensenada-El Chinero, en el poblado de Ojos Negros, con una primera etapa de 1,609 metros de pista de aterrizaje por 45 metros de ancho, en una superficie de terreno de 474.81 hectáreas; se adquirió un total de 730 hectáreas de terreno propiedad de Gobierno del Estado; este aeropuerto cuenta con potencial para convertirse en el aeropuerto internacional con una pista de 4, 000 metros de longitud.

La red ferroviaria en Baja California es de 282.3 kilómetros de longitud, incluyendo vías troncales y ramales (144 kilómetros), vía secundaria (109.9 kilómetros) y vías particulares (28.4 kilómetros) enlazada con una línea norteamericana en la frontera con ese país (Mexicali-Calexico, CA) el Ferrocarril Mexicano (FERROMEX) opera la red Sonora-Baja California y posee un paso fronterizo en el cruce fronterizo Mexicali I-Calexico, que hace posible la movilización de carga hacia dicho país y viceversa; en Mexicali la línea FERROMEX es una de las compañías de ferrocarriles que da servicio a Mexicali, está asociada en un 50% con Union Pacific (Tabla 13).

Tabla 13. Longitud en kilómetros de vías férreas por entidad federativa según tipo de vía en Baja California (2000, 2019 y 2020)

	2019	2000	2020
Troncales y Ramales	144.0	144.0	144.0
Secundarias	109.9	50.8	109.9
Particulares	28.4	28.4	28.4
Total	282.3	223.2	282.3

Fuente: Anuario Estadístico Ferroviario 2021, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

La red ferroviaria cuenta con una infraestructura obsoleta, debido a que tiene más de 100 años de antigüedad, la mayor parte de la misma presenta un avanzado deterioro en sus elementos, que de acuerdo a las nuevas normas técnicas aplicables por parte de la SICT dicha infraestructura queda fuera de especificación, por lo que se hace necesaria su modernización.

En el cruce fronterizo de Tijuana, presta servicio en una ruta corta de 71.42 kilómetros denominada Vía Corta Tijuana-Tecate, que se extiende del cruce fronterizo de Tijuana frontera con San Ysidro, California en Estados Unidos de América (EUA) hasta Tecate y conecta con el sistema norteamericano. El servicio es de carga y pasajeros. En enero de 2018 el Gobierno del Estado, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes recibió la ampliación del título de asignación de la Vía Férrea Tecate-Tijuana por 50 años.

En Tijuana, las operaciones ferroviarias están bajo la Administración Estatal por medio de la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA), conectándose con



ferroviarias americanas para el intercambio de operaciones, con San Diego and Imperial Valley (SDIY) y la línea del desierto, convirtiéndola en una vía estratégica y detonante para el desarrollo económico del Estado.

Actualmente la Vía Corta Tijuana-Tecate, funciona como vía de transporte de 71.42 kilómetros; a lo largo de la Vía Corta Tijuana-Tecate, se cuenta con zonas de descarga y de almacenaje de mercancías para los usuarios del servicio ferroviario, teniendo con ello la capacidad de almacenar más de 100 vagones entre los patios de la Estación Tijuana y de la Estación García, cerca de La Presa Abelardo L. Rodríguez.

Complementariamente, dentro de la Estación García, se tiene un Centro de Almacenaje de Mercancías de 4,000 metros cuadrados de superficie y un patio para maniobras de carga y descarga, que brinda servicio a los usuarios de la Vía Corta Tijuana-Tecate.

En Matanuco existe un ladero privado con capacidad de 16 vagones, así como en la zona rural de Valle Redondo, entre los municipios de Tecate y Tijuana, también se cuenta con un ladero propio con capacidad para colocar hasta 19 vagones y, por último, en el municipio de Tecate existen tres zonas de descarga privadas, una dentro del Parque Industrial El Bajío, con capacidad para 11 vagones y las otras dos dentro de la zona urbana con capacidad de 55 y 14 vagones respectivamente, en Tecate se cuenta con un ladero de almacenamiento propio con capacidad de 18 vagones.

Como Vía Turística funciona un tramo comprendido entre Estación García y la Estación Tecate, recorrido de 46 kilómetros de ida y 46 kilómetros de regreso.

La Vía Corta Tijuana-Tecate requiere de trabajos constantes de mantenimiento y mejoramiento a fin de optimizar y mantener la calidad de la prestación del servicio público de carga y pasajeros.

Debido a esta situación, no se han podido desarrollar proyectos que integren un sistema de transporte logístico, por lo que la modernización de la infraestructura ferroviaria se hace necesaria para integrar este sistema al proyecto global de infraestructura vial y de transporte.

Como complemento de la modernización de la infraestructura ferroviaria, es necesaria la continuidad del proyecto para la construcción de la nueva línea ferroviaria Tecate-El Sauzal, de 98.7 kilómetros de longitud y 30 metros de derecho de vía, para el transporte de carga en general y servicio turístico principalmente a la Ruta del Vino; existe un título de asignación por 50 años otorgado en febrero de 2018 por la SCT-Desarrollo Ferroviario, y se cuenta con 39% de la adquisición de la tierra que conforma el derecho de vía, y procesos técnicos, administrativos y legales de las afectaciones parciales de 75 predios dentro del Derecho de Vía, 41 del municipio de Tecate, dos de la ciudad de Tijuana y 31 del municipio de Ensenada.

Así también impulsar el desarrollo del Ferrocarril Colonet-Mexicali, con una longitud de 300 kilómetros en sinergia con el proyecto del Puerto Marítimo de Colonet, como parte del Sistema Logístico de Transporte de Baja California, este proyecto ferroviario propuesto



sigue la ruta noreste hasta el Valle de Mexicali, para interconectarse con la red ferroviaria de clase I de E.U.A, a internarse hacia los Estados Unidos por el Estado de Arizona.

Por otra parte, se requiere de instalaciones de servicios auxiliares con ubicación estratégica que den servicio a parques industriales especializados, centros comerciales, zonas habitacionales, centros integrales logísticos, para el apoyo de las operaciones ferroviarias y en beneficio del sector productivo del Estado; introducción de trenes interurbanos dentro de las ciudades; diversificación en el uso turístico y de pasajeros de vías existentes del ferrocarril de carga que atraviesa el Valle de Mexicali, que permitan generar una derrama económica en el Valle de Mexicali y su área metropolitana.

Así como ampliar la infraestructura ferroviaria para el transporte de productos y mercancías, dirigiendo dichos servicios hacia el sur del Estado a fin de apoyar con ello al desarrollo y a la expansión del puerto marítimo El Sauzal para abrir la posibilidad de captar el mercado asiático, esto debido a la saturación de los puertos de Los Ángeles y Long Beach en Estados Unidos.

Por otra parte, Baja California y California comparten una frontera de 233 kilómetros de longitud. Esta región binacional es hogar de seis millones 400 mil personas y se proyecta un crecimiento de cuatro millones 200 mil habitantes para 2040, con lo cual el número total de habitantes superará los diez millones 600 mil.

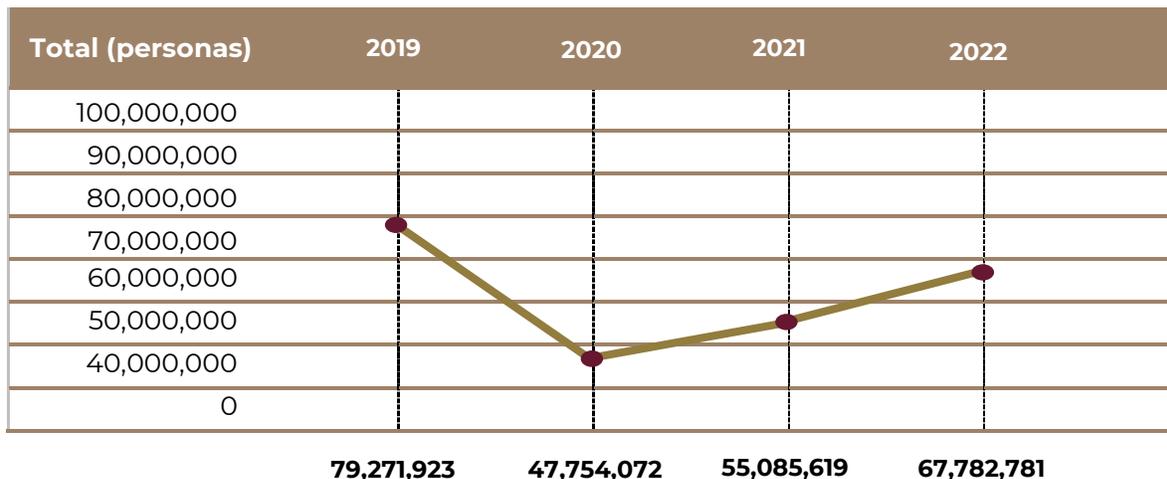
En la región de Baja California-California, existen seis puertos internacionales terrestres de entrada: Puerta México/El Chaparral-San Ysidro/Virginia Avenue Mesa de Otay-Otay Mesa, Tecate-Tecate, Mexicali-Calexico, Mexicali II-Calexico East, y Los Algodones-Andrade; una Terminal transfronteriza del Aeropuerto de Tijuana; y dos proyectos importantes como es el cruce propuesta para un nuevo puerto internacional terrestre de entrada para pasajeros y de carga, denominada Mesa de Otay II-Otay Mesa East; el puerto internacional terrestre de entrada que se ubicaría en Jacumba - Jacumé, al este del puerto internacional terrestre de entrada Tecate-Tecate.

Entre Baja California y California los cruces fronterizos favorecen el intercambio de bienes y servicios, así como el paso de 114 millones 265 mil 536 personas al año, estimadas al cierre de 2019, de acuerdo con el Customs and Border Protection (CBP) del Homeland Security de los Estados Unidos de América.

Durante el 2022, los cruces fronterizos en Baja California ascendieron a 67 millones 782 mil 781 personas cifra 29% superior a datos del 2021, en el cual sumaron 55 millones 85 mil 619 personas que cruzaron la frontera (Gráfica 10).



Gráfica 10. Total, de cruces fronterizos de personas en Baja California (2019 a 2022)

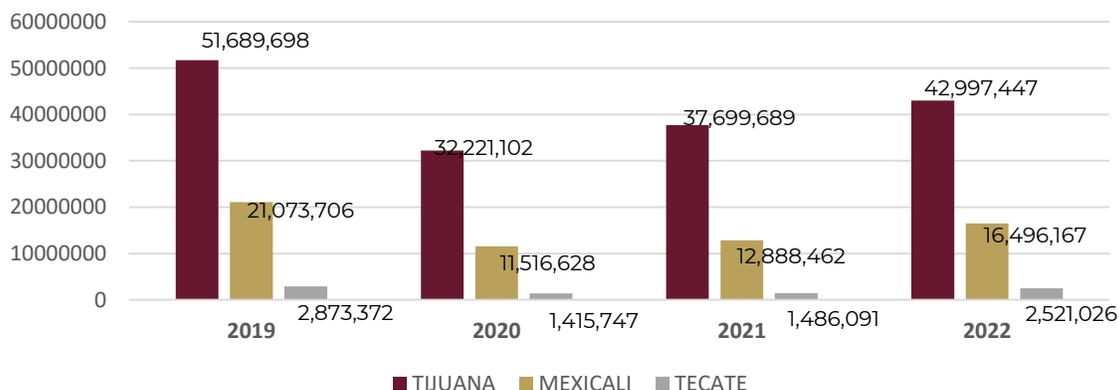


Nota: Datos estimados para total (personas), Tijuana, Mexicali y Tecate, para el mes de junio de 2022.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de Customs and Border Protection (CBP), 2022.

Al cierre del 2022, Tijuana sigue posicionándose como la ciudad con mayor cruce de personas en Baja California, con 42 millones 997 mil 447 seguido por Mexicali con 16 millones 496 mil 167 mientras que tan solo dos millones 521 mil 26 personas cruzaron a través de Tecate (Gráfica 11).

Gráfica 11. Total, de cruces fronterizos de personas por el Puerto Fronterizo (2019 a 2022)

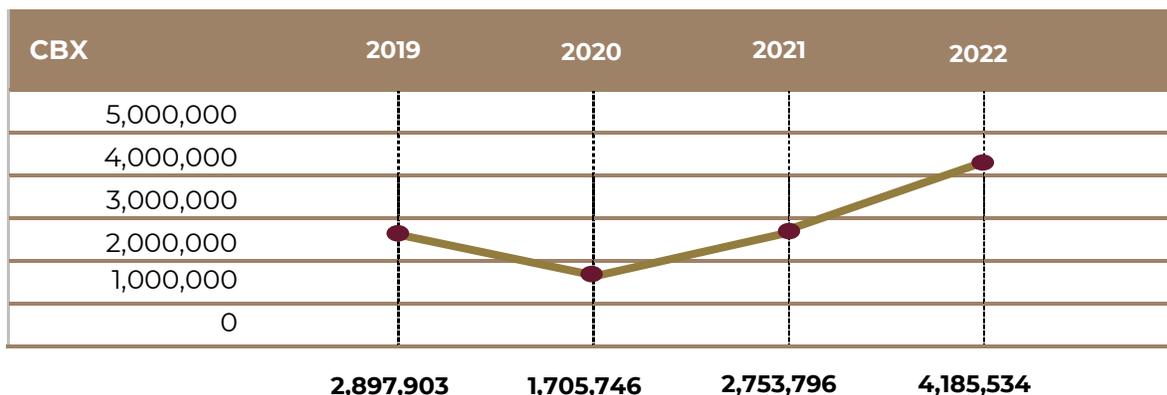


Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de Customs and Border Protection (CBP) del Homeland Security de los Estados Unidos de América, 2022.



Por otra parte, el CBX al cierre del 2022 registrar un crecimiento en variación respecto a datos de 2019 con un 44% de incremento (tabla 14) y pasando de dos millones 897 mil 903 en 2019 a cuatro millones 185 mil 534 durante el 2022 (grafica 12).

Gráfica 12. Total, de cruces fronterizos de personas a través del Cross Border Xpress en Baja California (2019 a 2022)



Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de Customs and Border Protection (CBP), 2022.

Tabla 14. Variación de cruces fronterizos de personas en Baja California (2022 vs 2019, 2020 y 2021)

	Variación Absoluta			Variación Porcentual		
	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019	2022 vs 2021	2022 vs 2020	2022 vs 2019
Personas Total	11,372,166	19,340,981	11,372,166	21%	41%	-16
Tijuana	5,297,788	10,776,375	5,297,788	14%	33%	-17
Mexicali	3,607,705	4,979,539	3,607,705	28%	78%	-22
Tecate	1,034,935	1,105,279	1,034,935	70%	145%	-12
CBX	1,431,738	2,479,788	1,431,738	52%	41%	44

Nota: Datos estimados para total (personas), Tijuana, Mexicali y Tecate, 2022.

Fuente: Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, con datos de Customs and Border Protection (CBP), 2022.

El contexto fronterizo del Estado, así como su accesibilidad con los mercados de California y la Cuenca del Pacífico, obligan a que la infraestructura del transporte en el cruce fronterizo se amplíe y actualice. Uno de los problemas centrales que se presenta en las ciudades fronterizas del Estado respecto al transporte de personas y mercancías, son los tiempos de espera por los cruces fronterizos con Estados Unidos de Norteamérica.

Por lo que se requiere redoblar esfuerzos en la gestión, mejoramiento, ampliación y construcción de los cruces fronterizos para lograr eficientizar el funcionamiento y los tiempos en los puertos fronterizos del Estado; en 25 años se han realizado seis nuevos



cruces fronterizos, la Garita de exportación e importación de Otay I, cruce fronterizo Mexicali II, cruce fronterizo Chaparral-Puerta México, Aeropuerto Binacional y Mexicali-Río Nuevo; por lo que se requiere continuar con la gestión y coordinación binacional entre los gobiernos de México y Estados Unidos para el mejoramiento, ampliación y construcción de infraestructura para los cruces fronterizos existentes y la construcción de los nuevos entre ellos el de Garita de Otay II.

La construcción y modernización de los cruces fronterizos requieren de una estrecha coordinación y seguimiento por parte de autoridades de México y Estados Unidos. En este sentido, el Gobierno del Estado de Baja California participa en reuniones de seguimiento a temas binacionales: Plan Indicativo para el Desarrollo Competitivo y Sustentable de la Región Transfronteriza México-Estados Unidos; los acuerdos establecidos en las conferencias de Gobernadores Fronterizos; el Grupo Binacional México Estados Unidos sobre Puentes y Cruces Internacionales, Comité Conjunto de Trabajo México-Estados Unidos y alianza Binacional Imperial-Mexicali (INBA)

A la fecha la situación de los cruces fronterizos en el Estado es la siguiente:

El cruce fronterizo de Los Algodones a Andrade, cuenta con una línea de vehículos de carga, tres líneas de vehículos de pasajeros y cuatro líneas para peatones; este cruce presenta un notable flujo de visitantes (turismo médico) estadounidenses que buscan los servicios de salud de calidad que se dan en esa ciudad, las instalaciones actuales del cruce fronterizo no ofrecen las condiciones de seguridad y calidad necesarias, por lo que se requiere continuar con la modernización del cruce fronterizo.

El cruce fronterizo Mexicali II a Calexico East, atiende vehículos ligeros, de carga y peatonal; cuenta con tres líneas para vehículos de carga, ocho líneas de vehículos ligeros y cuatro líneas peatonales de ingreso a Estados Unidos, el corredor peatonal en ambos lados de la frontera presenta deficiencias, por el largo tramo de recorrido al descubierto en que se encuentra, que en tiempos de verano por las altas temperaturas resulta riesgoso para el usuario.

Derivado del seguimiento a la coordinación binacional con el Gobierno de los Estados Unidos, es necesario continuar con el proyecto y construcción de la ampliación del Puente Todo Americano, situación que implica realizar modificaciones al alineamiento horizontal y vertical del lado mexicano en los carriles de acceso de Mexicali a Calexico.

El cruce fronterizo de Mexicali I-Río Nuevo a Calexico West, actualmente tiene 10 líneas de vehículos ligeros, seis líneas peatonales y el cruce ferroviario de carga de ingreso a Estados Unidos; este cruce fronterizo cuenta con un proyecto integral y el desarrollo de una primera etapa del nuevo cruce fronterizo Mexicali-Río Nuevo, de lado mexicano, que consiste en 12 carriles de revisión primaria, 24 espacios para revisión secundaria, un carril para autobuses, edificio administrativo y de revisión de pasajeros, un edificio de instalaciones para la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), un puente peatonal para el personal que labora en el puerto fronterizo, 10 carriles de acceso hacia Estados Unidos y un edificio de revisión peatonal; para la integración de tráfico que entra y sale del cruce fronterizo se construyó un puente vehicular elevado Colón Poniente-Garita-avenida Madero, de tres carriles de circulación en un solo sentido que soluciona tres movimientos: de la avenida



Cristóbal Poniente a Calexico; de la avenida Cristóbal Colón Poniente a la avenida Madero; y de Calexico a la avenida Madero. Este puente se ubica dentro del polígono Federal del cruce fronterizo y generan acceso directo al Distrito Médico, Centro Histórico, Centro Cívico y Comercial, actualmente de lado americano se sigue avanzando con el proyecto, por lo que México requiere continuar con los avances a fin de empatar el proyecto integral entre ambos países.

En abril de 2021 se concluyó con la construcción del paso inferior o paso deprimido a la avenida Cristóbal Colón Oriente-Ferrocarril-acceso al cruce fronterizo a Calexico, la construcción del paso deprimido tiene una longitud de 445.6 metros, un puente para el cruce del ferrocarril, un puente vehicular de acceso a las oficinas administrativas, estacionamiento y un cruce peatonal de acceso al puerto fronterizo, con esta obra se evita el congestionamiento causado por el cruce del ferrocarril y se dará libre flujo a los usuarios, tanto de vehículos como peatones que circulan hacia la aduana americana.

Con relación al cruce fronterizo Tecate Baja California a Tecate California, dispone de dos líneas para vehículos de carga, dos líneas para vehículos ligeros y dos líneas de cruce peatonal de ingreso a Estados Unidos; este cruce fronterizo se localiza en la zona centro de la ciudad de Tecate. Actualmente existen entrecruzamientos entre los vehículos de carga y vehículos ligeros principalmente por el lugar donde se ubica la garita de exportación, por lo que se requiere modernizar el cruce para mejorar su funcionamiento, reducir los tiempos de espera y mejorar la movilidad con su adecuada integración vial a la ciudad.

El cruce fronterizo Otay I a Otay Mesa, es considerado de tráfico pesado, cuenta con 10 líneas para vehículos de carga. Ocupa el 2do. Lugar a nivel nacional en cruce de mercancías y es el más importante en Baja California, tanto de exportación como de importación, y de manera particular, de la Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito, debido al funcionamiento e integración del flujo vehicular que éste genera en la ciudad.

En coordinación con los gobiernos federales de ambos países, se logró que el Gobierno de Estados Unidos invirtiera fondos para la ampliación de sus instalaciones comerciales de importación, mismas que iniciaron en el 2020; se requiere fortalecer su infraestructura existente con interconexiones peatonales y vehiculares, así como su integración vial a la ciudad.

A fin de agilizar los cruces fronterizos en la ciudad de Tijuana, se requiere dar continuidad y seguimiento a la gestión intergubernamental, para la liberación del derecho de vía de la vialidad de acceso, elaboración del proyecto ejecutivo y su homologación con el proyecto del lado americano del nuevo cruce fronterizo Otay II; de cuota variable, con carriles para cruce turístico y de carga, reversibles cuando el volumen de tránsito lo requiera, y que se tiene proyectado cuente con Sistema de Transporte Inteligente (ITS por sus siglas en inglés).

El cruce fronterizo Chaparral-Puerta México a San Ysidro, cuenta con 30 líneas de vehículos de pasajeros y 22 líneas peatonales de ingreso a Estados Unidos, se llevaron a cabo obras que mejoran la movilidad vehicular y peatonal, como parte del Proyecto Integral Puerta-México-Chaparral-Puerta México Este, que incorpora proyectos específicos de movilidad transfronteriza, dada la importancia en la funcionalidad de este cruce por la cantidad de



vehículos que cruzan la frontera hacia México y Estados Unidos. En ese sentido, se requiere dar seguimiento con dependencias municipales, asociaciones de transportistas, iniciativa privada y se lleven a cabo gestiones ante dependencias federales a fin de que se destinen recursos para la conclusión de los siguientes proyectos:

- Habilitación de ocho carriles de acceso de Tijuana a San Ysidro/SCT.
- Equipamiento del Centro de Control de Tránsito (ITS) ubicado en el edificio peatonal /SCT.
- Regeneración urbana de la Manzana Cuauhtémoc, incluye Terminal Multimodal.
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), doble piso y trolley (iniciativa privada).
- Tren Interurbano-Tijuana (iniciativa privada).
- Viaducto Doble Piso Zapata, incluye rampas hacia los ocho carriles revertidos a San Ysidro (iniciativa privada).

El Gobierno del Estado de Baja California en coordinación con el Gobierno del Estado de California a través del Departamento del Transporte (CALTRANS, por sus siglas en inglés) y la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés); elaboraron el Plan Maestro Fronterizo 2021, que tiene como finalidad establecer los objetivos y las estrategias para la reducción de los tiempos de espera en los cruces fronterizos en los diferentes modos de transporte, la implementación de tecnología y la modernización, ampliación y construcción de infraestructura mediante la priorización de proyectos ejecutivos, a mediano y largo plazo, que permitan una adecuada movilidad transfronteriza.

El Plan Maestro Fronterizo es la base en la toma de decisiones que serán determinantes para incidir en una mejor conectividad, movilidad y competitividad, lo que se reflejará en el desarrollo socioeconómico, turístico, urbano, logístico y comercial de la frontera California-Baja California, por lo que se requiere estrechar la coordinación con los equipos técnicos de Estados Unidos y México en el seguimiento de los proyectos que se establecen en este importante documento. El área de estudio del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California incluye un área de influencia de 100 kilómetros al norte y sur de la línea fronteriza.

Desarrollo urbano ordenado

Para lograr un modelo de desarrollo ordenado, se requiere disponer de suelo apto al interior de las ciudades y accesible a los sectores más desfavorecidos de la población, generar bienestar a las y los ciudadanos y sustentabilidad social, económica y ambiental del territorio.

Contar con una buena coordinación entre los distintos órdenes de gobierno, la actualización y aplicación del marco legal que vincula las atribuciones y obligaciones de los gobiernos locales con el ámbito territorial que atienden; así como la actualización de sus instrumentos de planeación.



La proliferación de asentamientos humanos irregulares ha detonado la ubicación de población en zonas de riesgo, o en espacios alejados de las zonas urbanas consolidadas, dificultando la dotación de infraestructura, servicios y espacios públicos, y la movilización de su población.

Esta situación se ve agravada por la falta de actualización y aplicación adecuada de los instrumentos de planeación del desarrollo urbano, ordenamiento territorial y movilidad, tales como los programas de desarrollo urbano, estatales, regionales, metropolitanos, municipales y de centros de población; la falta de una legislación actualizada a lo que marca la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como la falta de coordinación intergubernamental entre el Estado y los catastros municipales en la unificación de información catastral y registral.

El ordenamiento territorial, incluye el uso racional y equilibrado del territorio a nivel Estado y al interior de sus ciudades, lo que implica propiciar la accesibilidad y movilidad de toda su población de una manera eficiente, entendiéndose como la infraestructura social que ayuda a disminuir la disparidad de oportunidades, acercando a la gente a servicios básicos como salud, educación y otros equipamientos.

Es aquí, donde el Estado requiere definir estrategias alineadas al Eje General de “Bienestar” del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), a fin de invertir en obras de pavimentación en los principales ejes viales de las ciudades y nodos de distribución en todo el Estado.

En lo que respecta al sistema vial urbano de los centros de población del Estado se busca mejorar los tiempos de traslado, conexión y seguridad complementando circuitos y ejes viales, así como la reconstrucción y ampliación de los de mayor flujo vehicular, para lograr una conexión a los diferentes puntos de la ciudad y brindar mayor seguridad a los usuarios, por lo que esta Administración Estatal requiere una mayor inversión en el mejoramiento y construcción de estos ejes viales, que permitan movilizar a la población de forma rápida y segura, logrando la reducción de desigualdades entre la población de la entidad.

Por otra parte, las ciudades del Estado, presentan rezago en urbanización y deficiente infraestructura básica, como son la pavimentación, lo que de acuerdo a datos presentados en el ProAire 2018, se identificaron como principales emisores de contaminantes el polvo generado con el tránsito por vialidades y caminos no pavimentados (Tabla 15).

Tabla 15. Jerarquización de las emisiones por contaminante en el Estado

Emisión	1er Emisor	2do Emisor	3er Emisor
PM ₁₀	Caminos no pavimentados (45%)	Caminos pavimentados (27%)	Labranza agrícola (6%)
PM _{2.5}	Caminos pavimentados (22%)	Caminos no pavimentados (15%)	Incendios forestales (12%)
SO ₂	Embarcaciones marinas (27%)	Industria de alimentos y bebidas (18%)	Camionetas y pick up (11%)
NO _x	Camionetas y pick up (38%)	Autos particulares y taxis (23%)	Vehículos mayores a 3 toneladas y tractocamiones (9%)



COV	Camionetas y pick up (20%)	Manejo y distribución de gas L.P. (14%)	Autos particulares y taxis
COV	Camionetas y pick up (54%)	Autos particulares y taxis (32%)	Incendios forestales (5%)
NH ₃	Emisiones domésticas (40%)	Emisiones ganaderas (33%)	Aplicación de fertilizantes (15%)

Fuente: Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2018-2027, LT Consulting, 2017. Información del Inventario de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera para el Estado de Baja California, 2014.

Así también el rezago se detecta en el drenaje pluvial, banquetas y alumbrado público, generado por el crecimiento desordenado en los centros de población y proliferación de los asentamientos irregulares, provocando la falta de infraestructura adecuada para atender a este tipo de asentamientos; al igual la deficiencia en la ejecución de los recursos para obra pública, la deficiente supervisión y control de la obra, genera obras con mala calidad y una infraestructura no sostenible tanto para las comunidades rurales como urbanas .

Un factor relevante para fomentar la convivencia y permanencia comunitaria, es la existencia de espacios públicos adecuados y accesibles a toda la ciudadanía, en el Estado, debido a los fenómenos de crecimiento demográfico y al crecimiento de las ciudades, existe una mayor demanda de nuevos espacios públicos, así como la rehabilitación y habilitación de espacios existentes. Estos espacios deben cumplir con criterios de usos múltiples que van desde lo deportivo, recreativo y cultural hasta el desarrollo de acciones sociales que contribuyan a elevar la calidad de vida de los bajacalifornianos.

El equipamiento urbano mantiene y potencializa la competitividad económica y la calidad de vida de las ciudades; en Baja California se ha dado prioridad a las vertientes de salud, educación, justicia, deporte y procuración de justicia, de acuerdo a los programas de desarrollo de este tipo de equipamiento por parte de las secretarías respectivas de la Administración Pública Estatal, sin embargo, se requiere apoyar el desarrollo de un equipamiento urbano y espacios públicos que aseguren y favorezca el goce de los grupos más vulnerables; parte de las solicitudes captadas de la población de manera enunciativa, emanadas de los foros de consulta del PEDBC 2022-2027, están el de la planeación estatal con lineamientos de infraestructura verde, los inventarios de forestación, creación de infraestructura verde, plantación de árboles nativos en restauraciones.

Uno de los proyectos emblemáticos de este Gobierno, es el Programa Respira, el proyecto de manera integral se concibe como un modelo de desarrollo sostenible que ayude a reducir el tráfico de las ciudades, acotar los tiempos de traslado, mejorar la calidad de vida de los habitantes, bajo cuatro grandes ejes:

- a) Recuperación del flujo vial.
- b) Reordenamiento integral del transporte público.
- c) Nuevas tecnologías del transporte y la movilidad.
- d) Multiplicar las áreas verdes.



Parte de la estrategia de este programa es la integración de grandes áreas verdes a las ciudades, existe la necesidad de trabajar unidos, sociedad y gobierno, invirtiendo en un modelo que combina el desarrollo urbano y un medio ambiente sano, redimensionar el espacio público, creando y recuperando áreas para favorecer la convivencia familiar, fomentar el acceso a actividades recreativas, culturales y deportivas en áreas funcionales, seguras y limpias; se requiere destinar recursos para el desarrollo de tres grandes parques urbanos en Mexicali, Tijuana y Tecate; en Mexicali el Parque Ecológico Lagunas Mexicali “Ecoparque”, en la ciudad de Tijuana el “Parque Esperanto”, ubicado en el vaso de Presa Abelardo L. Rodríguez y en la ciudad de Tecate, mejoras en el Centro de Activación Comunitaria (CENAC).

Así también dentro del eje de “Bienestar” del PND 2019-2024 de la Política Social, se encuentra el objetivo de “Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente”, considera que el ordenamiento territorial es un proceso que involucra la toma de decisiones concertadas de los factores sociales, económicos, políticos y técnicos para la ocupación ordenada y sostenible del territorio; y que tiene como fin último la distribución equilibrada de la población y sus actividades económicas.

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, en su Capítulo Primero, establece que la planeación, regulación y evaluación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los Centros de Población forman parte del Sistema Nacional de Planeación Democrática, como una política de carácter global, sectorial y regional que coadyuva al logro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, de los programas federales y planes estatales y municipales.

Los instrumentos de planeación son asumidos como ordenamientos con carácter legal, y lo planeado en ellos en el ámbito nacional, estatal y local perfilan o definen políticas sectoriales territoriales y urbanas del Estado.

La planeación en Baja California, en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y ecológico deberá sustentarse en criterios de sostenibilidad, accesibilidad, de mitigación y adaptación al cambio climático, con un enfoque de carácter regional, estatal, metropolitano, municipal y comunitario.

El Estado cuenta con documentos de planeación, ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano a nivel estatal, regional y metropolitanos que requieren ser actualizados de acuerdo a lo que marca la LGAHOTDU y a los lineamientos vigentes para su elaboración.

Así también los programas de ordenamiento y desarrollo urbano en el Estado deben observar y actualizarse en apego a las nuevas políticas y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2019-2024; Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2024; Programa Nacional de Vivienda 2019-2024; Programa Nacional de Suelo;



Programa Nacional Hídrico; Programa Especial de Cambio Climático y los lineamientos de los Programas Federales anuales de recursos correspondientes que deriven de la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (Programa de Fomento a la Planeación Urbana, Metropolitana y Ordenamiento Territorial, PUMOT).

Una vez actualizados y para que puedan ser publicados, deben ser Dictaminados por la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado (COCODEUR), que es el Órgano auxiliar directo del Ejecutivo Estatal, encargado de asesorarlo mediante dictamen técnico, sobre el ordenamiento y regulación de los asentamientos humanos y la planeación, fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los Centros de Población en el Estado, a efecto de mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural.

De acuerdo al reglamento interior de la COCODEUR, el Titular de la SIDURT (antes Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas), será el Presidente de la comisión, quien además tendrá la representación legal de la misma.

Las Zonas Metropolitanas son los elementos de mayor jerarquía del sistema urbano de México y tienen su potencial en incidir favorablemente en el desarrollo económico y social de sus regiones.

El Estado cuenta con tres zonas metropolitanas, dos de ellas con ciudades fronterizas con un carácter predominantemente urbano que, al mismo tiempo, soportan importantes procesos de intercambio comercial y de personas entre México y Estados Unidos y donde se desarrollan actividades principalmente de maquila industrial, como lo son la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito y la Zona Metropolitana de Mexicali.

Actualmente se cuenta con los Programas de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito y de Mexicali, publicados en el Periódico Oficial del Estado en 2012, mismos que requieren ser actualizados de acuerdo a los nuevos preceptos que contiene la LGAHOTDU, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, y debido a la creación de los nuevos municipios en el Estado; por otra parte se requiere elaborar el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Ensenada.

Con fecha 6 de julio de 2018 se publicó la declaratoria de existencia de la tercer Zona Metropolitana que es Ensenada, con modificación a la delimitación de la Declaratoria de fecha 10 de agosto de 2018 publicada en el Periódico Oficial; una amplia extensión territorial que incluye el centro de población de Ensenada, siete localidades, donde se concentran principalmente actividades turísticas y de servicios y 22 delegaciones municipales al sur del Estado.

Esta Zona Metropolitana emerge como una sola unidad geográfica, económica y social, principalmente de producción agrícola y pesquera de elevado valor comercial; lo que la convierte en un polo de atracción turística de carácter regional y global del Estado de Baja California; con fecha 22 de marzo de 2019 fue publicado en el Periódico Oficial del Estado, el Decreto de Creación del Consejo para el Desarrollo de la zona Metropolitana de Ensenada.



Como parte de las acciones de planeación para el desarrollo urbano de las Zonas Metropolitanas del Estado, que comprenden los municipios de Mexicali, Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y Ensenada, y en atención al Capítulo VI, punto número 24 de los Lineamientos de Operación del Fondo Metropolitano, publicados en el Diario Oficial de la Federación de fecha 31 de enero de 2020, establece la integración del Consejo o el órgano equivalente de carácter estatal, con base en ello, se creó el Consejo Estatal para el Desarrollo Metropolitano de Baja California (CEDMBC), por Decreto publicado en el Periódico Oficial del Estado de fecha 13 de abril de 2020.

La función de este Consejo Estatal, es contribuir a una adecuada coordinación entre los cinco municipios del Estado, para la ejecución de estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, obras de infraestructura y su equipamiento; y con fecha de 24 de abril de 2020, en la ciudad de Mexicali, se llevó a cabo la instalación y la Primera Sesión Ordinaria del CEDMBC.

Por mandato de la LGAHOTDU, y mediante Acuerdo del Ejecutivo del Estado publicado en el Periódico Oficial de fecha 26 de mayo de 2017, se creó el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Baja California (CEOTDUBC), para ser un órgano auxiliar de participación ciudadana, y proponer programas y acciones en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, vivienda e infraestructura.

Dado que el CEOTDU, integraba los mismos organismos de gobierno, privados y de la sociedad, y realiza atribuciones similares a la de los Consejos Estatales de Infraestructura y el de Vivienda, con el afán de simplificar y no duplicar atribuciones, se integraron los dos Consejos Estatales al CEOTDU de Baja California, para ello los dos Consejos junto con el CEOTDU aprobaron su fusión, en sesión celebrada el día 30 de abril de 2019, en la ciudad de Tecate, y en sesión virtual de fecha 15 de junio de 2022 se somete a votación para quedar oficializada la fusión y aprobado el proyecto de Reforma del Decreto de creación del CEOTDU, quedando asentado en Acta de Sesión Ordinaria de la misma fecha, debidamente firmada.

Con relación al tema de modernización de los Registros Públicos de la Propiedad y Catastro, en 2007 se institucionalizó a nivel federal el Programa de Modernización de los Registros Públicos de la Propiedad, con el objetivo de promover que las instituciones registrales se convirtieran en organismos eficientes y eficaces.

En 2011, se incluyó al programa la vertiente catastral, con el objetivo de vincular la información de carácter jurídico y la información física de la propiedad inmobiliaria, por lo que a partir de esta fecha se denomina “Programa de Modernización de los Registros Públicos de la Propiedad y Catastros”.

En 2014, el Gobierno de Baja California a fin de adherirse al Programa Federal, elaboró el Proyecto Ejecutivo Integral de Modernización y Vinculación de los Registros Públicos de la Propiedad y Catastro de Baja California, mismo que se presentó a la Coordinación Federal y fue aprobado por el Comité, para que fuera apoyado con recursos federales por parte de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), y complementado con recursos estatales conforme a lo establecido por los lineamientos para la aplicación de recursos del Programa de Modernización y Vinculación de los Registros Públicos de la



Propiedad y Catastros, para el Ejercicio Fiscal 2014 expedidos por la SEDATU el 24 de abril de 2014; el primero de agosto de 2014 firmaron el Gobierno del Estado y el Gobierno Federal representado por la SEDATU, el Primer Convenio Específico de Coordinación para el Otorgamiento de Recursos Federales, que fueron destinados a la modernización y vinculación del Registro Público de la Propiedad y Oficinas Catastrales.

De acuerdo al diagnóstico 2017 del “Programa de Modernización de los Registros Públicos de la Propiedad y Catastro”, elaborado por la SEDATU, en los antecedentes del documento, establece que con base al interés por atender la problemática de los Registros Públicos de la Propiedad, surge la necesidad de sentar las bases para una reforma de los derechos de la propiedad en el ámbito nacional, a fin de incrementar el volumen de las transacciones económicas relacionadas con los bienes raíces y fortalecer los mercados habitacionales.

Es así que según el análisis y datos (presentados en el 6to. Informe de Labores de la Administración Federal período 2012-2018), del Sistema Integral para la Gestión de Información Registral y Catastral (SIGIRC) de la SEDATU, Baja California logró posicionarse en el 1er. Lugar Nacional en Modernización Registral, registrando un índice de avance del 91.7% y 14vo. Lugar Nacional en Modernización Catastral con un índice intermedio a nivel nacional de 44.5%, con una inversión de 100 millones 99 mil pesos, de 2010 a 2016.

A fin de dar continuidad a la Coordinación entre Catastros Municipales y el Gobierno del Estado, con el fin de homogenizar su óptimo funcionamiento, es necesario emprender acciones a corto y largo plazo que identifiquen la situación actual, actualizar el marco jurídico, llevar a cabo la estandarización de los procesos, la coordinación con dependencias que involucran información de la propiedad, como lo es el Registro Público de la Propiedad y el Comercio.

En la consulta para la elaboración del PEDBC 2022-2027, se detectó que una de las demandas recurrentes de la ciudadanía, es la actualización de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y la armonización de Leyes en materia de desarrollo urbano, por lo que a fin de dar atención, se identificó la necesidad de integrar el proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda, por lo que a mediados de 2022 se convocó a foros de consulta ciudadana, los cuales contaron con la asistencia de representantes de organizaciones sociales, sector académico, dependencias de Gobierno Federal, Estatal y Municipal; así como la población en general involucrada en los temas del Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, este proyecto es promovido para atender necesidades básicas de los ciudadanos en el desarrollo de sus ciudades, movilidad, vivienda digna, ahorro de energía, áreas verdes y espacios públicos para vivir mejor.

Con el proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Baja California, se busca superar décadas de rezago en materia de regulación urbana, y dar cumplimiento a la LGAHOTDU (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre del 2016).

Este engloba la siguiente temática: Participación Ciudadana, Gobernanza y Planeación del Desarrollo Urbano y Metropolitano; Fraccionamientos y Vivienda; Edificaciones y Normatividad Urbana; Movilidad, Accesibilidad y Sustentabilidad; y Catastro y Registro Público Inmobiliario.



Asimismo, se busca que sea incluyente de las personas con discapacidad, induzca al uso de nuevas fuentes de energía, la subsidiaridad de los servicios públicos en el desarrollo de fraccionamientos y condominios, e invite a la efectiva congruencia, coordinación y participación de autoridades, desarrolladores y ciudadanía, así también considere un nuevo régimen de sanciones ante su incumplimiento, al 2022, Baja California cuenta con las siguientes Leyes locales (tabla 16 y 17).

Tabla 16. Leyes locales existentes al 2022 que inciden en el Desarrollo Urbano de Baja California

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 24 de junio de 1994, con 102 reformas desde su fecha de publicación hasta la del 06 de agosto de 2021.
Ley de Edificaciones del Estado de Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 24 de junio de 1994.
Ley de Catastro Inmobiliario del Estado de Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 2 de septiembre de 1994.
Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 15 de marzo de 2013.
Ley del Plan Regulador de la ciudad de Mexicali, Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 31 de agosto de 1968.
Ley del Plan Regulador de la ciudad de Tijuana, Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 20 de febrero de 1976.
Ley del Plan Regulador de la ciudad de Ensenada, Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 20 de julio de 1977.
Ley del Plan Regulador de la ciudad de Tecate, Baja California publicada en el Periódico Oficial del Estado el 20 de julio de 1977.

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, 2021

Tabla 17. Leyes y reglamentos que inciden en el desarrollo urbano en Baja California

Otras Leyes y Reglamentos que inciden en el Desarrollo Urbano en Baja California	
Ley de Planeación del Estado de Baja California.	Ley de Protección Civil y Gestión Integral de Riesgos para del Estado de Baja California.
Ley del Protección al Ambiente del Estado de Baja California.	Ley para Personas con Discapacidad en el Estado de Baja California
Ley General de Bienes del Estado de Baja California.	Ley de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California
Ley de Expropiación del Estado de Baja California.	Ley de Prevención, Mitigación y Adaptación del Cambio Climático para el Estado de Baja California.
Ley de Urbanización del Estado de Baja California.	Código Civil del Estado de Baja California.
Ley de Obras Públicas del Estado de Baja California.	Código de Procedimientos Civiles del Estado de Baja California.
Reglamentos municipales de desarrollo urbano en el Estado de Baja California.	Ley del Régimen Municipal del Estado de Baja California.
Reglamento del Fraccionamientos del Estado de Baja California.	Reglamento de Ordenación Urbanística para Desarrollo Turísticos del Estado.

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, 2022

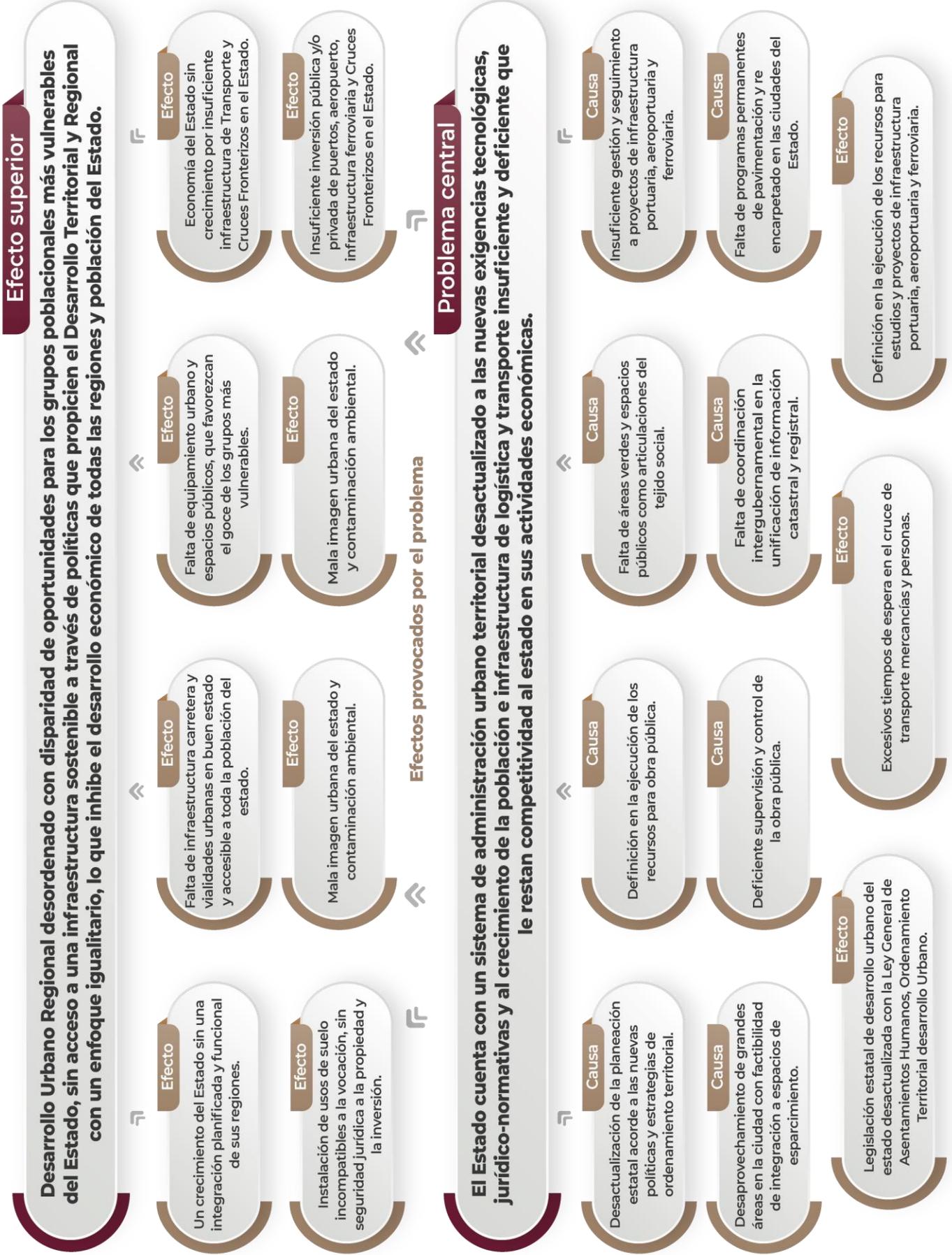


5.1. Árbol de Problemas

Un proyecto planificado adecuadamente permite satisfacer las necesidades de los beneficiarios, y por lo tanto se basa en un análisis de la situación existente en el sector. En este sentido, se definió un árbol de problemas siguiendo la técnica de Matriz de Marco Lógico, con el objeto de definir los problemas, causas y efectos de manera organizada, que serán el referente para el planteamiento de las soluciones en el marco propositivo.



Esquema 5. Árbol de Problemas





6. Marco Propositivo

6.1 Objetivo General

Contribuir al desarrollo del Estado en beneficio de toda la población, garantizando el derecho humano a la movilidad, mediante la dotación de infraestructura y el mejoramiento de los servicios de comunicación y transporte, agua potable y saneamiento, ordenamiento del territorio, disponibilidad de suelo y propiedad regularizada, vivienda y equipamiento público que permitan la cohesión y conectividad de las ciudades y comunidades sostenibles.

6.2 Estructura Temática, Objetivos Prioritarios, Estrategias, Acciones, Metas y Proyectos

El Programa Sectorial Infraestructura de Baja California 2022-2027, contempla tres componentes, nueve objetivos prioritarios encaminados al desarrollo urbano en la entidad; de los cuales se desprenderán nueve temas, que contendrán estrategias, acciones y metas a realizar para mejorar la movilidad y conectividad de las ciudades en el Estado. A continuación, se muestra una correlación con las causas detectadas en el árbol de problemas y de qué manera se atenderán con la definición de los temas y los objetivos prioritarios.

Imagen 2. Esquema de correlación del árbol de problemas (causas) con la estructura temática que dará atención





6.2.1 Logística y transporte de personas y mercancías

6.2.1.1 Infraestructura carretera estatal

Objetivo Prioritario: Contar con una red de comunicaciones y transportes moderna y eficiente, que impulse el desarrollo regional, la logística y el transporte multimodal, con vialidades y carreteras que propicien la movilidad de personas y el intercambio eficiente de bienes y servicios, a través de la consolidación de grandes proyectos de infraestructura para el desarrollo urbano en el Estado.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3

6.2.1.1.1 Estrategia: Mantener en óptimas condiciones la red carretera y vialidades regionales que conecte de manera segura y eficiente los centros de población en la entidad.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
<p>6.2.1.1.1.1 Llevar a cabo acciones de rehabilitación, ampliación y reconstrucción de las carreteras estatales en el Estado.</p>	<p>Rehabilitar las siguientes carreteras en el Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Carretera Abasolo Carretera Estatal No. 101 Carretera Estatal No. 37 Carretera Estatal No. 14 Carretera Estatal No. 101 Carretera Estatal No. 2 Carretera Estatal No. 27 Carretera Estatal No.6 Carretera Estatal No.22 Carretera Estatal No.31 Carretera Estatal No. 87 Ciudad Morelos hasta carretera Estatal No. 8. <p>Realizar la ampliación de la carretera Islas Agrarias de calle Novena a carretera Abasolo, en el municipio de Mexicali.</p> <p>Reconstruir la carretera Estatal No. 65 del Valle de Mexicali.</p> <p>Rehabilitar las siguientes carreteras en el municipio de Ensenada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rehabilitación de la carretera Estatal del ejido Erendira km 0+000 al 21+000 (reencarpetado, bacheo, señalamiento vertical y horizontal). 	<p>SIDURT/JUEBC</p>



	<p>Mantenimiento y limpieza de cunetas y obras de drenaje sobre la carretera Maneadero -La Bufadora del Km 0+000 al 16+700.</p>	
<p>6.2.1.1.1.2 Mejorar el acceso a las localidades rurales en el Estado.</p>	<p>Llevar a cabo la construcción y ampliación de las siguientes carreteras: Construcción de la carretera poblado Valle de Las Palmas-El Gandul (Planta Toyota) municipio de Tecate. Carretera del poblado El Hongo (Tecate)-Valle Ojos Negros (Ensenada). Ampliación de la sección en las carreteras libres: poblado Valle de Las Palmas, Cerro Azul, El Hongo, El Testerazo y Loma Tova. Mejorar el acceso a localidad, camino rural Santa Anita-San José de la Zorra. Mejorar el acceso a localidad, camino rural Cañon Rosarito. Mejorar el acceso a localidad, camino rural Cañon del Morro. Mejorar el acceso a localidad, camino rural, Circuito Cañon del Morro -Cerro del Coronel. Mejorar el acceso a localidad, camino rural cañon del Médano. Mejorar el acceso a localidad, camino rural Cañon dell Descanso.</p>	<p>SIDURT/SICT</p>
<p>6.2.1.1.1.3 Conservar en buen estado los puentes vehiculares de las carreteras estatales en la entidad.</p>	<p>Llevar a cabo las siguientes obras de rehabilitación y mantenimiento: Dar mantenimiento al puente de la carretera Estatal No. 2 (ejido Michoacan de Ocampo), en el Valle de Mexicali. Rehabilitar el puente vehicular sobre la carretera Estatal No. 8 entronque con el ejido Yucatán kilómetro 17+340, en el Valle de Mexicali. Rehabilitar el puente vehicular sobre la carretera Estatal, ejido Erendira km 6+000 en el municipio de Ensenada.</p>	<p>SIDURT</p>



<p>6.2.1.1.4 Gestionar la renovación de concesiones de carreteras ante las instancias federales.</p>	<p>Gestionar el Título de conseción del tramo carretero Centinela -La Rumorosa ante las instancias federales de la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Trasnporte (SICT).</p>	<p>SIDURT</p>
<p>6.2.1.1.5 Mantener en óptimas condiciones la autopista Centinela-La Rumorosa, para birndar mayor seguridad a los usuarios.</p>	<p>Levar a cabo las siguientes acciones de mantenimiento y conservación en la autopista Centinela-La Rumorosa: Mejorar las torres de auxilio vial y lámparas solares para seguridad de los usuarios en la autopista Centinela-La Rumorosa. Rehabilitar las plazas de cobro en la autopista. Realizar trabajos de reencarpetado en el tramo carretero. Realizar acciones de sello sincronizado, señalamiento horizontal y vertical del tramo carretero. Instalar dispositivos de seguridad en el tramo carretero. Llevar a cabo el mantenimeinto de obras hidráulicas en el tramo carretero.</p>	<p>FIARUM</p>
<p>Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)</p>		
<p>RAL 6.1.1.1 Se construye y da mantenimiento a diversos tramos de la red carretera estatal, así como el mejoramiento de los accesos a las localidades rurales.</p>		
<p>RAL 6.1.1.2 La autopista Centinela-La Rumorosa se conserva en condiciones óptimas y brinda servicio de calidad bajo el Programa de conservación rutinaria, preventiva y correctiva, que proporciona seguridad y comodidad para la movilidad de personas y el traslado de mercancías que utilizan esta ruta.</p>		

6.2.1.2 Infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria

Objetivo prioritario: Impulsar el crecimiento de la red de infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria; así como su integración multimodal, como detonadores del desarrollo regional del Estado.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.2

6.2.1.2.1 Estrategia: Desarrollar infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, que propicie la ágil movilización de personas y el intercambio de bienes y servicios.



Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.1.2.1 Mejorar la infraestructura ferroviaria, mediante la gestión ante otros órdenes de gobierno, y la implementación de obras y acciones que permitan mejorar el servicio portuario, aeroportuario y ferroviario que se brinda en el Estado.	Desarrollar estudios y proyectos para el puerto de carga de Punta Colonet.	SIDURT / ADMICARGA
	Lograr el Título de concesión para la construcción del aeropuerto de Ojos Negros en el municipio de Ensenada.	SIDURT/SGG
	Lograr la firma del Título de concesión del Tren Interurbano de Pasajeros Tijuana-Tecate.	SIDURT/ ADMICARGA
	Lograr la liberación del Derecho de Vía de 29 polígonos del municipio de Ensenada, afectados dentro del Derecho de Vía del Ferrocarril Tecate-El Sauzal.	SIDURT
	Formular estudios de identificación de tenencia de la tierra, propietarios y levantamientos topográficos de predios afectados dentro del derecho de vía del ferrocarril Punta Colonet-Los Algodones.	SIDURT
	Elaborar el análisis de aprovechamiento del Derecho de Vía y reducción del trayecto del Tren Interurbano de Pasajeros Tijuana-Tecate.	SIDURT/ ADMICARGA
6.2.1.2.2 Mejorar la infraestructura portuaria, mediante la gestión ante otros órdenes de gobierno.	Promover la construcción de marina pública en Playas de Rosarito.	SIDURT/SEI/ Ayuntamientos
	Promover el proyecto del Ferry Transfronterizo entre Ensenada y San Diego	SIDURT/SEI
Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)		
RAL 6.1.2.3 El Estado cuenta con estudios y proyectos para la infraestructura ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, para impulsar el desarrollo económico y atracción de inversiones.		

6.2.1.3 Cruces fronterizos

Objetivo Prioritario: Contribuir al desarrollo económico del Estado y bienestar de su población, con la agilización de los flujos de transporte vehiculares y peatonales hacia los Estados Unidos de América, mediante la eficiente coordinación con los Gobiernos de



México y Estados Unidos para la construcción, modernización y ampliación de los cruces fronterizos de personas y transporte de carga.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3, ODS 17, Meta 17.16

6.2.1.3.1.1 Estrategia: Promover la coordinación interinstitucional de carácter regional transfronterizo ante los gobiernos de México y Estados Unidos de América para la construcción, modernización y ampliación de cruces fronterizos de personas y de transporte de carga.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.1.3.1.1 Impulsar la gestión binacional entre los gobiernos federales de México y Estados Unidos para la construcción de cruces fronterizos y acciones ferroviarias.	Coadyuvar con los Gobiernos de México y Estados Unidos, para la construcción de la Garita de Otay II, Municipio de Tijuana.	SIDURT/Gobierno Federal de México y Estados Unidos
	Colaborar en el ámbito de competencia Estatal con los estudios Técnicos para el cruce fronterizo Jacumba-Jacumé, Municipio de Tecate.	SIDURT/Gobierno Federal de México y Estados Unidos

Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.1.3.1 El Estado cuenta con estudios y proyectos para la infraestructura ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, para el impulsar el desarrollo económico y atracción de inversiones.

6.2.1.4 Proyectos binacionales en materia de infraestructura y logística

Objetivo Prioritario: Contribuir al desarrollo económico del Estado y bienestar de su población, con la agilización de los flujos de transporte, vehiculares y peatonales hacia los Estados Unidos de América, mediante la eficiente coordinación con los Gobiernos de México y Estados Unidos para la logística y seguridad en el funcionamiento de los cruces fronterizos.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3, ODS 17, Meta 17.16

6.2.1.4.1.1 Estrategia: Establecer relaciones binacionales con Estados Unidos de América para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte y cruces fronterizos, para mejorar la movilidad y el desarrollo de la región entre Baja California y California.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.1.4.1.1 Impulsar la gestión para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte y cruces fronterizos.	Participar en reuniones binacionales con Estados Unidos de América con el Comité Conjunto de Trabajo Mexico-EE.UU (JWC por sus siglas en inglés), el Departamento de Transporte de California (CALTRANS) y	Gobierno Federal/Gobierno Estatal/Gobierno de California.



el Imperial-Mexicali Business Alliance (IMBA por sus siglas en inglés) para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de cruces fronterizos.

Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.1.4.1 Proyectos binacionales concretados con Estados Unidos para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte que mejoran la movilidad transfronteriza y el desarrollo de la región entre Baja California y California.

6.2.2 Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio

6.2.2.1 Desarrollo urbano ordenado

Objetivo Prioritario: Gestionar el uso del territorio en beneficio de la población procurando la seguridad jurídica en el patrimonio de las familias, promoviendo el aprovechamiento racional y equilibrado de los asentamientos humanos y las actividades productivas, cumpliendo con el marco normativo y atendiendo los objetivos y estrategias establecidos en los instrumentos de planeación urbana y regional del Estado.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3 y 11.b

6.2.2.1.1 Estrategia: Impulsar instrumentos de planeación de carácter regional, estatal, y metropolitano de desarrollo urbano acorde a las nuevas políticas y estrategias federales y de ordenamiento territorial.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
<p>6.2.2.1.1 Mantener actualizados los planes y programas de desarrollo urbano estatales y regionales de ordenamiento territorial, acordes a las nuevas políticas y estrategias federales y de ordenamiento territorial.</p>	<p>Actualizar y/o elaborar los siguientes instrumentos de planeación de desarrollo urbano:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actualizar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California. Elaborar el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Ensenada. Actualizar el Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Mexicali. Actualizar el Programa Regional de Desarrollo Urbano del Corredor Tijuana-Rosarito 2000. Actualizar el Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito-Ensenada, B.C. Actualizar el Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana- Playas de Rosarito-Ensenada (COCOTREN). 	<p>SIDURT/Ayuntamientos</p>



	<p>Actualizar el Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe Puertecitos-Bahía de Los Ángeles, B.C. Elaborar las Directrices Generales de Desarrollo Urbano en la Zona de Punta Colonet, del Municipio de Ensenada (para la acción de urbanización del Puerto Marítimo). Elaborar las Directrices Generales de Desarrollo Urbano de Zonas de Impulso de Proyectos Estratégicos de Gobierno del Estado.</p>	
--	--	--

6.2.2.1.2 Estrategia: Promover espacios de interlocución en los que se fomente la convergencia de las instituciones de los tres órdenes de gobierno, las organizaciones sociales, privadas y académicas para sumar esfuerzos en materia de planeación y desarrollo urbano en el Estado.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
<p>6.2.2.1.2.1 Impulsar la reactivación de los Comités y Subcomités de planeación urbana en el Estado.</p>	<p>Reactivar los siguientes organismos: Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Subcomité Sectorial de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda. Comisiones Metropolitanas de Baja California.</p>	<p>SIDURT</p>

6.2.2.1.3 Estrategia: Impulsar la homologación, modernización y vinculación registral y catastral en el Estado.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
<p>6.2.2.1.3.1 Impulso a la coordinación con los catastros municipales del Estado para la homologación y modernización catastral en la entidad.</p>	<p>Realizar reuniones para la homologación de los 7 catastros municipales.</p>	<p>SIDURT/Catastros Municipales/RPP</p>
<p>6.2.2.1.3.2 Impulsar el desarrollo de un Sistema Estatal de Información Geográfica, en materia de uso, conservación, preservación, aprovechamiento de suelo y ordenamiento territorial, como plataforma de análisis, definición y toma de decisiones en planes, estudios y ubicación de proyectos estratégicos para el Estado.</p>	<p>Diseñar e implementar un Sistema multifinalitario con cartografía, tenencia de la tierra, geográfica y planeación, con factibilidad a integrar información de otras dependencias de colaboración institucional.</p>	<p>SIDURT/SH (Subsecretaría de Tecnologías de Información y Comunicaciones)</p>



Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.2.1.1 Planes, programas estatales, regionales, metropolitanos actualizados, nuevos instrumentos de planeación de desarrollo urbano en zonas económicas estratégicas que apoyan la toma de decisiones de manera oportuna y precisa, contribuyendo a mejorar las condiciones de vida de los habitantes de Baja California.

RAL 6.2.1.2 Comités y subcomités de planeación urbana reactivados en el Estado y los Ayuntamientos para la definición de objetivos y metas específicas, brindando seguimiento a los compromisos establecidos en los Planes y Programas de Desarrollo Urbano y proyectos de infraestructura del Estado.

RAL 6.2.1.3 2% de avance en la homologación entre la información de los catastros municipales mediante la generación, captación e integración de datos catastrales y registrales y se fortalece su vinculación con el Registro Público de la Propiedad y Comercio, así como su integración a la información nacional.

6.2.2.2 Marco jurídico

Objetivo Prioritario: Impulsar la actualización del marco jurídico estatal en materia de desarrollo urbano, vivienda y ordenamiento territorial, como herramienta legal que agilice los procesos de desarrollo urbano, atienda las exigencias actuales en seguridad a la población, certeza jurídica en su patrimonio y derecho de todos los habitantes de contar con una vivienda digna.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3 y 11.b

6.2.2.2.1 Estrategia: Contar con un marco legal congruente a la situación actual.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.2.2.1.1 Actualizar el marco jurídico en materia de desarrollo urbano, vivienda y ordenamiento territorial que agilicen los procesos del desarrollo urbano.	Elaborar la propuesta y presentar el proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda.	SIDURT/Consejería Jurídica del Estado

Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.2.2.1 Marco jurídico y normativo actualizado y adecuado, acorde a las nuevas disposiciones en materia de desarrollo urbano.

6.2.2.3 Regularización de la tenencia de la tierra

Objetivo Prioritario: Contribuir a dar certeza jurídica en su patrimonio a familias, mujeres y grupos de atención prioritaria de bajos ingresos, mediante las gestiones de regularización de la tenencia de la tierra.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.b



6.2.2.3.1 Estrategia: Promover la regularización de la tenencia de la tierra en los municipios del Estado.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.2.3.1.1 Implementar acciones de gestión y técnicas para la integración y seguimiento al proceso de regularización de polígonos de asentamientos humanos en el Estado.	Brindar apoyo Técnico para los asentamientos humanos, que se ubican en polígonos susceptibles de regularizar en Baja California.	SIDURT/INDIVI/SEDATU

Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.4.1.2 El patrimonio inmobiliario de familias, mujeres y grupos de atención prioritaria de bajos ingresos que habitan terrenos irregulares en el Estado, está legalizado y con certeza jurídica, a través del establecimiento de acuerdos y convenios para la regularización de la tenencia de la tierra con propietarios, posesionarios y desarrolladores.

6.2.3 Infraestructura Vial y Equipamiento Público

6.2.3.1 Equipamiento público

Objetivo Prioritario: Contribuir al desarrollo urbano mediante la construcción de infraestructura y equipamiento, logrando de manera integral un crecimiento sostenible y competitivo a lo largo de todo el Estado en beneficio de la población.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.c

6.2.3.1.1 Estrategia: Impulsar la construcción de equipamiento urbano y de acciones integrales que mejoren la habitabilidad, accesibilidad y movilidad de los asentamientos humanos, el goce y la producción social de los espacios públicos y comunes en todas sus variables.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.3.1.1.1 Apoyar a dependencias de gobierno en la construcción y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento público en los rubros de salud, seguridad y justicia, cultura y deporte, entre otros.	Llevar a cabo la elaboración de proyectos, construcción y mejoramiento de infraestructura y equipamiento público.	SIDURT
6.2.3.1.1.2 Llevar a cabo las gestiones ante las instancias correspondientes para la construcción, rehabilitación, modernización, acondicionamiento de equipamiento de espacios públicos en el Estado.	Realizar la construcción, rehabilitación, mantenimiento y remodelación de los siguientes espacios públicos, como ejemplo: Construir el Parque Ecológico Lagunas Mexicali “Ecoparque” (Programa Respira).	SIDURT



	<p>Construir el “Parque Esperanto”, ubicado en el vaso de la Presa Abelardo L. Rodríguez, en la ciudad de Tijuana (Programa Respira).</p> <p>Rehabilitar y dar mantenimiento al “Parque Ciudad Natura, en Tijuana”.</p> <p>Realizar trabajos de mejora al Centro de Activación Comunitaria (CENAC), en la ciudad de Tecate.</p> <p>Llevar a cabo trabajos de adaptación de la sección hidráulica del Río Tecate en Zona Centro (Parque CENAC) para la ampliación del Bulevar Defensores y Andador Río Parque.</p>	
--	---	--

Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.3.1.1 Se cuenta con proyectos ejecutivos para la inversión en infraestructura y equipamiento público en el Estado.

RAL 6.3.1.2 Los ciudadanos tienen acceso a espacios públicos equipados, que contribuyen al desarrollo sostenible de los principales centros urbanos del Estado.

RAL 6.3.1.3 Baja California cuenta con un banco de proyectos de infraestructura estratégicamente vinculados de manera intersectorial y con los tres órdenes de gobierno, bajo una visión de desarrollo sustentable.

6.2.3.2 Mejoramiento y desarrollo de nuevas vialidades

Objetivo Prioritario: Contar con vialidades primarias pertenecientes a una red vial planeada y estructurada que aumente la fluidez y seguridad, así como la movilidad urbana.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 11, Meta 11.3

6.2.3.2.1 Estrategia: Incrementar y mejorar la infraestructura vial en el Estado, que proporcione a los ciudadanos mejores vialidades, nuevos accesos, seguridad para los peatones y disminución de enfermedades provocadas por la contaminación del aire.

Acciones	Metas	Responsable y/o coadyuvante
6.2.3.2.1 Promover la construcción, rehabilitación y modernización de vialidades primarias, puentes y accesos en el Estado.	Construir el puente vehicular Magisterial, en la carretera Escénica Tijuana-Ensenada en Playas de Rosarito.	SIDURT
	Ampliar el bulevar CETYS de calle Novena a la carretera Abasolo, en Mexicali.	SIDURT



Construir el Nodo Vial Lázaro Cárdenas y Calzada de Los Presidentes en Mexicali.	SIDURT
Construir el Anillo Periférico (carretera Abasolo) de la carretera Islas Agrarias en Mexicali.	SIDURT
Construir el Puente Casa Blanca-Corredor 2000, en Tijuana.	SIDURT
Construir el Nodo de la vialidad Alamar-bulevar Héctor Terán Terán, en Tijuana.	SIDURT
Construir el distribuidor vial El Gallo en Ensenada.	SIDURT/Ayuntamientos
Realizar trabajos de modernización del tramo carretero a 6 carriles El Sauzal-Puerto Ensenada.	SIDURT/Ayuntamientos
Construir el Nodo vial El Sauzal carretera Tecate-Ensenada-Tijuana.	SIDURT/SIC/Ayuntamientos
Construir el puente peatonal en el kilómetro 167 Emiliano Zapata de la delegación Vicente Guerrero, San Quintín.	SIDURT/Ayuntamientos
Llevar a cabo la segunda etapa de la reconstrucción del bulevar Garcia, de corredor 2000 a Paseo del Prado, en Tijuana.	SIDURT
Reconstruir la vialidad Paseo del Prado hasta bulevar García en Tijuana.	SIDURT
Concluir la construcción (etapas 1 y 2) del Nodo Sharp-Centro Metropolitano de Convenciones en Playas de Rosarito.	SIDURT/Ayuntamientos
Promover la construcción del Bulevard Norte - Sur(Bulevard Acapulco)	SIDURT



	<p>Construir el bulevar Las Torres, en Tijuana.</p> <p>Gestionar la construcción del Viaducto Tijuana.</p> <p>Gestionar la ampliación del bulevar Limón Padilla, Tijuana.</p> <p>Gestionar la construcción de bulevar Metropolitano (prolongación bulevar Sánchez Taboada a Playas de Rosarito).</p> <p>Construir el Corredor 2000, 3er carril confinado, Tijuana (ampliación).</p> <p>Mejorar el bulevar Alamar, Tijuana.</p> <p>Construir Puente Delicias sobre corredor Tijuana-Rosarito 2000.</p> <p>Constuir el Distribuidor vial Morelos, Tijuana.</p> <p>Gestionar el Proyecto del Viaducto elevado, Tijuana.</p>	<p>SIDURT/Ayuntamientos</p> <p>SIDURT/Ayuntamientos</p> <p>SIDURT/Ayuntamientos</p> <p>SIDURT</p> <p>SIDURT</p> <p>SIDURT</p> <p>SIDURT</p> <p>SIDURT</p> <p>SIDURT</p>
<p>6.2.3.2.1.2 Impulsar programas permanentes de pavimentación de vialidades primarias y secundarias en las colonias del Estado, con participacion ciudadana.</p>	<p>Operar el Programa de Pavimentación para el Bienestar en el Estado.</p>	<p>SIDURT/JUEBC /Ayuntamientos</p>
<p>6.2.3.2.1.3 Promover acciones para la rehabilitación y mejoramiento de la urbanización de vialdiades en el Estado.</p>	<p>Llevar a cabo la rehabilitación de las siguientes vialidades:</p> <p>Calle Heroico Colegio Militar (calle 11) de Mexicali.</p> <p>Calle Sinaloa y Sonora (de calzada de Los Presidentes a Heroico Colegio Militar) de Mexicali.</p> <p>Par vial Cuyutlán y Uxmal, Mexicali.</p> <p>Vialidades de la zona poniente de la ciudad (Luis Alcerrega,</p>	<p>SIDURT/ JUEBC/ Ayuntamientos</p>



	<p>Tierra Blanca, Heroico Colegio Militar, Tuxtla Gutiérrez y Jalisco) en Mexicali.</p> <p>Reconstruir la calle Azueta, estacionamiento, banquetas, reposición de instalaciones potables, sanitarias, pluviales, eléctricas y jardinería (primera etapa obras hidráulicas) en Mexicali.</p> <p>Calle Chinampas, Mexicali. Calle Atlántico (colonia El Vidrio, Mexicali).</p> <p>Avenida Gastelum en Ensenada.</p> <p>Realizar la pavimentación de las siguientes vialidades:</p> <p>Colonia Ampliación Solidaridad en el municipio de Mexicali. Colonia Exejido Zacatecas, en el municipio de Mexicali.</p> <p>Colonia Venustiano Carranza, en municipio de Mexicali.</p> <p>Colonia Independencia, en el municipio de Playas de Rosarito.</p> <p>Colonia Ampliación Lucio Blanco, primera etapa y segunda etapa, Playas de Rosarito.</p> <p>Colonia Ampliación Constitución Playas de Rosarito.</p> <p>Colonia Aztlan, primera etapa y segunda etapa, Playas de Rosarito.</p> <p>Colonia Fundadores, municipio de Tecate.</p> <p>Colonia Luis D. Colosio, municipio de Tecate.</p> <p>Colonia Buenos Aires Norte, municipio de Tijuana.</p>	
--	--	--



	<p>Colonia Colas de Matamoros, municipio de Tijuana.</p> <p>Colonia ejido Matamoros, municipio de Tijuana.</p> <p>Colonia El Pedregal/Cañon del Padre, municipio de Tijuana.</p> <p>Colonia Flores Magon, municipio de Tijuana.</p> <p>Colonia Granjas Familiares del Matamoros (Parte Norte), del municipio de Tijuana.</p> <p>Colonia Planicie, municipio de Tijuana.</p> <p>Rehabilitar la carpeta asfáltica en el acceso a la carretera Mexicali-Tijuana (Plaza Galerías).</p> <p>Construir la red de agua potable en la colonia Corona del Mar, calles Océano Artico, Jaspe, Tanzanita, y Corona del Mar.</p> <p>Mejorar la red de alumbrado público en el Corredor Tijuana-Rosarito 2000.</p> <p>Realizar trabajos de urbanización en la colonia Hacienda los Laureles, en Tijuana.</p> <p>Construir la red de alcantarillado sanitario en la colonia Leyes de Reforma calles Eduardo Hay, Ignacio Pesqueira y Jose Vasconcelos, en Playas de Rosarito.</p> <p>Realizar trabajos de urbanización en el fraccionamiento Lomas de Montecarlo, en Playas de Rosarito.</p>	
--	--	--



Resultados a lograr (RAL) del PEDBC 2022-2027 (Política 6)

RAL 6.3.2.1 (PED) En el Estado se opera el Programa de Obras Viales Primarias, mediante el cual se brindan soluciones específicas a corto y mediano plazo, lo que permite el aumento de la cobertura de vialidades urbanizadas en la entidad.

RAL 6.3.2.2 La operación del Programa de Pavimentación para el Bienestar reduce en un 20% el rezago de pavimentación en los centros de población y la contaminación ambiental que deriva en enfermedades de las vías respiratorias e incrementa el acceso a los servicios de seguridad y salud.

RAL 6.3.2.3 En la entidad se mejoran las vialidades (bacheo y reencarpetado), mediante el Programa de Rehabilitación de Vialidades con participación ciudadana, impactando en los índices de contaminación, accidentes, tiempos de traslado y el mejoramiento de la imagen urbana.

Proyectos

Nombre	Objetivo	Beneficios	Plazo de ejecución	Responsable
Concesión a 30 años del tramo carretero Mexicali-Rumorosa, al Gobierno del Estado.	Asegurar el buen funcionamiento del tramo carretero Mexicali-Rumorosa mediante la ampliación de la concesión por 30 años ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).	Brindar mayor seguridad, mantener en óptimas condiciones el tramo carretero Mexicali-La Rumorosa, así como disminuir los tiempos de traslado para los usuarios; se estima el tránsito diario de más de 11 mil vehículos.	2023	FIARUM/SIDURT
Tren Interurbano Tijuana.	Generar una red ferroviaria urbana que cubra gran parte de la ciudad, mediante la gestión ante la SICT para la licitación y la asignación del contrato de la red de transporte metropolitano.	Lograr una movilidad urbana accesible del cruce fronterizo, tomando en cuenta el medio ambiente y disminuir los costos de traslado hacia y dentro de la zona metropolitana de Tijuana-Tecate y Playas de Rosarito; se estima dos millones de usuarios potenciales al año.	2022-2027	SIDURT/ ADMICARGA
Aeropuerto Ensenada-Ojos Negros.	Promover y gestionar ante las instancias correspondientes, la construcción de un aeropuerto internacional	Brindar servicio de transporte aéreo a la región centro y sur del Estado, que comprende los municipios de	2022-2027	SIDURT / Secretaría de Economía e Innovación (SEI).



	que incremente la infraestructura de transporte y promueva el crecimiento económico de la región.	Ensenada, San Quintín y San Felipe, impulsando el turismo, agricultura y pesca, promoviendo inversiones de escala para el sector de servicios logísticos.		
Ampliación y modernización del Puerto de El Sauzal.	Gestionar ante la Secretaría de Marina (SEMAR) el seguimiento al proyecto de ampliación del puerto El Sauzal.	Posicionar a Ensenada como centro logístico de clase mundial, con impacto regional, para lograr la atracción de nuevas inversiones, convirtiéndolo en exportador especializado y competitivo.	2022-2027	SIDURT / Secretaría de Economía e Innovación (SEI).
Proyecto ferrocarril Tecate-El Sauzal.	Vinculación del proyecto ferrocarril Tecate-El Sauzal.	Posicionar a Ensenada como centro logístico de clase mundial, con impacto regional, para lograr la atracción de nuevas inversiones, convirtiéndolo en exportador especializado y competitivo.	2022-2027	SIDURT / Secretaría de Economía e Innovación (SEI).
Garita Otoy II con su llegada al 3er. carril.	Dar seguimiento al proyecto del nuevo cruce fronterizo Otoy II de cuota variable, para el cruce turístico y de carga, reversibles cuando el volumen de tránsito lo requiera.	Contar con un nuevo cruce fronterizo que garantice un tiempo máximo de 20 minutos, evitando demoras en los cruces fronterizos existentes.	2022-2027	SIDURT / Ejecutivo Estatal / Secretaría de Economía e Innovación (SEI).
Actualización del Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California.	Garantizar la correcta aplicación y el cumplimiento de las normas y políticas establecidas en los instrumentos de planeación urbana.	Población de Baja California.	2023-2025	SIDURT y los siete Ayuntamientos
Elaboración de las Directrices Generales de Desarrollo Urbano.	Garantizar y normar el correcto desarrollo urbano en zonas de impulso de proyectos estratégicos.	Población de Baja California.	2023-2027	SIDURT y los siete Ayuntamientos
Actualización del Programa de Ordenamiento Territorial de la	Elaborar con un documento que dé soporte a la toma de decisiones para ordenar el crecimiento urbano y	Población de la ciudad de Mexicali.	2023-2025	SIDURT / Ayuntamiento



Zona Metropolitana de Mexicali, B.C.	regional de Mexicali, acorde con los nuevos escenarios para la ciudad de Mexicali y su Valle.			
Actualización del Programa Regional de Desarrollo Urbano del Corredor Tijuana-Rosarito 2000, B. C.	Elaborar con un documento para ordenar el desarrollo urbano en el Corredor Tijuana-Rosarito 2000.	Población de la ciudad de Tijuana.	2023-2025	SIDURT / Ayuntamiento
Elaboración del Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Ensenada.	Elaborar un documento que dé soporte a la gestión del desarrollo urbano y su relación con la actividad portuaria, acorde a los nuevos escenarios que ofrece la ciudad de Ensenada.	Población de la ciudad de Ensenada.	2023-2025	SIDURT / Ayuntamiento
Actualización del Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito-Ensenada, B.C.	Elaborar un documento que dé soporte a la toma de decisiones y permita ordenar y gestionar el crecimiento urbano, atendiendo los retos sociodemográficos y las áreas de oportunidad que ofrece la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito.	Población de la ciudad de Tijuana-Ensenada-Tecate-Playas de Rosarito.	2023-2025	SIDURT / Ayuntamiento
Actualización del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Playas de de Rosarito-Ensenada (COCOTREN).	Elaborar un instrumento que apoye en la toma de decisiones y en la definición del rumbo regional, conforme a la vocación definida con metas regionales para el desarrollo urbano y turístico y ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada (COCOTREN).	Población de la ciudad de Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada.	2023-2027	SIDURT / Ayuntamiento
Actualización del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe	Elaborar un instrumento que apoye a la toma de decisiones y defina el rumbo regional, conforme a la vocación determinada con metas regionales para el desarrollo urbano, turístico y ecológico del Corredor Costero San Felipe-	Población de la ciudad de San Felipe-Puertecitos-Bahía de los Ángeles, B.C.	2023-2025	SIDURT / Ayuntamiento



Puertecitos-Bahía de Los Ángeles, B.C.	Puertecitos-Bahía de los Ángeles, B.C.			
Elaboración de las Directrices Generales de Desarrollo Urbano de Punta Colonet.	Integrar los instrumentos necesarios para determinar las normas que articulen la potencialidad y el crecimiento urbano ordenado de Punta Colonet.	Población de Punta Colonet.	2023-2027	SIDURT / Ayuntamiento
Sistema de Información Geografica.	Desarrollar e implementar una metodología con soporte informático de primer nivel, como herramienta primordial para la toma de decisiones del rumbo que sostendrá el desarrollo urbano en Baja California.	Población de Baja California.	2023-2026	SIDURT y los siete Ayuntamientos
Integración del Proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda.	Integrar un proyecto de Ley, que, homologado con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, armonize el marco jurídico estatal en materia de desarrollo urbano, actualización de la legislación estatal vigente y la incorporación de nuevas disposiciones.	Población de Baja California.	2023-2024	SIDURT, participación de los sectores público, privado, académico, social y ciudadanía interesada
Parque Ecológico Lagunas Mexicali "Ecoparque" (Programa Respira).	Implementar acciones para generar un ecoparque en la Laguna México y Xochimilco de Mexicali, que mejore el medio ambiente, brinde un espacio de esparcimiento y recreación de las familias mexicalenses.	Población de la ciudad de Mexicali.	2023-2027	Ejecutivo Estatal, SIDURT y Ayuntamiento de Mexicali
Parque Esperanto", ubicado en el vaso de la Presa Abelardo L. Rodríguez, en la ciudad de Tijuana. (Programa Respira).	Implementar acciones para generar un espacio verde en la Presa Abelardo L. Rodríguez de Tijuana, que mejore el medio ambiente, brinde un espacio de esparcimiento y recreación de las familias Tijuanaenses.	Población de la ciudad de Tijuana.	2023-2027	Ejecutivo Estatal, SIDURT) y Ayuntamiento de Tijuana
Mejoras en el Centro de Activación Comunitaria (CENAC), en la Ciudad de Tecate.	Implementar acciones de mejoramiento al CENAC y su integración al Parque Adolfo López Mateos.	Población de la ciudad de Tecate	2023-2027	SIDURT y Ayuntamiento de Tecate



(Programa Respira)				
Programa de Inversión Privada en Infraestructura Pública.	Establecer una agenda de gestión y promoción del desarrollo para la aplicación de recursos financieros y económicos de orden privado, bajo esquemas de coparticipación o de asociaciones estratégicas para ser dirigidos al desarrollo de la infraestructura y equipamiento urbano para la entidad bajacaliforniana.	N/D	2022-2027	Gobierno del Estado, Gobierno Federal e inversionistas privados
Programa de Inversión Federal en Infraestructura. Programa de Obras Viales de Soluciones Específicas.	Integrar un documento en el que se definan las obras y/o acciones en puntos con mayor requerimiento de modernidad y/o adecuación de infraestructura vial para cada una de las principales ciudades en el estado de Baja California.	N/D	2022-2027	Gobierno del Estado y siete Ayuntamientos
Programa de Pavimentación para el Bienestar.	Pavimentar 6 millones de metros cuadrados con la participación del Gobierno del Estado, Ayuntamientos y beneficiarios.	123 mil habitantes y cerca de 30 mil usuarios beneficiados.	2022-2027	Gobierno del Estado y siete Ayuntamientos
Programa de Rehabilitación de Vialidades.	Rehabilitar 6 millones de metros cuadrados en vialidades con la participación del Gobierno del Estado, Ayuntamientos y beneficiarios.	235 mil habitantes y cerca de 45 mil usuarios beneficiados.	2022-2027	Gobierno del Estado y siete Ayuntamientos
Infraestructura con Participación Ciudadana.	Coordinar esfuerzos con el sector privado y los tres órdenes de gobierno para motivar la participación ciudadana y llevar a cabo obras y/o acciones de urbanización por medio del sistema de plusvalía generando derrama económica con un beneficio para los centros de población.	N/D	2022-2027	Gobierno del Estado y siete Ayuntamientos



7. Seguimiento y Evaluación del Programa

El seguimiento y evaluación son parte fundamental del proceso de planeación del desarrollo al ser una etapa que nos permite conocer el grado de cumplimiento y efectividad de los compromisos establecidos en el presente programa, logrando con ello, identificar las áreas de oportunidad para mejorar y reconducir esfuerzos, con la finalidad de asegurar los resultados esperados, así como contribuir a la transparencia.

En este sentido, el seguimiento y evaluación, tendrá como propósito la medición de la efectividad en el cumplimiento de los objetivos trazados.

Para ello, es preciso que a través de los siguientes aspectos se lleve a cabo este proceso, el cual está integrado por: 1. cumplimiento de los objetivos, acciones y metas; 2. indicadores; y 3. proyectos.

Aspectos	Cumplimiento de los objetivos, acciones y metas	Consistente en conocer y analizar el grado de cumplimiento alcanzado en los objetivos, líneas de acción y metas definidas en el programa de manera semestral y anual, a través de un reporte de evaluación.
	Indicadores	Consistente en monitorear en cada uno de los indicadores definidos, el resultado logrado de acuerdo al parámetro y la temporalidad establecida para conocer el desempeño de las dependencias y entidades responsables de ellos.
	Proyectos	Consistente en conocer el grado de avance y cumplimiento del compromiso trazado en cada uno de los proyectos para valorar su impacto y beneficio en el sector.



Indicadores

Línea de Política (Tema)	Nombre	Unidad de medida	Periodicidad	Meta 2022-2027	Línea base	Fuente
Infraestructura carretera estatal	Porcentaje de avance en cobertura carretera	Porcentaje	Trimestral	Aumentar	34	SIDURT
Infraestructura carretera estatal	Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) del tráfico de carga de la ruta Vía Tecate-Tijuana	Porcentaje	Anual	Aumentar	100	Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED), MIR-FIN, ADMICARGA
Desarrollo urbano ordenado	Porcentaje de cobertura de la superficie planificada dentro del territorio estatal, incluyendo los nuevos centros de población y zonas metropolitanas	Porcentaje	Anual	Aumentar	94	SIDURT
Infraestructura vial	Porcentaje de hogares en comunidades vulnerables rurales atendidas con cobertura de pavimentación	Hogares	Anual	Aumentar	2.84	Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED), MIR-FIN, JUEBC, SIDURT
Infraestructura vial	Porcentaje de atención al rezago de pavimentación en el Estado.	Porcentaje	Anual	Disminuir	16.22	Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED), MIR-PROPOSITO, JUEBC, SIDURT



8. Dependencias y Entidades que Participan en la Ejecución del Programa

- Administradora de la Vía Corta Tijuana Tecate (ADMICARGA).
- Consejería Jurídica.
- Coordinación General de Gabinete (CGG).
- Fideicomiso Público de Administración de Fondos de Inversión (FIARUM).
- Junta de Urbanización del Estado de Baja California (JUEBC).
- Oficialía Mayor de Gobierno (OM).
- Registro Público de la Propiedad y del Comercio (RPPC).
- Secretaría General de Gobierno (SGG).
- Secretaría de Hacienda (SH).
- Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT).
- Secretaría de Economía e Innovación (SEI).





9. Siglas y Acrónimos

ADMICARGA. Administradora de la Vía Corta Tijuana Tecate.

API. Administración Portuaria Integral del Puerto de Ensenada.

ASIPONA. Administración del Sistema Portuario Nacional.

CALTRANS. Departamento de Transporte de California.

CAPUFE. Caminos y Puentes Federales.

CEDMBC. Consejo Estatal para el Desarrollo Metropolitano de Baja California.

CENAC. Centro de Activación Comunitaria.

CENDI. Centro de Desarrollo Infantil.

CEOTDU. Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Baja California.

CBP. Customs and Border Protection.

CBX. Cross Border Xpress.

CETYS. Centro de Enseñanza Técnica y Superior.

COCODEUR. Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado.

COPLADE. Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado.

DOF. Diario Oficial de la Federación.

ENOT. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial.

FIARUM. Fideicomiso Público de Administración de Fondos de Inversión.

GAP. Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.

GNL. Gas Natural Licuado.

IMOS. Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.

IMT. Instituto Mexicano de Transporte.

INBA. Alianza Binacional Imperial-Mexicali.

INEGI. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INEPLAN. Instituto Estatal de Planeación.

ITS. Sistema Inteligente de Transporte (Intelligent Transportation System)

JUEBC. Junta de Urbanización del Estado de Baja California.

LDU BC. Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.

LGAHOTDU. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.



- LOAPEBC.** Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal de Baja California.
- ODS.** Objetivo de Desarrollo Sostenible.
- ONU.** Organización de las Naciones Unidas.
- ORFIS.** Órgano de Fiscalización Superior del Estado de Baja California.
- PEDBC 2022-2027.** Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027.
- POE.** Periódico Oficial del Estado.
- PND 2019-2024.** Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
- PSC y T 2020-2024.** Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.
- PSIBC 2022-2027.** Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027.
- PSDATU 2020-2024.** Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024.
- PUMOT.** Programa de Fomento a la Planeación Urbana, Metropolitana y Ordenamiento Territorial.
- RPPC.** Registro Público de la Propiedad y del Comercio.
- SANDAG.** Asociación de Gobiernos de San Diego.
- SAT.** Servicio de Administración Tributaria.
- SDIY.** San Diego and Imperial Valley.
- SEDENA.** Secretaría de la Defensa Nacional.
- SEDATU.** Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- SEI.** Secretaría de Economía e Innovación.
- SEMAR.** Secretaría de Marina.
- SHCP.** Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- SICT.** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- SIGIRC.** Sistema Integral para la Gestión de Información Registral y Catastral.
- SIDURT.** Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial del Estado de Baja California.
- SIT.** Sistema Integral de Transporte.
- TDPA.** Tránsito Diario Promedio Anual.
- TEUS.** Twenty-Foot Equivalent Unit.
- UMA.** Unidad de Medida y Actualización.
- ZM.** Zona Metropolitana.



10. Referencias Bibliográficas

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND 2019-2024), D.O.F 12 JULIO 2019, <https://www.gob.mx/agricultura/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-gobierno-de-mexico-2019-2024>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Guía para la elaboración de programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND 2019-2024); https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/enfoques_transversales/Guia_programas_derivados_PND_2019_2024.pdf

ONU (2015), Agenda 2030, Objetivos de Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2024, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-ordenamiento-territorial-de-la-sedatu?>

Anuario Estadístico y Geográfico por Entidad Federativa 2021-2022, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)
Coordinación Estadística SECTURE 2022; Indicadores Turísticos PRIMER y SEGUNDO SEMESTRE; <https://secturebc.org/secture/wp-content/uploads/2022/08/034.-Sector-Indicadores-Turísticos-Junio.pdf>

Coordinación de Estadística, SECTURE 2022, Indicadores turísticos con datos de Customs and Border Protection (CBP), 2022; <https://secturebc.org/secture/wp-content/uploads/2022/08/034.-Sector-Indicadores-Turísticos>

Estadística Básica del Autotransporte Federal; <https://www.sct.gob.mx/transporte>

Anuario Estadístico Ferroviario 2021, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, <https://www.gob.mx/artf/articulos/anuario-estadistico-ferroviario-2021>

Reporte comparativo agosto 2019-2022 (septiembre 2022); Grupo Aeroportuario del Pacífico, <https://www.aeropuertosgap.com.mx/estadisticas.html>

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (2020), Censo de Población y Vivienda, 2020. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#tabulados>

Secretaría de Protección al Ambiente de (2017), Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2018-2027, Información del Inventario de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera para el Estado de Baja California, 2014, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/310361/24_ProAire_Baja_California.pdf





**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

COPLADE

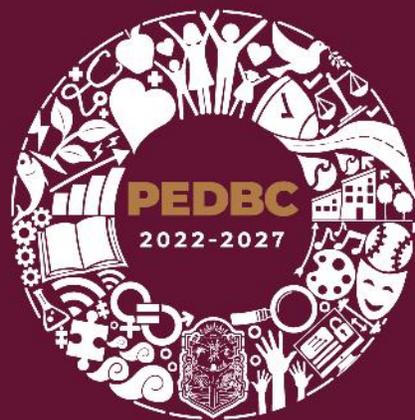
Comité de Planeación para
el Desarrollo del Estado

El Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022 – 2027, se publicó en el Periódico Oficial del Estado con fecha 19 de mayo de 2023, Tomo CXXX, No. 28, Sección I, mismo que es derivado del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022 – 2027, publicado en mayo de 2022.

Este documento puede consultarse en la página web:

<http://www.copladebc.gob.mx>

Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027



Programa derivado del Plan Estatal de
Desarrollo de Baja California 2022-2027

Con el
corazón
por delante.