



Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California 2040

(PEDU-BC 2040)

VERSIÓN ABREVIADA

28 de abril, 2026



**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

DESARROLLO URBANO
Secretaría de Infraestructura,
Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial



FIDEM
Fideicomiso Empresarial
del Estado de Baja California



Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California (PEDU-BC 2040)

Coordinación Institucional

**Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial
del Estado de Baja California [SIDURT]**

Ing. Arturo Espinoza Jaramillo
Titular de la SIDURT

Arq. Porfirio Vargas Santiago
Subsecretario de Reordenación Territorial y Desarrollo Urbano

M. Arq. Rogelio Guzmán Obispo
Director de Reordenación Territorial

Elaboración Técnica

City + Community Consulting [C+C]

Dr. Elías Páez Frías
Director General C+C | Líder de proyecto

Arq. Belén Couoh | Arq. Miroslava Limón | Arq. Jorge Meza | Arq. Enrique Mora Hage
Dr. Javier Sandoval Félix | Dr. Jesús Serrano López | Mtra. Hermila Tinoco Téllez
Mtro. Juan Carlos Ramírez Acevedo | Lic. Ángel Vela Cárdenas

Publicación. Periódico Oficial del Estado de Baja California, __/__/2026

"Los programas de apoyo de la Secretaría de Economía e Innovación y del Fideicomiso Empresarial de Baja California son públicos, ajenos a cualquier partido político. Queda prohibido su uso y difusión para fines distintos a los establecidos en sus programas".

Contenido

I. Fundamentación	1
I.1 Introducción	1
I.2 Metodología	3
I.3 Antecedentes	5
I.3.1 Bases jurídicas	5
I.3.2 Marco de planeación.....	11
I.3.3 Evaluación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California vigente	17
II. Diagnóstico	21
II.1 Diagnostico participativo	21
II.2 Subsistema físico-natural	24
II.2 Subsistema sociodemográfico	35
II.2.1 Estructura y dinámica demográfica	36
II.2.2 Distribución territorial de la población	45
II.2.3 Bienestar de las personas	48
II.3 Subsistema económico	52
II.3.1 Aspectos importantes a considerar en el análisis desde el punto de vista económico	53
II.4 Subsistema patrimonio cultural, natural y biocultural.	57
II.5 Subsistema urbano-rural	58
II.5.1 Entorno regional	58
II.5.2 Asentamientos humanos.....	61
II.5.3 Suelo	65
II.5.4 Tendencias de crecimiento	67
II.5.5 Mercado de suelo	69
II.5.6 Infraestructura	70
II.5.7 Equipamiento regional	74
II.5.8 Vivienda	76
II.6 Subsistema de movilidad	77
II.6.1 Estructura vial	77

II.6.2 Conectividad marítima	81
II.6.3 Conectividad aérea.....	82
II.6.4 Movilidad ferroviaria.....	82
II.6.5 Conectividad fronteriza	83
II.7 Subsistema institucional y de gobernanza	84
II.7.1 Proceso participativo	84
II.7.2 Transparencia y rendición de cuentas	84
II.7.9 Gobernanza	84
II.8 Aptitud territorial	86
II.8.1 Análisis de Aptitud Territorial actual.....	86
II.9 Síntesis del diagnóstico	88
II.9.1 Síntesis sectorial, FODA y temas críticos a escala municipal.....	88
II.9.3 Diagnóstico integrado y análisis sistémico	103
III. Planeación.....	102
III.1 Pronóstico y escenarios	102
III.1.1 Pronósticos tendenciales	102
III.1.2 Pronósticos deseados.....	106
III.1.3 Escenarios prospectivos.....	112
III.2 Visión de desarrollo urbano y regional	116
III.3 Ejes estratégicos	116
III.3.1 Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias	117
III.3.2 Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas.....	119
III.3.3 Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	121
III.3.4 Gobernanza urbano-territorial y legalidad.....	123
III.3.5 Inclusión territorial y patrimonio sociocultural.....	125
III.4 Modelo de ordenamiento territorial	129
III.4.1 Modelo de Ordenamiento Territorial y Urbano propuesto	129
III.5 Integración económica y relaciones funcionales	156
III.6 Sistema urbano-regional	158
III.6.1 Inserción internacional, logística global y conectividad transpacífica	162
III.7 Cartera de proyectos estratégicos	182
IV. Gestión.....	212

IV.1	Instrumentación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano	212
IV.1.1	Sistema integral de instrumentación	212
IV.1.2	Clasificación y función de los instrumentos.....	213
IV.1.3	Vinculación con ejes estratégicos.....	216
IV.1.4	Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas.....	217
IV.1.5	Movilidad, logística y energía para la competitividad regional.....	218
IV.1.6	Gobernanza urbano-territorial y legalidad	219
IV.1.7	Inclusión territorial y patrimonio sociocultural	220
IV.2	Sistema de gobernanza territorial del PEDU	226
IV.2.1	Sistema de financiamiento territorial del PEDU.....	231
IV.3	Acciones	238
IV.3.1	Matriz General.....	238
IV.4	Monitoreo	278
Anexo cartográfico		326

Listado de tablas

Tabla 1:	Instrumentos jurídicos de ámbito federal.	5
Tabla 2:	Áreas naturales protegidas en el Estado de Baja California.....	6
Tabla 3:	Normas oficiales mexicanas en materia de desarrollo urbano.	7
Tabla 4:	Instrumentos jurídicos de ámbito estatal.	8
Tabla 5:	Instrumentos de planeación nivel estatal.....	12
Tabla 6:	Instrumentos de planeación municipales.....	15
Tabla 7:	Áreas naturales protegidas.....	28
Tabla 8:	Resumen de Áreas Naturales Protegidas Estatales.....	30
Tabla 9:	Clasificación de la Capacidad de Carga Urbana por Microrregión	33
Tabla 10:	Restricciones Operativas por Microrregión.....	34
Tabla 11:	Población con discapacidad por municipio de Baja California.....	42
Tabla 12:	Población total en hogares 2020.....	42
Tabla 13:	Crecimiento de la población municipal de Baja California 1970-2020.	43
Tabla 14:	Comparativo de población total por municipio, 2000-2025.....	44
Tabla 15:	Población migrante a Baja California y sus causas 2020.....	45
Tabla 16:	Número de localidades según tamaño y población.	46
Tabla 17:	Localidades por tamaño y población en los municipios de Baja California 2020.	47
Tabla 18:	Porcentaje de población en situación de pobreza por ámbito urbano y rural en Baja California.....	50

Tabla 19: Índice y grado de Marginación en Baja California por municipio 2020.	51
Tabla 20: Histórico de Incidencia delictiva registrada por municipios (miles de personas)	51
Tabla 21. Ejidos al interior de los centros de población y áreas urbanas.	66
Tabla 22: Superficie de zonificación primaria por municipio.	66
Tabla 23: Servicios de agua.	70
Tabla 24 Cobertura de drenaje sanitario y volumen de agua tratado, 2013	71
Tabla 25 Proyectos de energías renovables.....	73
Tabla 26: Longitud de la red carretera por tipo de camino y superficie de rodamiento.....	78
Tabla 27: Suficiencia vial en Baja California.....	79
Tabla 28: Longitud en kilómetros de vías férreas según tipo de vía.....	82
Tabla 29: Síntesis de la Aptitud Territorial para uso Urbano	88
Tabla 30: Temas críticos Mexicali.....	91
Tabla 31: Temas críticos Tijuana	93
Tabla 32: Temas críticos Tecate.....	94
Tabla 33: Temas críticos Playas de Rosarito	96
Tabla 34: Temas críticos Ensenadas	97
Tabla 35: Temas críticos San Quintín.....	98
Tabla 36: Temas críticos San Felipe.....	100
<i>Tabla 37: Comunidades temáticas y sus componentes</i>	104
Tabla 38: Elementos diferenciadores por zonas de los escenarios tendenciales.....	105
Tabla 39: Elementos diferenciadores por zonas de los escenarios deseados	110
Tabla 40: Tabla resumen del Escenario Tendencial	112
Tabla 41: Tabla resumen del Escenario Posible	113
Tabla 42: Tabla resumen Escenario Deseable	114
Tabla 43 Proyecciones de demanda de suelo por municipio con base al escenario estratégico	115
Tabla 44: Resumen de criterios considerados para el Modelo de Ordenamiento Territorial. ...	129
Tabla 45: Descripción de las Unidades de Gestión Territorial	134
Tabla 46: Síntesis de homologación de Políticas de diferentes instrumentos de Planeación del Estado de Baja California.....	136
Tabla 47: Reglas Ambientales de Uso de Suelo por UTE.....	147
Tabla 48 Lineamientos urbanos por UTE.....	149
Tabla 48 Jerarquía, definición y función de localidades.....	158
Tabla 49: Responsables y corresponsables de la operatividad (1/2) (instrumentos seleccionados).....	223
Tabla 50: Responsables y corresponsables de la operatividad (2/2) (instrumentos seleccionados).....	224
Tabla 51: Mecanismos financieros principales y complementarios (1/2) (Instrumentos seleccionados).....	231
Tabla 52: Mecanismos financieros principales y complementarios (2/2) (instrumentos seleccionados).....	232
Tabla 53: Inversión acumulada al año 2040 (mdp)	235
Tabla 54: Inversión acumulada al año 2040 (mdp).....	235
Tabla 55: Inversión acumulada al año 2040 (mdp)	236
Tabla 56: Inversión acumulada en comparación de escenarios (mdp)	237
Tabla 57: Impacto en los municipios ante escenario de estrés hídrico	238
Tabla 58: Impacto en los municipios ante escenario de crecimiento acelerado	238

Tabla 59: Identificación de fuentes de financiamiento para mezcla de recursos.....	239
Tabla 60: Fases de implementación del PEDU y responsables.....	242
Tabla 61: Visualización de página de inicio del Observatorio Urbano Estatal.....	278

Listado de figuras

Figura 1: Situación actual de las acciones en la estrategia de Desarrollo Regional.....	17
Figura 2: Situación actual de las acciones en la estrategia de Competitividad y Eficiencia Urbana.	18
Figura 3: Situación actual de las acciones en la estrategia de Calidad de Vida.....	18
Figura 4: Situación actual de las acciones en la estrategia de Gestión Local.	18
Figura 5: Situación actual de las acciones en la estrategia de Sustentabilidad.	19
Figura 6: Situación actual de las acciones en la estrategia de Infraestructura Eficiente.	19
Figura 7: Puertos de entrada en el estado. Fuente: SANDAG.....	59
Figura 8: Foreland de los puertos de Ensenada. Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Ensenada, El Sauzal y Costal Azul 2023-2028.....	60
Figura 9: Destinos directos e indirectos del aeropuerto de la ciudad de Tijuana.....	61
Figura 10: Baja California en el Sistema Urbano Nacional. Fuente: Sistema Urbano Nacional 2020	62
Figura 11: Sistema Urbano Estratégico.....	63
Figura 12: Modelo territorial actual del estado de Baja California	65
Figura 13: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito.....	67
Figura 14: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Metropolitana de Mexicali.....	68
Figura 15: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Ensenada-La Misión-Valle de Guadalupe.....	68
Figura 16: Crecimiento urbano 2017-2024 Punta Colonet-San Quintín	69
Figura 17: Esquema del Sistema Urbano-Rural de Baja California.....	164
Figura 18: Articulación de los instrumentos	215
Figura 19: Esquema de instrumentos que regulan el mercado del suelo	226
Figura 20: Componentes del modelo de Gobernanza del PEDU.....	227
Figura 21: Esquema de gobernanza del PEDU.....	230
Figura 22: Etapas de implementación del PEDU.....	241
Figura 23: Proceso de consulta-registro del PEDU.....	244

Listado de gráficas

Gráfica 1: Pirámide de población quinquenal del estado de Baja California 2025	37
Gráfica 2: Población de los municipios de Baja California 2025	38
Gráfica 3: Población de los municipios y del estado por rangos de edad 2025.....	39
Gráfica 4: Edad mediana de los municipios y del estado de Baja California 2025	39
Gráfica 5: Índice de Envejecimiento de población de 65 años y más de los municipios	40
Gráfica 6: Razón de dependencia de los municipios y del estado de Baja California 2025.....	41
Gráfica 7: Población en situación de pobreza multidimensional o vulnerabilidad en Baja California.....	48

Gráfica 8: Porcentaje de población en situación de pobreza por sexo	49
Gráfica 9: Porcentaje de población indígena en situación de pobreza en los municipios de Baja California	50
Gráfica 10: Distribución de la capacidad instalada total en Baja California.	73
Gráfica 11: Cobertura de las rutas de transporte masivo.....	80
Gráfica 12: Rutas de transporte masivo por municipio.....	81
Gráfica 13: Inversiones por eje en las fases de implementación del PEDU (mdp).....	242

Listado de mapas

Mapa 1: Aptitud Territorial para Uso Urbano en el Estado	87
Mapa 2: Síntesis del diagnóstico 1	101
Mapa 3: Síntesis del diagnóstico 2	102
Mapa 4: Unidades de Gestión Territorial para Baja California.	133
Mapa 5: Políticas Generales por UGT.....	146
Mapa 6: Políticas Particulares por UGT.....	155
Mapa 7: Sistema Urbano-Rural.....	165
Mapa 8: Red de corredores y polos de desarrollo regional.....	166
Mapa 9: Proyectos estratégicos – Ejes 1, 2, 4 y 5.....	182
Mapa 10: Proyectos estratégicos – Eje 3	183

I. Fundamentación

I. Fundamentación

I.1 Introducción

El ordenamiento territorial y el desarrollo urbano en Baja California se rigen por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y se alinean con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, lo que obliga a contar con instrumentos de planeación congruentes entre los ámbitos estatal y municipal.

El Plan Estatal de Desarrollo Urbano constituye el instrumento rector de la política territorial estatal, por lo que su actualización es obligatoria para responder a las dinámicas demográficas, económicas, ambientales y normativas más recientes, así como para mantener su congruencia con los lineamientos nacionales.

El PEDU-BC 2040 vigente fue publicado en 2010 con información social previa a esa fecha, y aunque hubo intentos posteriores de actualización, éstos no concluyeron su consulta y publicación formal, lo que volvió obsoleta la información generada.

Razones principales para la actualización:

- Transformaciones territoriales derivadas del crecimiento de los centros de población, la expansión urbana y la dispersión de localidades.
- Nuevas territorialidades, dinámicas metropolitanas y tendencias regionales.
- Crecimiento de la población y nuevas demandas de vivienda, equipamiento e infraestructura.
- Entrada en vigor de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en 2016.
- Reformas a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, cuya última reforma corresponde a 2025.
- Incorporación de una visión centrada en las personas y las comunidades.
- Oportunidades de desarrollo económico asociadas a dinámicas regionales y globales.
- Creación de dos nuevos municipios: San Quintín y San Felipe.

En consecuencia, el PEDU debe actualizarse para incorporar a los siete municipios del estado, reconocer la nueva zona metropolitana de Ensenada e integrar proyectos estatales, regionales y municipales prioritarios, con el fin de mejorar infraestructura, atraer inversión y fortalecer la alineación de las políticas públicas territoriales.

Objetivo general

Elaborar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California para regular los asentamientos humanos del Estado y normar en materia urbana sobre los centros de población y localidades rurales en Baja California.

Objetivos específicos

- Elaborar el Modelo de Ordenamiento Territorial y estrategias para obras prioritarias de infraestructura.
- Definir criterios generales de desarrollo urbano del Estado.

La estructura del documento se organiza en cuatro grandes bloques:

Fundamentación: En el primer capítulo, se presenta la introducción y la metodología, incluye la conformación de un grupo consultivo multidisciplinario, el trabajo documental y de campo, así como, los mecanismos de planeación participativa; También se revisan los antecedentes, con especial atención a las bases jurídicas, el marco de planeación y la evaluación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano vigente.

Diagnóstico: El segundo capítulo inicia con un diagnóstico participativo y un prediagnóstico que identifica retos ambientales, urbanos, sociales, económicos, institucionales y de conservación del patrimonio biocultural; Posteriormente, se desarrolla un análisis detallado de subsistemas: físico-natural, sociodemográfico, económico, patrimonio cultural y biocultural, urbano-rural, movilidad, institucional y de gobernanza, además de la aptitud territorial. Finalmente, se ofrece una síntesis integrada.

Planeación: El tercer capítulo construye pronósticos y escenarios (tendenciales, deseados y prospectivos), se define la visión de desarrollo urbano y regional, y se plantean ejes estratégicos en torno a suelo y vivienda, gestión hídrica, movilidad y energía, gobernanza, inclusión territorial y patrimonio sociocultural. Se propone un modelo de ordenamiento territorial y urbano, se analizan las relaciones económicas y funcionales, se aborda el sistema urbano-regional con su inserción internacional y se presenta una cartera de proyectos estratégicos.

Gestión: El cuarto capítulo detalla instrumentos y políticas de consolidación, crecimiento, mejoramiento, conservación y protección, junto con el sistema de gobernanza territorial y esquemas de financiamiento. Se definen acciones mediante estrategias, matrices y correspondencias sectoriales, y se establecen mecanismos de monitoreo.

I.2 Metodología

La metodología para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California (PEDU-BC 2040) se fundamenta en un enfoque participativo e interdisciplinario, con el objetivo de asegurar la inclusión de actores clave y la integración de información actualizada y pertinente.

Componentes metodológicos principales

1. **Grupo de trabajo multidisciplinario.** Participan especialistas y representantes de distintos órdenes de gobierno y sectores, con reuniones periódicas para coordinar y validar etapas del plan.
2. **Trabajo documental, cartográfico y de campo.** Se recopila información oficial y se desarrollan actividades de gabinete y campo para construir una base robusta de información socioeconómica, territorial y ambiental.
3. **Mecanismos de planeación participativa.** Se sustentan en la Constitución, la LGAHOTDU, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado y la Ley de Planeación para el Estado de Baja California.

Instrumentos de planeación participativa

- A. **Talleres de planeación participativa,** organizados en tres fases: identificación de temas críticos, retroalimentación del diagnóstico y revisión del modelo territorial y proyectos estratégicos.
- B. **Encuesta en línea,** aplicada entre septiembre de 2025 y enero de 2026 para ampliar la participación ciudadana más allá de los actores institucionales y técnicos.
- C. **Consulta pública,** mediante tres reuniones presenciales para validar avances y fortalecer la legitimidad del documento final.

Grupo Consultivo

Se prevé la instalación de un grupo de trabajo con especialistas, enlaces de gobiernos y dependencias involucradas para coordinar el proceso, identificar preocupaciones prioritarias de los municipios y dar seguimiento a las etapas de formulación, trabajo de campo y evaluación.

En la primera sesión del Grupo Consultivo, celebrada el 21 de agosto de 2025 en Tecate, se formalizó el acompañamiento del grupo y se subrayó que el nuevo PEDU debe ser un

instrumento con visión integral, promotora del desarrollo ordenado, generadora de certidumbre para la inversión y capaz de articular el contexto binacional del estado.

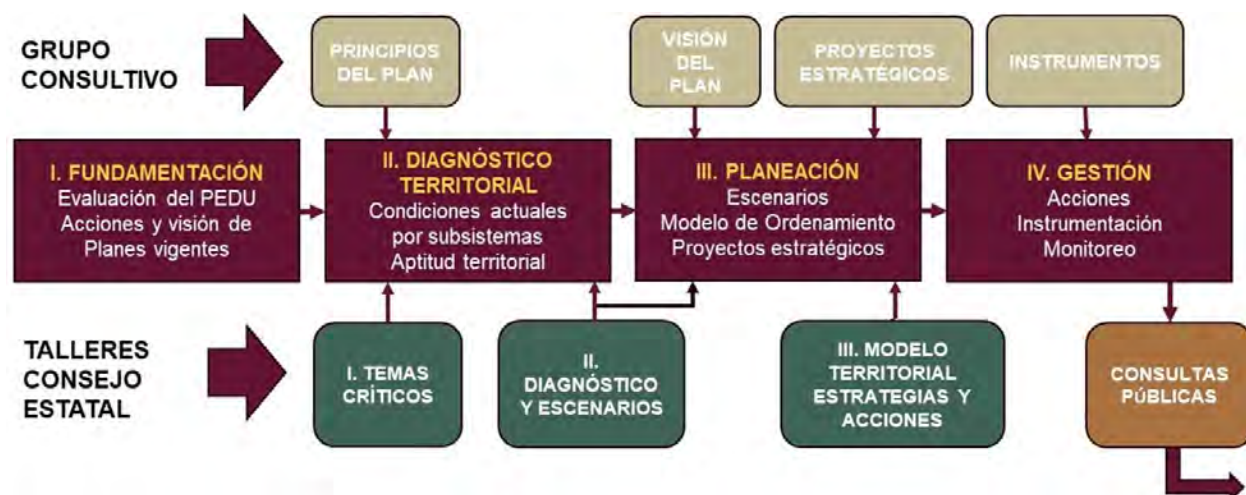
Hallazgos relevantes del Grupo Consultivo

- La planeación urbana se percibe como rebasada y reactiva.
- Existe falta de seguimiento al marco normativo y débil cumplimiento de los instrumentos.
- Persiste dispersión urbana, incompatibilidad de usos del suelo y crecimiento desorganizado.
- La vivienda debe vincularse con el empleo, la infraestructura y las fuentes de financiamiento.
- Se requieren políticas claras de ocupación del territorio, coordinación intermunicipal y reconocimiento efectivo de la dimensión metropolitana.
- El plan debe pasar de ser un documento técnico a una herramienta real de gestión y ejecución.

Principios rectores identificados

- Rector.
- Incluyente.
- Instrumentable.
- Continuo o vivo.
- Gestor.
- Compartido.
- Regional.
- Sistémico.
- Promotor.
- Transfronterizo.

El proceso de Actualización se muestra en la siguiente figura:



I.3 Antecedentes

I.3.1 Bases jurídicas

El PEDU-BC 2040 se formula como instrumento estatal subordinado a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a la legislación federal aplicable, a la Constitución local y a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, en un marco de concurrencia entre Federación, Estado y municipios.

A. Referentes internacionales clave

- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

B. Instrumentos federales relevantes

Tabla 1: Instrumentos jurídicos de ámbito federal.

Instrumento	Aportación al PEDU-BC 2040
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 05/02/1917 <i>REFORMA:</i> DOF 15/04/2025	Sustenta derechos humanos, planeación democrática, competencias municipales en zonificación y planes urbanos, así como bases sobre propiedad y utilidad pública.
Ley de Planeación <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 05/01/1983 <i>REFORMA:</i> DOF 08/05/2023	Establece principios de la planeación nacional, definición de objetivos, metas, estrategias, recursos y coordinación entre órdenes de gobierno.
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 28/11/2016 <i>REFORMA:</i> DOF 01/04/2024	Define normas básicas e instrumentos de gestión territorial; incorpora principios como derecho a la ciudad, equidad, participación, resiliencia, sustentabilidad y movilidad.
Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 28/11/2016 <i>REFORMA:</i> DOF 01/04/2024	Vincula desarrollo urbano con política ambiental, preservación y aprovechamiento sustentable de recursos.
Ley General de Cambio Climático <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 28/01/1988 <i>REFORMA:</i> DOF 01/04/2024	Integra atribuciones y disposiciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático.

Instrumento	Aportación al PEDU-BC 2040
Ley General de Protección Civil <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 06/06/2012 <i>REFORMA:</i> DOF 21/12/2023	Obliga a incorporar la gestión integral del riesgo en la planeación del desarrollo y del territorio.
Ley de Vivienda <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 27/06/2006 <i>REFORMA:</i> DOF 14/06/2024	Reconoce la vivienda adecuada como componente central de la política urbana y de ordenamiento territorial.
Ley General de Movilidad y Seguridad Vial <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 17/05/2022 <i>REFORMA:</i> DOF 29/12/2023	Establece el derecho a la movilidad, la jerarquía de la movilidad y criterios para sistemas seguros.
Ley de Aguas Nacionales <i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 01/12/1992 <i>REFORMA:</i> DOF 08/05/2023	Aporta bases para uso público urbano, asignaciones, saneamiento y reúso de aguas.

Fuente: Propia, 2025

Como parte de la legislación federal, es necesario tomar en consideración los Decretos y Programas de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas Federales, que la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) administra, categoriza y regionaliza, correspondiendo a Baja California la región Península de Baja California y Pacífico Norte, así como una pequeña porción (área terrestre) de la región Noroeste Alto Golfo de California, y en particular al municipio de San Felipe, le corresponden 2 Áreas Naturales Protegidas: 1 Área de Protección de Flora y Fauna, y 1 Reserva de la Biósfera, como se enlistan a continuación.

Tabla 2: Áreas naturales protegidas en el Estado de Baja California.

ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS FEDERALES	
Región CONANP: Península de Baja California y Pacífico Norte	
<i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 02/06/1980 <i>RECATEGORACIÓN:</i> DOF 07/06/2000	DECRETO Zona de Protección Forestal y Refugio de la Fauna Silvestre Valle de los Cirios (Área de Protección de Flora y Fauna Silvestre Valle de los Cirios)
<i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 02/04/2013	ACUERDO por el que se da a conocer el resumen del Programa de Manejo del Área de Protección de Flora y Fauna Silvestre Valle de los Cirios.
Región CONANP: Noroeste y Alto Golfo de California	
<i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 10/06/1993	DECRETO por el que se declara área natural protegida con el carácter de Reserva de la Biósfera, la región conocida como Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado, ubicada en aguas del Golfo de California y los municipios de Mexicali, B.C., de Puerto Peñasco y San Luis Río Colorado, Son.
<i>PUBLICACIÓN:</i> DOF 25/09/2009	AVISO por el que se informa al público en general que la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas ha concluido la elaboración del Programa de Manejo de la Reserva de la Biosfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado, ubicada en aguas del Golfo de California y en los municipios de Mexicali, Estado de Baja California, y de Puerto Peñasco y de San Luis Río Colorado, Estado de Sonora.

Fuente: Propia, 2025

En cuanto a la normalización a nivel federal se cuentan con las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), de carácter OBLIGATORIO, y que establecen las especificaciones, características, procedimientos, métodos de prueba, directrices, información o etiquetado que deben cumplir productos, procesos o servicios.

Tabla 3: Normas oficiales mexicanas en materia de desarrollo urbano.

NORMAS OFICIALES MEXICANAS	
NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos.	
PUBLICACIÓN: DOF 22/02/2022	Tiene por objeto: Homologar la terminología de los espacios públicos en los planes o programas de desarrollo urbano, incluyendo su clasificación y sus componentes. Homologar contenidos y metodologías en materia de espacio público para la elaboración de los planes y programas en ordenamiento territorial y desarrollo urbano, incluyendo los criterios para su actualización con una visión de largo plazo. Se considera a los elementos objeto de conteo y evaluación con el fin de establecer una línea base común a todo el territorio nacional que contribuyan a crear indicadores confiables. Otorgar a los municipios y entidades federativas herramientas de autoevaluación con el fin de que éstos formulen y ejecuten acciones específicas de promoción y protección a sus espacios públicos como lo señalan sus atribuciones legales.
NOM-002-SEDATU-2022, Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial. Clasificación, terminología y aplicación.	
PUBLICACIÓN: DOF 23/08/2022	Tiene por objeto: Definir, clasificar y jerarquizar la terminología empleada para la identificación de los equipamientos públicos y privados en la elaboración de los instrumentos de planeación del Sistema General de Planeación Territorial.
NOM-003-SEDATU-2023, Que establece los lineamientos para el fortalecimiento del sistema territorial para resistir, adaptarse y recuperarse ante amenazas de origen natural y del cambio climático a través del ordenamiento territorial.	
PUBLICACIÓN: DOF 06/03/2024	Su objetivo general es el fortalecer el sistema territorial para resistir, adaptarse y recuperarse ante amenazas de origen natural y por el Cambio Climático, bajo un enfoque socio ecosistémico a través de la aplicación de lineamientos en la elaboración o actualización de los planes y programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.	
PUBLICACIÓN: DOF 12/04/2024	Tiene por objeto establecer los requisitos generales que han de considerarse en el diseño y/o rediseño de las calles urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal para mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial de las personas usuarias de la vía, así como orientar el desarrollo urbano hacia un modelo sostenible que contribuya a cerrar brechas de desigualdad.
NOM-005-SEDATU-2024, Contenidos generales para planes o programas municipales de Ordenamiento territorial y/o desarrollo urbano.	
PUBLICACIÓN: DOF 09/07/2024	Tiene por objetivo plantear los contenidos generales de los programas y planes municipales de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano (PMOTDU), los cuales forman parte de los instrumentos de planeación del Sistema General de Planeación Territorial.
NOM-006-SEDATU-2024, Clasificación, caracterización y delimitación de zonas no susceptibles para asentamientos humanos en la zonificación primaria por presentar riesgos críticos originados por amenazas hidrometeorológicas, geológicas y las asociadas al cambio climático o por tener valor ambiental o cultural en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial.	
PUBLICACIÓN: DOF 23/08/2024	Su objetivo es clasificar, categorizar y delimitar las áreas no susceptibles para asentamientos humanos en la zonificación primaria por presentar riesgos críticos originados por amenazas hidrometeorológicas, geológicas y las asociadas al cambio climático; además de las que presenten elementos significativos para la resiliencia territorial, que deben ser conservados como parte de la gestión integral de riesgos.

NORMAS OFICIALES MEXICANAS	
PROY-NOM-007-SEDATU-2024, Dictaminación de la habitabilidad de vivienda.	
PUBLICACIÓN: DOF 23/08/2024	Establece los criterios y reglas generales para llevar a cabo la emisión de Dictámenes de Habitabilidad para cualquier vivienda que sea objeto de Créditos Garantizados a la Vivienda, así como para aquella que haya sido objeto del otorgamiento de subsidios y/o apoyos otorgados por entidades gubernamentales. Así mismo, establece los requisitos que deben de cumplir las Unidades de Inspección de vivienda y la emisión del Dictamen de Habitabilidad.

Fuente: Propia, 2026

En el ámbito federal, el PEDU-BC 2040 se encuentra **jurídicamente subordinado** a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, a la Ley de Planeación y demás leyes generales y federales aplicables, por lo que sus disposiciones no podrán contravenir las ni invadir las competencias que dichas normas reservan a la Federación y a los municipios.

Así pues, el PEDU-BC 2040 se formula en el marco del régimen de concurrencia previsto en la legislación federal, que establece la coordinación entre Federación, Estado y Municipios para la ordenación del territorio y el desarrollo urbano.

C. Instrumentos estatales relevantes

Tabla 4: Instrumentos jurídicos de ámbito estatal.

Instrumento	Aportación al PEDU-BC 2040
Constitución Política del Estado de Baja California PUBLICACIÓN: P.O. No. 23, Tomo LXVI, 16/08/1953 REFORMA: P.O. No. 67, Índice, 31/12/2024	Define derechos, rectoría del desarrollo estatal y atribuciones estatales y municipales en ordenamiento territorial, servicios públicos y desarrollo urbano.
Ley de Planeación para el Estado de Baja California PUBLICACIÓN: P.O. No. 29, Número Especial, Tomo CXV, 25/06/2008 REFORMA: P.O. No. 23, Índice, Decreto No.425, 07/05/2024	Establece principios del Sistema Estatal de Planeación y mecanismos de participación y consulta.
Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California PUBLICACIÓN: P.O. No. 26, Sección I, Tomo CI, 24/06/1994 REFORMA: P.O. No. 15, Índice, Tomo CXXXII, 14/03/2025	Define la concurrencia Estado-municipios, los objetivos, contenidos mínimos y alcances del PEDU, así como las bases para fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de centros de población.

Instrumento	Aportación al PEDU-BC 2040
Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 53, Sección I, Tomo CVIII, 30/11/2001 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 39, Índice, Tomo CXXXII, 27/06/2025	Obliga a incorporar la dimensión ambiental y a someter el plan a evaluación y autorización en materia de impacto ambiental.
Ley de Prevención, Mitigación y Adaptación del Cambio Climático para el Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 25, Tomo CXIX. 01/06/2012 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 40, Índice, Tomo CXXXI. 16/08/2024	Incorpora criterios de mitigación y adaptación a la política territorial.
Ley de Protección Civil y Gestión Integral de Riesgos del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 41, Sección III, Tomo CCXXIV, 08/09/2017 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 33, Sección III,	Refuerza la incorporación de prevención y gestión de riesgos en la planeación territorial.
Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 17, Sección II, Tomo CXXIV, 07/04/2017 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 17, Sección II, Tomo CXXXII, 21/03/2025	Vincula la política territorial con movilidad segura, incluyente y sustentable.
Ley del Catastro Inmobiliario del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 36, Sección I, Tomo CI, 02/09/1994 <i>REFORMA:</i> Sin reforma	Aporta bases para cartografía catastral, delimitación y actualización del registro inmobiliario.
Ley de Urbanización del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 23, Sección I, Tomo LXXXVIII, 20/08/1981 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 53, Sección III, Tomo CXXX, 08/09/2023	Regula obras de urbanización, plusvalías y autorización de obras derivadas de la planeación urbana.
Ley de Edificaciones del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 26, Sección III, Tomo CI, 24/06/1994 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 22, Índice, Tomo CXXXII, 11/04/2025	Vincula usos, densidades y restricciones a los planes de desarrollo urbano.

Instrumento	Aportación al PEDU-BC 2040
Ley de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 39, Índice, Tomo CII, 18/08/1995 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 37, Índice, Tomo CXXXII, 20/06/2025	Establece medidas de preservación del patrimonio en relación con el uso del suelo y el entorno urbano.
Ley de Turismo del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN:</i> P.O. No. 16, Sección I, Tomo CXVI, 03/04/2009 <i>REFORMA:</i> P.O. No. 30, Índice, Tomo CXXXI, 07/05/2025	Refuerza la planeación sustentable de corredores y actividades turísticas congruentes con el desarrollo urbano.

Fuente: Propia, 2026

En el ámbito estatal, el PEDU-BC 2040 se encuentra jurídicamente subordinado a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, a la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y a las demás disposiciones estatales aplicables, por lo que sus determinaciones deberán ajustarse a lo previsto en dichos ordenamientos.

De igual manera, y en congruencia con la legislación estatal en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, el PEDU-BC 2040 reconoce la distribución de atribuciones entre el Gobierno del Estado y los ayuntamientos, por lo que sus lineamientos se aplicarán respetando la autonomía municipal y las competencias que la Constitución local y las leyes otorgan a los municipios

D. Instrumentos municipales

En el ámbito municipal, los instrumentos jurídicos corresponden a los Reglamentos municipales, que constituyen los elementos para ejercer la autoridad del ayuntamiento y para fundamentar y dar seguridad jurídica a la actuación de sus autoridades y la ejecución de los actos de la administración municipal, en el ámbito que cada uno regula, estableciendo las normas y bases para la prestación de servicios, y el ejercicio de actividades públicas y privadas.

En cuanto a la aplicación de las determinaciones del PEDU-BC 2040 a nivel municipal, se realizará mediante los planes o programas municipales de desarrollo urbano y los reglamentos que para tal efecto emitan los ayuntamientos, en observancia de su competencia constitucional y legal; en consecuencia, el PEDU-BC 2040 no sustituye ni contraviene los instrumentos municipales, sino que establece lineamientos y criterios generales a los que éstos deberán ajustarse en los términos de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado.

I.3.2 Marco de planeación

El PEDU-BC 2040 se alinea con la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040, con el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024, vigente como referente mientras no se emita el correspondiente al periodo 2025-2030, y con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030.

A. Instrumentos federales de planeación prioritarios

En materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, el último instrumento federal específico publicado es el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024 (PNOTDU), aprobado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de junio de 2021, que continúa siendo el referente normativo-programático vigente mientras la Federación no emita el programa correspondiente al periodo 2025-2030.

En consecuencia, el presente Plan Estatal de Desarrollo Urbano se alinea tanto a la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 como al PNOTDU 2021-2024 y al nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, y los demás instrumentos pertinentes, vigentes y en proceso de publicación, reconociendo el tránsito hacia un nuevo marco programático federal en la materia.

Los instrumentos federales de planeación y su vinculación al PEDU-BC 2040:

- **Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030** (*PUBLICACIÓN: DOF 15/04/2025*), particularmente en gobernanza, reducción de desigualdad territorial, vivienda, movilidad, conectividad, medio ambiente y derecho al agua.
- **Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040** (*PUBLICACIÓN: DOF 09/04/2021*), con tres ejes: estructuración territorial, desarrollo territorial y gobernanza territorial.
- **Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2025-2030** (*PUBLICACIÓN: DOF 01/09/ 2025*), que promueve desarrollo orientado al transporte, movilidad sostenible, vivienda adecuada y coordinación intergubernamental.
- **Programa Nacional de Vivienda 2021-2024** (*PUBLICACIÓN: DOF 04/06/2021*), que coloca la vivienda adecuada como elemento central del ordenamiento territorial.
- **Programa Nacional Hídrico 2020-2024** (*PUBLICACIÓN: DOF 30/12/2020*) y **Programa Sectorial de Turismo 2020-2024** (*PUBLICACIÓN: DOF 03/07/2020*), por su incidencia en seguridad hídrica, infraestructura y sostenibilidad de destinos.

B. Instrumentos estatales de planeación prioritarios

El presente Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California 2040 sustituye al Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013, el cual constituyó el instrumento rector de la planeación urbana y territorial en el periodo anterior, definiendo la estructura urbana estatal, la jerarquía

de centros de población y lineamientos básicos para el uso y ocupación del suelo. En el marco de planeación, dicho instrumento se reconoce como antecedente inmediato, cuyas disposiciones en materia de organización del sistema urbano, protección de zonas ambientales estratégicas y criterios generales de ordenamiento continúan siendo referencia para la actualización del modelo territorial estatal.

No obstante, el nuevo horizonte al año 2040 exige revisar, actualizar y ampliar las estrategias del Plan 2009-2013 para incorporarlas a un enfoque de ciudades compactas y resilientes, gestión integral de riesgos, movilidad sostenible, cambio climático y derecho a la ciudad, así como para asegurar la alineación con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2025-2030 y demás instrumentos federales y estatales vigentes, por lo que el presente Plan se concibe como la actualización y profundización de ese marco previo, adecuándolo a las nuevas condiciones demográficas, económicas, ambientales y normativas de Baja California.

Tabla 5: Instrumentos de planeación nivel estatal.

Instrumento	Vinculación principal
Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 <i>PUBLICACIÓN: POE 20/05/2022; Tomo CXXIX, No. 32, Sección I</i>	Aporta el marco rector estatal y señala retos sociales, económicos, ambientales y de infraestructura.
Programa Sectorial de Infraestructura <i>PUBLICACIÓN: POE 19/05/2023; Tomo CXXX, No. 28, Sección I</i>	Vincula movilidad, agua, saneamiento, suelo, vivienda y equipamiento público con cohesión territorial.
Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027 <i>PUBLICACIÓN: POE 21/07/2023; Tomo CXXX, No. 43, Sección III</i>	Refuerza la movilidad segura, igualitaria, sostenible, funcional e incluyente.
Programa Estatal de Vivienda 2022-2027 <i>PUBLICACIÓN: POE 02/09/2022; Tomo CXXIX, No. 54, Sección I</i>	Establece un modelo integral, asequible, resiliente y sostenible de vivienda en ordenamiento territorial.
Programa Sectorial de Turismo 2022-2027 <i>PUBLICACIÓN: POE 30/12/2022; Tomo CXXIX, No. 76, Sección V</i>	Fortalece la integración regional y la sostenibilidad de la actividad turística.
Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California <i>PUBLICACIÓN: POE 03/07/2014; Tomo CXXI, No. 34, Número Especial</i>	Regula usos y actividades productivas con base en unidades de gestión ambiental.
Programa de Ordenamiento Ecológico Costero Terrestre Puertecitos-Paralelo 28° <i>PUBLICACIÓN: POE 19/10/2007; Tomo CXIV, No. 43, Sección V.</i>	Aporta criterios de gestión estratégica del desarrollo costero con enfoque de sustentabilidad.
DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO - MEXICALI	
Directrices Generales de Desarrollo Urbano "Expansión "Gasoducto Rosarito" en Mexicali, B.C.	
<i>PUBLICACIÓN: POE, 24/03/2023; Tomo CXXX, No. 15, Sección II</i>	

El objetivo de las Directrices Generales de Desarrollo Urbano para el Proyecto de Expansión del Gasoducto Rosarito, en Mexicali, B.C. es regular los usos de suelo y la ocupación del territorio en el entorno del gasoducto para evitar conflictos entre infraestructura de transporte de gas y la expansión urbana, definir distancias de seguridad, reservas de servidumbre y zonas de amortiguamiento, así como las condiciones para servicios, accesos, equipamiento y vialidad asociados al corredor y asegurar que el crecimiento urbano futuro se articule de forma ordenada y sustentable con la operación del gasoducto y la red de infraestructura energética regional.

Su estrategia delimita dónde no se puede crecer, regula cómo se puede densificar, y fija condiciones muy específicas (densidad, reservas, vivienda social, infraestructura) para cualquier predio o urbanización que quiera desarrollarse alrededor del Gasoducto, dentro del Municipio de Mexicali.

Directrices Generales de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Estación Coahuila, Mexicali, B.C.

PUBLICACIÓN: POE 03/11/2006; Tomo CXIII, No. 46, Sección II

Las DGDUCPEC busca definir con precisión el perímetro urbano de Estación Coahuila, sus áreas de expansión permitida y las zonas que deben mantenerse como agrícolas, de conservación o de reserva. Establecer normas de densidad, ocupación, servicios e infraestructura (vialidad, equipamiento, redes hidrosanitarias) para que cualquier predio o proyecto de urbanización en Estación Coahuila responda a criterios de ordenamiento, sostenibilidad y seguridad. Articular el desarrollo de Estación Coahuila con la planificación municipal general de Mexicali, evitando crecimiento desordenado y asegurando acceso equitativo a servicios básicos y condiciones mínimas de habitabilidad.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO - TECATE

Directrices Generales de Desarrollo Urbano del Centro de Salud y Zona Habitacional Tanamá y Maclovio Herrera, Tecate B.C.

PUBLICACIÓN: POE 21/01/2022, Tomo CXXIX, No. 6, Sección I

Estas Directrices parten de un diagnóstico de asentamiento popular con servicios públicos limitados, escasos espacios públicos y crecimiento poco ordenado alrededor del centro de salud. Se reconoce la necesidad de integrar vivienda, infraestructura y equipamiento en una lectura urbana coherente con el área urbana de Tecate.

Como estrategias, se plantea ordenar el suelo mediante zonas habitacionales y de equipamiento, con normas de densidad, altura y uso compatibles con la operación del hospital, y reforzar servicios públicos, vialidad y espacios públicos para impulsar un desarrollo urbano más seguro, funcional y vinculado al Programa de Desarrollo Urbano del centro de población de Tecate.

Directrices Generales de Desarrollo Urbano "Expansión "Gasoducto Rosarito" en Tecate, B.C.

PUBLICACIÓN: POE 24/03/2023, Tomo CXXX, No. 18, Sección III

Parten de un diagnóstico de corredor lineal de gasoducto que cruza zonas urbanas y periurbanas, con riesgo de asentamientos irregulares sobre el derecho de vía y falta de ordenamiento en sus alrededores. Se reconoce la necesidad de delimitar un polígono de seguridad e integrar la infraestructura con el crecimiento de la ciudad.

Como estrategia específica se plantea definir un corredor de infraestructura prioritaria, con bandas de exclusión y usos compatibles (industrial, servicios, vialidad y áreas abiertas), regular densidad y altura en los ejes colindantes, y promover cruces seguros y franjas de protección como espacios verdes, alineando el desarrollo urbano de Tecate con la operación y expansión del Gasoducto Rosarito.

Directrices Generales de Desarrollo Urbano, delegación Mi Ranchito, Tecate, B.C.

PUBLICACIÓN: POE 24/03/2023, Tomo CXXX, No. 15, Sección I

Parten de un diagnóstico de localidad rural-urbana sin planeación, servicios limitados, vivienda desordenada y tenencia de la tierra insegura, con necesidad de integrarse al PMDU de Tecate 2018-2036.

Como estrategia se plantea normar usos de suelo, dar certeza jurídica, programar servicios, espacios públicos y vialidad, y fortalecer la gestión municipal para un crecimiento ordenado e inclusivo de Mi Ranchito.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO - TIJUANA

Directrices Generales de Desarrollo Urbano de la Zona Valle Redondo del Centro de Población de Tijuana, B.C.

PUBLICACIÓN: POE 24/03/2023, Tomo CXIV, No. 18, Sección III

Parten de un diagnóstico de área periférica con invasiones, servicios limitados y riesgo de erosión, que requiere ordenar el suelo y restringir la ocupación en laderas.

Como estrategia se plantea definir zonas urbanizables, regular densidad y altura, y promover equipamiento básico y espacios públicos, integrando Valle Redondo al programa de desarrollo urbano de Tijuana de forma ordenada y segura.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO – PLAYAS DE ROSARITO

Directrices Generales de uso del Suelo de la Zona del Corredor Tijuana-Rosarito, tramo Mesa Redonda-Popotla del Municipio de Playas de Rosarito

PUBLICACIÓN: POE 04/04/2003, Tomo CX, No. 15, Sección I

Se basan en un diagnóstico de franja vial y turística con dinámica de densificación espontánea, mezcla de usos (comercio, servicios, vivienda, recreación) y presión urbana sobre entornos naturales y laderas, lo que exige un ordenamiento estricto del suelo y compatibilidad de usos con la operación del corredor.

Como estrategia se plantea definir subzonas turísticas, comerciales, de servicios y equipamiento, con normas de densidad, altura y uso compatible con la movilidad y seguridad del corredor, y restringir o canalizar la expansión en laderas y zonas de riesgo, integrando el tramo Mesa Redonda-Popotla al programa de desarrollo urbano del municipio y a la estructura del eje Tijuana-Rosarito.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO - ENSENADA

Directrices Generales de Desarrollo Urbano Los Olivares, Ensenada, Baja California.

PUBLICACIÓN: POE 26/05/2023, Tomo CXXX, No. 30, Sección I

Parten de un diagnóstico de zona habitacional emergente con crecimiento rápido, infraestructura básica y servicios públicos insuficientes, y necesidad de ordenar el suelo para evitar asentamientos dispersos y desordenados en el entorno de la ciudad de Ensenada.

Como estrategia se plantea definir subzonas habitacionales, de servicios y equipamiento, con normas claras de densidad, altura y uso compatible, así como programar la entrega de redes de agua, drenaje, energía, vialidad y espacios públicos, integrando Los Olivares al Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Ensenada en un marco de crecimiento ordenado y sostenible.

Directrices Generales de Desarrollo Urbano del Predio con Clave Catastral CG-Q51-572 del "Valle de Guadalupe", Ensenada, B.C., para Uso Habitacional Tipo Granja, Fraccionamiento Monte Roca

PUBLICACIÓN: POE 24/06/2022, Tomo CXXIX, No. 42, Sección I

Parten de un diagnóstico de predio rural-agropecuario en área de valle con vocación agrícola y vitivinícola, en el que se propone un asentamiento tipo granja residencial, con baja densidad, parcelas amplias y necesidad de compatibilizar vivienda, actividades rústicas y conservación del entorno.

Como estrategia específica se plantea definir subzonas de vivienda tipo granja, áreas abiertas, vías de acceso y servicios mínimos, con normas de parcelamiento, tamaño de lote, alturas y uso de suelo que preserven la función agrícola-campestre, ordenen el crecimiento habitacional y eviten impactos ambientales mayores, integrando el fraccionamiento Monte Roca al marco de ordenamiento del Valle de Guadalupe y al Programa de Desarrollo Urbano de Ensenada.

Directrices Generales de Desarrollo Urbano en la Zona Real del Castillo Nuevo (Ojos Negros), del Municipio de Ensenada, Baja California, para la acción de urbanización de Aeropuerto turístico, comercial y de carga

PUBLICACIÓN: POE 21/10/2022, Tomo CXXIX, No. 61, Sección I

Para la acción de urbanización de Aeropuerto turístico, comercial y de carga, se fundamentan en un diagnóstico de área de topografía irregular y funcionamiento agrícola-rural, con vocación productiva y limitada conectividad, sobre la que se propone un gran proyecto de infraestructura aeroportuaria que requiere ordenar el suelo y coordinar los usos alrededor de la pista.

Como estrategia específica se plantea delimitar el corredor aeroportuario, definir subzonas de uso aeroportuario, servicios, comercio, alojamiento y equipamiento, con normas de altura, densidad y accesos que eviten invasiones riesgosas y protejan la operación del aeropuerto, integrando el desarrollo urbano-turístico de Ojos Negros al Programa de Desarrollo Urbano de Ensenada y a la estrategia regional de movilidad y logística.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO – SAN FELIPE

Directrices Generales de Desarrollo Urbano del Rancho El Dorado y del Centro Cívico y Cultural de San Felipe, Municipio de Mexicali, B.C. (DGDUDR)

PUBLICACIÓN: POE 03/11/2006; Tomo CXIII, No. 46, Sección II

Las DGDUDR tiene como principal objetivo el establecer los términos que deben regir la urbanización del Rancho El Dorado y del Centro Cívico y Cultural de San Felipe, de acuerdo a los planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico territorial, en materia urbana de vialidad, usos de suelo, densidades y acciones prioritarias, para la elaboración de un ante proyecto y proyecto de urbanización y fraccionamiento de los predios a desarrollar.

Lo que establece la estrategia de las DGDUDR deberán tomarse en cuenta en su área de aplicación en el municipio de San Felipe.

DIRECTRICES GENERALES DE DESARROLLO URBANO – ENSENADA/SAN QUINTÍN

Directrices Generales de Desarrollo Urbano de la Zona Punta Colonet de los Municipios de Ensenada y San Quintín, Baja California para las acciones de urbanización de Puerto Marítimo Multimodal e Infraestructura Regional (DGDUPC)

PUBLICACIÓN: POE 10/04/2023; Tomo CXXX, No. 19, Sección I

MODIFICACIÓN: POE 22/08/2025; Tomo CXXXII, No. 50, Sección III

Con estas Directrices se busca que, en su área de aplicación, se impulse la infraestructura regional, que se incorpore la visión regional al desarrollo portuario-industrial y comercial, como sustento a un nuevo impulso económico y de bienestar para las comunidades, consolidar e incrementar las instalaciones portuarias para atención al comercio exterior en el litoral del Pacífico Norte, y sustentar la ampliación del sistema ferroviario estatal.

Para lo anterior establece la zonificación primaria de usos de suelo en el área de estudio de las DGDUPC, su estructura vial y compatibilidad de usos de suelo, para la regulación y gestión del suelo para el desarrollo regional, que promueva el desarrollo sustentable a partir del Puerto marítimo de Colonet como detonador de las actividades económicas.

La estrategia regional de las DGDUPC se sustenta en tres elementos:

- Carretera federal no. 1
- Nueva línea ferroviaria hacia el Valle de Mexicali

Nuevo puerto de altura con relación a la Cuenca del Pacífico.

*POT. Programa de Ordenamiento Territorial. PR. Programa Regional. PZM: Programa de la Zona Metropolitana.

Fuente: Propia, 2026

C. Nivel Municipal

Tabla 6: Instrumentos de planeación municipales.

NIVEL MUNICIPAL	
Instrumento	Publicación
Mexicali	
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2040	POE Sección II 22/08/2025
Programa Parcial de Desarrollo Urbano para el Crecimiento del Progreso 2040	POE Sección II 08/07/2022
Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Mexicali, Baja California (PMDU)	POE Sección II 08/07/2022
Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Mexicali (PIMUS)	POE Sección II 08/07/2022
Programa Parcial de Desarrollo Urbano Zona Centro 2030	POE Sección IV 29/10/2016

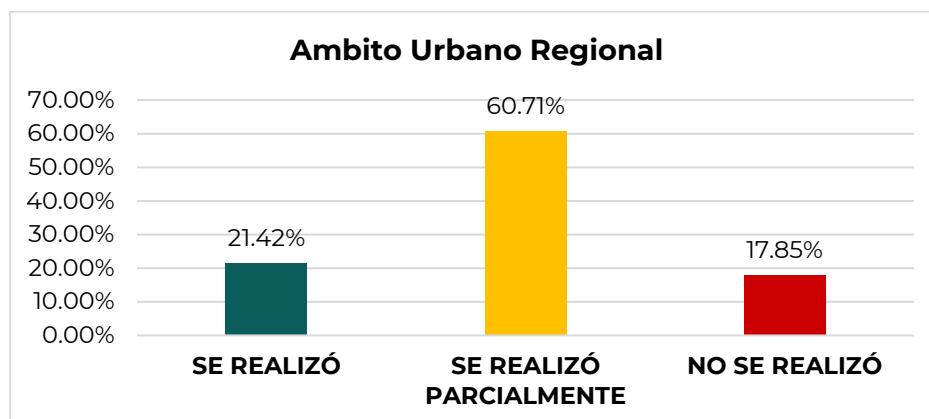
NIVEL MUNICIPAL	
Instrumento	Publicación
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Estación Coahuila	POE Sección I 19/11/1999
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Los Algodones	POE Sección I 19/11/1999
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Guadalupe Victoria	POE Sección I 19/11/1999
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ciudad Morelos	POE Sección I 19/11/1999
Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Mexicali	POE Sección I 24/11/2000
Tecate	
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tecate, B.C. 2020-2040	POE Sección II 26/10/2021
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Poblado de La Rumorosa, Municipio de Tecate	POE Sección I 26/10/2001
Tijuana	
Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable del municipio de Tijuana 2019 - 2040	POE Sección III, 13/09/2019
Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana 2008 - 2030	POE Sección I, 17/07/2009
Plan Estratégico Municipal de Tijuana 2023 -2037	POE Sección I, 05/07/2024
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población 2010 -2030	POE Sección II, 03/09/2010
Programa Parcial de Crecimiento de la Zona Sur 2014 – 2040	POE Sección III, 19/09/2014
Programa Parcial de Desarrollo Urbano para los fraccionamientos Chapultepec, Chapultepec Este, Hipódromo, Puerta de Hierro, Lomas de Agua Caliente y Lomas de Agua Caliente 1ra. Sección de la Delegación Centro Tijuana 2016 -2030	POE Sección II, 29/07/2016
Programa Sectorial de Resiliencia Urbana para el Municipio de Tijuana 2019 -2024	POE Sección II, 09/08/2019
Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de Otay Este 2004-2025	POE Sección I, 19/05/2006
Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona Centro de Tijuana 2004 - 2025	POE Sección I, 22/04/2005
Programa Parcial de Crecimiento de Playas de Tijuana 2008 - 2030	POE Sección II, 03/09/2010
Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de Valle de las Palmas	POE Sección I, 28/10/2008
Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Tijuana	POE Sección I, 11/10/2019
Rosarito	
Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Playas de Rosarito (2015-2035)	POE Sección I, 14/06/2024
Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ensenada, B.C. (PDUCE 2024 – 2036)	POE Índice, 26/07/2024
Ensenada	
Plan Estratégico Municipal de Ensenada, Visión 2034	POE Sección III, 23/10/2020
Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de Zona Centro y Frente de Mar	POE Sección II, 13/09/2019
Actualización del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano-Turístico de los Valles Vitivinícolas de la Zona Norte del Municipio de Ensenada, B.C.	POE Sección II, 14/09/2018
Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ensenada, B.C. (PDUCE 2024 – 2036)	POE Índice, 26/07/2024
San Quintín	
Plan Municipal de Desarrollo Urbano de San Quintín	POE Sección I, 14/06/2024
Programa de Desarrollo Urbano de los Centros de Población de San Quintín y Vicente Guerrero (PDUCE SQ-VG)	POE No. 21, Tomo CX, Sección II, 02/05/2003
San Felipe	
Plan Municipal de Desarrollo Urbano de San Felipe	POE Sección I, 14/06/2024

NIVEL MUNICIPAL	
Instrumento	Publicación
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de San Felipe, 2020-2030, Baja California (PDU CPSF)	POE No. 34, Tomo CXXIII, Sección V, 29/07/2016
Metropolitanos/Regionales	
Plan Estratégico Metropolitano Tijuana-Tecate y Playas de Rosarito 2034	Sin publicación
Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Mexicali, B.C.	POE No. 9, Tomo CXIX, Sección II, 17/02/2012
Directrices Generales de Desarrollo Urbano - Corredor regional Carretera San Felipe	POE Sección I, 29/04/2016

Fuente: Propia, 2025

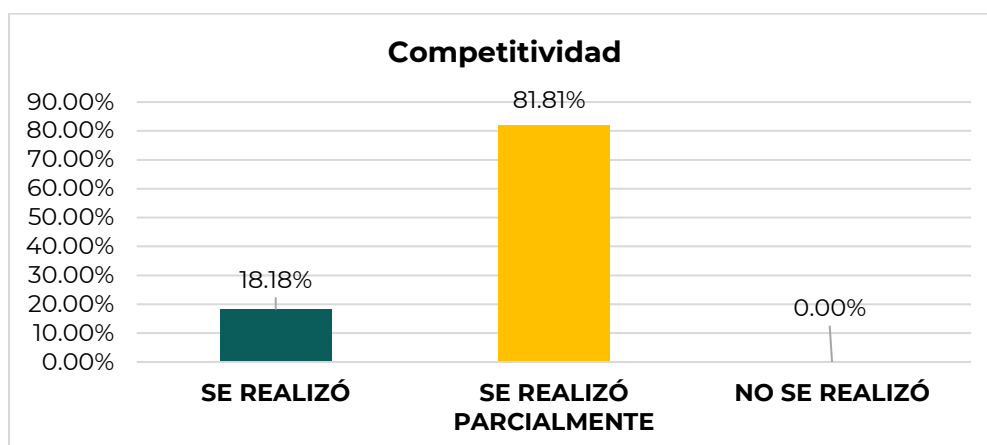
I.3.3 Evaluación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California vigente

Figura 1: Situación actual de las acciones en la estrategia de Desarrollo Regional.



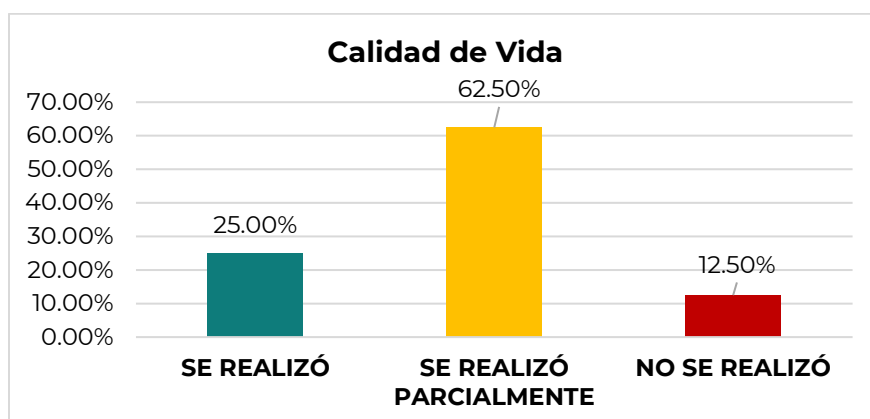
Fuente: Propia, 2025.

Figura 2: Situación actual de las acciones en la estrategia de Competitividad y Eficiencia Urbana.



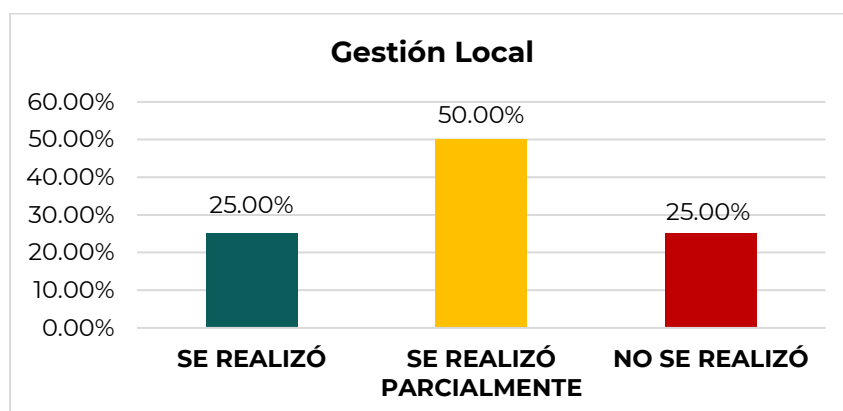
Fuente: Propia, 2025.

Figura 3: Situación actual de las acciones en la estrategia de Calidad de Vida.



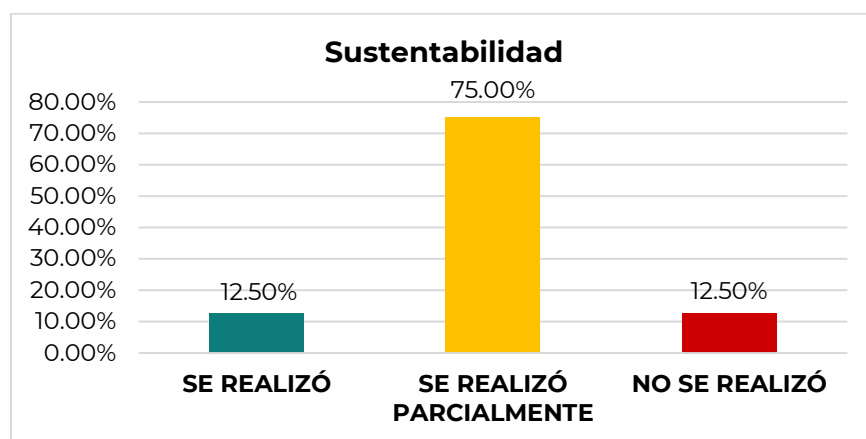
Fuente: Propia, 2025.

Figura 4: Situación actual de las acciones en la estrategia de Gestión Local.



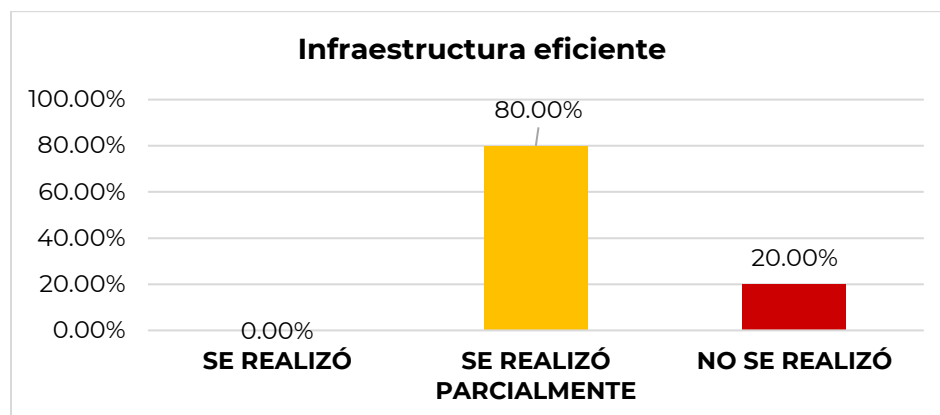
Fuente: Propia, 2025.

Figura 5: Situación actual de las acciones en la estrategia de Sustentabilidad.



Fuente: Propia, 2025.

Figura 6: Situación actual de las acciones en la estrategia de Infraestructura Eficiente.



Fuente: Propia, 2025.

II. Diagnóstico

II. Diagnóstico

El diagnóstico del PEDU-BC 2040 identifica las condiciones territoriales, ambientales, sociodemográficas y urbano-regionales del estado, con énfasis en los factores que condicionan el crecimiento, la distribución de la población, la conservación de recursos estratégicos y la aptitud del territorio para distintos usos; mismos que sirven para la posterior definición del modelo territorial y las políticas de gestión en el Estado.

II.1 Diagnostico participativo

A. Síntesis resultante del Primer Taller Participativo

(Realizado el jueves 28 de agosto de 2025):



MESA: Urbano-Regional y Movilidad

TEMAS CRÍTICOS

- Ciudades con deficiencia en urbanización
- Problemas de tenencia de la tierra
- Localidades rurales desarticuladas
- Conflictos en la gestión del agua
- Saturación vial en áreas urbanas
- Lentos cruces fronterizos
- Ineficientes sistemas de transporte
- Falta de accesibilidad al sur del estado
- Red ferroviaria y marítima desaprovechada

OPORTUNIDADES

- Desarrollo de energías limpias
- Densificación urbana y vivienda vertical
- Desalación de agua de mar
- Dinámica de zonas metropolitanas y ciudades
- Proyecto Puerto Colonet
- Localización estratégica del estado
- Accesibilidad transfronteriza

MESA: Medio físico natural

TEMAS CRÍTICOS

- Deficiente manejo del recurso hídrico
- Contaminación de cuerpos de agua
- Asentamientos en zonas de riesgo
- Absorción de áreas naturales por expansión urbana
- Débil monitoreo de la calidad del aire
- Limitada reutilización de agua

OPORTUNIDADES

- Biodiversidad en todo el estado
- Amplios litorales
- Recursos marinos
- Potencial para el desarrollo de energías limpias
- Turismo sustentable en ANP
- Desalinización de agua de mar

MESA: Institucional

TEMAS CRÍTICOS

- Falta de actualización y homologación de legislación urbana
- Falta de coordinación intergubernamental
- Catastros desactualizados
- Falta de instrumentos para el redesarrollo en ciudades
- Irregularidad en la tenencia del suelo que limita inversiones

OPORTUNIDADES

- Fortalecimiento de la recaudación predial
- Siete municipios que facilita la coordinación
- Eficientar finanzas municipales
- Administración estatal de puertos

MESA: Economía

TEMAS CRÍTICOS

- Fragilidad de la economía estatal
- Carencia de infraestructura para soportar nuevas inversiones
- Problemas de dotación de agua y energía
- Limitada red ferroviaria
- Limitada accesibilidad a zonas con potencial turístico
- Baja calidad en el transporte público
- Zonas rurales con deficiencias en servicios
- Ciudades con baja calidad urbana

OPORTUNIDADES

- Uso de la tecnología de la información
- Puerto Colonet
- Coinversión gobierno iniciativa privada
- Extensas áreas de valor natural y cultural para potenciar la actividad turística
- Potencial agroindustrial, acuícola, pesca, turismo
- Conexión transfronteriza por puertos fronterizos
- Localización regional

MESA: Social y Patrimonio cultural**TEMAS CRÍTICOS**

- Periferias y localidades rurales con rezago social
- Asentamientos irregulares
- Vivienda alejada de empleos y servicios
- Déficit de vivienda y equipamientos sociales
- Deficiente accesibilidad a comunidades rurales
- Marginación de comunidades originarias
- Falta de oportunidades productivas a localidades rurales
- Pérdida de valores patrimoniales

OPORTUNIDADES

- Programa federal de vivienda social
- Diversidad cultural en el estado
- Grandes recursos naturales y paisajísticos
- Existencia de comunidades rurales y pueblos originarios
- Planificación con enfoque hacia las personas
- Programa de atención a zonas prioritarias
- Instituciones como el INPI para atender a comunidades indígenas

II.2 Subsistema físico-natural

A. Geología y Geomorfología

El paisaje geológico de Baja California está dominado relativamente por formaciones de rocas ígneas, seguidas por las sedimentarias y metamórficas. El rasgo geológico dominante del estado es el Batolito Peninsular, caracterizado por un núcleo granítico masivo, principal constituyente de la Cordillera Peninsular. Se prolonga desde el sur de California (EEUU) hasta el extremo sur de la península de Baja California, con una longitud aproximada de 1,200 km. Data principalmente de la era Mesozoica, con intrusiones que comenzaron en el Jurásico (~145 Ma) y continuaron hasta el Cretácico Tardío (~60 Ma). Está formado por una serie de cuerpos plutónicos que incluyen gabros, tonalitas, granodioritas, adamelitas y leucogranitos.

B. Orografía y Topografía

En el territorio estatal se reconocen dos provincias fisiográficas: la Península de Baja California y la Llanura Sonorense. La primera abarca aproximadamente el 90% de la superficie total y se divide en tres subprovincias, cada una con características geomorfológicas particulares que reflejan la compleja evolución tectónica y estructural de la región.

La subprovincia Sierras de Baja California ocupa aproximadamente el 74% de la superficie estatal, definiendo el carácter montañoso y accidentado que distingue gran parte del territorio. En esta subprovincia se encuentran la mayoría de las pendientes más pronunciadas, donde vive una parte importante de la población del estado (Tijuana, Rosarito, Ensenada y Tecate).

C. Clima

El perfil climatológico del estado se distingue por el predominio del clima muy seco en las regiones este, centro y sur. En el noroeste, prevalece el clima seco, mientras que los climas semifríos se presentan principalmente en las zonas elevadas de las sierras del norte. La dispersión de estos climas semifríos, junto con un incremento abrupto en la temperatura, genera las condiciones propicias para el desarrollo de un clima templado. Esta variedad climática no solo influye en cómo nos vestimos o cultivamos, sino también en la biodiversidad, el uso del agua y las estrategias de conservación que necesitamos implementar.

D. Hidrología y enfoque de cuenca

El Estado de Baja California se organiza en cinco Regiones Hidrológicas (RH): RH1 Baja California Noroeste, RH2 Baja California Centro-Oeste, RH4 Baja California Noreste, RH5 Baja California Centro-Este y RH7 Río Colorado. Estas unidades integran 10 cuencas y 46 subcuencas. La red hidrográfica superficial es intermitente. El único sistema fluvial de régimen permanente en el estado es el Río Colorado, ubicado en el municipio de Mexicali. Este constituye el principal eje hidrológico de la región y se encuentra funcionalmente vinculado con dos escurrimientos secundarios: el Río Hardy y el Río Nuevo, los cuales operan como derivaciones del sistema principal, particularmente en contextos de distribución, retorno agrícola y descarga hacia zonas de humedales.

En lo que respecta a la hidrología subterránea, se conforma por un conjunto de acuíferos caracterizados por su limitada capacidad de almacenamiento. La mayoría de estos sistemas acuíferos presentan una dinámica de descarga hacia el litoral, lo que condiciona su funcionalidad hidrogeológica y su vulnerabilidad frente a procesos de intrusión salina. El 50% de los acuíferos (27) se concentran en la Región Hidrológica RH1 Baja California Noroeste. En contraste, la RH7 Río Colorado alberga únicamente el 7% de los acuíferos identificados (2

unidades), lo que refleja una marcada disparidad en la disponibilidad y configuración del recurso subterráneo entre regiones hidrológicas.

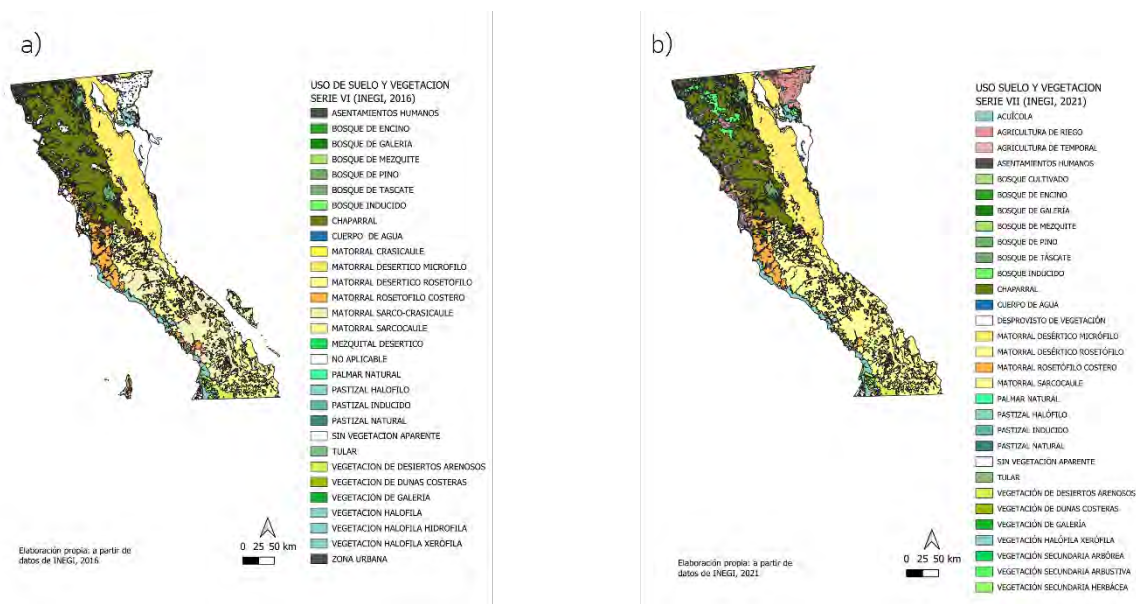
E. Edafología

El Estado de Baja California presenta una cobertura edáfica predominantemente constituida por suelos poco desarrollados, cuya génesis no responde a los patrones típicos de evolución pedogenética. Esta condición se encuentra estrechamente vinculada al predominio de climas áridos y semiáridos, los cuales limitan los procesos de meteorización, lixiviación y acumulación de materia orgánica. De acuerdo con la clasificación internacional FAO-UNESCO, aproximadamente el 74 % del territorio estatal está cubierto por suelos de escasa profundidad (menos de 60 cm), entre los que destacan los Regosoles, Litosoles y Feozems. Estos tipos se caracterizan por su limitada capacidad de retención hídrica y baja fertilidad natural, lo que restringe su aptitud para usos agropecuarios intensivos.

F. Vegetación y usos de suelo

El paisaje de Baja California está formado por tres grandes tipos de vegetación: matorrales, bosques y pastizales, que se distribuyen según el clima, el relieve y el tipo de suelo. Pero además de estas entidades principales, también encontramos comunidades vegetales muy particulares, como los chaparrales, la vegetación halófila (adaptada a suelos salinos), la vegetación del desierto arenoso, los bosques de galería que siguen el curso de los ríos, y las dunas costeras, donde la vida vegetal se adapta al viento y a la arena. La actividad humana también ha transformado el paisaje.

Con el propósito de cuantificar la presión antrópica, la intensidad de la transformación territorial y la pérdida de cobertura natural, se emplearon indicadores espaciales derivados de las Cartas de Uso del Suelo y Vegetación de las Series VI (2016) y VII (2021) (Mapa 1) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).



Los municipios que presentan mayor dinámica de transformación territorial, asociada a una pérdida significativa de cobertura vegetal nativa, son Tijuana y Playas de Rosarito. En contraste, Mexicali, Tecate y San Quintín registran una pérdida moderada de cobertura vegetal durante el periodo analizado. Por su parte, los municipios de Ensenada y San Felipe muestran la menor intensidad de cambio territorial en el intervalo 2016–2021, evidenciando niveles relativamente bajos de sustitución de coberturas naturales por usos antrópicos. En relación con las transiciones de la cobertura agrícola hacia otros usos del suelo, los cambios de mayor magnitud se concentran en los municipios de Mexicali y San Quintín, donde se registra una conversión más intensa de superficies previamente destinadas a actividades agropecuarias.

G. Áreas Naturales Protegidas y sitios prioritarios para la conservación

Actualmente, el estado alberga un total de diez Áreas Naturales Protegidas de carácter federal, distribuidas en tres categorías de manejo: cuatro Parques Nacionales, cuatro Reservas de la Biósfera y dos Áreas de Protección de Flora y Fauna (APFF) (Mapa y Tabla 7). Dentro de esta última categoría destaca el APFF Valle de los Cirios, que abarca una porción sustancial del desierto central de Baja California, localizado en el municipio de San Quintín. Esta área protegida representa aproximadamente el 34% de la superficie estatal, con una extensión superior a los 25,000 km², consolidándose como uno de los territorios de conservación más extensos y relevantes del país.

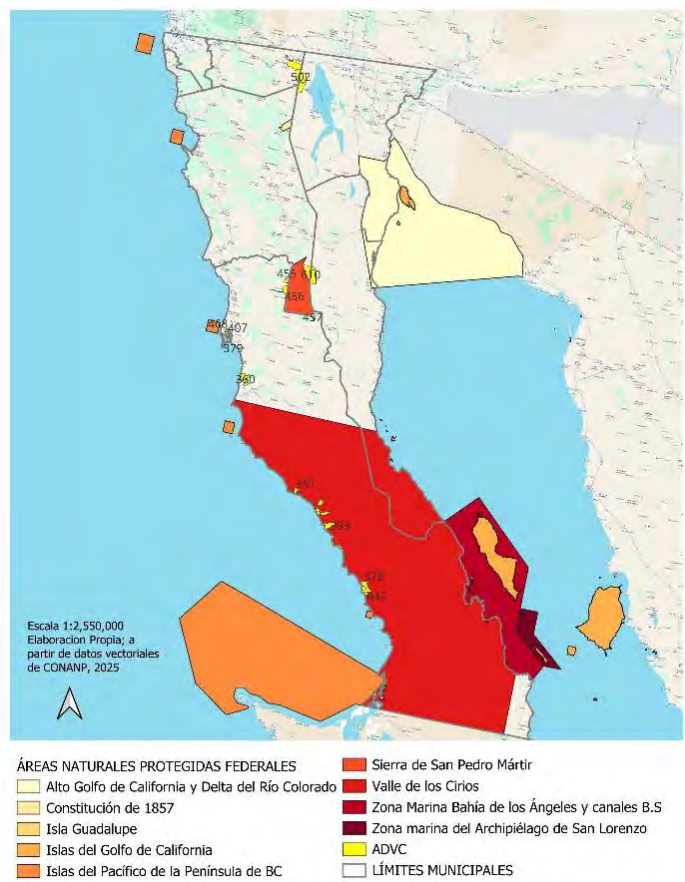


Tabla 7: Áreas naturales protegidas

CATEGORÍA	NOMBRE (ANP)	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	AÑO DE DECRETO (DOF)
Parque Nacional (Reserva Forestal/Marino) (Federal)	Constitución de 1857.	Localizado en la Sierra de Juárez con una superficie de 5,009.5 ha. Presenta bosques de coníferas (pinos, oyamel), laguna Hanson (humedal de importancia), refugio de mamíferos montanos (borrego cimarrón, venado). Uso público y recreación de montaña.	1962 (27 abril 1962)
	Sierra de San Pedro Mártir.	Se localiza en la Sierra de San Pedro Mártir con una superficie de 72,911 ha. Alberga bosques de coníferas de alta montaña, observatorio astronómico, especies endémicas y protegidas; función clave en regulación hidrológica y conservación.)	1947 (26 abril 1947)
	San Quintín	Localizado en el municipio de San Quintín con una superficie de 85.9 ha. Alberga 249 especies nativas, que representa el 7% de las especies de flora y fauna registradas en el estado de Baja California, de las cuales 22 plantas vasculares y 10 vertebrados son endémicos.	2023. (27 agosto 2023)

CATEGORÍA	NOMBRE (ANP)	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	AÑO DE DECRETO (DOF)
	Archipiélago de San Lorenzo	Inicialmente la zona terrestre, cayos y superficies emergidas se decretan como Reserva y Refugio de Aves Migratorias, posteriormente se reasigna dentro del APFF Islas del Golfo de California, por último, las aguas marinas circundantes al Archipiélago se decretan como Parque Nacional Marino, con una superficie de 58,442.8 ha.	1978 (2 agosto 1978) 2000 (7 junio 2000) 2005 (25 abril 2005)
Reserva de la Biosfera (Federal)	Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado.)	Compartida por los estados de Baja California y Sonora, con una superficie 934, 756 Ha. Porciones costeras y marinas del Alto Golfo y delta). Humedales de	1993 (10 de junio 1993)
	Isla Guadalupe.	Isla oceánica con alto endemismo (palma, pino y ciprés de Guadalupe) la reserva tiene una superficie de 476,971 ha, importante para la reproducción de mamíferos y aves marinos; manejo para restauración y control de especies exóticas	2005 (25 abril 2005).
	Bahía de los Ángeles, Canales de Ballenas y de Salsipuedes	Zona marina frente a Bahía de los Ángeles, con una superficie ≈ 387,474 ha marinas, Contiene sistemas de humedales costeros, bahías someras, archipiélago insular; área prioritaria para conservación marina, especies endémicas y actividades pesqueras sostenibles	2007 (5 junio 2007).
	Islas del Pacífico de la Península de Baja California	Conjunto de islas del Pacífico peninsular (varias islas y aguas marinas). Superficie marina amplia (~1,091,083 ha marinas + 70,140 ha terrestres). Agrupa múltiples islas con alta biodiversidad insular marina y terrestre; protección de colonias de aves marinas, mamíferos marinos y ecosistemas insulares.	2016 (7 diciembre 2016)
Área de Protección de Flora y Fauna (federal)	Islas del Golfo de California	Archipiélagos e islotes en el Golfo de California, incluye varios polígonos insulares con una superficie marina e insular extensa. Es refugio de aves marinas y fauna insular, conservación de reptiles, mamíferos marinos y comunidades insulares frágiles; clave para conectividad en el Golfo de California.	1978 (2 agosto 1978) 2000 (7 junio 2000)
	Valle de los Cirios	Matorral xerófilo con alta densidad de cirios (<i>Fouquieria columnaris</i>) perteneciente al municipio de San Quintín con una superficie de 2,521,776 ha. Alta concentración de cactáceas, reptiles, mamíferos grandes y endemismos. Colinda con ANP El Vizcaíno; comunica con Océano Pacífico y Mar de Cortés	1980 (2 junio de 1980) 2000 (7 junio 2000)

En el ámbito de la gestión ambiental estatal, el Gobierno de Baja California, por conducto de la Secretaría de Medio Ambiente, ha impulsado desde el año 2009 la conformación de un Sistema Estatal de Áreas Naturales Protegidas (ANP) bajo jurisdicción local. A través de este instrumento, se han decretado formalmente cuatro Áreas Naturales Protegidas Estatales, seleccionadas con base en criterios de relevancia ecológica, representatividad biogeográfica y vulnerabilidad ambiental.

Tabla 8. Resumen de Áreas Naturales Protegidas Estatales.

CATEGORÍA	NOMBRE ANP	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	AÑO DE DECRETO POE
Parque Estatal	Sierra Juárez	Localizado en la Sierra de Juárez en el municipio de Ensenada con una superficie aproximada de 24,000 ha. Alberga ecosistemas de montaña, pino-encino, fauna silvestre, garantiza la conectividad con ANP federal.	2009
	Parque Estatal Constitución de 1857 (ampliación estatal)	Localizado en la Sierra de Juárez en el municipio de Ensenada, comprende una ampliación de 5,009 ha del Parque Nacional. Alberga Bosque de pino y encino, a la laguna de Hanson, importante para la recarga hídrica	2009
	Cañón de Guadalupe	Localizado en el municipio de Mexicali, con una superficie de 5,000 ha. Alberga un oasis con aguas termales, biodiversidad de zonas áridas, importancia cultural y turística	2010
	Arroyo San Miguel	Localizado en el Centro de Población de Ensenada con una superficie de 1,200 ha. Comprende una zona costera con acantilados, hábitat de aves marinas y especies endémicas	2021

H. Provisión de Servicios Ecosistémicos

A.1. Servicios Ecosistémicos de Aprovisionamiento

Baja California ofrece servicios de aprovisionamiento clave vinculados a los recursos forestales, plantas nativas, agua, sal, la pesca y maricultura, agricultura intensiva, vitivinicultura, ganadería.

A.2. Servicios Ecosistémicos de Regulación

Baja California aporta servicios de regulación en clima, agua, aire, suelos, control biológico y protección costera, donde destacan los bosques serranos, humedales, manglares, dunas y ecosistemas marinos.

A.3. Servicios Ecosistémicos de Apoyo.

Dentro de los servicios ecosistémicos de apoyo Baja California brinda la formación de suelos, el ciclo de nutrientes, la productividad primaria, los hábitats, la polinización y diversidad genética, sustentados por una diversidad de ecosistemas desérticos, serranos, marinos e insulares.

I. Procesos de abatimiento o pérdida de Servicios Ecosistémicos

B.1. Deforestación y degradación forestal

Desde una perspectiva actualizada al año 2025, la deforestación en el estado de Baja California continúa siendo un fenómeno multifactorial, estrechamente vinculado a dinámicas territoriales, económicas y climáticas que inciden en la transformación acelerada de los ecosistemas forestales. Entre los principales motores de pérdida de cobertura vegetal destaca *la expansión de las manchas urbanas*, particularmente en los municipios de Tijuana, Rosarito, Tecate, Ensenada y Mexicali, que concentran los mayores índices de crecimiento demográfico y desarrollo inmobiliario en la entidad.

B.2. Extracción ilegal de fauna, flora y productos pétreos (suelos, rocas, gravas, etc.).

Desde una perspectiva técnica actualizada, la extracción no autorizada de recursos naturales en Baja California se configura como una amenaza multidimensional que compromete la integridad ecológica del territorio, la funcionalidad de sus sistemas hidrológicos, la calidad de vida de las comunidades locales y la eficacia institucional en materia de gestión ambiental.

B.3. Disponibilidad de agua en cuencas y acuíferos

El estado de Baja California presenta un régimen hídrico caracterizado por la aridez climática, la baja disponibilidad natural de agua superficial y una alta dependencia del recurso subterráneo para el abastecimiento público-urbano, agrícola, industrial y turístico. En total, se encuentran delimitados 48 acuíferos, conforme al marco hidrogeológico establecido por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). Estos acuíferos constituyen la principal fuente de suministro en zonas rurales y urbanas fuera de la cuenca del Río Colorado, y son esenciales para la producción agropecuaria y agroindustrial en los valles costeros y de piedemonte. Los acuíferos de Baja California pueden agruparse en tres patrones de comportamiento (CONAGUA, 2024): Acuíferos con sobreexplotación estructural (Valle de Mexicali 0201 y Mesa Arenosa de San Luis Río Colorado 0202), Acuíferos costeros con intrusión marina y salinización progresiva (Manadero 0219, San Quintín 0220 y Camalú (0221) y, Acuíferos con equilibrio frágil o estrés hídrico creciente (Valle de Guadalupe 0218, Playas de Rosarito – Popotla 0212 y Valle de Ojos Negros 0216).

B.4. Contaminación de agua, suelos y atmósfera

Los principales problemas de **contaminación de agua** se presentan son los siguientes: en Tijuana, la contaminación del agua se debe al rezago en la cobertura de drenaje, lo que provoca descargas de aguas residuales municipales, insuficiencia en la capacidad de tratamiento, fallas en sistemas de conducción (colectores) y episodios de descarga transfronteriza hacia cuerpos de agua estuarinos; en Ensenada, la principal fuente de contaminación de la zona costera es el Arroyo El Gallo debido a que en su lecho se descargaban las aguas residuales de la industria

pesquera; en Tecate la contaminación se presenta en el Río Tecate y cauces de arroyos y escurrimientos pluviales que desembocan en él; en Mexicali la contaminación se presentaba en el Río Nuevo y los drenes por las descargas de industrias, rastros y viviendas; en el municipio de San Quintín, no existe infraestructura formal de tratamiento de aguas residuales, lo que genera una descarga directa de aguas negras al subsuelo; en San Felipe, la creciente presión por desarrollos turísticos–inmobiliarios en la zona costera, junto con la limitada infraestructura de saneamiento, ha incrementado el riesgo de contaminación, lo que podría favorecer la intrusión marina en los próximos años.

Por otra parte, la **contaminación del suelo** en la entidad se derivaba de la mala disposición de los desechos sólidos, la falta de zonas destinadas a basureros municipales, el manejo y aplicación de agroquímicos y sistemas de riego en zonas agrícolas, así como la utilización de letrinas y descargas de fosas sépticas al subsuelo.

Para 2025, el estado de Baja California presenta un escenario atmosférico caracterizado por la **concentración de emisiones** móviles, industriales y agropecuarias, con una distribución espacial diferenciada entre los municipios fronterizos (Tijuana, Mexicali, Tecate y Playas de Rosarito) y las zonas costero-agrícolas (Ensenada, San Quintín y San Felipe).

J. Cambio climático

El estado de Baja California presenta una vulnerabilidad climática elevada debido a su localización geográfica en una región árida–semiárida, la disponibilidad limitada de agua subterránea y superficial, y la presión creciente de la urbanización, el desarrollo agroindustrial y el turismo. Las proyecciones climáticas para 2030–2050 indican un incremento en la temperatura media anual entre 1.5 y 2.4 °C, así como una reducción en la precipitación promedio anual de 5 a 15%, lo que intensificará los procesos de sequía meteorológica e hidrológica en todo el estado. La sobreexplotación crónica de los acuíferos del Valle de Mexicali, Maneadero, Guadalupe y San Quintín incrementa la probabilidad de intrusión salina y pérdida de productividad agrícola. Asimismo, las zonas costeras de Ensenada, San Quintín y San Felipe presentan alta exposición al ascenso del nivel del mar y a la intensificación de tormentas invernales asociadas al ENSO, lo que afecta infraestructura portuaria, vialidades costeras y asentamientos urbanos informales (CICESE, 2023).

K. Peligros y amenazas naturales

GEOLÓGICOS

Baja California está atravesada por una red de fallas geológicas que forman parte de un sistema tectónico activo y complejo. La más conocida es la Falla de San Andrés, una gigantesca grieta que separa las placas del Pacífico y de Norteamérica. Esta falla recorre el norte del estado en dirección al Golfo de California y se ramifica en otras fallas importantes como Imperial, El Sinore, San Jacinto y Cerro Prieto.

HIDROMETEOROLÓGICOS

El estado de Baja California presenta una alta variabilidad climática debido a su posición en la franja árida del noroeste de México y su interacción con sistemas meteorológicos del Pacífico, el Golfo de California y la corriente en chorro subtropical. Esta configuración genera condiciones extremas y contrastes marcados entre sequías prolongadas, lluvias intensas de corta duración, vientos fuertes y fenómenos costeros asociados al ascenso del nivel del mar.

L. Capacidad de carga urbana

La capacidad de carga urbana constituye un elemento fundamental para orientar el crecimiento territorial del estado bajo criterios de sostenibilidad, seguridad y resiliencia. Su valoración permite identificar los límites ambientales, hídricos, de infraestructura y de riesgo que condicionan la expansión urbana, así como establecer restricciones operativas que garanticen un desarrollo ordenado y compatible con la aptitud territorial.

A continuación, se presentan tablas resumen sobre la implicación de la capacidad de carga con la expansión urbana identificada en siete micro regiones urbanas del territorio estatal.

Tabla 9: Clasificación de la Capacidad de Carga Urbana por Microrregión

Microrregión	Capacidad de Carga Urbana	Condicionantes Principales	Implicaciones Territoriales
Tijuana–Rosarito–Tecate	Media a Baja	Alta exposición a deslizamientos e inundaciones; déficit estructural de agua potable; expansión urbana acelerada en laderas; infraestructura vial saturada	Expansión condicionada; densificación prioritaria; restricción en laderas inestables y cauces; protección de zonas de recarga
Mexicali–Valle	Media	Sobreexplotación del acuífero; riesgo sísmico y licuación; urbanización dispersa; vulnerabilidad a olas de calor extremo	Expansión limitada a zonas de aptitud alta; mitigación obligatoria por sismicidad; control de crecimiento suburbano
Ensenada–El Sauzal–Maneadero	Media	Riesgo de erosión costera; déficit hídrico creciente; expansión sobre zonas agrícolas; riesgo por incendios forestales	Expansión condicionada; protección de zonas agrícolas de alto valor; restricción en zonas costeras vulnerables

Microrregión	Capacidad de Carga Urbana	Condicionantes Principales	Implicaciones Territoriales
San Quintín	Baja	Acuíferos sobreexplotados; vulnerabilidad agrícola; infraestructura limitada; riesgo por incendios y sequía	No apto para expansión urbana significativa; consolidación de localidades existentes; protección de suelos agrícolas
San Felipe	Baja	Ascenso del nivel del mar; riesgo costero extremo; baja disponibilidad hídrica; infraestructura insuficiente	Restricción absoluta en zonas costeras bajas; expansión mínima y condicionada; reforzamiento de infraestructura crítica
Valle de Guadalupe	Media	Presión urbana sobre suelos agrícolas; déficit hídrico severo; riesgo por incendios forestales	Prohibición de expansión urbana dispersa; protección de vocación vitivinícola; infraestructura hídrica condicionada
Sierra de Juárez y San Pedro Mártir	Alta (solo para asentamientos existentes)	Alta importancia ecológica; riesgo por incendios forestales; baja densidad poblacional	No apto para expansión urbana; conservación prioritaria; regulación estricta de infraestructura

Fuente: Propia, 2026

Tabla 10: Restricciones Operativas por Microrregión

Microrregión	Restricciones Operativas	Justificación Territorial	Acciones Permitidas / Condicionadas
Tijuana–Rosarito–Tecate	Prohibición de expansión urbana en laderas inestables; restricción en cauces y zonas de inundación; limitación de crecimiento en zonas sin disponibilidad hídrica garantizada; control estricto del crecimiento suburbano disperso	Alta exposición a deslizamientos e inundaciones; déficit hídrico estructural; saturación vial y presión sobre servicios	Densificación prioritaria; proyectos urbanos condicionados a mitigación de riesgo; protección de zonas de recarga hídrica
Mexicali–Valle	Restricción en zonas de licuación y falla activa; limitación de expansión en áreas con estrés hídrico severo; control del crecimiento	Riesgo sísmico y de licuación; sobreexplotación del acuífero; urbanización	Expansión solo en zonas de aptitud alta; mitigación sísmica obligatoria;

Microrregión	Restricciones Operativas	Justificación Territorial	Acciones Permitidas / Condicionadas
	en zonas agrícolas de alto valor	dispersa en zonas agrícolas	consolidación de localidades existentes
Ensenada–El Sauzal–Maneadero	Prohibición de expansión en zonas de erosión costera; restricción en áreas agrícolas estratégicas; limitación de crecimiento en zonas con déficit hídrico	Vulnerabilidad costera; presión urbana sobre suelos agrícolas; riesgo por incendios forestales	Expansión condicionada; protección de zonas agrícolas de alto valor; infraestructura hídrica obligatoria
San Quintín	Prohibición de expansión urbana significativa; restricción en zonas agrícolas productivas; limitación por disponibilidad hídrica crítica	Acuíferos sobreexplotados; alta vulnerabilidad agrícola; infraestructura limitada	Consolidación de localidades existentes; proyectos condicionados a disponibilidad hídrica comprobada
San Felipe	Prohibición de expansión en zonas costeras bajas; restricción absoluta en áreas de riesgo por ascenso del nivel del mar; limitación por infraestructura insuficiente	Riesgo costero extremo; baja disponibilidad hídrica; vulnerabilidad climática creciente	Expansión mínima y condicionada; reforzamiento de infraestructura crítica; protección de zonas costeras vulnerables
Valle de Guadalupe	Prohibición de expansión urbana dispersa; restricción en zonas agrícolas vitivinícolas; limitación por déficit hídrico severo	Presión urbana sobre suelos agrícolas; riesgo por incendios forestales; escasez hídrica estructural	Consolidación controlada; protección de vocación vitivinícola; infraestructura hídrica condicionada
Sierra de Juárez y San Pedro Mártir	Prohibición total de expansión urbana; restricción de infraestructura nueva; protección estricta de ecosistemas	Alta importancia ecológica; riesgo por incendios forestales; baja densidad poblacional	Solo mantenimiento de asentamientos existentes; actividades de conservación y manejo forestal

Fuente: Propia, 2026

II.2 Subsistema sociodemográfico

El presente diagnóstico, se basa principalmente en información de los Censos de Población y Vivienda y Conteos de Población del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), del Consejo Nacional de Población (CONAPO) y del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). El objetivo es identificar las características de la población, valorar la dinámica y tendencias de crecimiento poblacional, y prever los requerimientos

futuros de las personas que habitan el estado. Se analiza, el agrupamiento de las personas, el tamaño de la localidad, urbana, intermedia y rural, su distribución, y la concentración en zonas metropolitanas. Se identifican problemas y carencias sociales, desigualdades socio territoriales, rezagos, pobreza, marginación y el acceso a servicios públicos.

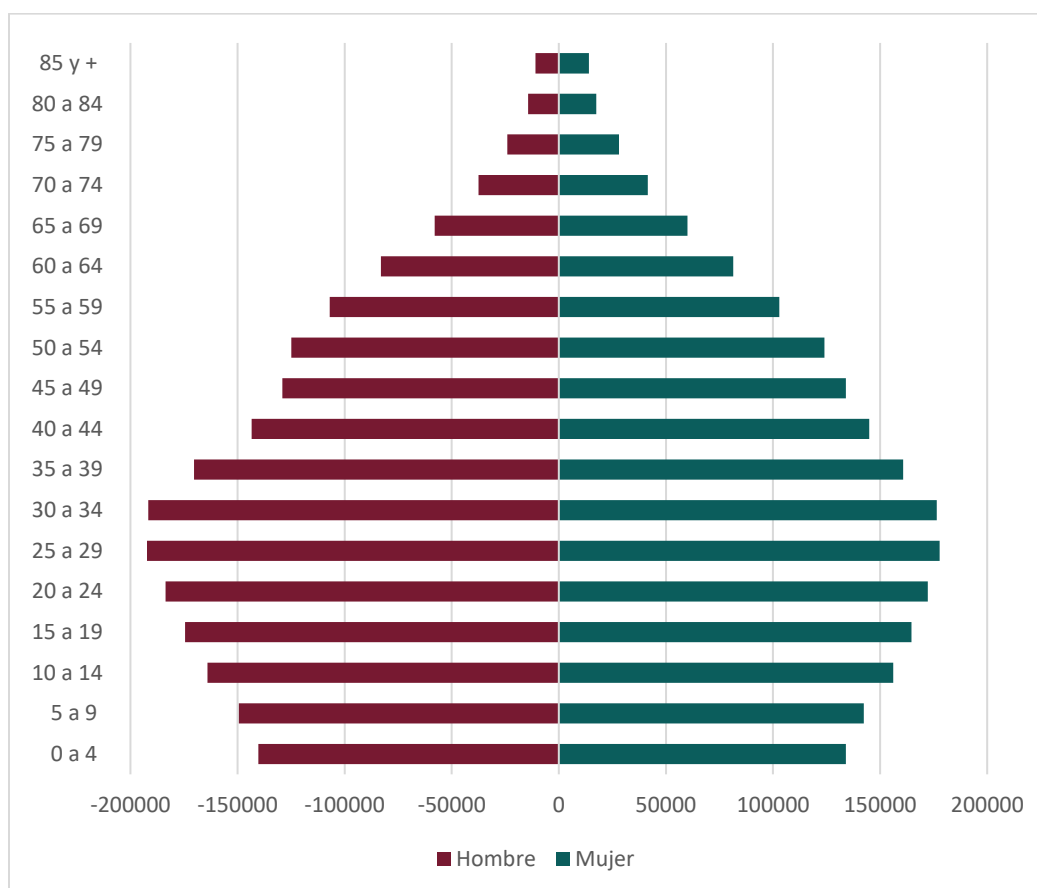
La tendencia de crecimiento de la población del estado de 2000 a 2020, comparado con las tres décadas anteriores bajó su ritmo de crecimiento, y continuó concentrándose en las zonas urbanas, particularmente en las metrópolis de Tijuana, Mexicali y Ensenada.

II.2.1 Estructura y dinámica demográfica

A. Estructura de la población y los hogares.

La población del Estado de Baja California a lo largo de las últimas cinco décadas ha experimentado distintas transformaciones en su crecimiento y estructura, marcadas principalmente por dinámicas migratorias. De 1970 al 2000, en la entidad se observó una baja en la tasa de natalidad, así como en la tasa de mortalidad, lo que se reflejó en una población principalmente joven. Sin embargo, en las últimas dos décadas, aunque la población es joven se observan algunos cambios en las tendencias de los rangos de población. En un comparativo 2005-2020, la población menor de 25 años en 2005 fue de 56 %, en tanto que en 2020 ese rango de población representó el 40.71 %, un claro descenso de ese rango de edad en la población joven del estado. La población de niños y niñas menores de 5 años en 2005 fue de 9 %, en 2020 el porcentaje registrado fue de un 7.07 %, observando también un descenso. En cambio, la población mayor de 65 años en 2005 alcanzó el 3.8 % de la población total, en tanto que en 2020 el porcentaje es de 6.73 % un incremento en este segmento de la población.

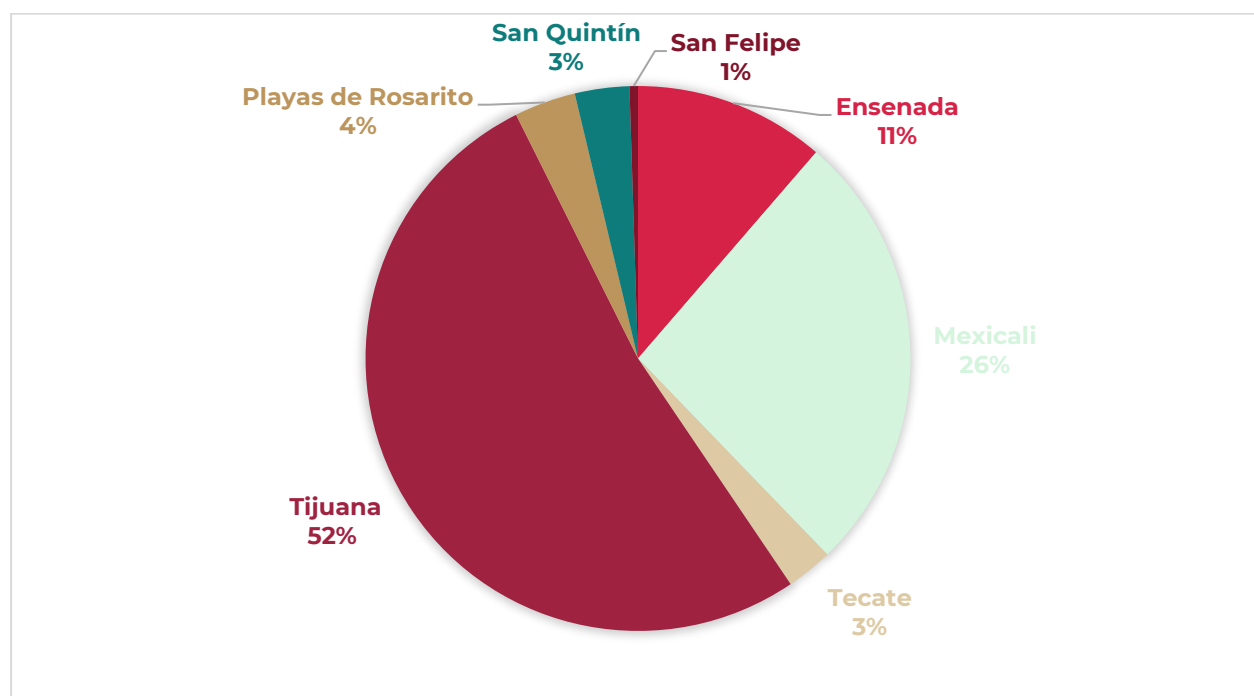
El segmento más amplio o expandido de acuerdo al censo del 2020 de INEGI, es el segmento de 10 a 34 años, que representó el 42.42 %. La baja en la tasa de mortalidad y el incremento de la inmigración a ciudades de zonas metropolitanas configuró una población de edades adultas, (INEGI, 2020). Esta tendencia se confirma en la población estimada por CONAPO en 2025, en donde el segmento más expandido es de 15 a 39 años con un 42.70 % del total de la población, como se aprecia en la **Gráfica 1**.

Gráfica 1: Pirámide de población quinquenal del estado de Baja California 2025

Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO

La población de Baja California al año 2020 ascendía a 3,769,020 habitantes (INEGI, 2020). De acuerdo a las proyecciones del Consejo Nacional de Población al año 2025 Baja California alberga a 4,131,619 habitantes (CONAPO, 2025).

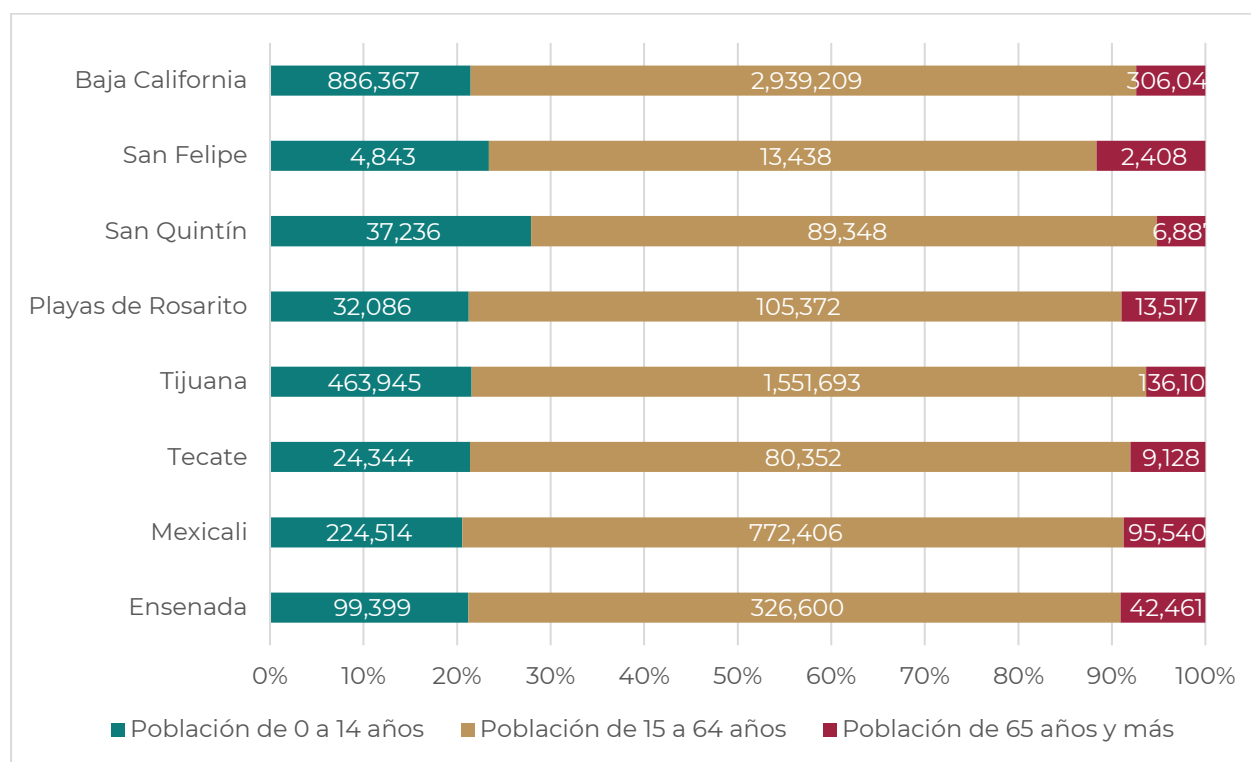
Señala el CONAPO, que, más de la mitad de los bajacalifornianos se asientan en Tijuana y poco más de una cuarta parte en Mexicali. La atracción fronteriza se manifiesta en la conglomeración al norte del estado, más del 81 % de los bajacalifornianos residen en un municipio fronterizo, como se aprecia la distribución de la población municipal en la **Gráfica 2**.

Gráfica 2: Población de los municipios de Baja California 2025

Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

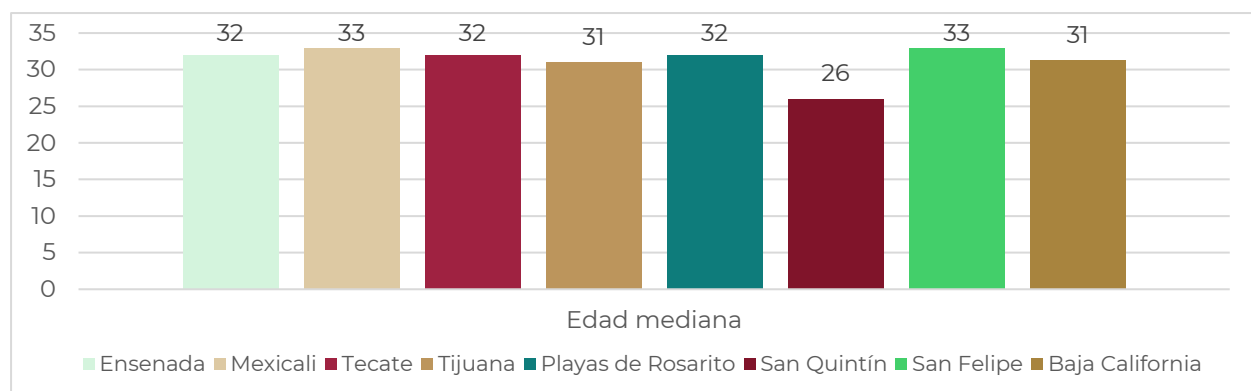
La estructura de la población es fundamental para el diseño de políticas públicas territoriales, para identificar los sectores de la población a los que se realizarán intervenciones, Baja California tiene el 71.1 % de población en edad de 15 – 64 años, es decir en edad productiva; el 21.5 % son niños y adolescentes de 0 - 14 años con requerimientos de educación, cultura y deporte para su desarrollo, y el 7.4 % lo representan el grupo de adultos mayores, población de 65 años y más.

La distribución de estos grupos de edad es diferenciada en cada uno de los municipios del estado, así tenemos que en el rango de 0 – 14 años el municipio que alberga el menor porcentaje de su población es Mexicali, en tanto que San Quintín es que presenta el más alto porcentaje de este segmento de población en el estado. En el rango de población de 15 – 64 años Tijuana es el municipio que en términos relativos tiene la mayor población y San Felipe el que registra el menor porcentaje. Y de la población de 65 años y más, el municipio de San Felipe es quien alberga el mayor porcentaje, en tanto que San Quintín es el que reporta la menor población relativa en este rango de edad, como se puede ver en la **Gráfica 3**.

Gráfica 3: Población de los municipios y del estado por rangos de edad 2025

Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

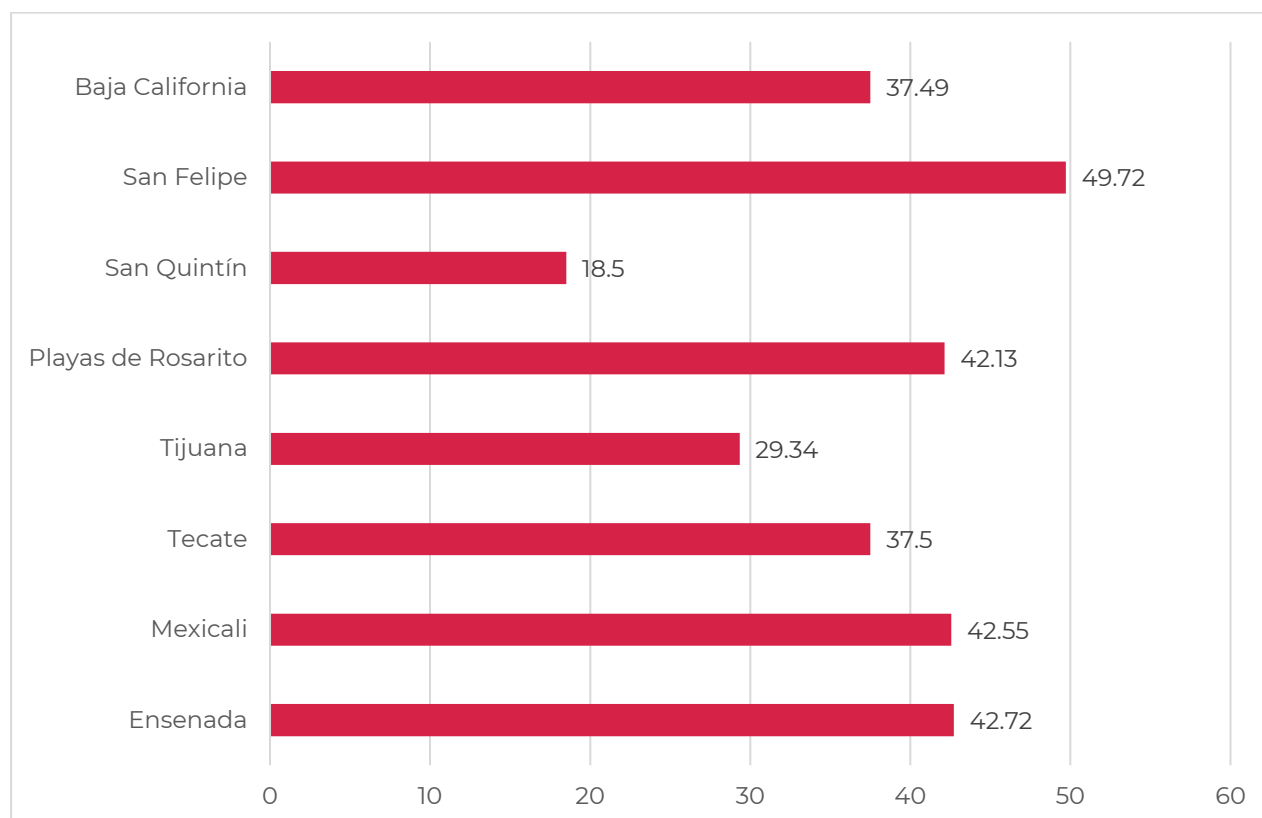
Así, tenemos que la edad mediana en Baja California es de 31 años; Mexicali y San Felipe presentan la mayor en el estado, en tanto que en San Quintín se observa la menor, como se ilustra en la **Gráfica 4**.

Gráfica 4: Edad mediana de los municipios y del estado de Baja California 2025

Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

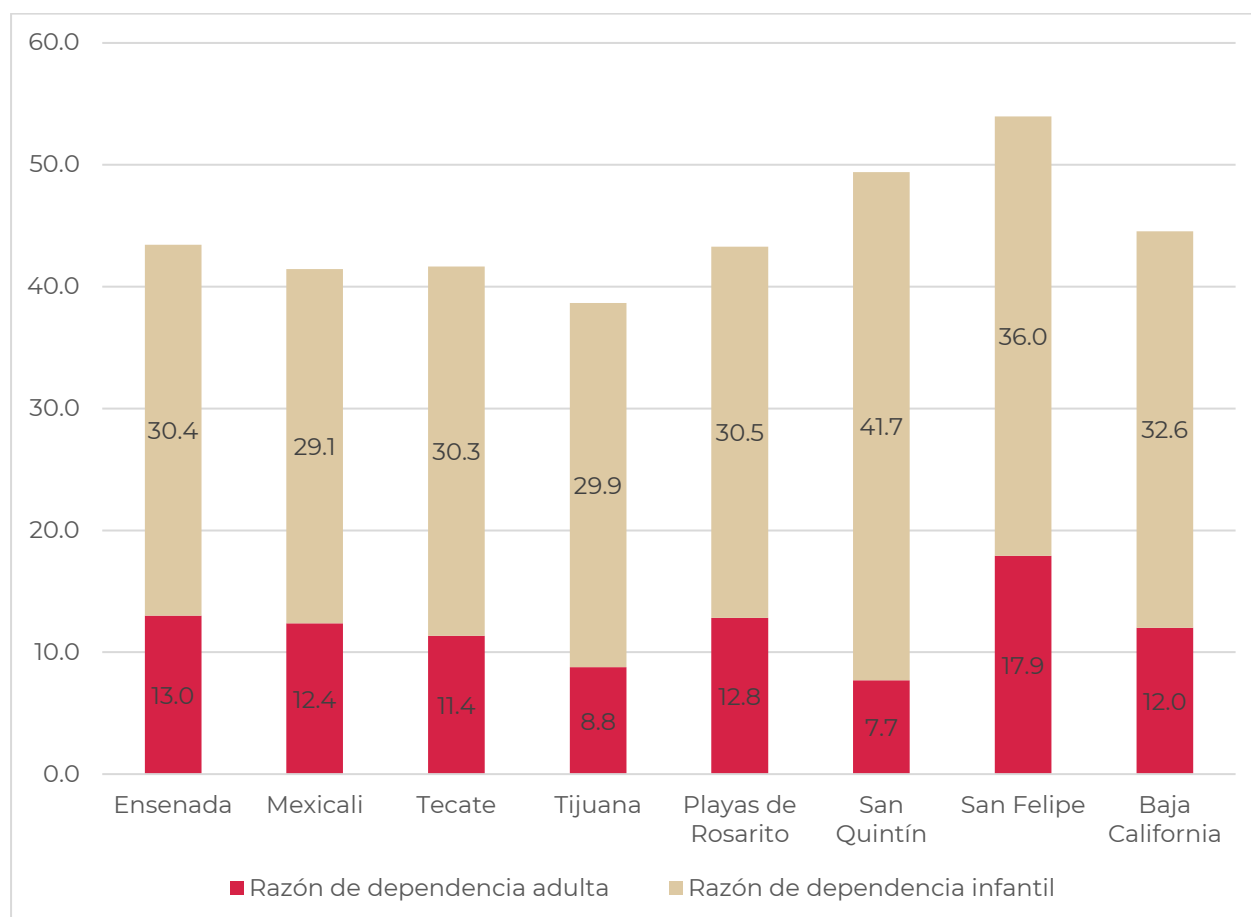
Otro de los indicadores que nos ayuda a entender la dinámica demográfica del estado es el Índice de Envejecimiento, en el cual el municipio de San Felipe lidera esta estadística con el 49.72 % y San Quintín presenta el menor con el 18.5 %, **ver Gráfica 5.**

Gráfica 5: Índice de Envejecimiento de población de 65 años y más de los municipios



Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

En concordancia con el anterior indicador, otro que nos da cuenta de la carga que recae sobre la población en edad de trabajar (de 15 a 64 años) por parte de la población en edad no productiva (menores de 15 años y mayores de 64 años) es la razón de dependencia. Con esto se reafirma la condición del municipio de San Felipe, el cual presenta un Razón de Dependencia total del 54 %, nueve puntos arriba del promedio estatal que es del 45 %, y Tijuana presenta la menor dependencia total en el estado con el 39 %, el desglose por municipio se aprecia en la **Gráfica 6.**

Gráfica 6: Razón de dependencia de los municipios y del estado de Baja California 2025

Fuente: Elaboración propia con base en Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

La población con discapacidad en Baja California, aquella que tiene mucha dificultad o no puede hacer al menos una de las actividades de la vida cotidiana como son: ver, oír, caminar, recordar o concentrarse, bañarse, vestirse o comer, hablar o comunicarse, al año 2020 ascienden a 151,945 personas. De las cuales el 52.41 % son mujeres y el 47.59 son hombres. El desglose municipal se aprecia en la **Tabla 11**, donde se observa que los municipios de Ensenada, Mexicali, Playas de Rosarito y San Quintín presentan mayor porcentaje de su población con discapacidad que el promedio estatal, siendo San Quintín el municipio con mayor promedio en el estado. Mientras que Tecate y Tijuana presentan porcentajes menores a la media estatal, éste último municipio con el menor promedio de población con discapacidad en Baja California.

Tabla 11: Población con discapacidad por municipio de Baja California.

Municipio	Total	Porcentaje
Baja California	151,945	4.0
Ensenada	20,367	4.6
Mexicali	44,519	4.2
Playas de Rosarito	5,391	4.2.
San Quintín	6,329	5.4
Tecate	4,104	3.8
Tijuana	71,235	3.7

Fuente: COPLADE, Sistema de indicadores de Baja California.

En 2020 en Baja California, la población de los hogares fue de 3,739,800 habitantes, de los cuales más de la mitad se concentró en el municipio de Tijuana, seguida por los municipios de Mexicali, Ensenada, Playas de Rosarito, San Quintín y San Felipe, como se aprecia en la **Tabla 12**. Para el mismo año, las familias bajacalifornianas tenían un promedio de 3.26 integrantes por familia, destacando San Quintín con 3.57 habitantes, arriba del promedio del estado

Tabla 12: Población total en hogares 2020

Entidad	Población (habitantes)	Porcentaje
Baja California	3,739,800	100.00
Mexicali	1,022,916	27.35
Ensenada	440,186	11.77
Tijuana	1,910,570	51.09
Tecate	102,896	2.75
Playas de Rosarito	126,264	3.38
San Quintín	117,050	3.13
San Felipe	19,918	0.53

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo General de Población y vivienda 2020, INEGI.

El total de percepciones que recibieron las familias bajacalifornianas en el año 2024 ascendió a \$101,187.00 al trimestre, situándose el estado en el cuarto sitio a nivel nacional. En el año 2024 el promedio del ingreso total trimestral en Baja California es de 102 mil 855 pesos. La principal fuente de los ingresos la representa el ingreso por trabajo, no obstante que en los ámbitos urbano y rural se redujo la participación durante el periodo del 2022-2024; de este rubro, de 100 pesos que reciben los bajacalifornianos 93 pesos corresponden al trabajo subordinado, es decir, de prestar los servicios a alguien más, el promedio nacional son 85 pesos.

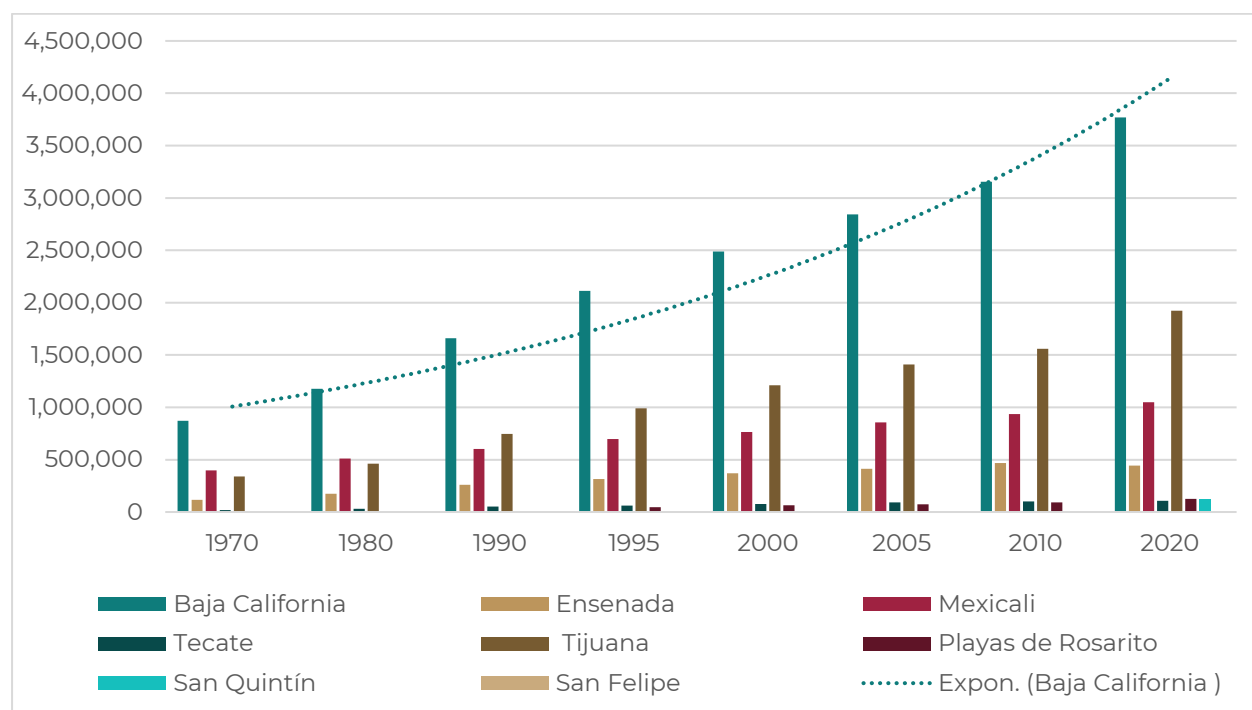
Los ingresos monetarios son diferentes de acuerdo al tipo de localidad, en el ámbito urbano son mayores que los urbanos, para el año 2024 el ingreso urbano fue 27 % superior que el ingreso rural; aunado a ello se observa una reducción del ingreso promedio trimestral rural en el periodo 2022-2024. Para el ámbito rural las transferencias representan el segundo concepto

de ingresos (17 %), que tuvieron un aumento considerable del 2012-2022 del 47 % y, en el ámbito urbano aumentaron el 15 % de la participación de los ingresos promedio trimestrales en los hogares bajacalifornianos.

B. Dinámica poblacional

El crecimiento de la población del estado en 2020, continúa caracterizándose por un crecimiento importante en el Municipio Tijuana, seguido de Mexicali y Ensenada. La población del estado se ha incrementado más de cuatro veces lo que implica la oportunidad de fortalecer las políticas públicas hacia estos centros urbanos de mayor presión en demandas urbanas y sociales (**Tabla 13**).

Tabla 13: Crecimiento de la población municipal de Baja California 1970-2020.



Fuente: Censos Generales de Población y vivienda y Conteos, INEGI.

El ritmo de crecimiento expresado en la tasa de crecimiento promedio anual de la población del estado después de presentar un ascenso en las décadas, 1970-2000, hasta alcanzar el 4.2 %, empieza a descender su ritmo llegando en la década 2010-2020 a una tasa de 1.8 %. Tendencia similar la presenta Ensenada, de 1970-2000 con tasa de crecimiento de 4.3%, y llegar a tasas de crecimiento en 2010-2020 de 1.8 %. Mexicali ha mantenido ritmos de crecimiento bajos que oscilan de 1970-2000 de 2.6 %, en 2010 a 2020 de 1 %. La mayor tasa de crecimiento la presenta el municipio de Playas de Rosarito ascendiendo al 3.4 %, en la década 2010-2020, explicada por

la dinámica migratoria, y su economía turística; San Quintín presentó una tasa del 2.8 % y Tijuana del 2.1 %.

El Censo General de Población y Vivienda 2020, INEGI, registra como nuevo municipio a San Quintín, dado que su creación fue el 27 de febrero de 2020. En tanto el municipio de San Felipe continuó formando parte de Mexicali hasta el 2021, en razón de ello los datos de este municipio no aparecen desglosados.

En un comparativo de los datos censales de INEGI, y del CONAPO, se identifican los municipios con mayor población a Tijuana 52 % y Mexicali 26 %, en tanto que los que albergan menor población son los de reciente creación que son San Quintín 3 % y San Felipe 1 %, como se aprecia en la **Tabla 14**.

Tabla 14: Comparativo de población total por municipio, 2000-2025

Población total											
INEGI						CONAPO					
Municipio	2000	2005	2010	2015	2020	2000	2005	2010	2015	2020	2025
Baja California	2,487,667	2,844,469	3,155,070	3,315,766	3,769,020	2,495,955	2,877,276	3,194,264	3,406,162	3,838,619	4,131,619
Ensenada	370,730	413,481	466,814	486,639	443,807	296,832	337,327	380,610	416,718	448,771	468,460
Mexicali	764,902	855,962	936,826	988,417	1,049,792	754,506	853,444	933,123	971,472	1,046,999	1,092,460
Tecate	77,795	91,021	101,079	102,406	108,440	78,200	92,077	102,294	104,763	109,966	113,824
Tijuana	1,210,820	1,410,700	1,559,683	1,641,570	1,922,523	1,216,740	1,427,209	1,579,083	1,689,417	1,961,388	2,151,740
Playas de Rosarito	63,420	73,305	90,668	96,734	126,890	63,691	73,682	91,808	100,227	130,333	150,975
San Quintín					117,568	70,915	77,292	88,975	104,074	120,771	133,471
San Felipe						15,071	16,245	18,371	19,491	20,391	20,689
Distribución porcentual											
INEGI						CONAPO					
Municipio	2000	2005	2010	2015	2020	2000	2005	2010	2015	2020	2025
Baja California	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Ensenada	15	15	15	15	12	12	12	12	12	12	11
Mexicali	31	30	30	30	27	30	30	29	29	27	26
Tecate	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tijuana	49	50	49	50	51	49	49	49	50	51	52
Playas de Rosarito	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
San Quintín					3	3	2	3	3	3	3
San Felipe						1	1	1	1	1	1
Tasa de crecimiento promedio anual											
INEGI						CONAPO					
Municipio	2000-2005	2005-2010	2000-2010	2015-2020	2010-2020	2000-2005	2000-2010	2010-2015	2015-2020	2010-2020	2020-2025

Baja California	2.7	2.3	2.4	2.6	1.8	2.9	2.5	1.3	2.4	1.9	1.5
Ensenada	2.2	2.5	2.3	-1.85	-0.5	2.6	2.5	1.8	1.5	1.7	0.9
Mexicali	2.3	4.2	2	0.8	1	2.5	2.1	0.8	1.5	1.2	0.9
Tecate	3.2	2.1	2.7	1.2	0.6	3.3	2.7	0.5	1	0.7	0.7
Tijuana	3.1	2	2.6	3.2	2.1	3.2	2.6	1.4	3	2.2	1.9
Playas de Rosarito	2.9	4	3.6	5.6	3.4	3	3.7	1.8	5.4	3.6	3
San Quintín					2.8	1.7	2.3	3.2	3	3.1	2
San Felipe						1.5	2	1.2	0.9	1	0.3

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Censos Generales de Población y Vivienda, Conteos de INEGI y Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

Un componente relevante del crecimiento y distribución de la población en el estado lo representa el flujo migratorio, por ser un polo de atracción a nivel nacional e internacional. De la migración reciente que llegó a Baja California (2015-2020) el 16 % proviene de otros países, el 81 % de otros estados del país y, el 2 % de origen no especificado.

La migración interna de Baja California es del 6.8 %, solo superada por Quintana Roo (7.6 %) y Baja California Sur (8.3 %). Las causas de la migración se observan en la **Tabla 15**. Sin embargo, Baja California presenta el mayor saldo migratorio del país, ascendiendo al 3.8 %, que contribuye a aumentar la demanda de satisfactores básicos para el desarrollo armónico del estado.

Tabla 15: Población migrante a Baja California y sus causas 2020.

Causas de la migración	Población (habitantes)	Porcentaje (%)
Migración por trabajo	118,109	43.7
Migración por asuntos familiares	98,222	36.4
Migración por estudio	12,430	4.6
Migración por inseguridad delictiva o violencia	8,260	3.1
Migración por otra causa	32,964	12.2

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2023, INEGI.

II.2.2 Distribución territorial de la población

Este apartado abordar la forma en que distribuye la población se ubica en el territorio, en diversos tipos de asentamientos, lo cual propicia cambios demográficos, necesidades, usos y

presión sobre de los recursos territoriales y que se manifiestan en impactos sobre los demás subsistemas del Estado.

A. Distribución territorial de la población en rangos de localidades, urbana y rural

En 15 años, del periodo comprendido de 2005-2020 la población urbana en el estado aumentó más de dos puntos, al tiempo que se reduce la población en las localidades intermedias y rurales, como se desglosa en la **Tabla 16**. Para el año 2020 las zonas urbanas, desde 15 mil habitantes y hasta más de 100 mil concentran el 87.4 % de la población total, en tanto que las localidades urbanas intermedias que van de 2,500 y hasta 14,999 habitantes representan el 6.9 % de la población estatal, y las zonas rurales representan el 6.5 % de la población del estado, como se desglosa en la Tabla 38.

Tabla 16: Número de localidades según tamaño y población.

Localidades según tamaño de población	2005			2020		
	Localidades	Población	% respecto a la población total	Localidades	Población	% respecto a la población total
Baja California	3,975	2,844,469	100	5,559	3,769,020	100
Urbanas	10	2,419,662	85.1		3,293,584	87.4
100,000 y más	3	2,199,308	77.3	3	3,096,143	82.1
50,000 a 99,999	2	116,011	4.1	1	81,059	2.2
15,000 a 49,999	5	104,343	3.7	5	116,382	3.1
Intermedia	37	222,573	7.8		260,168	6.9
10,000 a 14,999	5	69,040	2.4	5	56,761	1.5
5,000 a 9,999	15	91,946	3.2	17	114,827	3.0
2,500 a 4,999	17	61,587	2.2	26	88,580	2.4
Rurales	3,930	202,234	7.1		244,932	6.5
500 a 2,499	117	122,122	4.3	140	147,369	3.9
100 a 499	196	44,444	1.6	227	53,709	1.4
Menos de 100	3,617	35,668	1.3	5,233	43,854	1.2

Fuente: Elaboración propia con base en Censo General de Población y vivienda y Conteo, INEGI.

La mayor parte de la población del estado se concentra en parte noroeste y en la zona urbana que alcanzan la integración de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.

En 2020, a nivel municipal Tijuana concentra el mayor porcentaje de población en localidades urbanas, el 95.9 %, localidades intermedias con un 2.6 % y un 1.6 % en localidades rurales. En Tecate la población de localidades urbanas representa el 73.7 %, en localidades rurales el 14.9 %, y en menor porcentaje las localidades intermedias con un 11.4 %. Playas de Rosarito tiene un

78.9 % de población en localidades urbanas, un 13.8 % en localidades intermedias y un 7.2 % en localidades rurales.

En la parte noreste se encuentra la Zona Metropolitana de Mexicali. En este municipio se concentra un 84.3 % de su población en localidades urbanas, tiene un porcentaje mayor de población en sus localidades rurales de un 8.51 % que la población en localidades intermedias que es de 7.2 %. En ella se ubica su Valle con actividades agrícolas. Ensenada tiene una población urbana en un 80 %, localidades rurales que representan 10.8 % porcentaje mayor al de la población en localidades intermedias de 9.2 %.

Por último, al sur del estado se encuentra el municipio de San Quintín, por sus actividades agrícolas resalta porque en este municipio la población en localidades intermedias es la más alta de 48.5 %, la rural es de 35.7 % y la población urbana es del 15.8 %, como se aprecia en la Tabla 39.

Tabla 17: Localidades por tamaño y población en los municipios de Baja California 2020.

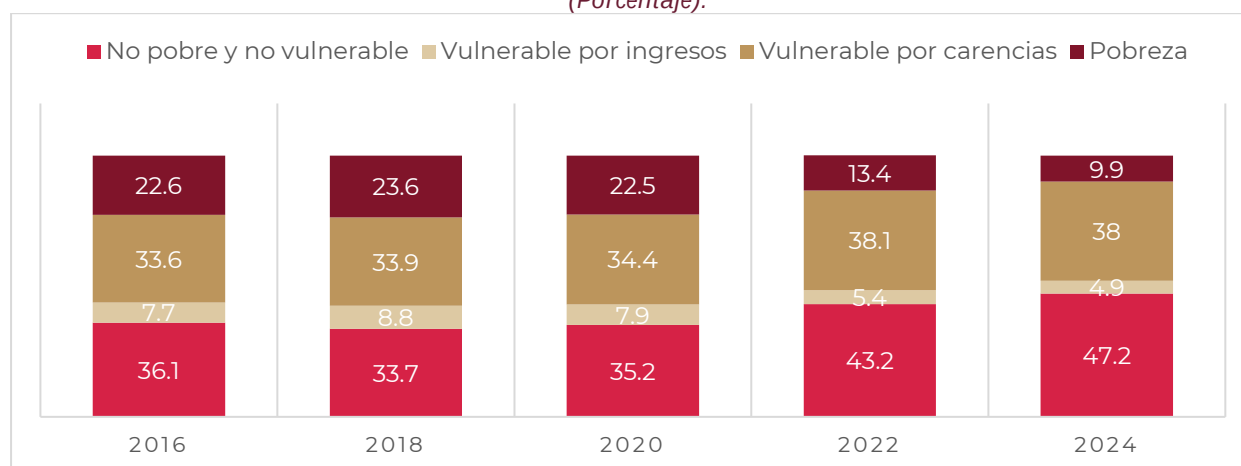
Municipio	Tipo de localidad	Cantidad	Población	%
Mexicali	Urbanas	3	890,410	84.3
	Intermedias	17	75,593	7.2
	Rurales	1,952	89,877	8.51
	Total	1,972	1,055,880	100
Tijuana	Urbanas	2	1,844,005	95.9
	Intermedias	7	49,356	2.6
	Rurales	440	30,250	1.6
	Total	449	1,923,611	100
Ensenada	Urbanas	2	358,621	80.0
	Intermedias	8	41,070	9.2
	Rurales	1,680	48,333	10.8
	Total	1,690	448,024	100
Playas de Rosarito	Urbanas	1	100,660	78.9
	Intermedias	2	9,224	7.2
	Rurales	282	17,636	13.8
	Total	285	127,520	100
Tecate	Urbanas	1	81,059	73.7
	Intermedias	3	12,505	11.4
	Rurales	617	16,439	14.9
	Total	621	110,003	100
San Quintín	Urbanas	1	18,829	15.8
	Intermedias	9	57,588	48.5
	Rurales	533	42,397	35.7
	Total	543	118,814	100

Fuente: Censo General de Población y vivienda 2020, INEGI.

II.2.3 Bienestar de las personas

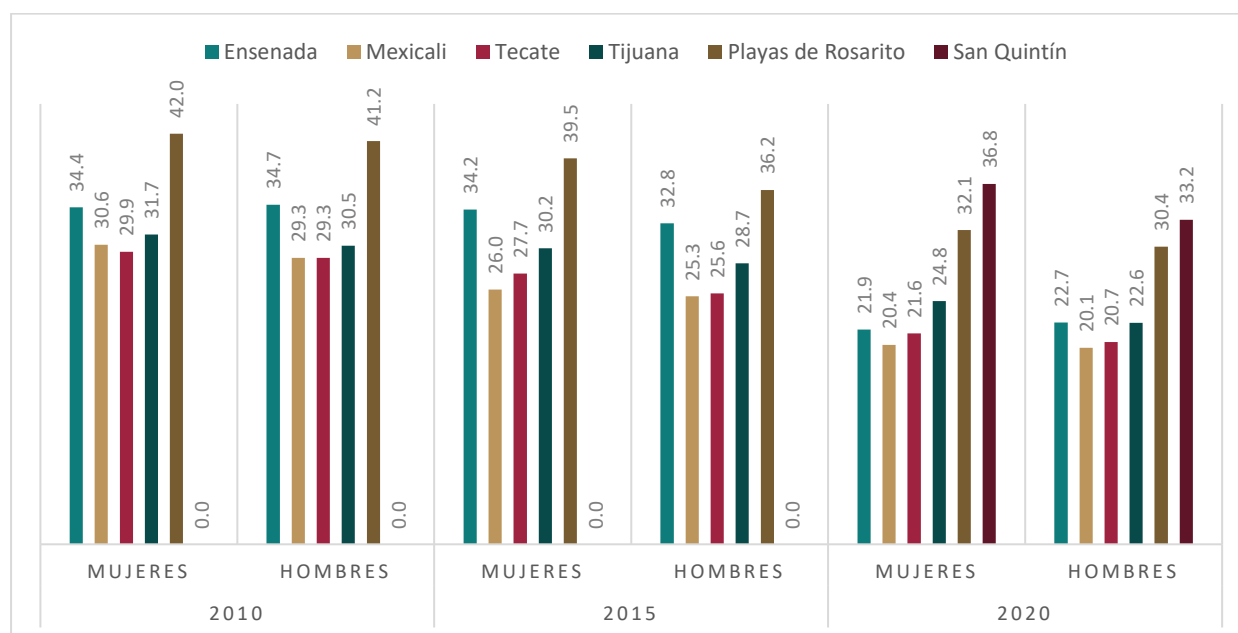
En Baja California la población en situación de pobreza multidimensional, ha tenido una disminución, como se aprecia en algunos de los indicadores del CONEVAL como son la pobreza que va de un 22.6 % en 2016 a un 9.9 % en 2024. En tanto que la población no pobre y no vulnerable que tiene el mayor porcentaje en 2016 representó un 36.1 % y llegó en 2024 a al 47.2 % de la población total. Sin embargo, la población vulnerable por carencias aumentó su participación, que en 2016 era del 36.6 % pasó al 38 % en 2024.

Gráfica 7: Población en situación de pobreza multidimensional o vulnerabilidad en Baja California (Porcentaje).



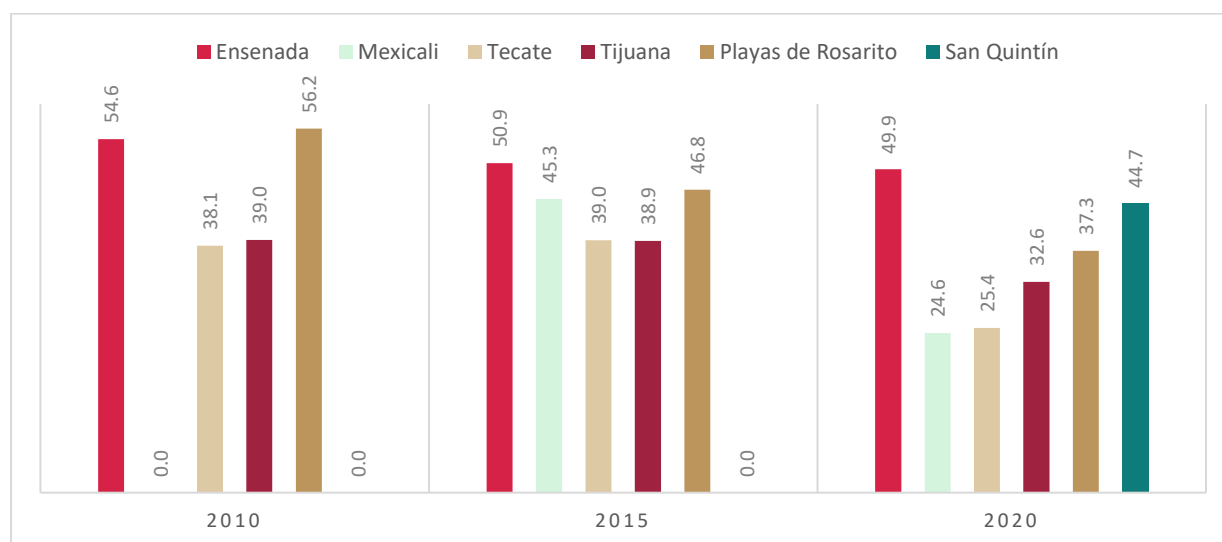
Fuente: Pobreza multidimensional en Baja California 2024, INEGI

La pobreza en Baja California tiene diferencias relevantes entre hombres y mujeres. Durante el periodo de 2010-2020 se reportó un porcentaje mayor de mujeres en los municipios de Baja California en situación de pobreza; Ensenada es la excepción, ya que durante el 2010 y el 2020 el porcentaje de población masculina en pobreza fue mayor que el femenino. Ver **Gráfica 8**.

Gráfica 8: Porcentaje de población en situación de pobreza por sexo

Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL, 2020

Otro de los grupos tradicionalmente vulnerables a la pobreza en el país ha sido la población indígena, en Baja California la población indígena en situación de pobreza se ha reducido, en el periodo de 2010-2020 el cambio es considerable, ver Gráfica 11. En el año 2020 el municipio de Ensenada alberga el mayor porcentaje de población indígena en situación de pobreza (50 %), seguido de San Quintín (45 %), Playas de Rosarito (37 %), en Tijuana una tercera parte de la población indígena se encuentra en situación de pobreza, en Mexicali y Tecate una cuarta parte de su población indígena.

Gráfica 9: Porcentaje de población indígena en situación de pobreza en los municipios de Baja California

Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL, 2020

La pobreza en México presenta una notable brecha entre el ámbito urbano y rural. Para el año 2024 la pobreza multidimensional en las zonas rurales representó el 46 %, y en las zonas urbanas el 25 %. Sin embargo, en los municipios de bajacalifornianos la situación es contraria, es decir, el ámbito urbano concentra un mayor porcentaje de población en situación de pobreza que el ámbito rural, como se aprecia en la **Tabla 18**.

Tabla 18: Porcentaje de población en situación de pobreza por ámbito urbano y rural en Baja California

Municipio	2010		2015		2020	
	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano
Ensenada	33.5	34.7	-	35.3	19.2	22.7
Mexicali	48.6	27.2	24.9	25.8	19.3	20.3
Tecate	-	29.7	-	27.6	-	22.1
Tijuana	-	31.4	21.9	29.9	-	23.7
Playas de Rosarito	-	42.5	28.7	39.8	-	33.0
San Quintín	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	27.6	36.6

Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL, 2020

Nota: Alguna información no está disponible (n. d.) o presenta inconsistencias (-) por lo que se presenta sin dato.

En el estado, la mayoría de los municipios presentan un grado de marginación muy bajo. Ver **Tabla 19**. El Municipio de San Quintín tiene un grado medio de marginación. Las zonas de vulnerabilidad media en San Quintín son las que se ubican al norte del municipio; en Camalú, Rosario de Arriba, Lázaro Cárdenas y Ejido Papalote, se localiza la mayor demanda de educación básica, servicios médicos para población no afiliada, población migrante e indígena, así como hogares con jefatura femenina. Y zonas de alta vulnerabilidad en el municipio son periferias de Lázaro Cárdenas y Vicente Guerrero, en donde sus demandas sociales principales

son empleo, servicios médicos de población no afiliada y población migrante (Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2024).

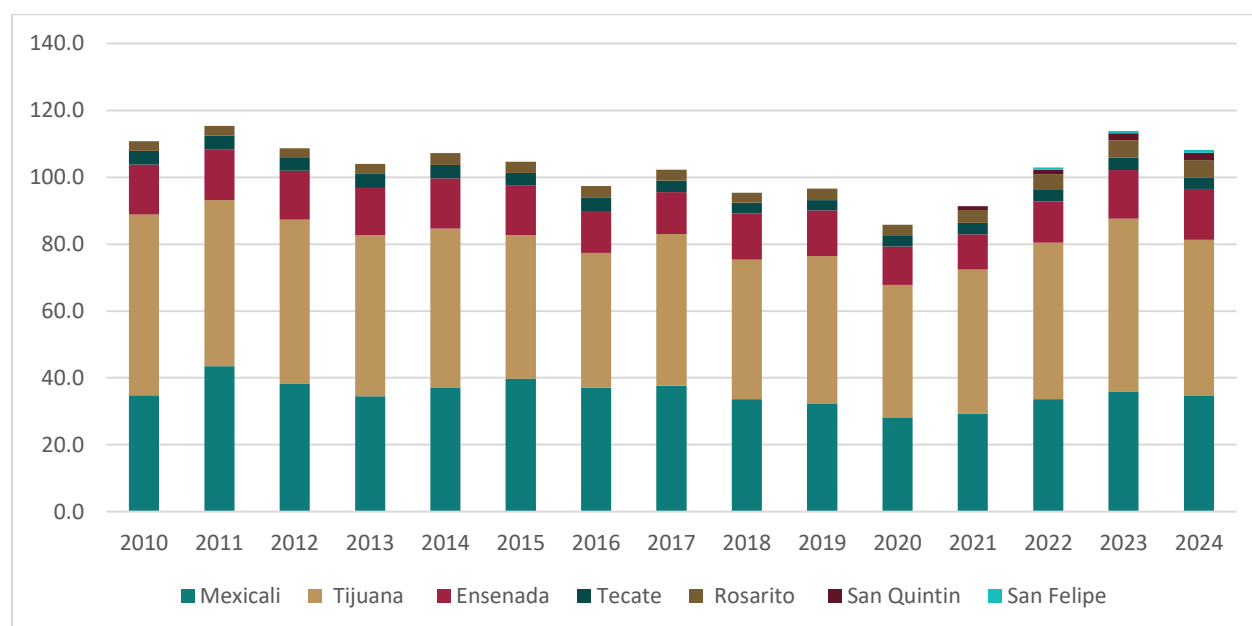
Tabla 19: Índice y grado de Marginación en Baja California por municipio 2020.

Municipio	Índice de marginación	Lugar que ocupa en el estado	Lugar que ocupa en el país	Grado de marginación
Ensenada	58.04	2	2,171	Muy Bajo
Mexicali	59.34	6	2,356	Muy Bajo
Tecate	58.35	4	2,229	Muy Bajo
Tijuana	59.10	5	2,336	Muy Bajo
Playas de Rosarito	58.25	3	2,208	Muy Bajo
San Quintín	53.36	1	982	Medio

Fuente: Índice de marginación por entidad Federativa y Municipio 2020, CONAPO

En una observación histórica de la incidencia delictiva por municipio se aprecian tendencias al alza y a la baja en los diferentes años que se desglosan en la **Tabla 20**.

Tabla 20: Histórico de Incidencia delictiva registrada por municipios (miles de personas)



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Seguridad Ciudadana del Estado de Baja California, 2025.

II.3 Subsistema económico

Baja California enfrenta una serie de retos estructurales desde la perspectiva de la planeación urbana, marcados por un crecimiento económico y demográfico acelerado —hasta tres veces superior al promedio nacional— que ejerce una fuerte presión sobre el suelo, los servicios públicos y la infraestructura. El ordenamiento territorial se ve afectado por un crecimiento urbano caótico, asentamientos irregulares en zonas de riesgo y una competencia no regulada entre usos de suelo industriales, agrícolas y residenciales, especialmente en corredores estratégicos como Tijuana-Mexicali. A esto se suma la falta de aplicación normativa y de instrumentos de planeación metropolitana, lo que profundiza conflictos socioambientales y limita una integración territorial coherente.

La infraestructura y conectividad regional presentan graves deficiencias que impactan directamente en la competitividad económica. Cuellos de botella en los cruces fronterizos generan pérdidas millonarias, mientras que la insuficiente conectividad multimodal y el mal estado de carreteras estratégicas elevan los costos logísticos. A nivel urbano, la falta de un transporte público funcional y accesible agrava las desigualdades, afectando especialmente a población de bajos ingresos, mujeres, migrantes y personas con discapacidad, quienes destinan una proporción elevada de sus ingresos a la movilidad.

En el ámbito económico-productivo, si bien existen clusters dinámicos como el aeroespacial, médico y electrónico, persiste una alta dependencia de insumos extranjeros y una baja vinculación entre la academia y el sector empresarial, lo que limita la innovación local. Además, la brecha digital en las PYMES, la fuga de talento STEM y la economía informal —que representa entre el 40% y 45% de la economía estatal— reflejan un tejido productivo fragmentado. Municipios como Tijuana y Mexicali lideran en remuneraciones y valor agregado, pero existe una marcada disparidad regional con zonas como San Quintín y San Felipe, que permanecen al margen de los circuitos económicos dinámicos.

Finalmente, la sostenibilidad ambiental y la inclusión social emergen como ejes críticos. La crisis hídrica, la contaminación industrial y los riesgos climáticos exigen una gestión integral de recursos, mientras que la segregación espacial y la falta de vivienda accesible profundizan las desigualdades. Una planeación urbana prospectiva y policéntrica, que fomente la gobernanza metropolitana, impulse la transición digital y priorice la resiliencia hídrica y social, resulta indispensable para orientar el desarrollo de Baja California hacia un modelo más equilibrado, inclusivo y competitivo.

II.3.1 Aspectos importantes a considerar en el análisis desde el punto de vista económico

B. Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo

El ordenamiento territorial y uso del suelo en Baja California presenta desafíos críticos, caracterizados por asentamientos irregulares en zonas de riesgo, especulación inmobiliaria y una marcada competencia entre usos industriales, residenciales y agrícolas. Localidades como Mexicali y el Valle de Guadalupe ejemplifican estos conflictos, donde la falta de aplicación normativa en densificación y la expansión urbana no planificada ejercen presión sobre recursos vitales como el agua y generan dispersión urbano-industrial. Urge establecer corredores industriales estratégicos e instrumentos fiscales, como impuestos al suelo ocioso, para contener la especulación y orientar el crecimiento de manera más eficiente y segura.

La falta de integración entre la planeación territorial y las redes productivas agrava estos problemas, evidenciándose en colapsos viales en Tijuana, la expansión turística insostenible en corredores como COCOTREN, y la desconexión de regiones como San Quintín y San Felipe de los circuitos económicos dinámicos. Aunque la cercanía con Estados Unidos es un potente imán para la inversión en maquila y logística, la ausencia de mecanismos metropolitanos y de una planeación binacional con California impide explotar sinergias y gestionar el territorio de forma integrada, limitando el potencial de desarrollo regional y perpetuando desequilibrios territoriales.

C. Infraestructura y Conectividad Regional

La infraestructura de transporte y logística en la región presenta graves deficiencias que lastran su competitividad económica. Las carreteras estratégicas se encuentran en mal estado, lo que incrementa los costos logísticos entre un 15% y 20%. Esta situación se ve agravada por una conectividad multimodal casi inexistente, con una falta crítica de puertos secos y nodos intermodales, lo que provoca la subutilización de puertos y limita la eficiencia de las cadenas de suministro. Además, los cuellos de botella en los cruces fronterizos generan pérdidas millonarias, estimadas en 1,200 millones de dólares anuales, debido a los retrasos y la ineficiencia.

A nivel de movilidad urbana, los problemas estructurales son igualmente severos, especialmente en las grandes ciudades como Tijuana y Mexicali. La congestión vial crónica, la falta de accesibilidad universal y la ausencia de un sistema de transporte público funcional y integrado son la norma. Estas carencias no solo afectan la productividad, sino que también profundizan la desigualdad social, ya que los trabajadores de bajos ingresos se ven obligados a

destinar una proporción excesivamente alta de sus salarios para costear transportes ineficientes y costosos, mermando su poder adquisitivo y calidad de vida.

D. Competitividad Urbana y Clústeres Económicos, innovación

El sector industrial de Baja California presenta una base sólida pero desconectada, con concentraciones fuertes en manufactura avanzada como la electrónica, aeroespacial, médica y automotriz en Mexicali y Tijuana. Sin embargo, esta fortaleza se ve debilitada por una alta dependencia de insumos extranjeros y una notable falta de encadenamientos productivos locales. Aunque Ensenada posee un valioso capital de investigación, existe una brecha crítica entre la academia y el sector empresarial, lo que limita la transferencia de conocimiento y la innovación aplicada, impidiendo que el potencial científico se traduzca en ventajas competitivas para la industria regional.

Para superar estos límites y potenciar la competitividad, es urgente implementar políticas de desarrollo productivo más agresivas. Se requiere la creación de distritos de innovación, como un corredor Tijuana-San Diego, respaldados con incentivos fiscales y una mayor promoción de Zonas Económicas Especiales. Es fundamental incrementar la inversión estatal en I+D en colaboración con universidades y desplegar programas específicos para que las PYMES superen la brecha digital y adopten tecnologías de la Industria 4.0, fomentando así la integración de proveedores locales y la sofisticación de la cadena de valor.

E. Inclusión social, accesibilidad y equidad territorial

El modelo de desarrollo urbano en la región reproduce y profundiza la desigualdad social a través de una marcada segregación espacial. Esto se evidencia en la proliferación de asentamientos informales, la crítica falta de vivienda accesible y una planeación que ignora la ubicación de la vivienda social cerca de los corredores laborales. Las brechas en el acceso a servicios básicos son abrumadoras, con ejemplos como el 60% de las áreas en Mexicali sin accesibilidad para personas con discapacidad. Este contraste es especialmente agudo entre las dinámicas zonas turísticas o industriales y las áreas rurales y periurbanas marginadas, como la marcada diferencia entre San Quintín y Rosarito.

Esta exclusión se agrava por una infraestructura y transporte inadecuados, que crean barreras sistémicas para grupos vulnerables como migrantes, mujeres y personas con discapacidad. La solución requiere intervenciones urgentes y específicas—como la mejora de banquetas, la adaptación del transporte público y una señalización accesible—para garantizar un acceso equitativo al espacio urbano. Es fundamental integrar a estas comunidades en el diseño y evaluación de los proyectos urbanos, y establecer mecanismos de gobernanza local sólidos que aseguren la implementación real y el seguimiento de criterios de inclusión, cerrando así la profunda desigualdad en el acceso a los servicios urbanos.

F. Sostenibilidad Ambiental y Resiliencia económica

La crisis ambiental en la región se manifiesta con severidad en la gestión hídrica y energética. Zonas emblemáticas como el Valle de Guadalupe y San Quintín sufren una crítica sobreexplotación de sus acuíferos, con una disponibilidad de agua que ha disminuido hasta en un 30%, lo que exige una diversificación económica rural para construir resiliencia. A esto se suma la subutilización del vasto potencial de energías renovables, como la solar en Mexicali, y una gestión de residuos deficiente, con 45,000 toneladas anuales de desechos electrónicos sin reciclar. Es imperativo adoptar un enfoque integral de gestión del agua que combine tecnología moderna con una robusta gobernanza local y la participación comunitaria.

Para enfrentar estos desafíos y las crecientes amenazas climáticas —como inundaciones, incendios forestales e impactos de huracanes— se requieren acciones urgentes y coordinadas. Es vital implementar sistemas de captación pluvial y proyectos de desalinización comunitaria, al tiempo que se establecen restricciones a los usos industriales en acuíferos sobreexplotados. Paralelamente, se deben impulsar corredores verdes urbanos para alcanzar una meta del 30% de cobertura arbórea y mitigar las islas de calor, así como crear incentivos concretos para fomentar la economía circular dentro de los parques industriales, transformando los riesgos ambientales en oportunidades de desarrollo sostenible.

G. Gobernanza urbana y financiamiento, coordinación institucional

La región enfrenta una grave fragmentación institucional que obstaculiza su desarrollo. Urge la creación de organismos metropolitanos únicos para gestionar de forma integrada el agua, la movilidad, el uso de suelo y el desarrollo de clústers logísticos, superando el actual modelo de gobiernos municipales aislados. Esta debilidad se agrava por una excesiva dependencia de los recursos federales y la falta de promoción de fondos tripartitos para financiar infraestructura regional crítica, como la modernización del Puerto de El Sauzal o el desarrollo de Punta Colonet. Además, se desaprovecha el potencial de la integración transfronteriza, con una interlocución limitada en la planeación urbana y económica con California.

La gobernanza local permanece anclada en estructuras tradicionales y centralizadas, particularmente en municipios como Tijuana y Mexicali, donde persiste una baja participación ciudadana y una nula evaluación de resultados operativos. Para impulsar proyectos estratégicos, es fundamental implementar modelos de gobernanza ambiental y urbana que integren de manera permanente a actores estatales, federales y locales en los procesos de planificación territorial. Solo mediante esta modernización gubernamental y una mayor cooperación transfronteriza se podrá garantizar una gestión metropolitana eficiente y un desarrollo regional equilibrado.

H. Economía informal y microeconomía urbana

La economía informal en Baja California funciona como un crucial mecanismo de subsistencia, que se expande ante la contracción del empleo formal durante crisis económicas o flujos migratorios. Su magnitud es considerable, representando aproximadamente entre un 40% y 45% de la economía estatal, con un valor agregado que alcanza los 183 mil millones de pesos en 2024. Aunque presenta bajos niveles de formalización, este sector sostiene una parte significativa del empleo, actuando como una red de seguridad para una gran porción de la población trabajadora.

El perfil del trabajador informal no es aleatorio, sino que refleja profundas desigualdades estructurales. Está predominantemente constituido por mujeres (58%), personas con un nivel educativo básico (72%) y aquellos cuyos ingresos no superan los dos salarios mínimos (89%). Esta composición demográfica está determinada por factores como los altos costos de formalización, las dinámicas económicas particulares de la frontera y la operación de redes migratorias, que en conjunto moldean y perpetúan las condiciones de precariedad laboral en la región.

I. Demografía, migración y crecimiento poblacional

La dinámica migratoria en Baja California ha evolucionado significativamente, constituyéndose la región a través de redes sociales y cadenas migratorias que moldean su estructura urbana y ocupacional. El flujo tradicional ha sido sustituido por migrantes haitianos y centroamericanos, complementado con un aumento de migración cualificada, como profesionistas en tecnología. Sin embargo, este crecimiento acelerado, que es de 2 a 3 veces mayor que el promedio nacional, ejerce una fuerte presión sobre el suelo urbano y los servicios públicos, especialmente en Tijuana, donde la falta de planificación adaptada ha llevado a la consolidación de zonas residenciales no planeadas o informales.

La experiencia de los migrantes, ya sea de marginación o de integración, está más vinculada a las características del entorno urbano específico que recibe que a su estatus migratorio per se. Estudios cualitativos revelan que este fenómeno coexiste con otras transformaciones demográficas, como el envejecimiento en municipios costeros, y con una clara segmentación laboral basada en el estatus migratorio. Esta complejidad subraya que la migración no es un factor aislado, sino un elemento central que redefine la realidad social y espacial de la entidad.

J. Innovación y economía digital

El ecosistema de innovación en Baja California presenta una base prometedora pero fragmentada. Si bien cuenta con actores relevantes y un incipiente desarrollo en nichos como el hardware médico en Tijuana, aún carece de redes institucionales sólidas y de una producción significativa de patentes para consolidarse. La fuga de cerebros, donde emigra el 40% de los

egresados STEM, y la competencia desigual entre grandes empresas globalizadas y PYMES analógicas debilitan la capacidad local. Además, se desaprovechan oportunidades clave, como el nearshoring digital en sectores de SaaS y healthtech, debido a la falta de estrategias específicas para atraer y retener este tipo de inversiones.

Para cerrar esta brecha, es fundamental una intervención coordinada. La vinculación de triple hélice (academia, gobierno y empresa) requiere implementarse con mayor éxito y escala para acelerar la digitalización regional. Casos exitosos, como el de la cerveza artesanal, demuestran que la adopción de tecnologías digitales incrementa la productividad y el posicionamiento de los negocios locales. Por ello, es prioritario impulsar programas de capacitación y acceso a TIC dirigidos a las pequeñas empresas, incluidas las artesanales y turísticas, para facilitar su formalización, reducir el rezago digital y fortalecer los encadenamientos productivos internos.

II.4 Subsistema patrimonio cultural, natural y biocultural.

Son 5 pueblos originarios de Baja California, uno de ellos extinto. Los que sobreviven a las condiciones que han debilitado su población, forman parte del Patrimonio Cultural del Estado y son de gran importancia. El pasado testimonial de estos pueblos conforma la historia de esta región: Los Kiliwas, Pai Pai, Cucapah y Kumiai, así como, el legado que constituye su lengua nativa. La Comisión Nacional Para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, considera que estas culturas nativas se encuentran en proceso de extinción, como ya ocurrió con los Cochimies, y ya es muy escasa la población que pertenece a las mismas (CDI, 2006).

PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL

De acuerdo con datos otorgados por INAH-BC, el estado de Baja California tiene registrados 2445 sitios arqueológicos, tales como, petrograbados, concheros, de pinturas rupestres, talleres de lítica, campamentos históricos, etc. En general las condiciones de los sitios registrados son buenas y varios son objeto de estudio debido a proyectos de análisis y datación, y otros ante el posible impacto de los grandes proyectos estatales y nacionales de desarrollo aeroportuario, carretero, eléctrico, de energía solar, inmobiliarios, turístico, etc. Así los trabajos de exploración y registro de los sitios arqueológicos se incrementan año con año.

En cuanto a la dinámica urbano-regional donde se desarrollan las actividades en torno al patrimonio, se tienen rutas del turismo, como son: la Ruta de las Misiones y la Ruta del Vino y Arqueología:

Las principales problemáticas señaladas en los Foros de consulta del **Plan Estatal de Desarrollo de Baja California (PED) 2022-2027** inciden en temas de gobernanza, educación indígena, infraestructura, equipamiento y seguridad, entre otros; Las propuestas de los participantes responden a necesidades identificadas en la entidad, tales como, Falta de Infraestructura, equipamiento y recursos aplicados a pueblos originarios: falta de apoyo a comunidades indígenas originarias en aspectos relacionados a tramites gubernamentales y comunicación, enfatizando la importancia de sus lenguas indígenas y la falta de traductores oficiales; Falta de equipamientos de salud y educación principalmente; Falta de Educación Indígena para la atención educativa; Falta de atención médica y abasto de medicamentos; Certeza jurídica, regularización de la tierra y ordenamiento territorial; Promoción, impulso y capacitación turística; Seguridad pública, entre otros.

Entre los principales temas críticos se identificaron:

- La marginación que por muchos años han presentado las comunidades indígenas.
- Falta de seguridad ciudadana.
- Falta de movilidad eficiente, comunicación terrestre e infraestructura de localidades alejadas.
- Falta de servicios básicos y equipamientos educativos en comunidades nativas y zonas rurales. Desconocimiento del contexto geográfico, territorial, ambiental y social por parte de las dependencias.

Las oportunidades identificadas en el taller fueron principalmente:

- Diversidad cultural que puede aprovecharse.
- Aprovechamiento de instituciones existentes.
- Colaboración con el INPI (Instituto Nacional de Pueblos Indígenas) para atender comunidades originarias.
- Los planes, proyectos y normatividad para implementar acciones necesarias en el estado con enfoque hacia las personas.
- Programas de atención en zonas de mayor necesidad para elevar sus oportunidades de desarrollo.

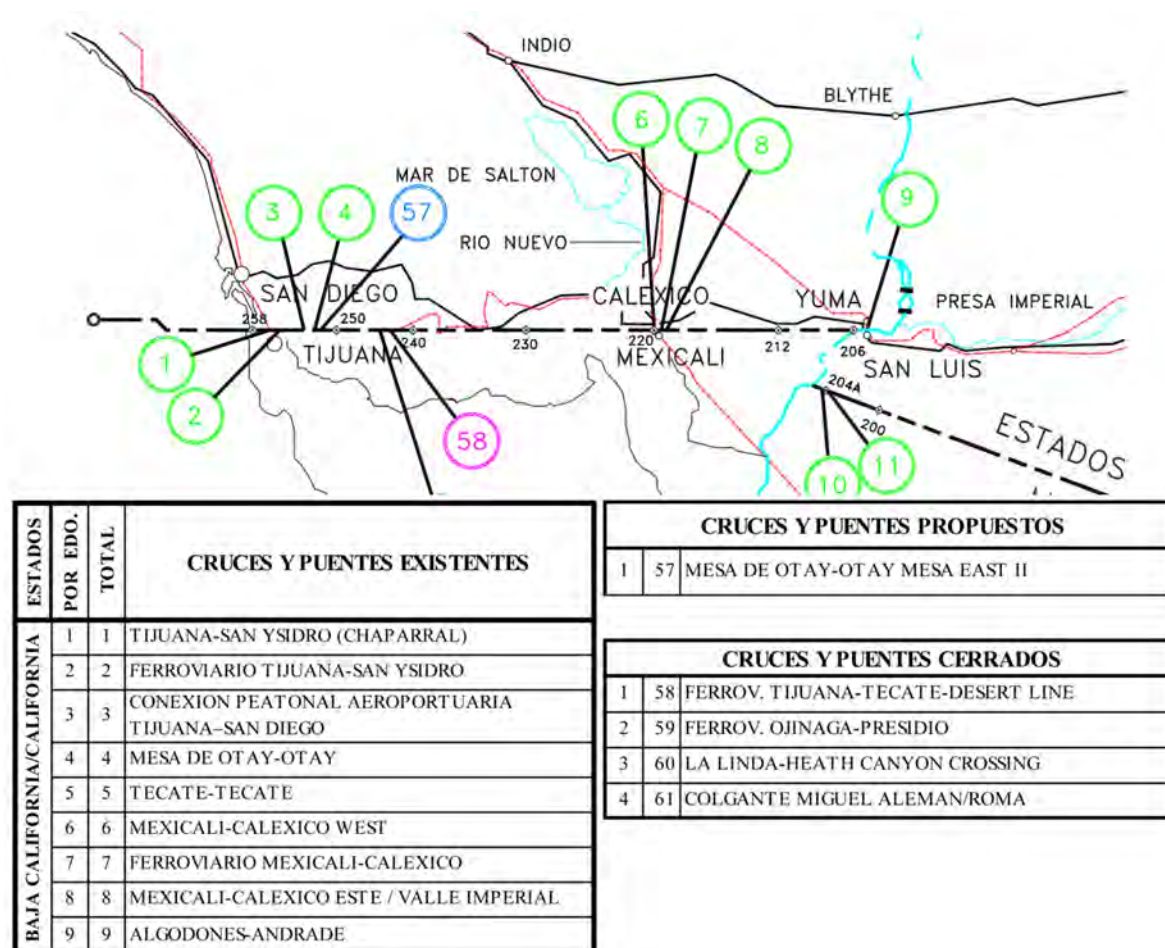
II.5 Subsistema urbano-rural

II.5.1 Entorno regional

Baja California es un estado de contrastes territoriales, donde el 93% de la población urbana ocupa solo el 2% del territorio, el 95% se concentra al norte del estado, 73% del perímetro estatal

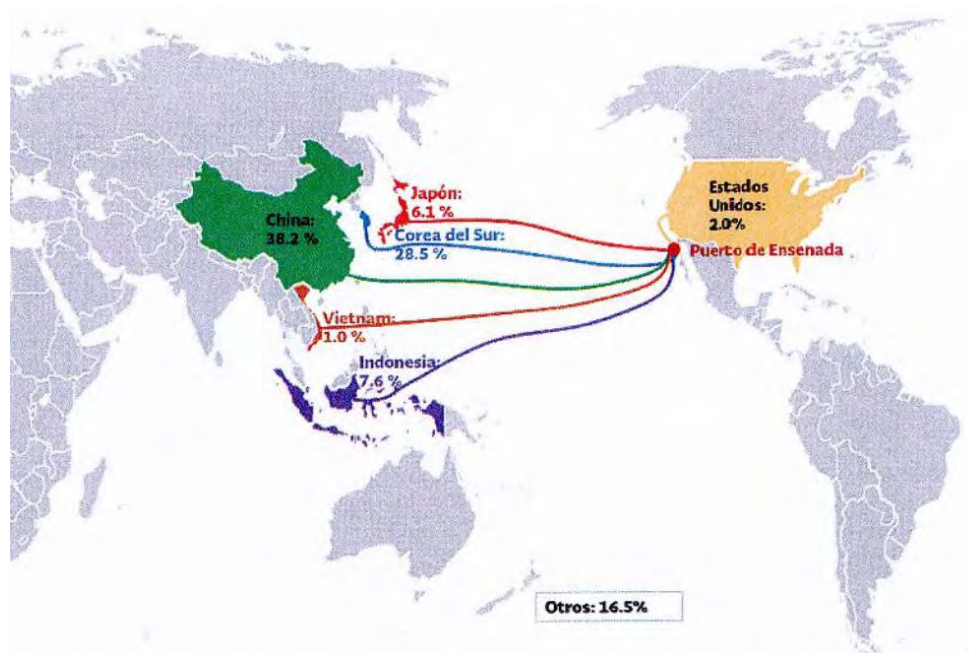
es costa y el resto está mayormente conectado a los EUA con una frontera compartida de 256 km en comparación de los 127 km que conectan al estado con el resto de México. Esta estrecha e histórica relación con los EUA se manifiesta de diferentes maneras: una zona binacional denominada CaliBaja compuesta de 2 condados y 5 municipios que articula cadenas de valor en manufactura avanzada (dispositivos médicos, aeroespacial, electrónica). CaliBaja alberga a 7 millones de habitantes y tiene un PIB regional de \$250 mil millones de dólares y un flujo comercial transfronterizo estimado de \$70 mil millones de dólares. Ya en el 2018 había 33,027 empresas que empleaban a 657,598 personas en 70 industrias diferentes.

Figura 7: Puertos de entrada en el estado. Fuente: SANDAG



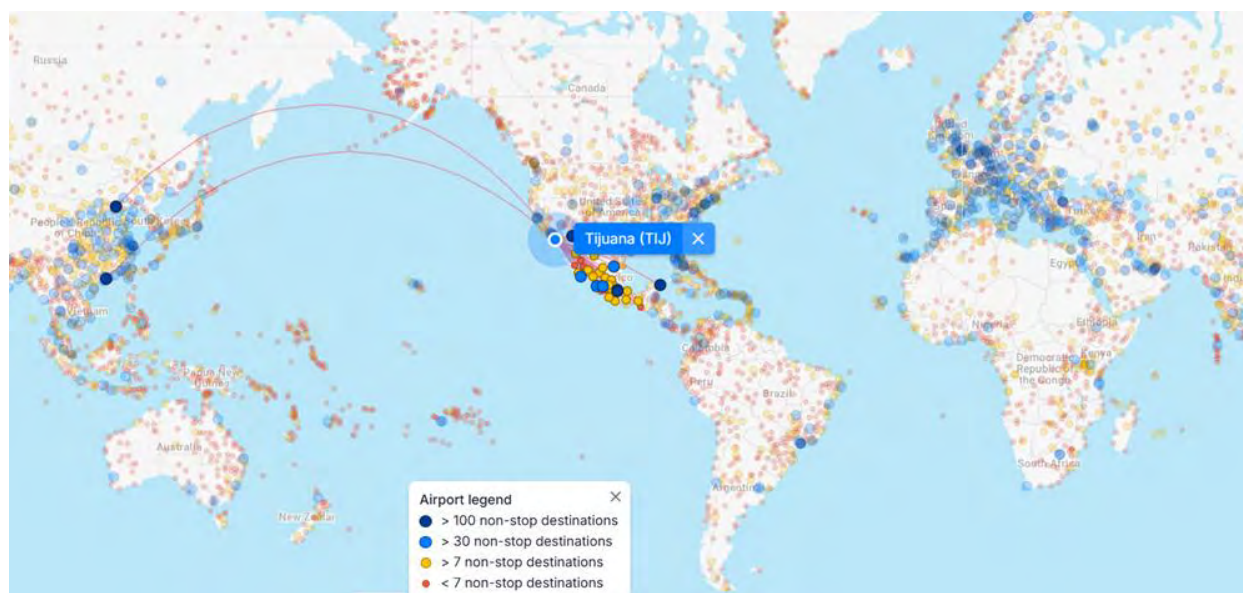
Por su relevancia estratégica en la Cuenca del Pacífico y cercanía con los con los Estados Unidos, los puertos de Ensenada y Costa Azul toman particular relevancia, los cuales se vinculan comercialmente con 68 países, principalmente de Asia, con tráfico de altura de 3.1 millones de toneladas en 2022, y con un arribo estimado de más de 1 millón de cruceristas al puerto de Ensenada para el 2025.

Figura 8: Foreland de los puertos de Ensenada. Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Ensenada, El Sauzal y Costal Azul 2023-2028.



Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Ensenada, El Sauzal y Costa Azul 2023-2028.

Respecto a la conectividad aérea, el estado cuenta con tres aeropuertos internacionales y uno militar-comercial, entre los que se encuentra el de segundo con mayor volumen de pasajeros, Tijuana, con vuelos directos a 37 destinos nacionales y además cuenta con un puente peatonal transfronterizo.

Figura 9: Destinos directos e indirectos del aeropuerto de la ciudad de Tijuana.

Fuente: <https://www.flightconnections.com/flights-from-tijuana-tij>

Baja California es un estado predominantemente urbano, donde el 93% de la población (3,530,240 habitantes) reside en localidades urbanas, mientras que el 7% (238,780 habitantes) habita en localidades rurales.

El estado cuenta con tres zonas metropolitanas (ZM), dos de ellas con ciudades fronterizas: ZM de Mexicali y ZM de Tijuana. Ambas son de carácter predominantemente urbano y participan en importantes procesos de intercambio comercial y de personas entre México y Estados Unidos, especialmente en actividades de maquila industrial. Por otro lado, la ZM de Ensenada presenta una amplia extensión territorial e incluye el centro de población, siete localidades y 22 delegaciones al sur del Estado. Esta zona se configura como una unidad geográfica, económica y social, destacando por sus actividades turísticas, de servicios, agrícolas y pesqueras de elevado valor comercial. Esto convierte a la ZM de Ensenada en un polo de atracción turística de carácter regional y global.

II.5.2 Asentamientos humanos

Baja California es un estado predominantemente urbano, donde el 93% de la población (3,530,240 habitantes) reside en localidades urbanas, mientras que el 7% (238,780 habitantes) habita en localidades rurales. En cuanto a su extensión territorial, Baja California ocupa el lugar número 12 a nivel nacional, al representar el 3.7% del territorio del país, con una superficie de 71,450 km². La población del estado en 2020 ascendía a 3,769,020 habitantes. De acuerdo al

Sistema Urbano Nacional 2020, en Baja California se cuenta con 1 ciudad de más de 1 millón de habitantes, 2 ciudades de entre 100,000 y 999,999 habitantes y 4 ciudades entre 15,000 y 99,999 habitantes, distribuidas en los perímetros del estado (Figura 37).

La extensión y la proximidad entre estas ciudades ha dado lugar a la conformación de zonas metropolitanas, dos de ellas con ciudades fronterizas: ZM de Mexicali y ZM de Tijuana. Ambas son de carácter predominantemente urbano y participan en importantes procesos de intercambio comercial y de personas entre México y Estados Unidos, especialmente en actividades de maquila industrial. Por otro lado, la ZM de Ensenada presenta una amplia extensión territorial. Esta zona se configura como una unidad geográfica, económica y social, destacando por sus actividades turísticas, de servicios, agrícolas y pesqueras de elevado valor comercial. Esto convierte a la ZM de Ensenada en un polo de atracción turística de carácter regional y global.

Figura 10: Baja California en el Sistema Urbano Nacional. Fuente: Sistema Urbano Nacional 2020



Fuente: Sistema Urbano Nacional 2020.

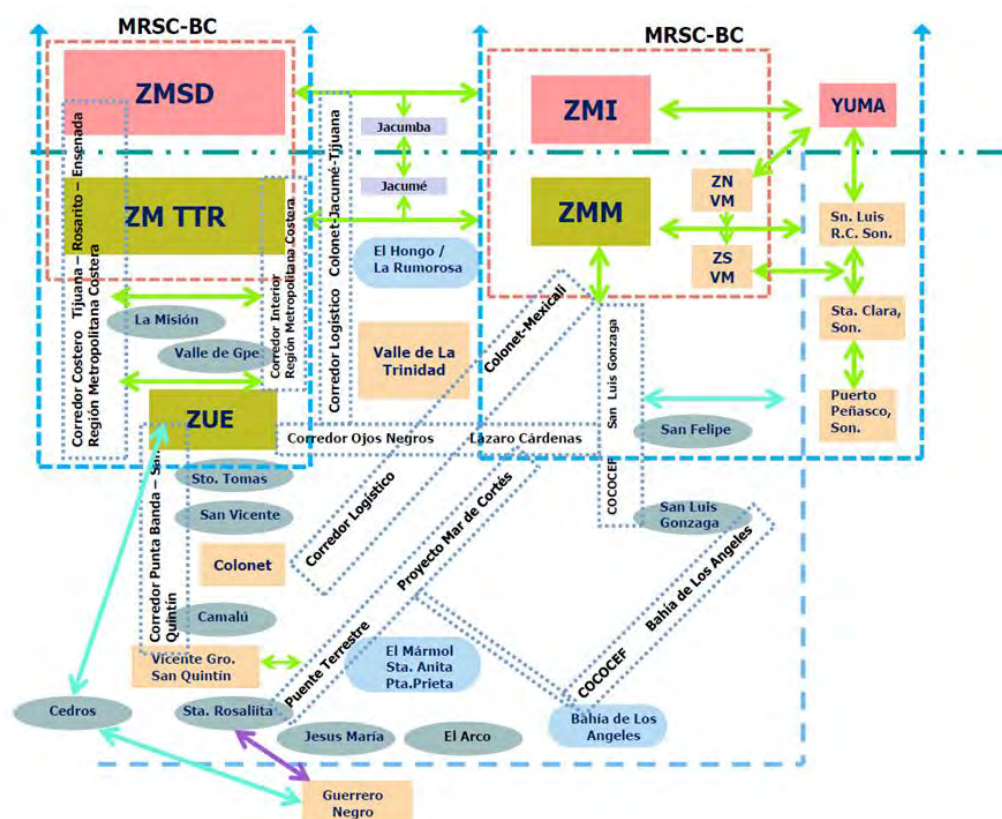
Sistema de Ciudades

En el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de 2009 se propuso un modelo de organización territorial que a 16 años de su elaboración se ha mantenido en términos generales a pesar de dos grandes cambios administrativos como lo fueron los nuevos municipios de San Quintín y

San Felipe. Este modelo se basó en dinámicas internas y externas con importantes proyectos de integración que no se realizaron.

Entre estos proyectos inconclusos, los correspondientes a las internas se encuentran el nodo logístico Jacumé de cruce de carga con los EUA, los corredores logísticos Colonet-Mexicali y Colonet-Jacumé-Tijuana, y el Puente Terrestre Proyecto Mar de Cortés. Entre los proyectos inconclusos correspondientes a las dinámicas externas relacionadas con los EUA, se encontraban una liga terrestre hacia el exterior del estado desde Colonet hacia Mexicali y Arizona y de Colonet hacia Jacumé para conectarse con la ruta Tijuana-Imperial. Otra liga no concluida fue la Escalera Náutica procedente de Canadá y los Estados Unidos con sedes en Ensenada, EL Rosario, Santa Rosalita, Bahía de Los Ángeles, San Luis Gonzaga, San Felipe y Puerto Peñasco.

Figura 11: Sistema Urbano Estratégico.



Fuente: PEDU, 2009.

Modelo territorial actual

De acuerdo con la estructura de ciudades del estado y el grado de interacciones entre ellas, se conforma el modelo territorial actual que identifica las relaciones entre Zonas Metropolitanas,

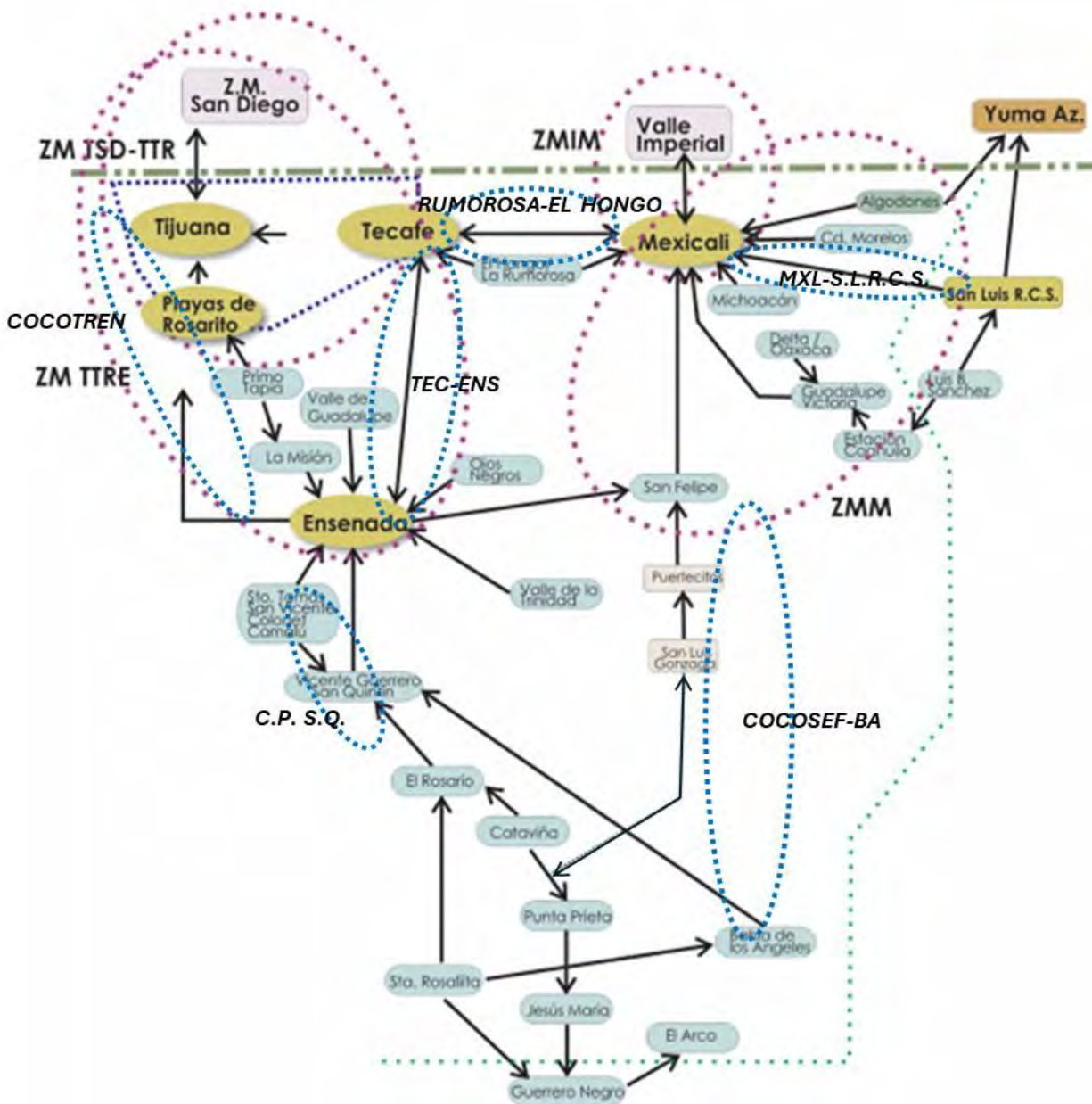
ciudades, localidades y corredores regionales, de acuerdo con su jerarquía y posición geográfica en el estado.

El desarrollo regional en el estado, en su proceso de consolidación, tiene dos polos de desarrollo conformados por la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Rosarito y por la zona de Mexicali y su valle agrícola, que se han fortalecido en su economía vinculada con la frontera, principalmente con el estado de Arizona, Estados Unidos.

Las tendencias del crecimiento principales que mantiene el modelo territorial actual son:

- En la zona metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se mantiene la dinámica poblacional y el desarrollo económico de alcance regional y transfronterizo.
- En el Corredor Tecate-El Hongo-La Rumorosa se mantienen actividades relacionadas con el turismo rural.
- En el Corredor Mexicali-San Luis destacan las actividades industriales, agroindustriales y de servicios vinculado a la red de centros productivos del Valle, al norte con Los Algodones y al sur con Guadalupe Victoria.
- El Corredor Tecate-Ensenada sigue promoviendo las actividades agrícolas y turísticas, destacando el Valle de Guadalupe con su importante producción vitivinícola y desarrollo inmobiliario y turismo rural.
- El Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, sigue funcionando como un eje del desarrollo inmobiliario-turístico, pero ha ampliado sus actividades hacia la producción de energía, almacenamiento de gas natural y recientemente con nuevas expectativas de desarrollo industrial.
- En el Corredor La Rosita-Ejido Cuernavaca el libramiento carretero está permitiendo la promoción de grandes proyectos de desarrollo tecnológico e industrial y las actividades agroindustriales, y el desarrollo de la industria energética.
- En el centro de población de San Quintín interactúan un conjunto de localidades ligadas a la carretera federal No. 1, desde Camalú hasta el Ejido El Papalote, un sistema de localidades inmerso en un valle agrícola altamente tecnificado y productivo que contrasta con las deficiencias en urbanización de los poblados.
- El Corredor San Felipe-Puertecitos-Bahía de los Ángeles se ha reforzado con la prolongación de la carretera federal 5 hasta Chapala, con lo cual se logra la conexión con la carretera federal 1 (Transpeninsular) y se conectan las localidades del Mar de Cortés con las del Pacífico. Sin embargo, las limitantes en infraestructura se mantienen.
- Las expectativas de desarrollo de un nuevo puerto en Punta Colón aún no se ven reflejadas en el modelo territorial actual; de consolidarse este proyecto este nuevo polo de desarrollo reestructurará las relaciones entre el sur y norte del estado.

Figura 12: Modelo territorial actual del estado de Baja California



11.5.3 Suelo

Propiedad social, estatal y privada.

En cuestión de tenencia de la tierra, de acuerdo con el Registro Agrario Nacional (RAN) para el año 2025 en el estado de Baja California se identifican un total de 252 núcleos agrarios con una

superficie de 5,644,054.60 ha. En este sentido se identifica que 250 corresponden a ejidos con una superficie de 78,619.43 ha, mientras que los 2 núcleos agrarios restantes corresponden a comunidades agrarias con una superficie de 5,565,435.17 ha.

Respecto a esto, se observa que, de los 250 ejidos, 118 se localizan al interior del municipio de Mexicali, 59 en el municipio de Ensenada, 48 en el municipio de San Quintín, 12 en Tecate, 9 en el municipio de Tijuana y 4 en el municipio de Playas de Rosarito. Por otra parte, se registra 1 comunidad agraria en Tecate (Comunidad Indígena de Juntas de Neji y anexas) y una en el municipio de Ensenada.

Tabla 21. Ejidos al interior de los centros de población y áreas urbanas.

Municipio	Cantidad de Ejidos	Superficie (ha) en el centro de población	Porcentaje del centro de población	Superficie (ha) en el área urbana	Porcentaje del área urbana
Mexicali	48	7,8642.16	53.15%	4,134.42	17.57%
Tijuana	11	12,911.82	14.25%	4,370.49	11.95%
Playas de Rosarito	4	7,035.33	51.60%	2,171.40	46.32%
Tecate	1	2,149.85	9.07%	S.D.	S.D.
San Felipe	1	70,299.77	76.57%	S.D.	S.D.

Fuente: Elaboración propia con base en información del Registro Agrario Nacional, 2025.

Suelo urbanizado, urbanizable y no urbanizable

Con respecto a las áreas urbanizadas, urbanizables y no urbanizables, a continuación, se presenta la información generada a partir de los programas de desarrollo urbano vigentes en el estado.

Tabla 22: Superficie de zonificación primaria por municipio.

MUNICIPIO	URBANIZADO	URBANIZABLE	NO URBANIZABLE
Mexicali	23,273.950	-	-
Tijuana	36,573.72	35,319.55	35,524.33
Payas de Rosarito	6,555.2404	8,316.56	348.32
Tecate	5,079.463	-	-
San Felipe	7,246.34	19,350.93	-

Ensenada¹	10,241.46	4,316.05	29,501.51
San Quintín²	3,681.51	5,424.06	45,579.64
TOTAL	92,651.68	72,727.15	110,953.80

¹ Centro de Población de Ensenada. ² Centro de Población de San Quintín

II.5.4 Tendencias de crecimiento

Se presentan a continuación imágenes de la dinámica de crecimiento urbano de las principales aglomeraciones urbanas del estado:

Figura 13: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito

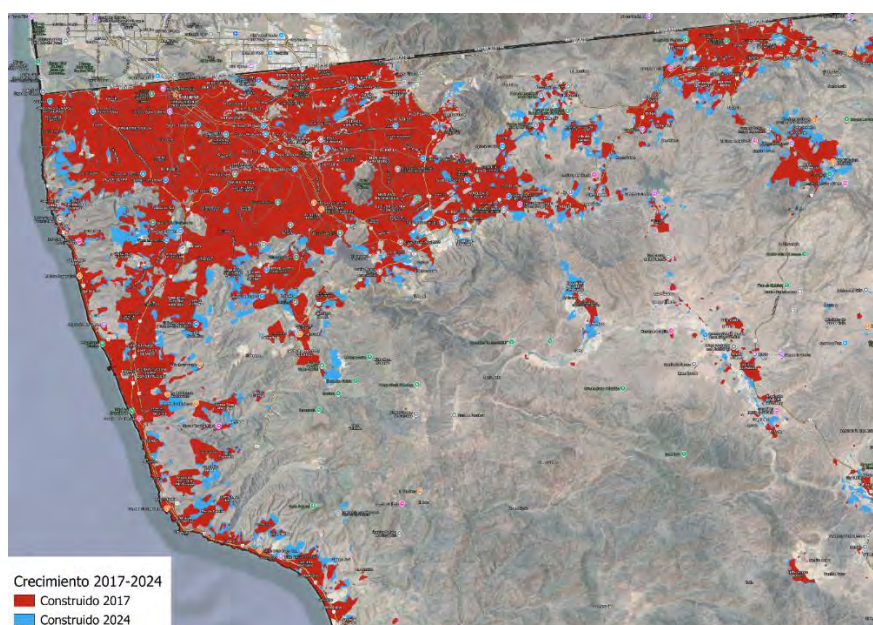


Figura 14: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Metropolitana de Mexicali

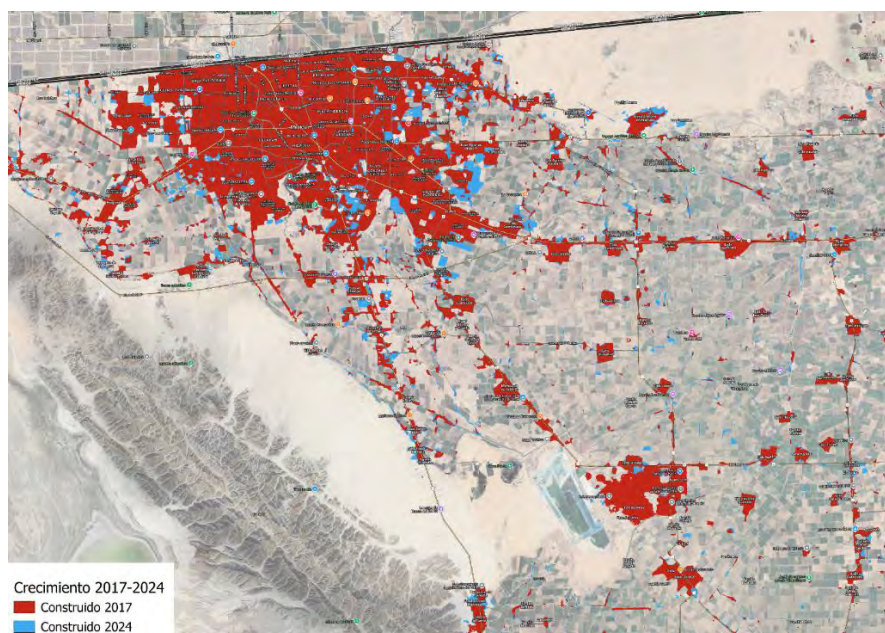


Figura 15: Crecimiento urbano 2017-2024 Zona Ensenada-La Misión-Valle de Guadalupe

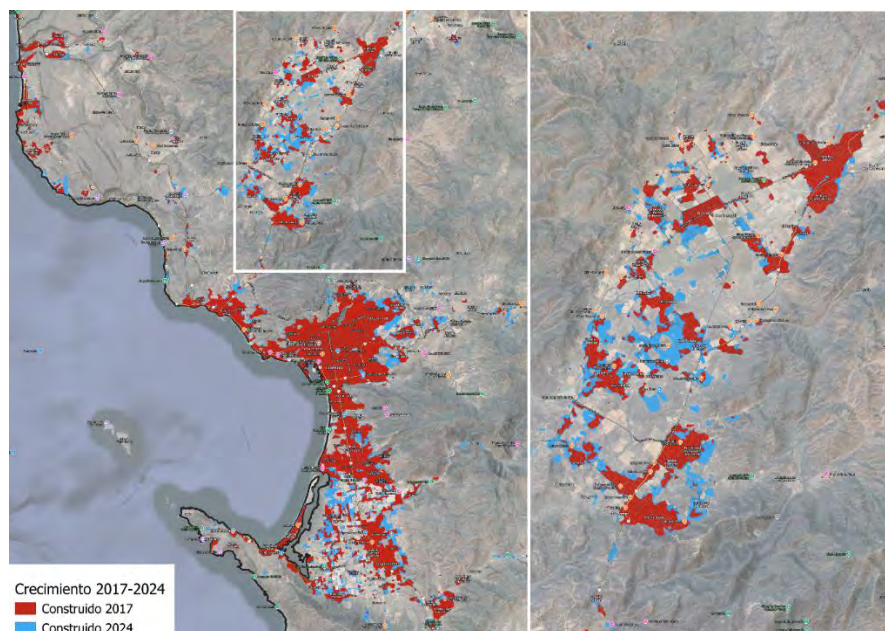
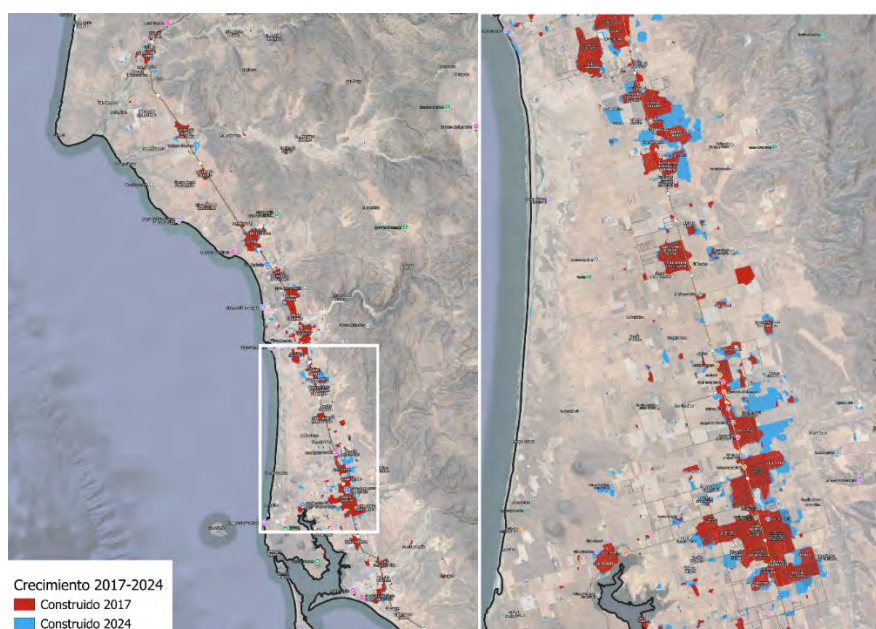


Figura 16: Crecimiento urbano 2017-2024 Punta Colonet-San Quintín

II.5.5 Mercado de suelo

En relación con el mercado de suelo, este tiene relación y/o interactúa con el mercado inmobiliario, para lo cual a nivel estatal se han elaborado estudios de mercado, análisis, publicaciones y foros sectoriales por parte de empresas desarrolladoras, agencias inmobiliarias y la Asociación Mexicana de Profesionistas Inmobiliarios (AMPI). En este contexto, la información utilizada para este se sustenta en dichos insumos, lo cuales permiten caracterizar la dinámica, tendencia y condiciones.

En este sentido, de acuerdo con el Estudio de Mercado Inmobiliario para Baja California, elaborado por *Lamundi*¹ en 2022, el Estado ocupó el lugar dieciocho en la oferta inmobiliaria a nivel digital, donde el comportamiento del mercado inmobiliario al año 2022, por tipo de operación, con respecto a la oferta inmobiliaria, corresponde en un 80.4% a la venta y un 19.6% a la renta. Este mismo estudio identificó por subsector, la oferta y el crecimiento inmobiliario, registrándose una mayor participación en el Residencial con un 55%, seguido de Terrenos con el 28%, el Corporativo con el 8%, el Comercial con el 6% y finalmente el industrial con un 3% de participación. Con respecto al subsector Residencial, la oferta a nivel estatal se segmentó en Casas con un 63.2% y Departamentos con un 36.8%.

¹ Portal inmobiliario en México para vender, comprar y/o rentar propiedades que forma parte de un conglomerado global de empresas tecnológicas, especializadas en el sector inmobiliario que permite adoptar las mejores prácticas en marketing, investigación y análisis de Big Data para medir la evolución de los bienes raíces en Baja California.

Por su parte, en el ranking de los estados en la demanda de propiedades residenciales comerciales, industriales, oficinas y terrenos en venta y renta, a nivel nacional, Baja California se posicionó en el lugar número nueve, donde la participación en la demanda de bienes raíces durante el primer bimestre de 2022 correspondió a un 51% en el mes de enero y en un 49% en el mes de febrero. En este mismo rubro, la demanda por subsector mantuvo una tendencia hacia el Residencial con un 76%, seguido del Comercial con el 12%, Terrenos con el 6%, Corporativo con el 4% y el Industrial con el 2%.

II.5.6 Infraestructura

Agua

Baja California enfrenta retos estructurales en la gestión del recurso hídrico, debido a su clima árido, su ubicación fronteriza y la distribución desigual del agua entre municipios. El análisis a continuación se sustenta en datos de SEPROA, INEGI, CONAGUA y los Organismos Operadores del Agua (OOA), e incorpora los elementos gráficos y tabulares proporcionados.

De acuerdo con el Programa Estatal Hídrico, con respecto a los cálculos y proyecciones de los siete municipios, solo Mexicali y San Felipe tienen capacidad instalada y agua suficiente para abastecerse hasta el 2035. Por su parte la problemática que se presenta en la zona costa, debido a la sobreexplotación de las fuentes de abastecimiento, así como la condición de sequía en esta zona del territorio prevalecerá a menos que se incremente la inversión en infraestructura de agua potable, la extracción subterránea o se construyan nuevas fuentes (desalación).

Las figuras que se incluyen en este numeral, proyectan la demanda por municipio, destacando lo siguiente:

- **(Ensenada):** Se espera un crecimiento sostenido, de **40.33 hm³** en 2022 a **48.50 hm³** en 2035.
- **(San Quintín):** Demanda pasa de **8.31 a 10.59 hm³**, con cobertura limitada por fuentes subterráneas y una desaladora.
- **(Mexicali):** Proyección sube de **117.94 a 145.75 hm³**, con capacidad instalada actual de **204.44 hm³**.
- **(Tecate):** Demanda crece de **10.89 a 13.10 hm³**; se abastece de acuíferos y del Acueducto Río Colorado-Tijuana.
- **(Tijuana y Playas de Rosarito):** La demanda sube de **165.78 a 200.80 hm³**, y depende principalmente del agua del Distrito de Riego 014 y derechos de la Mesa Arenosa.
- **(San Felipe):** Se proyecta un crecimiento de **40.33 a 48.50 hm³**, con capacidad instalada limitada a **5.68 hm³**.

Tabla 23: Servicios de agua.

Municipio	Población hab.	OOA	% Población	% Agua entubada	% Drenaje	% Servicio	% Tinaco	% Cisterna o aljibe
-----------	----------------	-----	-------------	-----------------	-----------	------------	----------	---------------------

						sanitari o		
Ensenada	443,807	CESPE	11.78	96.5	96.4	99.6	39.7	7.4
San Quintín	117,568	CESPE	3.12	38.8	56.2	99.1	47.9	23.9
Mexicali	1,030,157	CESPM	27.33	96.5	96.4	99.6	1.7	0.7
San Felipe	19,635	CESPM	0.52	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Tijuana	1,922,523	CESPT	51.01	95.7	98.7	99.3	6.3	7.5
Playas de Rosarito	126,890	CESPT	3.37	87.7	97.1	98.6	17.5	15.8
Tecate	108,440	CESPTE	2.88	91.7	97.3	98.9	10	5.9
TOTAL	3,769,020	Promedio:		84.48	90.35	99.18	20.52	10.2
		Prom. Ponderado:		93.37	95.88	98.87	10.72	6.34
s/d: Sin datos								

Fuente: SEPROA, 2022 con base a INEGI, 2020.

Drenaje y saneamiento

De acuerdo al Programa Estatal Hídrico 2022-2027, las características de agua y saneamiento en el estado de Baja California de acuerdo a los resultado del censo de población y vivienda 2020 de INEGI), se indica que en los municipios de Ensenada, Mexicali, Tijuana y Tecate los servicios de agua entubada y drenaje están cubiertos arriba del 90%, en el municipio de San Quintín el servicio de agua entubada es del 38.80% y de drenaje del 56.20%, Playas de Rosarito cuenta con el 87.70% de servicio de agua entubada y el 97.10% de drenaje. Para el municipio de San Felipe INEGI no reporta información.

Tabla 24 Cobertura de drenaje sanitario y volumen de agua tratado, 2013

Municipio	Población hab.	Organismo Operador de Agua (OOA)	% Población	% Agua entubada	% Drenaje	% Servicio sanitario	% Tinaco	% Cisterna o aljibe
Ensenada	443,807	CESPE	11.78	96.50	96.40	99.60	39.70	7.40
San Quintín	117,568	CESPE	3.12	38.80	56.20	99.10	47.90	23.90
Mexicali	1,030,157	CESPM	27.33	96.50	96.40	99.60	1.70	0.70
San Felipe	19,635	CESPM	0.52	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Tijuana	1,922,523	CESPT	51.01	95.70	98.70	99.30	6.30	7.50
Playas de Rosarito	126,890	CESPT	3.37	87.70	97.10	98.60	17.50	15.80
Tecate	108,440	CESPT	2.88	91.70	97.30	98.90	10.00	5.90
TOTAL	3,769,020	Promedio:		84.48	90.35	99.18	20.52	10.20
		Prom. Ponderado:		93.37	95.88	98.87	10.72	6.34

s/d: Sin datos

Fuente: Elaborado por la SEPROA, 2022 con base en datos de IMEGI-Panorama 2021.

Energía

El sistema energético de Baja California constituye un elemento esencial para el desarrollo económico, urbano e industrial del estado. Debido a su ubicación geográfica y aislamiento histórico del Sistema Interconectado Nacional (SIN), la entidad ha desarrollado una infraestructura energética propia que opera como un subsistema aislado, conectado únicamente con el sistema eléctrico del suroeste de Estados Unidos mediante dos líneas de transmisión de 230 kV (La Rosita–Valle Imperial y Tijuana–Otay Mesa). Esto permite intercambios limitados de energía con California, con una capacidad de importación de hasta ~600 MW para apoyar la demanda local.

La disponibilidad de energía es un factor estratégico para el crecimiento urbano y la competitividad industrial; sin embargo, Baja California depende en gran medida de insumos energéticos importados, principalmente gas natural y combustibles refinados provenientes de EE. UU. La energía eléctrica, el gas y los derivados del petróleo se concentran en torno a los municipios de Tijuana, Mexicali, Ensenada, Tecate y Playas de Rosarito, que actúan como polos de generación y distribución hacia el resto del territorio. La capacidad instalada total de generación en Baja California es de aproximadamente 5,440.60 MW distribuidos en 16 plantas. Gracias a esta infraestructura, el servicio eléctrico alcanza al 99% de la población estatal, con un consumo anual que superó los 15,500 GWh en 2021.

GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA

De acuerdo con la **Gráfica 14**, el **94.9%** de la capacidad instalada total para la generación eléctrica en Baja California está en manos de la **Comisión Federal de Electricidad (CFE)** y el **Mercado Eléctrico Mayorista (MEM)**, mientras que el **5.1%** corresponde al esquema de **autoabastecimiento**.

Gráfica 10: Distribución de la capacidad instalada total en Baja California.

Fuente: Elaboración propia de la Comisión Estatal de Energía, 2023

Fuente: Elaboración propia de la Comisión Estatal de Energía, 2023.

GAS NATURAL

El gas natural es el combustible vital del sistema energético bajacaliforniano, utilizado tanto en generación eléctrica como en procesos industriales. Baja California, sin yacimientos propios, se abastece enteramente de gas importado de Estados Unidos. A nivel regional, la infraestructura energética de gas natural, se integra por el sistema Bajanorte, línea LNG Spur, Transportadora de Gas Natural de Baja California (TGN I y II) y la Terminal de almacenamiento y regasificación de Gas Natural Licuado Energía Costa Azul (ECA LNG). La red de gas natural en Baja California, que se extiende desde Tijuana-San Diego hasta Algodones-Yuma, incluyendo el nodo de Energía Costa Azul, conecta la entidad con Estados Unidos y constituye un componente esencial del sistema energético regional.

Energías renovables

Actualmente en el estado se cuentan con 6 proyectos de energía renovables: 3 de energía eólica con una capacidad de 303 MW y 3 de energía solar fotovoltaica con capacidad de 348.85 MW (Tabla 25).

Tabla 25 Proyectos de energías renovables

Proyectos de Energías Renovables - Baja California			
Central	Tecnología	Ubicación	Capacidad (MW)
Parque Eólico La Rumorosa I	Energía Eólica	La Rumorosa, Tecate.	10.00
Parque Eólico Energía Sierra Juárez	Energía Eólica	La Rumorosa, Tecate.	263.00
Parque Eólico San Matías	Energía Eólica	Ensenada	30.00
Central Fotovoltaico Puerto Peñasco (Fase II)	Solar Fotovoltaica	Puerto Peñasco, Sonora.	300.00

Central Fotovoltaica Rumorosa Solar	Solar Fotovoltaica	Tecate	44.00
C.FV. Cerro Prieto	Solar Fotovoltaica	Mexicali	4.85
CAPACIDAD TOTAL			651.85

Telemática

Baja California presenta una infraestructura sólida en materia de conectividad digital, lo cual representa una oportunidad estratégica para mejorar la gestión gubernamental, la transparencia y la eficiencia en los servicios públicos. Según el INEGI, el 75.8% de la población estatal cuenta con acceso a internet, lo que posiciona a la entidad por encima del promedio nacional y abre la puerta al desarrollo de servicios digitales orientados al ciudadano.

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH) 2021, Baja California ocupó el tercer lugar nacional en el porcentaje de usuarios de internet (86.8%) y de telefonía celular (85.5%), lo que evidencia una amplia penetración de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en la vida cotidiana de la población.

II.5.7 Equipamiento regional

Con respecto a equipamiento urbano regional, en este apartado se retoma información y datos de los instrumentos de planeación a nivel municipal y de centros de población, así como del Programa Metropolitano de Tijuana 2024 (PMT), y estructurados con base a la NOM-002-SEDATU Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial. Clasificación, terminología y aplicación.

En este sentido, al interior de la Zona Metropolitana de Tijuana (ZMT), se identifica la existencia de por lo menos 66 elementos de equipamiento urbano público que presentan una dinámica metropolitana-regional.

Cabe señalar que, en la ZMT, la dotación y consolidación de elementos de equipamiento urbano tiene una estrecha relación con el fenómeno de conurbación entre los tres municipios. En el Municipio de Mexicali, la mayor cantidad de elementos se concentran en los subsistemas de Comercio y servicios financieros especiales, así como en Educación pública y privada.

Para el caso del Municipio de San Felipe el centro urbano cuenta con cobertura en la mayoría de los equipamientos públicos. Para el municipio de San Quintín, se caracteriza por falta de

equipamiento de asistencia social, hospital general, administración de correos, y el relacionado con la disposición final de residuos sólidos urbanos.

Para el municipio de Ensenada, particularmente el centro de población, la cobertura en el subsistema de educación es relevante, pero también hay un importante déficit en asistencia social y en espacios públicos relacionados con parques y áreas verdes,

Problemática

La problemática identificada en torno al equipamiento urbano, se relaciona con lo siguiente:

- No es posible calcular su cobertura o déficit de los elementos del equipamiento urbano de una manera homologada, al no existir criterios o normas oficiales.
- Déficit de elementos de asistencia social, salud, educación y cultura, así como la dispersión y poca accesibilidad de los elementos existentes,
- Falta de información oficial que permita determinar la capacidad de servicio real, cobertura, déficit o superávit de los elementos en los diferentes subsistemas de equipamiento urbano de la ZMT
- Con respecto a Educación de nivel Superior, población de la ZMT, señala la falta de oferta académica en los Municipios de Tecate y Playas de Rosarito, desplazamientos y traslados de dos horas o más hacia otro Municipio por falta de conectividad, lo que a su vez genera situaciones de inseguridad para la población estudiantil.
- Se advierte que no todos los elementos del subsistema de Cultura son accesibles a todos los modos de transporte, por lo que la concurrencia de la población de la ZMT a algunos de estos espacios es mínima.
- Población de la ZMT, advirtió la falta de elementos de Asistencia Social para brindar apoyo a personas con adicciones, así como centros de alojamiento para personas de la tercera edad.
- Traslado y desplazamiento al Municipio de Tijuana por falta de servicios médicos y de especialidades en los Municipios de Tecate y Playas de Rosarito,
- Servicio de recolección de basura en la ZMT intermitente o irregular,
- Los Rellenos Sanitarios de los Municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito están alcanzando su vida útil.
- El basurero municipal de San Felipe representa uno de los mayores problemas en cuestión de sustentabilidad ambiental al no existir una gestión adecuada en el manejo de residuos sólidos que contribuye al deterioro del entorno.
- Los elementos de salud del Municipio de San Felipe, no cuentan con hospitalización, situación que vulnera a la población ya que, en caso de emergencia, el traslado a módulos o unidades de salud más cercanas toma, por lo menos, más de dos horas al Municipio de Mexicali.

II.5.8 Vivienda

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, el total de viviendas particulares habitadas en Baja California es de 1,148,913.

De acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2020, el total de viviendas particulares habitadas, el 98.3% eran: casa única en el terreno, casa que comparte terreno con otra(s) y dúplex. Un 5.2% correspondía a departamentos en edificio, mientras que un 1.9% eran viviendas en vecindad o cuartería. Para otro tipo de moradas, como cuartos en azoteas, locales no construidos para habitación, viviendas móviles y refugios, se identificó un 0.4%. El resto corresponde a "no especificado".

Además, debido a la amplia extensión territorial de los municipios en la entidad, la densidad de vivienda bruta se considera baja de 0.16 viviendas por hectárea edificada o no con vivienda. El municipio con mayor densidad de vivienda en el estado es Tijuana, con una densidad de 4.60 viv/ha.

La distribución de servicios básicos dentro de las viviendas refleja disparidades territoriales. En 2020 Baja California contaba con 1,148,913 viviendas particulares habitadas, de las cuales:

- El 97.28% disponían de agua entubada dentro de la vivienda.
- El 95.88% contaban con drenaje.
- El 98.58% tenían energía eléctrica dentro de la vivienda.

Por municipios y zonas metropolitanas, destacan los siguientes datos:

- Mexicali presenta la cobertura más alta, con más del 98% de viviendas con acceso a los tres servicios.
- Tijuana y Playas de Rosarito también superan el 92% en todos los rubros.
- Ensenada y Tecate mantienen coberturas elevadas, aunque ligeramente menores.
- San Quintín, recientemente conformado como municipio, muestra los indicadores más bajos: solo el 83.19% de las viviendas tienen agua entubada y el 55.69% acceso a drenaje.

En cuanto a la demanda de vivienda, la Sociedad Hipotecaria Federal estimó en 2019 una demanda total de 42,119 unidades, mientras que en 2020 esta disminuyó a 37,297 unidades. Para ese año, el 57.3% de dicha demanda correspondía a población con ingresos menores a cuatro UMAs, tendencia constante en todos los municipios.

De acuerdo con el Registro Único de Vivienda (RUV), en 2020 Baja California contó con una oferta de 6,228 viviendas nuevas vigentes, que representaron el 3.4% de la oferta nacional de ese año (182,930 unidades), según la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI).

En relación con la ubicación de la vivienda y su accesibilidad, lo que muestra que el mayor grado de satisfacción “Muy satisfechos” se registra en la distancia hacia centros escolares con 58.40%, seguido de Mercados o centros comerciales con 58.10%, Trabajo con 51.80% y Parques y espacios deportivos con 48.40%.

Rezago

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2020, Baja California presenta un rezago habitacional de 475,702 viviendas. Este rezago se divide según la necesidad de vivienda de la siguiente manera: 247,365 viviendas corresponden a necesidades de mejoramiento, lo que representa un 52% del total; 218,822 requieren una nueva acción de vivienda, equivalente al 46%; y 9,514 viviendas necesitan ampliación o reemplazo, representando el 2%. La situación del rezago se agrava ante las condiciones económicas de la población. En 2020, 1,151.5 miles de personas presentaban un ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos, mientras que 196 miles estaban por debajo de la línea de pobreza extrema por ingresos.

II.6 Subsistema de movilidad

II.6.1 Estructura vial

La red carretera de Baja California está conformada por **9,001 km**, de los cuales **1,641 km** pertenecen a la red troncal federal y **974 km** a alimentadoras estatales, ambos pavimentados. Además, se identifican **1,601 km** de caminos rurales revestidos y **501 km** de terracería, junto con **4,284 km** de brechas mejoradas.

La distribución municipal indica que Ensenada concentra la mayor proporción de infraestructura carretera, con **3,070 km** en total, incluyendo 1,113 km pavimentados de red troncal federal y 293 km de alimentadoras estatales. Le siguen Mexicali con **1,244 km**, y Tecate con **340 km**. Tijuana y Playas de Rosarito tienen una cobertura significativamente menor.

La **Tabla 26** muestra la evolución de esta infraestructura entre 1995 y 2020. Durante este periodo, la red total pasó de **11,598 km** en 1995 a **11,928 km** en 2020. Destacan los aumentos en caminos rurales de terracería, que pasaron de **356 km** a **713 km**, y las brechas mejoradas, que se mantuvieron constantes en **4,284 km**.

Tabla 26: Longitud de la red carretera por tipo de camino y superficie de rodamiento.

Año	Total	Troncales Federales Pavimentadas (a/)	Alimentadoras Estatales Pavimentadas (c/)	Caminos rurales (b/) Pavimentadas	Caminos rurales (b/) Revestidas	Caminos rurales (b/) Terracería	Brechas mejoradas
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

El aforo vehicular total en Baja California ha mostrado una tendencia creciente: de 16.9 millones en 2019 pasó a 29.3 millones en 2020, y alcanzó los 34.9 millones en 2022. La carretera escénica Tijuana–Ensenada registró un crecimiento del 163% entre 2019 y 2022 (**Error! Reference source not found.6**), pasando de 7.6 millones de vehículos en 2019 a más de 20 millones en 2022. Esta vía, junto con el tramo Tijuana–Mexicali, que también mostró aumentos sostenidos es fundamental para el turismo, el comercio y la conectividad entre las principales zonas metropolitanas del estado.

A pesar del crecimiento de la infraestructura y del aforo vehicular, la suficiencia vial continúa siendo un reto. Para ello, se calculó el Índice de Suficiencia Vial (ISV); el cual considera la longitud de la red vial en kilómetros, la superficie del área urbana en kilómetros cuadrados, así como la población total para el año 2020, con esta relación es posible calcular el índice de Engel15 o de suficiencia vial el cual opera entre los intervalos de la gráfica 25. Según el análisis de suficiencia vial del IMOS, y de acuerdo con estos intervalos establecidos por María Schilardi, Baja California en su conjunto presenta una red vial **insuficiente**, con un índice de 23.38. Particularmente, Tijuana y Mexicali presentan condiciones de **red vial muy saturada**, con índices de Engel de 27.90 y 25.51 respectivamente, lo cual refleja una alta presión sobre la infraestructura existente y la necesidad de inversiones para mejorar la capacidad vial en estas ciudades.

Tabla 27: Suficiencia vial en Baja California.

Entidad o municipio	Longitud de la red vial (Km)	Área urbana (Km²)	Población total	Índice de engel	Clasificación
Baja California	11,903.63	687.67	3,769,020	23.38	Insuficiente
Ensenada	2,192.35	127.72	443,807	29.12	Red Vial No Saturada
Mexicali ¹	3,933.98	224.01	1,049,792	25.65	Red Vial No Saturada
Tecate	466.66	31.04	108,440	25.44	Red Vial No Saturada
Tijuana	4,753.65	271.95	1,922,523	20.79	Red Vial Muy Saturada
Playas de Rosarito	561.00	60.39	126,890	20.27	Red Vial Muy Saturada
San Quintín ²	465.20	21.56	117,568	29.22	Red Vial No Saturada

Nota: ¹Al momento de elaboración del análisis San Felipe no había sido declarado como el séptimo municipio de Baja California, por lo que las cifras presentadas para el municipio de Mexicali contemplan lo que en su momento era la localidad conocida como San Felipe.

²San Quintín y San Felipe fueron aprobados como municipio, sin embargo, a la fecha aún no se encuentran integrados como tal, por lo que es necesario considerarlos como una localidad que opera mediante un Consejo Municipal Fundacional.

Fuente: Elaboración propia del IMOS, con base en el Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI. 2021.

Accesibilidad territorial

La accesibilidad territorial por carretera es un componente clave de la estructura vial, pues condiciona la integración de las localidades al sistema urbano-regional de Baja California y su articulación con los mercados y servicios estratégicos del estado..

Las franjas de accesibilidad de 1 km, 2 km y 3 km se definen como umbrales operativos que permiten aproximar el tiempo y costo de desplazamiento desde las localidades hacia la red carretera pavimentada.

La mayor concentración de localidades con alta accesibilidad (situadas a menos de 1 km de una carretera pavimentada) se ubica en las zonas metropolitanas de Tijuana-Playas de Rosarito-Tecate y Mexicali, así como a lo largo del corredor costero entre Playas de Rosarito y Ensenada. En contraste, conforme se avanza hacia el sur de la entidad, particularmente en los municipios de San Quintín y las zonas rurales dispersas de Ensenada, aumenta la proporción de localidades situadas entre 1 y 3 km de distancia a una carretera pavimentada. Esto implica que, aunque la red carretera recorre longitudinalmente la península, buena parte de las localidades rurales mantiene un acceso condicionado a través de caminos secundarios o brechas, lo que incrementa tiempos de traslado, costos de operación del transporte y vulnerabilidad ante eventos climáticos que interrumpen la conectividad.

La presencia de amplios tramos con localidades a más de 3 km de la red pavimentada, sobre todo en áreas serranas y costeras de baja densidad, evidencia un grado de accesibilidad territorial limitado, en el que el acceso a servicios de salud, educación, abasto y trámites administrativos depende de recorridos más largos y costosos. Estas condiciones refuerzan la concentración de población y actividades en los corredores con mejor accesibilidad y, al mismo

tiempo, profundizan las brechas territoriales entre las zonas metropolitanas del norte y los asentamientos rurales del sur y del interior del estado.

Transporte masivo

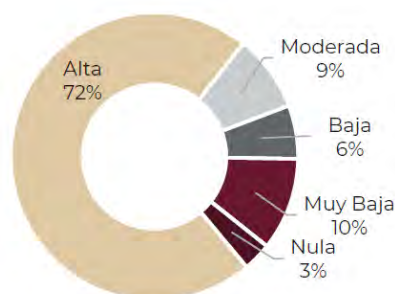
La grafica 11 muestra que el **72%** del territorio estatal tiene **alta cobertura** de rutas de transporte masivo, mientras que el 9% tiene cobertura moderada, 6% baja, 10% muy baja y 3% nula.

La grafica 12 revela que **Tijuana** concentra el **52.22%** de las rutas de transporte masivo, seguida por **Ensenada (18.84%)**, **Mexicali (13.38%)** y **Tecate (7.81%)**. Municipios como San Felipe y Playas de Rosarito tienen una participación mínima (0.21% y 2.72%, respectivamente).

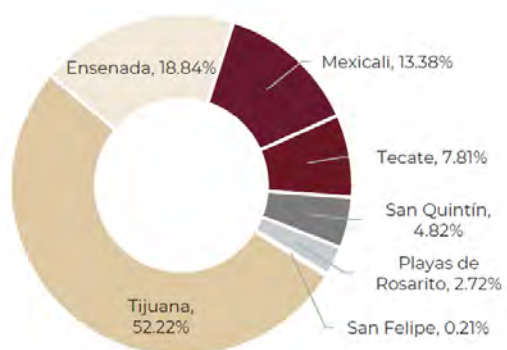
En el análisis por municipio:

- En **Tijuana** (Gráfica 29), el **73%** del territorio tiene cobertura alta, 8% moderada, 8% baja, 10% muy baja y 1% nula.
- En **Mexicali** (Gráfica 32), la cobertura alta es del **77%**, 9% moderada, 4% baja, 7% muy baja y 3% nula.

Gráfica 11: Cobertura de las rutas de transporte masivo.



Fuente: Elaboración propia del IMOS.

Gráfica 12: Rutas de transporte masivo por municipio.

Fuente: Elaboración propia del IMOS.

II.6.2 Conectividad marítima

A. Puertos marítimos

La infraestructura marítima de Baja California se concentra principalmente en los municipios de Ensenada, El Sauzal, San Felipe, Playas de Rosarito e Isla de Cedros. De estos, destaca el Puerto de Ensenada por su relevancia estratégica en la Cuenca del Pacífico, al estar ubicado a tan solo 110 kilómetros de la frontera con Estados Unidos, en una zona urbana y turística clave del municipio.

El Puerto de Ensenada es un nodo fundamental para el comercio exterior, tanto por su infraestructura como por su conectividad terrestre. Las cargas que arriban al puerto se distribuyen hacia el norte del estado y hacia Estados Unidos a través de la autopista de cuota Tijuana-Ensenada y las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada.

En términos de movimiento de contenedores, en 2020 se registró un acumulado de 384,871 TEUS (Twenty-foot Equivalent Units), cifra superior en un 14% al registro de 2019, que fue de 337,738 TEUS. Este crecimiento continuó en 2021 con un aumento a 394,911 TEUS (Tabla 136). Para el periodo de enero a mayo de 2022, ya se había alcanzado un movimiento de 174,442 TEUS, lo que indica una recuperación sostenida tras la pandemia.

II.6.3 Conectividad aérea

Aeropuertos

La red aeroportuaria de Baja California constituye un componente fundamental en la conectividad regional, nacional e internacional. En la entidad se ubican los aeropuertos internacionales de Tijuana, Mexicali y San Felipe, así como un aeropuerto militar-comercial en Ensenada. La infraestructura aérea se complementa con 16 aeropistas y dos aeródromos, entre ellos el Aeródromo Militar de San Quintín y el de Punta San Francisquito, que facilitan el acceso a poblaciones remotas del estado y que son clave para el turismo y la agricultura.

De acuerdo con el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el aeropuerto de Tijuana es el segundo con mayor volumen de pasajeros en el país, sólo por detrás del de Guadalajara. Además, se ubica entre los cinco aeropuertos con más tráfico de pasajeros a nivel nacional y cuenta con vuelos directos a 37 destinos dentro del país.

II.6.4 Movilidad ferroviaria

Ferrocarriles

De acuerdo con el Anuario Estadístico Ferroviario 2021 (Tabla 143), la longitud total de la red ferroviaria en Baja California fue de 282.3 kilómetros en los años 2019 y 2020. Esta red incluye "144.0" kilómetros de vías Troncales y Ramales, 109.9 kilómetros de vías Secundarias, y 28.4 kilómetros de vías particulares.

Tabla 28: Longitud en kilómetros de vías férreas según tipo de vía.

	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.

II.6.5 Conectividad fronteriza

Puertos terrestres

Baja California comparte una frontera de 233 kilómetros con el estado de California, Estados Unidos. Esta región binacional alberga actualmente a 6.4 millones de personas y se estima que, para el año 2040, la población supere los 10.6 millones de habitantes. Esta dinámica demográfica incrementa la presión sobre la infraestructura fronteriza, consolidando a la entidad como un nodo estratégico para el tránsito internacional de personas y mercancías.

En el territorio de Baja California existen siete puertos fronterizos oficiales distribuidos en los municipios de Tijuana, Tecate y Mexicali (Tabla 144). Estos son: San Ysidro, Otay Mesa, Cross Border Xpress (CBX), Tecate, Andrade, Calexico y Calexico East. Adicionalmente, se contemplan dos importantes proyectos en desarrollo: el cruce Mesa de Otay II–Otay Mesa East, y un puerto terrestre en la zona de Jacumé–Jacumba, este último adyacente al cruce de Tecate.

En términos operativos, cada cruce presenta particularidades:

- Los Algodones–Andrade: Cuenta con una línea para carga, tres para vehículos ligeros y cuatro para peatones. Debido a su importante flujo turístico (principalmente por servicios médicos), se ha identificado la necesidad de modernizar sus instalaciones, las cuales presentan deficiencias en seguridad y calidad.
- Mexicali II–Calexico East: Atendido por tres líneas para carga, ocho para vehículos ligeros y cuatro para peatones. El corredor peatonal presenta condiciones inadecuadas, especialmente durante el verano, lo que representa un riesgo para los usuarios.
- Mexicali I–Calexico West: Integra diez líneas para vehículos ligeros, seis peatonales y un cruce ferroviario. Se ha desarrollado un nuevo puerto fronterizo integral, que incluye 12 carriles de revisión primaria, 24 de revisión secundaria, infraestructura administrativa, carriles exclusivos para autobuses y peatones, y conexión directa con el Distrito Médico y el Centro Cívico de Mexicali.
- Tecate–Tecate: Este cruce presenta problemas de entrecruzamiento entre vehículos de carga y ligeros debido al diseño actual. Se requiere su modernización para mejorar la movilidad y los tiempos de espera.
- Otay I–Otay Mesa: Es el puerto más importante de Baja California para el comercio exterior, con 10 líneas de carga. Ocupa el segundo lugar nacional en cruce de mercancías, desempeñando un papel central para la Zona Metropolitana de Tijuana–Tecate–Playas de Rosarito.
- Chaparral–San Ysidro: Opera con 30 líneas para vehículos de pasajeros y 22 líneas peatonales. Se ha beneficiado de un proyecto integral de mejora en su infraestructura, con énfasis en la movilidad transfronteriza vehicular y peatonal, dada su alta demanda.

II.7 Subsistema institucional y de gobernanza

II.7.1 Proceso participativo

El proceso participativo es un mecanismo que promueve el diálogo y la participación democrática, efectiva y transparente de los actores intergubernamentales, intersectoriales y sociales involucrados en todos los proyectos, programas o acciones públicas, sociales o privadas de intervención en el territorio o sus bienes naturales en el estado.

En el estado de Baja California existe como mecanismo y espacio de participación ciudadana a nivel estatal El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado COPLADE; es el conducto en la coordinación del Gobierno del Estado con el Gobierno de nivel Federal y con los ayuntamientos, con base en la Ley de Planeación para el Estado de Baja California (POE 15/06/2008).

II.7.2 Transparencia y rendición de cuentas

La transparencia se encuentra íntimamente ligada a la rendición de cuentas, es una condición necesaria para que los gobiernos actúen con la responsabilidad pública que les sea atribuida. La rendición de cuentas está relacionada con el adecuado cumplimiento de las funciones y atribuciones establecidas en la normatividad estatal.

En Baja California, el Sistema Estatal de Transparencia (SETBC), se creó a partir de la publicación de la Ley de Transparencia y acceso a la información Pública para el Estado de Baja California (POE 29/04/2016). Es la plataforma Oficial para que los ciudadanos puedan consultar información pública, solicitar datos y participar en el ejercicio de su derecho de acceso a la información sobre las acciones y políticas de gobierno estatal y municipal.

II.7.9 Gobernanza

La gobernanza es un proceso a través del cual se toman decisiones entre diferentes actores; para ello se requiere espacios que pueden ser formales (consejos, comisiones,) como informales (grupos de trabajo etc.); para promover estos procesos se requiere fortalecer las capacidades (sociales, institucionales y técnicas) y dar acceso a la información desarrollada a lo largo del proceso. El enfoque desde el cual se abordará este apartado debe considerar a la gobernanza como la coordinación intra, entre y trans institucional, en conjunto con la sociedad (agentes públicos y privados), lo que permite reforzar su carácter democrático al reconocer la importancia y necesidad de incorporar en las numerosas fases del proceso de toma de decisiones a todos los agentes de la sociedad.

Los espacios de gobernanza que se han fortalecido en el estado son:

- **Consejo Estatal de ordenamiento territorial y Desarrollo urbano**, POE 26/05/2017. Derivado del Convenio Marco de Coordinación para el desarrollo y ejecución de acciones en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano que suscribieron el ejecutivo estatal y la SEDATU. El Consejo es un órgano auxiliar de participación ciudadana y conformación plural, cuyo objeto es proponer medidas para la planeación, formulación, fomento, instrumentación y seguimiento de programas y acciones en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, vivienda e infraestructura en el estado.
- **Subcomité Sectorial de Desarrollo Urbano y Vivienda**, POE 16/05/1997. Derivado del Convenio de Desarrollo Social suscrito por los ejecutivos federal y del estado, para que, en el seno del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE) se conforme un Subcomité Sectorial de Desarrollo Urbano y Vivienda, con el objetivo de diseñar las políticas de Planeación para el Desarrollo Urbano; infraestructura tanto pluvial como vial y Registro inmobiliario; así como en las políticas para el fomento y unificación de criterios normativos en materia de vivienda; al igual que en los estudios y proyectos que incidan en el Desarrollo Urbano y la vivienda.
- **Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Tijuana, Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Ensenada, Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Mexicali** Instaladas el 22/05/2023. Cada una tiene como objeto establecer vínculos de comunicación entre los tres órdenes de gobierno para que, en unión de esfuerzos, coordinen e implementen acciones para el desarrollo integral y sostenible de la zona metropolitana, específicamente para impulsar la gobernanza metropolitana mediante la constitución, integración, instalación, operación y funcionamiento de las instancias de gobernanza en la Zona Metropolitana y los municipios que la conforman.
- **Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano de Tijuana**, órgano de participación ciudadana y de carácter honorífico con el objeto de participar y realizar el seguimiento y evaluación de asuntos y materias metropolitanas, así como elaborar, emitir, recibir, discutir, organizar y canalizar propuestas desde la sociedad civil. Consejo instalado el 17 de octubre de 2023 en el Seno de sesión ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de Tijuana.

Los principales factores críticos del desarrollo urbano no operan de manera aislada, sino que constituyen nodos altamente interconectados en una red compleja. Por ejemplo, la falta de coordinación intergubernamental y la obsolescencia normativa aparecen como los elementos con mayor incidencia transversal, ya que influyen directamente en casi todos los subsistemas: desde la eficiencia de la infraestructura y la urbanización hasta la gobernanza del suelo y la provisión de vivienda social. Estos factores, además de ser críticos en sí mismos, potencializan

o inhiben el efecto de otras políticas, mostrando que cualquier avance estratégico debe integrarlos como ejes prioritarios.

Esta lógica también permite entender por qué problemáticas urbanas recurrentes —como la ocupación irregular del suelo, la desarticulación rural y la deficiente cobertura de servicios— no pueden ser resueltas únicamente desde la inversión o la ejecución de proyectos, sino que requieren un entorno institucional robusto y una actualización normativa enfocada en la flexibilidad, vigilancia y control territorial.

Elementos como las ciudades con deficiencias de urbanización, la administración territorial y los impactos sobre áreas naturales se destacan por su doble papel: son altamente impactantes y a la vez muy impactados. Su abordaje debe ser prioritario, pero integrado a la gestión ecosistémica, el manejo hídrico y la prestación eficiente de servicios urbanos y rurales.

II.8 Aptitud territorial

II.8.1 Análisis de Aptitud Territorial actual

Para la evaluación de la **aptitud del suelo destinada al desarrollo urbano** en el estado, se empleó como base la información generada en el POET (2014) y en la actualización no publicada del PEDU (2017). No obstante, fue necesario realizar ajustes en diversas Unidades Territoriales, debido a que algunos polígonos presentaban valores de aptitud elevados en áreas con estatus de conservación o protección, lo cual resultaba incompatible con los criterios normativos y de manejo vigentes.

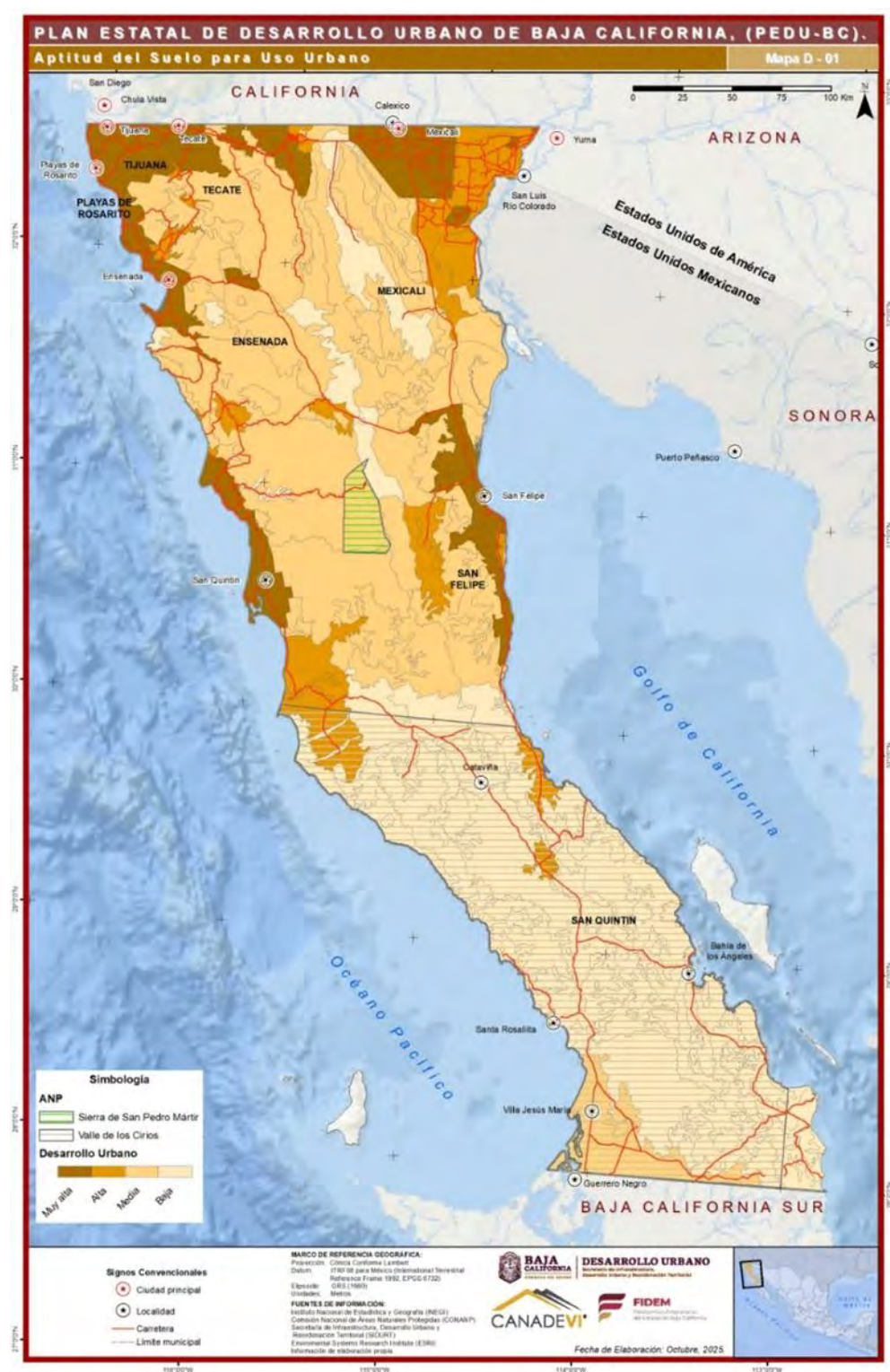
La redefinición de estos valores se sustentó en dos criterios principales:

- La presencia y distribución de asentamientos humanos existentes, como indicador de presión y vocación urbana real.
- Las políticas establecidas en los programas de manejo vigentes, particularmente en áreas naturales protegidas y zonas con restricciones ecológicas.

Con base en estos criterios, se ajustaron las aptitudes urbanas para asegurar su coherencia con el marco normativo y con la estructura territorial actual. De acuerdo con la **Error! Reference source not found.** y el Fuente: Propia, 2026, los resultados indican que:

- Más del 45% de la superficie estatal presenta aptitud baja para el desarrollo urbano.
- El 32% del territorio corresponde a aptitud media.
- Las categorías de aptitud alta y muy alta se concentran en las zonas metropolitanas y principales localidades, así como en unidades con potencial de expansión urbana.

Mapa 1: Aptitud Territorial para Uso Urbano en el Estado



Fuente: Propia, 2026

Tabla 29: Síntesis de la Aptitud Territorial para uso Urbano

CLASES	Unidades de Paisaje	
	Número	%
Muy Alta	38	12.9
Alta	26	8.8
Media	95	32.4
Baja	135	45.9
TOTAL	294	100.00

Fuente: Propia, 2026

II.9 Síntesis del diagnóstico

II.9.1 Síntesis sectorial, FODA y temas críticos a escala municipal

A. Síntesis sectorial

Subsistema físico-natural.

El diagnóstico del subsistema físico-natural revela un territorio marcado por la aridez y la complejidad geológica. Baja California se caracteriza por un relieve dominado por llanuras y sierras, con una geología definida por el Batolito Peninsular y un sistema de fallas activas que configuran su alta sismicidad. El clima, predominantemente muy seco, impone una condición de estrés hídrico estructural, reflejada en la escasez de corrientes superficiales permanentes (con la excepción del Río Colorado) y en la sobreexplotación generalizada de sus 48 acuíferos. Este estrés se ve agravado por procesos de intrusión salina en acuíferos costeros de Ensenada y San Quintín, y por una alta vulnerabilidad al cambio climático, que proyecta aumentos de temperatura y reducción de lluvias. La diversidad ecológica es notable, con extensas áreas de matorral y una importante red de Áreas Naturales Protegidas (federales y estatales) que cubren gran parte del sur del estado. Sin embargo, este patrimonio natural enfrenta múltiples amenazas: la deforestación por expansión urbana y agrícola, la extracción ilegal de recursos, la contaminación de agua, suelo y aire (con focos críticos en las zonas urbanas e industriales del norte), y la creciente presión sobre servicios ecosistémicos clave como el agua y la regulación climática.

Subsistema sociodemográfico.

Baja California presenta una estructura demográfica en transición, caracterizada por un crecimiento poblacional que, aunque aún significativo (1.8% anual en la última década), muestra

una clara tendencia a la desaceleración. La población se concentra fuertemente en el norte, con Tijuana y Mexicali albergando a más del 78% de los habitantes, en un patrón de urbanización dominante (93% urbano). La estructura por edades refleja un paulatino envejecimiento: la población joven (menor de 25 años) ha disminuido, mientras que el grupo de adultos mayores (65+) ha aumentado. Este cambio se expresa en una razón de dependencia total del 45%, aunque con variaciones municipales significativas, siendo San Felipe el más envejecido y San Quintín el más joven. En términos de bienestar, el estado muestra una notable reducción de la pobreza multidimensional (del 22.6% en 2016 al 9.9% en 2024) y una alta cohesión social, pero persisten desigualdades profundas. San Quintín es el único municipio con grado de marginación medio y los más altos índices de pobreza, particularmente en la niñez. Las brechas de género y étnicas se manifiestan en el ingreso laboral y la participación económica, mientras que la violencia y la inseguridad son problemas relevantes, con Tijuana y Mexicali concentrando la mayor incidencia delictiva.

Subsistema económico.

La economía de Baja California es altamente dinámica y polarizada. Los municipios de Tijuana y Mexicali funcionan como los motores indiscutibles, concentrando la mayor parte del empleo, la inversión y el valor agregado, impulsados por una sólida base industrial (manufactura avanzada, aeroespacial, dispositivos médicos) y su integración en la región transfronteriza Calibaja. Sin embargo, este dinamismo coexiste con profundas disparidades territoriales. Municipios como San Quintín y San Felipe, aunque con vocaciones económicas muy específicas (agricultura de exportación y pesca/turismo, respectivamente), presentan escalas económicas mucho menores, una productividad baja y un tejido productivo fragmentado, con alta informalidad y desconexión de los circuitos económicos principales. A nivel estatal, la economía informal representa entre el 40% y 45% del PIB, actuando como un crucial mecanismo de subsistencia, especialmente para mujeres y personas con baja escolaridad. Los desafíos estructurales incluyen una infraestructura de conectividad deficiente que eleva los costos logísticos, una crisis hídrica que amenaza la sostenibilidad de sectores clave, una débil vinculación academia-industria que limita la innovación, y una marcada segregación espacial que reproduce la desigualdad.

Subsistema patrimonio cultural y biocultural.

Baja California posee una riqueza patrimonial excepcional, resultado de una historia milenaria y una diversidad cultural y natural sin par. Su legado arqueológico es vasto, con más de 2,400 sitios registrados, incluyendo pinturas rupestres, concheros y las emblemáticas Misiones de la ruta jesuítica y dominica. Este patrimonio tangible se entrelaza con un patrimonio inmaterial vivo, representado por las lenguas, tradiciones y cosmovisión de cinco pueblos originarios (Kumiai, Pai Pai, Kiliwa, Cucapá, y el legado Cochimí), así como por las influencias de comunidades migrantes (asiáticas, rusas) y el recientemente reconocido pueblo afromexicano. El patrimonio natural y biocultural, donde la interacción humana ha modelado el paisaje durante siglos, se manifiesta en

la vasta red de Áreas Naturales Protegidas, los sitios Ramsar y la biodiversidad única de la península. El principal reto es la amenaza de pérdida y deterioro de este legado. La rápida expansión urbana, el desarrollo turístico no planificado, la falta de mantenimiento de sitios históricos, la marginación de las comunidades originarias y la insuficiente aplicación de las leyes de protección ponen en riesgo la continuidad de estos valores. La revitalización de lenguas, la seguridad en sitios arqueológicos y la integración de las comunidades en la planeación son desafíos urgentes.

Subsistema urbano-regional.

Baja California presenta un marcado contraste entre un norte altamente urbanizado y un sur con un poblamiento rural disperso. El estado es mayoritariamente urbano (93% de la población), concentrado en las zonas metropolitanas de Tijuana, Mexicali y Ensenada, que actúan como los principales polos de desarrollo. Las tendencias de crecimiento muestran una consolidación por relleno en las ciudades consolidadas, pero también una expansión periférica lineal sobre corredores viales y un patrón de urbanización dispersa ("salto de rana") que presiona sobre suelos agrícolas y áreas de valor ambiental. Este modelo de crecimiento, sumado a la tenencia de la tierra (con una importante presencia de propiedad social en áreas urbanas), ha generado un elevado número de asentamientos irregulares (más de medio millón de lotes identificados) y conflictos por el uso del suelo. La infraestructura es otro eje crítico: la disponibilidad de agua es limitada y los acuíferos están sobreexplotados; el sistema energético es aislado y depende de combustibles importados; el equipamiento urbano (salud, educación, cultura) presenta déficits significativos, especialmente en los municipios más jóvenes y rurales; y la vivienda enfrenta un rezago de casi 500,000 unidades, con una marcada desigualdad en el acceso a servicios y la seguridad de la tenencia.

Subsistema de movilidad.

La movilidad en Baja California es un desafío complejo, marcado por una alta dependencia del automóvil, un crecimiento explosivo del parque vehicular (tasa de motorización de 500 vehículos por cada 1,000 habitantes) y una infraestructura vial que, aunque extensa, presenta niveles de saturación crítica en las principales zonas metropolitanas, particularmente en Tijuana y Mexicali. El transporte público es el segundo modo más utilizado (24.6%), pero su cobertura es desigual y de baja calidad, con deficiencias significativas en accesibilidad universal (rampas, banquetas) y en la integración de rutas. La seguridad vial es una preocupación mayor, con los atropellamientos como principal causa de muertes y una tendencia al alza en los siniestros. La conectividad regional se sustenta en una red carretera que articula el norte industrial con el sur agrícola y turístico, pero que presenta tramos de alta congestión y problemas de mantenimiento. A esto se suman nodos de conectividad estratégica de talla global: los puertos marítimos (Ensenada), aéreos (Tijuana, Mexicali) y los siete puertos terrestres fronterizos con Estados Unidos, que son puntos neurálgicos

para el comercio y el flujo de personas, pero que operan con cuellos de botella que generan pérdidas económicas millonarias.

Subsistema institucional y de gobernanza.

La gobernanza territorial en Baja California se caracteriza por una arquitectura institucional fragmentada y una coordinación débil entre los tres órdenes de gobierno, lo que constituye un factor crítico transversal que afecta todos los subsistemas. A pesar de la existencia de marcos legales (LGAHOTDU, Ley Estatal de Desarrollo Urbano) y de instancias formales de coordinación como el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y las Comisiones Metropolitanas, su operatividad ha sido insuficiente para enfrentar los desafíos de una conurbación acelerada y una expansión urbana descontrolada. La falta de aplicación normativa y la ausencia de una planeación metropolitana vinculante han perpetuado conflictos de uso de suelo, la proliferación de asentamientos irregulares (con más de medio millón de lotes en situación de irregularidad) y la ineficiencia en la provisión de servicios e infraestructura. En materia de transparencia y rendición de cuentas, aunque existen plataformas y marcos normativos, persisten rezagos en la digitalización y calidad de los servicios públicos. Las capacidades institucionales varían significativamente entre municipios, siendo los de reciente creación (San Quintín, San Felipe) los que presentan mayores retos para la gestión del territorio, mientras que los instrumentos de fomento (como las Asociaciones Público-Privadas) y financiamiento (con una creciente recaudación de ingresos propios) representan oportunidades para impulsar proyectos estratégicos, siempre que se articulen con una visión territorial integral.

B. Síntesis municipal

Mexicali

La problemática estructural combina dependencia extrema del Río Colorado, sobreexplotación del acuífero, contaminación atmosférica y dispersión urbana sobre suelo social y agrícola. Su escala económica e institucional permite mayor capacidad de respuesta, pero también concentra impactos ambientales, conflictos de uso de suelo y saturación vial.

Tabla 30: Temas críticos Mexicali

MEXICALI			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Fallas geológicas; clima muy seco cálido; sequía extrema; olas de calor; contaminación	Estrés hídrico estructural, deterioro de la calidad del aire y del agua, y exposición	26% del total estatal; PM10; 95% del abastecimiento

MEXICALI			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
	atmosférica PM10; acuífero Valle de Mexicali sobreexplotado; contaminación en Río Nuevo y drenes; alta sismicidad e inundaciones.	alta a sismos e inundaciones.	desde el Río Colorado.
Sociodemográfico	Alta participación poblacional; mayor edad mediana; muy baja marginación; alta cobertura de servicios; polo de atracción migratoria.	Envejecimiento relativo, carga de mortalidad y retos de atención urbana derivados de su escala metropolitana y dispersión territorial.	26% del total estatal; 6,804 defunciones en 2024; 17% de la migración reciente.
Económico	Segundo polo económico; manufactura eléctrica y aeroespacial; corredores industriales estratégicos; potencial solar.	Crisis hídrica, conflicto de usos de suelo agrícola-industrial, conectividad deficiente y segregación espacial.	23.6% del empleo; 25.1% del VACB.
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Presencia Cucapá; Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado; patrimonio festivo local.	Marginación de comunidades originarias y conflictos entre conservación, pesca tradicional y uso del suelo ejidal.	
Urbano-rural y asentamientos humanos	Expansión periférica; fuerte presencia de propiedad social; dependencia hídrica del Río Colorado; alta cobertura de servicios; necesidades de equipamiento.	Expansión urbana sobre suelo social, sobreexplotación del acuífero y rezagos de regularización de asentamientos.	118 ejidos; 53% de incidencia de propiedad social en el centro urbano; 95% del abasto desde el Río Colorado.
Movilidad	Saturación vial; alto uso del automóvil; cobertura de transporte masivo con déficit en valle; conectividad fronteriza y aeroportuaria.	Dependencia automovilística y saturación de corredores estratégicos.	Índice Engel 25.51; 75.87% usa auto al trabajo; 77% cobertura de transporte masivo.
Institucional y gobernanza	Cuenta con IMIP y Dirección de Administración Urbana; participa en programas de regularización.	Persisten asentamientos irregulares y necesidad de fortalecer coordinación de gestión del suelo.	24 asentamientos irregulares sin clave catastral.

Fuente: Propia, 2026.

Tijuana

El municipio concentra la mayor presión demográfica, económica y territorial del estado. Los temas críticos se articulan en torno a déficit hídrico, ocupación irregular de laderas y cañadas, congestión vial y fronteriza, y rezago en la gobernanza metropolitana del suelo.

Tabla 31: Temas críticos Tijuana

TIJUANA			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Fallas activas; acuífero Río Tijuana en déficit; contaminación de agua, suelo y aire; riesgo por laderas, cauces, deslizamientos e inundaciones.	Déficit hídrico, contaminación urbana e industrial y ocupación de zonas de riesgo.	52% del total estatal; 95% dependencia del Río Colorado; acuífero en déficit.
Sociodemográfico	Principal concentración poblacional; menor razón de dependencia; menor pobreza relativa; mayor atracción migratoria; alta cobertura de servicios.	Presión demográfica acelerada, violencia y demanda intensa de vivienda y servicios.	52% de la población estatal; 59% de la migración reciente.
Económico	Motor económico estatal; manufactura de alta tecnología, comercio y logística; papel central en CaliBaja.	Vialidad colapsada, asentamientos irregulares, cuellos de botella fronterizos y débil articulación academia-industria.	Concentra el 61.8% del empleo en el estado y el 64.6% del VACB.
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Equipamiento cultural metropolitano; corredor biológico con California; presencia de comunidades indígenas migrantes.	Presión urbana sobre paisajes de valor, accesibilidad cultural insuficiente y pérdida de identidad por crecimiento acelerado.	

T I J U A N A			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Urbano-rural y asentamientos humanos	Alta densidad; expansión periférica sur-costera; ocupación de cañadas y laderas; gran concentración de vivienda y equipamiento.	Irregularidad del suelo, saturación de equipamientos y presión extrema sobre agua y territorio urbanizable.	11.95% de suelo ejidal en área urbana; 240,844 polígonos/asentamientos irregulares identificados; 95% dependencia del Río Colorado.
Movilidad	Red vial muy saturada; principal concentración de rutas y taxis; mayor incidencia de siniestros; nodos fronterizos y aéreos principales.	Colapso vial metropolitano y alta exposición a siniestros y tiempos de cruce fronterizo.	Índice Engel 27.90; 30.95% usa transporte público al trabajo; 52.2% de rutas de transporte masivo; 95% de rutas de taxi; 70.45% de cruces fronterizos estatales.
Institucional y gobernanza	Cuenta con SDTU, DAU e IMPLAN; mayor estructura institucional del estado.	Magnitud de la irregularidad urbana rebasa la capacidad ordinaria de gestión y requiere gobernanza metropolitana vinculante.	240,844 polígonos en situación de irregularidad.

Fuente: Propia, 2026.

Tecate

El diagnóstico muestra un municipio con menor presión cuantitativa que Tijuana o Mexicali, pero con vulnerabilidades claras por incendios forestales, aislamiento carretero y carencias de actualización en la gestión del suelo irregular. La articulación con el corredor metropolitano norte es clave para su consolidación.

Tabla 32: Temas críticos Tecate

T E C A T E			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Región peninsular; clima semifrío en sierras; acuífero con disponibilidad; contaminación en Río Tecate; incendios	Vulnerabilidad ambiental por incendios, contaminación hídrica local y riesgos serranos.	3% del total estatal.

TECATE			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
	forestales y nevadas ocasionales.		
Sociodemográfico	Municipio de menor escala; pobreza juvenil; muy baja marginación; cobertura alta de servicios; migración acotada.	Necesidad de atender población joven en pobreza y problemáticas de salud ligadas a violencia.	3% de la población estatal; 3% de la migración reciente.
Económico	Especialización en productos metálicos; potencial industrial especializado y turístico.	Aislamiento por malas carreteras, integración metropolitana insuficiente y crecimiento urbano informal.	.
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Territorio Kumiai; sitio arqueológico El Vallecito; Sierra de Juárez y Ruta del Vino.	Conservación patrimonial y articulación entre patrimonio cultural y natural.	
Urbano-rural y asentamientos humanos	Crecimiento desde centro a periferias; fuerte peso de propiedad social; abasto mixto de agua; déficit en salud y educación superior.	Expansión periférica con limitaciones de equipamiento y complejidad de gestión del suelo social.	47.4% del municipio con propiedad social; 9 ejidos dentro del centro urbano.
Movilidad	Suficiencia vial no saturada; cobertura alta de transporte masivo; cruce ferroviario suspendido.	Dependencia de conectividad carretera y pérdida de capacidad logística ferroviaria.	73% de cobertura alta de transporte masivo; 3.60% de cruces fronterizos estatales.
Institucional y gobernanza	Cuenta con Dirección de Gestión Integral del Territorio e INPLADEM.	No dispone de inventario actualizado de asentamientos irregulares, lo que limita la intervención preventiva.	

Fuente: Propia, 2026.

Playas de Rosarito

El rasgo dominante es la tensión entre crecimiento turístico-residencial costero y capacidad limitada de agua, saneamiento, movilidad y control del suelo. La expansión lineal sobre el litoral aumenta la exposición a erosión costera y eleva costos de infraestructura.

Tabla 33: Temas críticos Playas de Rosarito

PLAYAS DE ROSARITO			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Estrés hídrico del acuífero Rosarito-Popotla; erosión costera; ascenso del nivel del mar; marejadas; basureros clandestinos y termoeléctrica.	Riesgo costero y presión ambiental por urbanización turística y saneamiento insuficiente.	4% del total estatal; crecimiento poblacional 3.6% entre 2010-2020.
Sociodemográfico	Crecimiento poblacional más alto; pobreza infantil relevante; buena cobertura de servicios.	Expansión rápida con presión sobre vivienda, servicios y cohesión social.	4% de la población estatal; 3.6% de crecimiento 2010-2020.
Económico	Economía orientada a servicios turísticos, alojamiento y alimentos.	Infraestructura turística insuficiente, expansión urbana no sustentable e informalidad económica.	
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Paisaje costero y festividades locales; ecosistemas frágiles en la franja litoral.	Presión turística y urbana sobre paisaje costero y hábitats sensibles.	
Urbano-rural y asentamientos humanos	Crecimiento lineal costero; presencia de suelo ejidal; dependencia del Río Colorado; crecimiento suburbano informal.	Ocupación del frente de playa y déficit de saneamiento y espacios culturales.	51.6% de suelo ejidal en el centro urbano; 166 ha de asentamientos irregulares; 95% del abasto desde el Río Colorado.
Movilidad	Alta exposición al tránsito de la carretera escénica; baja cobertura efectiva de transporte masivo y taxi en parte del territorio.	Movilidad dependiente del corredor costero y accesibilidad desigual al transporte público.	55% con cobertura alta de transporte masivo; 43% nula o muy baja; 18% alta cobertura de taxis; 43% nula.
Institucional y gobernanza	Cuenta con IMPLAN y secretaría sectorial; reconoce fraccionamientos irregulares y suburbanización informal.	Necesita mayor control territorial en periferias y frentes costeros.	166.26 ha de fraccionamientos irregulares y 1,121.56 ha de asentamientos suburbanos informales.

Fuente: Propia, 2026.

Ensenada

Su principal complejidad deriva de la escala territorial, la diversidad de funciones económicas y la dispersión de asentamientos y equipamientos. El agua aparece como factor crítico transversal, junto con la presión turística y periurbana sobre valles, costa y suelos de valor ambiental.

Tabla 34: Temas críticos Ensenadas

E N S E N A D A			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Acuíferos sobreexplotados con intrusión marina; contaminación en arroyos y suelos; incendios forestales, deslizamientos y riesgo costero.	Escasez hídrica, degradación ambiental y alta exposición territorial por extensión y diversidad de riesgos.	12% del total estatal; 6 plantas de tratamiento con eficiencia limitada; 89% de fuentes alternativas/acuíferos según bloque urbano-rural.
Sociodemográfico	Municipio de gran extensión con población intermedia; pobreza en adultos mayores; migración relevante.	Dispersión territorial y necesidad de atender población rural y envejecida en varias localidades.	12% de la población estatal; 12% de la migración reciente.
Económico	Economía diversificada: agricultura, manufactura, pesca, alimentos, turismo.	Fragmentación entre puertos, turismo, pesca y territorio; infraestructura insuficiente y débil vinculación innovación-producción.	
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Alta diversidad patrimonial: pueblos originarios, misiones, Ruta del Vino, CEART, ANP y sitios Ramsar.	Conservación de lenguas y tradiciones, protección de sitios arqueológicos y manejo del crecimiento turístico del Valle de Guadalupe.	
Urbano-rural y asentamientos humanos	Expansión en corredores y valles; gran superficie no urbanizable; dependencia de acuíferos sobreexplotados;	Dispersión urbana y periurbanización que incrementan costos de infraestructura y presión sobre agua y suelos de valor ambiental/agroproductivo.	29,501 ha no urbanizables en el centro de población; 127 ha de asentamientos irregulares; 89% dependencia de

ENSENADA			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
	déficit de equipamiento rural.		acuíferos/fuentes alternativas.
Movilidad	Red vial no saturada en términos generales; corredores carreteros y puertos estratégicos; alto tránsito en enlaces regionales.	Conectividad extensa pero costosa de mantener y con cuellos logísticos entre puerto, ciudad y valles.	69% de cobertura alta de transporte masivo; Puerto de Ensenada 394,911 TEUS en 2021; 332 cruceros y 528,397 pasajeros en 2022.
Institucional y gobernanza	Cuenta con IMIP y DAU; identifica suelo irregular en periferias.	La amplitud territorial dificulta control urbano y provisión equitativa de servicios.	127.06 ha de suelo irregular identificadas.

Fuente: Propia, 2026.

San Quintín

Es el caso más crítico en términos de rezago urbano-social frente a una base económica agroexportadora potente. La combinación de pobreza, marginación media, servicios insuficientes y acuíferos sobreexplotados con intrusión salina exige una intervención prioritaria e integral.

Tabla 35: Temas críticos San Quintín

SAN QUINTÍN			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Clima muy seco; acuíferos San Quintín, Camal y Vicente Guerrero sobreexplotados con intrusión salina; contaminación por aguas negras, fertilizantes y agricultura; sequía agrícola.	Colapso hídrico progresivo, salinización y deterioro ambiental en un territorio dependiente de la agricultura.	3% del total estatal; 83.2% cobertura de agua; 55.7% drenaje; 32.7% del suelo urbano con irregularidad; 70% del territorio bajo políticas de protección ambiental.
Sociodemográfico	Población más joven; mayor pobreza infantil; único municipio con	Rezago social estructural con fuerte presión sobre	3% de la población estatal; 83.2% cobertura de agua;

SAN QUINTÍN			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
	marginación media; mayor discapacidad relativa; menor cobertura de servicios.	vivienda, salud y servicios básicos.	55.7% drenaje; 5% de la migración reciente.
Económico	Economía fuertemente especializada en agricultura de exportación.	Contraste entre dinamismo agroexportador y severo rezago urbano-social, con carencias de infraestructura, agua y energía.	Índice de especialización agrícola 12.1.
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Alta presencia de población indígena migrante; sitios arqueológicos; ANP y sitio Ramsar de alto valor.	Marginación indígena, presión sobre ANP por expansión agrícola y escasez de infraestructura cultural.	Valle de los Cirios concentra 34% del estado.
Urbano-rural y asentamientos humanos	Crecimiento lineal sobre la Mx-1 y disperso en mosaico agrícola; dependencia total de acuíferos; grandes déficits de equipamiento y servicios.	Asentamientos dispersos e irregulares con costos elevados de provisión de infraestructura y alto rezago urbano.	70% del territorio bajo políticas de protección ambiental; 32.7% de irregularidad en superficie urbana; déficit de agua 38.8%; déficit de drenaje 56.2%.
Movilidad	Conectividad longitudinal por la Mx-1; baja conectividad transversal; localidades rurales dependen de caminos secundarios.	Accesibilidad territorial frágil para servicios, empleo y logística regional.	82% de cobertura alta de transporte masivo.
Institucional y gobernanza	Municipio de reciente creación con INPLADEM-SQ y DAU.	Capacidades institucionales aún en consolidación frente a alta irregularidad del suelo urbano.	32.7% del suelo urbano con tenencia irregular.

Fuente: Propia, 2026.

San Felipe

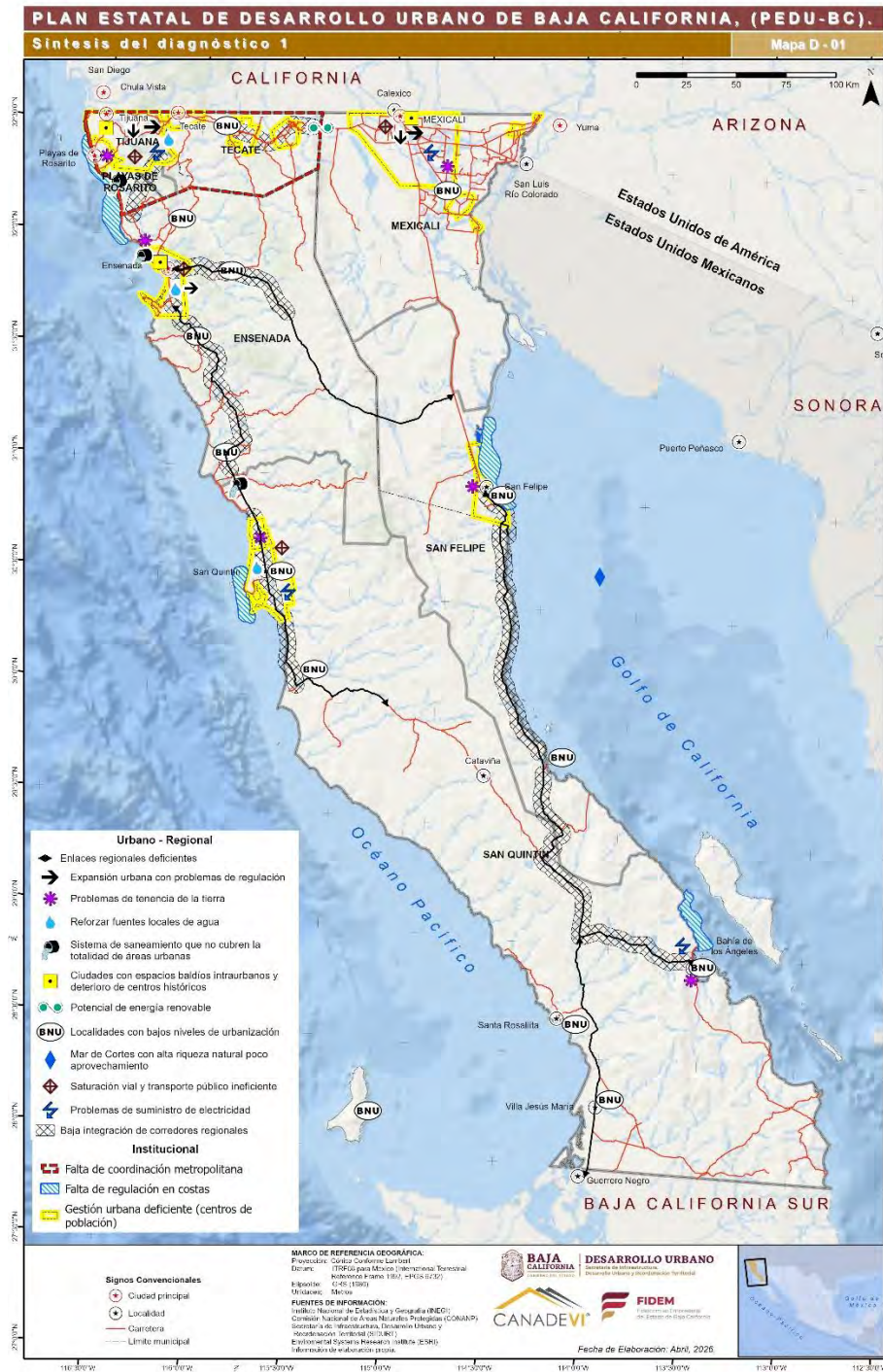
Predomina una estructura territorial frágil: baja escala urbana, aislamiento relativo, déficit hídrico, vulnerabilidad costera y consolidación institucional incompleta. El ordenamiento del frente costero y la dotación básica de equipamientos son centrales para evitar mayor dispersión y riesgo.

Tabla 36: Temas críticos San Felipe

SAN FELIPE			
Subsistema	Temas críticos aterrizados	Problemática principal	Datos cuantitativos del insumo
Físico-natural	Acuífero San Felipe-Punta Estrella en déficit; alta vulnerabilidad costera; desertificación, sequía y tormentas; riesgo de intrusión marina.	Fragilidad hídrica y costera acentuada por expansión turística en un entorno desértico.	1% del total estatal; 100% del abastecimiento desde pozos.
Sociodemográfico	Municipio más envejecido; baja escala poblacional; cobertura en proceso de consolidación.	Demanda creciente de servicios para población envejecida en un municipio reciente y disperso.	1% de la población estatal; 0.5% de la migración reciente.
Económico	Especialización en pesca y alojamiento; potencial para turismo de naturaleza.	Aislamiento, informalidad, baja productividad y economía de subsistencia.	Índice de especialización en pesca 15.2.
Patrimonio cultural, natural y biocultural	Zona de influencia Cucapah; carnaval local; ANP costeras y del Golfo.	Riesgo de deterioro de ANP y costa por desarrollo turístico no regulado.	
Urbano-rural y asentamientos humanos	Expansión lineal turística sobre costa y cauces; extensas áreas de protección; abastecimiento por pozos; déficit de salud, residuos y cultura.	Ocupación de zonas de riesgo y frentes de playa sin regularizar, con servicios todavía insuficientes.	100% del abastecimiento de agua por pozos; 23 asentamientos dispersos no urbanizados.
Movilidad	Suficiencia vial en consolidación; cobertura de transporte moderada; puerto pesquero y aeropuerto de corto alcance.	Aislamiento relativo y oferta de movilidad limitada para una economía dependiente del turismo y la pesca.	35% de cobertura alta y 15% muy baja de transporte masivo.
Institucional y gobernanza	Municipio reciente con Dirección de Administración Urbana.	Necesita fortalecer estructura institucional para control costero, regularización y ordenamiento de asentamientos.	23 asentamientos dispersos no urbanizados.

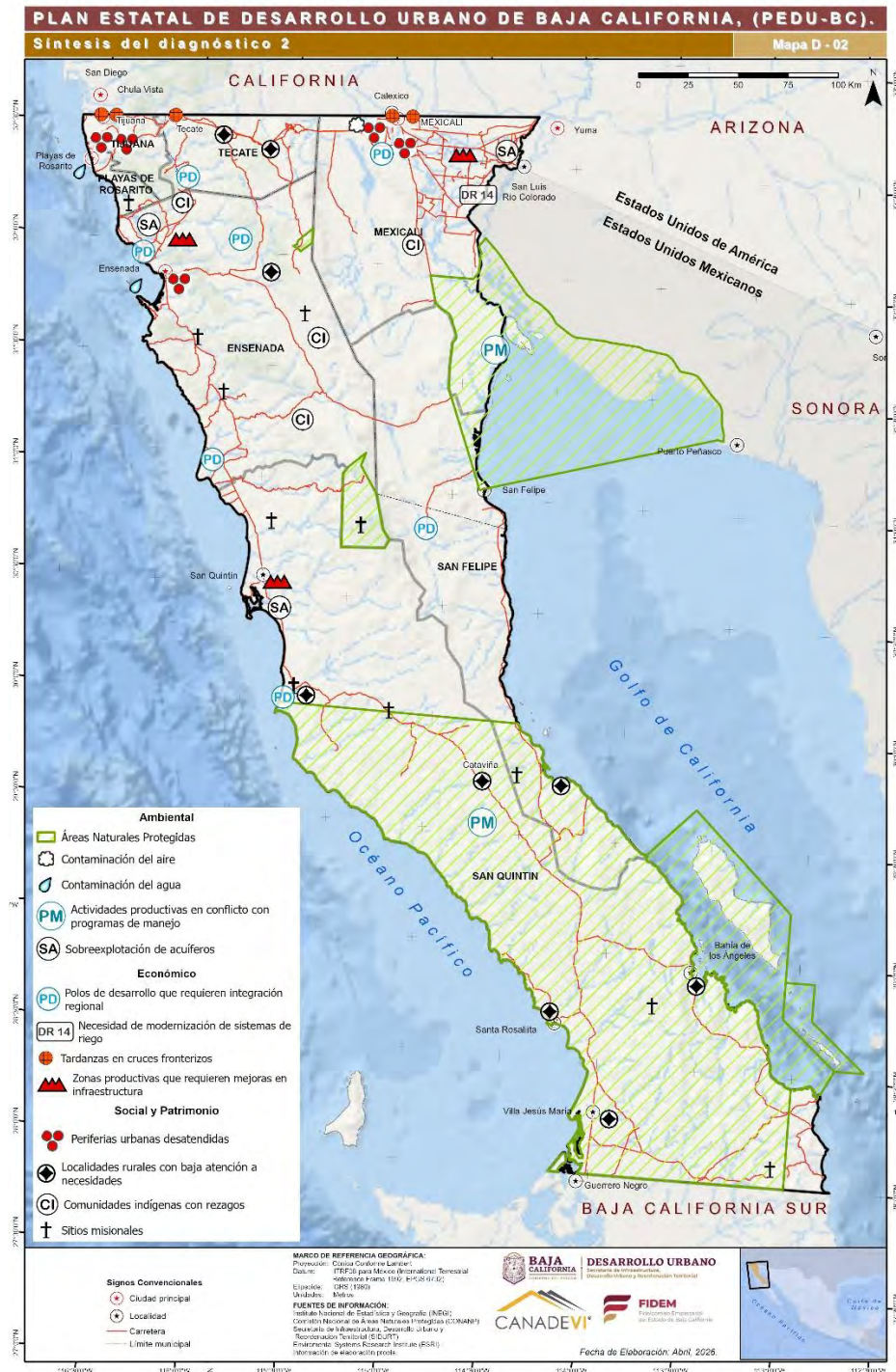
Fuente: Propia, 2026.

Mapa 2: Síntesis del diagnóstico 1



Fuente: Propia, 2026.

Mapa 3: Síntesis del diagnóstico 2



Fuente: Propia, 2026.

II.9.3 Diagnóstico integrado y análisis sistémico

El territorio de Baja California presenta gran diversidad y heterogeneidad en sus subsistemas, enfrentando desafíos complejos que requieren políticas integrales y estratégicas. El análisis FODA permite identificar cómo la interacción de los subsistemas físico-natural, sociodemográfico, económico, de patrimonio biocultural, urbano-rural, movilidad e institucional/gobernanza, que determina tanto las oportunidades como las limitaciones para el desarrollo territorial equitativo y sustentable.

A. Red del sistema urbano-territorial estatal

El ejercicio de análisis sistémico desarrollado para el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California logra una convergencia importante entre los factores críticos del diagnóstico tradicional y su red de interrelaciones, lo que permite enfocar la estrategia territorial en aspectos que realmente pueden transformar el sistema urbano y territorial del estado.

La red de relaciones revela que los principales factores críticos del desarrollo urbano no operan de manera aislada, sino que constituyen nodos altamente interconectados en una red compleja. Por ejemplo, **la falta de coordinación intergubernamental y la obsolescencia normativa aparecen como los elementos con mayor incidencia transversal**, ya que influyen directamente en casi todos los subsistemas: desde la eficiencia de la infraestructura y la urbanización hasta la gobernanza del suelo y la provisión de vivienda social. **Estos factores, además de ser críticos en sí mismos, potencializan o inhiben el efecto de otras políticas, mostrando que cualquier avance estratégico debe integrarlos como ejes prioritarios.**

Esta lógica también permite entender por qué problemáticas urbanas recurrentes —como la ocupación irregular del suelo, la desarticulación rural y la deficiente cobertura de servicios— no pueden ser resueltas únicamente desde la inversión o la ejecución de proyectos, sino que requieren un entorno institucional robusto y una actualización normativa enfocada en la flexibilidad, vigilancia y control territorial.

Elementos como **las ciudades con deficiencias de urbanización, la administración territorial y los impactos sobre áreas naturales se destacan por su doble papel: son altamente impactantes y a la vez muy impactados**. Su abordaje debe ser prioritario, pero integrado a la gestión ecosistémica, el manejo hídrico y la prestación eficiente de servicios urbanos y rurales.

Este análisis sistémico distingue **comunidades temáticas**, que agrupan al conjunto de componentes analizados más interconectados entre sí, que con el resto. Estas comunidades temáticas y sus componentes se enlistan en la tabla siguiente.

Tabla 37: Comunidades temáticas y sus componentes

Comunidad temática	Componente
Política de suelo, vivienda social y periferización	Ausencia de políticas de suelo y vivienda social
	Falta de instrumentos para desarrollo de áreas intraurbanas
	Zonas en periferia urbana y localidades rurales con rezago social
	Vivienda alejada de lugares de empleo y servicios
	Déficit de vivienda social
	Déficit de cobertura de equipamientos
Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas	Ciudades con deficiencias en urbanización
	Deficiencias en tratamiento de agua residual
	Impactos de áreas urbanas en áreas naturales
	Conflictos en la gestión del agua
	Infraestructuras obsoletas de agua y drenaje
	Contaminación de cuerpos de agua
	Limitada reutilización del agua
Movilidad, logística y competitividad regional	Falta de fluidez en carreteras
	Cruces fronterizos ineficientes
	Ineficientes sistemas de transporte público urbano y suburbano
	Saturación vial en zonas urbanas
	Débil monitoreo de la calidad del aire
	Fragilidad de la economía y la industria
	Carencia de infraestructura para soportar la inversión
	Falta de coordinación intergubernamental
	Insuficiente infraestructura ferroviaria
	Baja utilización de TIC para la gestión urbana
Gobernanza urbano-territorial y legalidad	Problemas de tenencia del suelo
	Ocupación irregular del suelo
	Inadecuada administración del territorio
	Inadecuado manejo de residuos sólidos
	Asentamientos irregulares en zonas de riesgo
	Falta de actualización de normatividad y legislación urbana
	Catastros desactualizados
	Limitada estructura administrativa en nuevos municipios
	Incumplimiento de la normatividad urbana
Conectividad energética, inclusión territorial y patrimonio sociocultural	Red eléctrica estatal incompleta
	Localidades rurales desarticuladas y falta de servicios
	Falta de infraestructura para generar energía limpia
	Zonas con potencial turístico con limitada accesibilidad
	Falta de seguridad ciudadana
	Marginación de comunidades indígenas
	Falta de alternativas productivas en ANP
	Falta de integración y actividades productivas en comunidades originarias
	Pérdida de valores culturales

Fuente: Propia, 2025.

III. Planeación

III. Planeación

III.1 Pronóstico y escenarios

Del 15 al 28 de noviembre de 2025 se realizaron talleres para la identificación del escenario tendencial, del escenario deseado, y los proyectos y líneas de acción necesarios para lograr este último. Para elaborar ambos escenarios, se partió de elegir 4 temas críticos de una lista elaborada por los participantes de talleres previos para identificar dichos temas.

A continuación, se muestran los resultados divididos en tres zonas: Mexicali-San Felipe, Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito y Ensenada-San Quintín. Dado que los talleres se dieron de manera separada entre sí, también se muestra un escenario tendencial y deseado a nivel estatal para incluir elementos que solo están presentes a nivel regional y asegurar así la integración territorial entre estas zonas y su contexto regional.

III.1.1 Pronósticos tendenciales

B. Zona Mexicali-San Felipe

Si las condiciones actuales se mantienen, el desarrollo de la zona Mexicali-San Felipe tenderá a estancarse y profundizar sus desequilibrios. La falta de alineación entre los usos del suelo y las funciones urbanas seguirá generando conflictos territoriales, dificultando la consolidación ordenada y funcional. La debilidad en la gestión del territorio y la insuficiente inversión estratégica agravarán la expansión irregular, el rezago en infraestructura y la fragmentación de los asentamientos, especialmente aquellos con carencias de servicios básicos y sin certeza en la tenencia de la tierra.

La persistencia de un modelo de desarrollo urbano poco eficaz, la limitada capacidad institucional para planear y regular el crecimiento, y la ausencia de acciones sostenidas para mejorar la infraestructura urbana mantendrán condiciones de desigualdad social, deterioro en la calidad del entorno y baja eficiencia del sistema urbano. La creciente presión sobre la disponibilidad de agua, junto con la obsolescencia de redes, las fallas en saneamiento y los conflictos entre distintos usos del recurso, derivarán en el desabasto, contaminación y riesgos para la salud pública y la economía.

En este contexto, la zona Mexicali-San Felipe tenderá a ser más vulnerable, con mayor precariedad en los asentamientos, incremento de fallas en

infraestructura, incertidumbre jurídica sobre el suelo, y dificultades crecientes para atender las necesidades de vivienda de los sectores de menores ingresos. La combinación de expansión desordenada, degradación ambiental, insuficiencia de áreas verdes y continuidad de prácticas de gestión territorial poco efectivas limitará las oportunidades de bienestar, generando un territorio más desigual, menos resiliente y con capacidades reducidas para sostener un desarrollo equilibrado en el largo plazo.

C. Zona Ensenada-San Quintín

Si las tendencias actuales persisten, la región Ensenada-San Quintín enfrentará un proceso de crecimiento urbano cada vez más desorganizado, disperso e irregular, con la expansión continua de asentamientos en zonas periféricas, naturales o rurales, muchas veces sin servicios básicos y con altos niveles de vulnerabilidad. La presión sobre el territorio derivará en mayores afectaciones a ecosistemas costeros y agrícolas, pérdida de áreas verdes urbanas y deterioro del paisaje, al mismo tiempo que aumentará la ocupación del suelo en zonas de riesgo y con escasa infraestructura.

La insuficiencia y el deterioro de los servicios públicos —particularmente agua potable, drenaje y saneamiento— se agravarán ante un modelo de crecimiento que demanda más de lo que las redes existentes pueden sostener. Esto derivará en problemas más severos de desabasto de agua, fallas en el manejo de aguas residuales, contaminación de cuerpos y mantos acuíferos, y mayores riesgos sanitarios para la población. La movilidad también se volverá más ineficiente, con congestión creciente en las zonas urbanas consolidadas y desplazamientos cada vez más largos y costosos desde las periferias.

Las desigualdades sociales tenderán a profundizarse: los asentamientos irregulares aumentarán, la informalidad urbana se expandirá y las comunidades con menores ingresos enfrentarán condiciones de precariedad más agudas, con menor acceso a servicios, equipamientos y oportunidades económicas. La inestabilidad en la tenencia de la tierra seguirá limitando la inversión pública y privada, generando retrasos en proyectos estratégicos e impidiendo la consolidación urbana.

En este escenario, la capacidad institucional para ordenar el territorio, regular el uso del suelo y atender las demandas urbano-rurales se verá cada vez más rebasada por la magnitud y dispersión de los problemas. La región avanzará hacia un modelo territorial insostenible, costoso e inequitativo, caracterizado por rezagos estructurales, impactos ambientales

acumulativos y una calidad de vida deteriorada para amplios sectores de la población.

D. Zona Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito

Si las tendencias actuales continúan, la región Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito enfrentará un escenario caracterizado por un creciente déficit de suelo y vivienda para la población de menores ingresos, lo que intensificará la expansión de asentamientos irregulares y la ocupación de suelo sin certeza jurídica. Esta situación, combinada con la falta de alternativas habitacionales accesibles en las zonas donde se concentra la actividad económica, seguirá obligando a miles de personas a desplazarse diariamente desde ubicaciones cada vez más lejanas, generando largos tiempos de traslado, mayor dependencia del automóvil y efectos negativos en la salud y la calidad de vida.

La expansión de asentamientos informales y la incertidumbre sobre la tenencia de la tierra se profundizarán, aumentando la vulnerabilidad social y consolidando patrones territoriales marcados por marginación, inseguridad y desigualdad. Paralelamente, el sistema urbano mostrará signos crecientes de ineficiencia: las redes e infraestructuras urbanas continuarán deteriorándose, con fallas visibles en servicios esenciales como el abastecimiento de agua y la gestión de fugas, lo que afectará directamente la habitabilidad y la operación cotidiana de la ciudad.

El dinamismo económico será insuficiente para atender las necesidades de la población. Aunque exista inversión, esta no se traducirá en nuevas fuentes de empleo ni en mejoras significativas para el desarrollo social, manteniendo brechas persistentes entre quienes acceden a oportunidades y quienes quedan rezagados. La región, además, experimentará presiones derivadas de dinámicas de crecimiento externas, con un ritmo de expansión que superará la capacidad institucional para planear, regular y gestionar el territorio.

En ausencia de intervenciones estructurales, la combinación de déficit habitacional, expansión irregular, deterioro de infraestructura, desigualdad social y movilidad insostenible consolidará un modelo urbano cada vez más fragmentado, costoso e ineficiente, limitando las posibilidades de bienestar, cohesión social y desarrollo sustentable para la población de la región.

Aunque las tres zonas comparten un trasfondo de problemas estructurales, cada una muestra un matiz específico que orienta su trayectoria tendencial (Tabla 38):

Tabla 38: Elementos diferenciadores por zonas de los escenarios tendenciales.

Zona	Elementos diferenciadores
Mexicali-San Felipe	Estrés hídrico severo, fragmentación territorial marcada, y precariedad creciente asociada a déficits ambientales e infraestructura insuficiente, afectando directamente la viabilidad del modelo urbano.
Ensenada-San Quintín	Modelo territorial disperso y ambientalmente destructivo, con riesgos sanitarios significativos y movilidad altamente ineficiente, lo que coloca a la región en una trayectoria de erosión territorial y económica.
Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito	Crisis estructural de vivienda, un modelo metropolitano que expulsa población hacia periferias lejanas, y una movilidad insostenible con consecuencias directas en salud y calidad de vida.

E. Estatal

Si Baja California continúa sin una estrategia urbana y territorial estatal que articule sus principales zonas urbanas, el modelo actual se profundizará como un sistema fragmentado y asimétrico. El estado seguiría operando como un conjunto de corredores y nodos logísticos parcialmente conectados entre sí, donde los proyectos integradores concebidos desde tiempo atrás permanecerían inconclusos, dejando al territorio sin una red interna robusta que vincule norte-sur y costa-interior.

La concentración demográfica y económica en el norte se acentuará frente a extensas áreas rurales y costeras del centro y sur con baja densidad, escasa infraestructura y débil presencia institucional. En ausencia de una política de articulación urbano-rural, las ciudades medias y localidades del sur seguirán cumpliendo un papel secundario en la estructura estatal, con dificultad para capturar beneficios de los grandes corredores logísticos y turísticos.

En el plano binacional y global, la inserción de Baja California en la megaregión CaliBaja continuará profundizando su dependencia económica, energética y logística de Estados Unidos, sin una estrategia clara para traducir esta interdependencia en mayor autonomía territorial. La frontera consolidará su papel como puerta de entrada y salida de mercancías, personas y energía, pero los encadenamientos productivos internos permanecerán débiles y el estado seguirá más conectado al mercado estadounidense que al resto de México.

La infraestructura energética y de gas natural mantendrá una lógica de corredor orientado al suministro y exportación más que a la seguridad energética integral del estado. Sin una política estatal de integración territorial de esta infraestructura, Baja California profundizará su papel de plataforma exportadora de energía sin mejorar la cobertura interna, manteniendo baja penetración domiciliaria de gas natural y brechas entre zonas industrializadas y comunidades con carencias energéticas.

Los puertos de Ensenada y Costa Azul seguirán integrados a redes globales, pero con una débil articulación hacia el interior del estado. En un escenario inercial, estas infraestructuras consolidan su rol como nodos de intercambio internacional, mientras su hinterland efectivo permanece reducido a corredores costeros y fronterizos, sin detonar cadenas logísticas y de valor que beneficien al conjunto de municipios.

En este contexto, las oportunidades fronterizas, de turismo global y economía del conocimiento se concentrarán en unos cuantos enclaves industriales, turísticos y académicos, sin mecanismos efectivos de redistribución territorial. La fragilidad del modelo ante crisis externas, el bajo vínculo entre academia y productividad, y la persistencia de empleo informal seguirán limitando la capacidad del estado para convertir su posición geoestratégica en desarrollo equilibrado.

Finalmente, aunque existan instrumentos de planeación, la desarticulación normativa y la débil interoperabilidad municipal mantendrán un esquema de gobernanza fragmentado, en el que cada zona metropolitana y municipio responde de forma aislada a dinámicas que son claramente interestatales y transfronterizas. Esta falta de coordinación sectorial e intermunicipal dificultará negociar de manera ventajosa con actores nacionales e internacionales, y el estado avanzará hacia un modelo territorial donde se maximizan los flujos globales, pero se profundizan las inequidades espaciales y la vulnerabilidad socioambiental a escala estatal.

III.1.2 Pronósticos deseados

A. Zona Mexicali-San Felipe

La región evoluciona hacia un modelo territorial ordenado, eficiente y armónico, en el que los usos del suelo son compatibles y están regulados mediante una administración moderna y capaz. La correcta aplicación de los instrumentos de planeación permite consolidar ciudades bien estructuradas, con crecimiento controlado, certeza jurídica y una oferta

suficiente de vivienda digna y accesible para las familias de todos los niveles de ingreso.

Los servicios públicos y la infraestructura urbana funcionan de manera adecuada y confiable. La región experimenta mejoras significativas en la provisión de agua potable, drenaje, saneamiento y equipamientos urbanos, garantizando que los desarrollos urbanos operen sin fallas y que las comunidades cuenten con instalaciones de calidad. Las redes hidráulicas y de saneamiento se modernizan y se reducen las pérdidas físicas de agua, mientras que los sitios de descarga y tratamiento de aguas residuales operan sin contaminación, contribuyendo a la salud pública y a la conservación del medio ambiente.

La disponibilidad de agua deja de ser un factor de riesgo y se convierte en un sistema robusto y eficiente que abastece de manera suficiente a las zonas urbanas y rurales. La coordinación entre usuarios y organismos operadores, junto con infraestructura rehabilitada y nuevas fuentes alternas de suministro, fortalece la seguridad hídrica regional y sostiene el crecimiento económico y social.

El territorio se consolida con ciudades más ordenadas, conectadas y equitativas. La movilidad mejora mediante vialidades y transporte público que articulan zonas rurales y urbanas, ampliando las oportunidades de acceso a servicios, empleo, educación y salud. El entorno urbano incorpora más parques, áreas verdes y espacios recreativos que favorecen el bienestar social y ambiental y elevan la calidad de vida de la población.

La región se convierte en un entorno confiable para la inversión pública y privada, generando un clima de certeza y estabilidad que impulsa el desarrollo económico. La administración pública actúa con mayor coordinación y eficacia, fortaleciendo la gobernanza y asegurando que las políticas urbanas y ambientales se implementen con continuidad y visión de largo plazo.

En este escenario, Mexicali-San Felipe logra avanzar hacia un desarrollo más equilibrado, sustentable y justo, en donde la población disfruta de una mejor calidad de vida, ciudades funcionales y un territorio con mayor resiliencia y oportunidades para las generaciones presentes y futuras.

B. Zona Ensenada-San Quintín

El territorio se desarrolla de manera ordenada, regulada y sustentable, con un crecimiento urbano compacto y bien planificado que evita la expansión dispersa y la ocupación irregular del suelo. La observancia plena de las

normas urbanas y ambientales, junto con una gestión pública eficiente y coordinada entre Estado, Municipio y comunidades, asegura la correcta aplicación del marco jurídico y brinda certeza a la tenencia de la tierra y a los procesos de desarrollo urbano.

Los asentamientos irregulares se integran de manera progresiva al tejido urbano mediante acciones de regularización, acceso a servicios básicos y mejora de su infraestructura, reduciendo brechas sociales y fortaleciendo la cohesión comunitaria. Ensenada y San Quintín se consolidan con barrios inclusivos, resilientes y seguros, dotados de equipamiento adecuado, espacios públicos funcionales y servicios públicos que operan de forma eficiente y continua.

Los servicios e infraestructuras urbanas —como drenaje sanitario y pluvial, redes de agua, vialidades e instalaciones de energía— alcanzan niveles óptimos de funcionamiento, mantenimiento preventivo y adaptación al cambio climático. La dotación de agua potable, saneamiento y drenaje es suficiente y confiable, lo que permite un desarrollo habitacional con certeza jurídica y condiciones dignas para los habitantes. La planeación y protección de zonas naturales, agrícolas y de valor ambiental garantiza un equilibrio entre expansión urbana y conservación del territorio, promoviendo un modelo sostenible que aprovecha adecuadamente los recursos naturales.

La movilidad se transforma mediante un sistema urbano más compacto, accesible y eficiente, con mejores vialidades, señalización clara y opciones de transporte que reducen tiempos de traslado, dependencia del vehículo particular y costos para las familias. Las comunidades rurales y urbanas se integran mejor, con conectividad que facilita el acceso a oportunidades económicas, educativas y sociales.

El entorno económico se fortalece a través de certidumbre jurídica, infraestructura adecuada y condiciones que atraen inversión, turismo y actividades productivas. Esto genera oportunidades de empleo y acelera el crecimiento sostenible de la región. La recaudación se hace más eficiente y se aprovecha para mejorar servicios públicos, rehabilitar áreas verdes, mantener vialidades y consolidar equipamientos estratégicos.

En este escenario, Ensenada–San Quintín se convierte en una región más inclusiva, segura y resiliente, con calidad de vida elevada para sus habitantes, servicios confiables, comunidades articuladas y un territorio gestionado con visión de largo plazo. El desarrollo urbano, ambiental, económico y social se equilibra para construir un futuro próspero y sostenible para las próximas generaciones.

C. Zona Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito

Todas las personas, especialmente los hogares de bajos recursos, cuentan con opciones de vivienda social digna, accesible y ubicada en zonas bien conectadas con oportunidades de empleo, servicios y equipamiento urbano. El territorio se ordena mediante políticas efectivas de planeación y gestión urbana que permiten consolidar una estructura urbana eficiente, armónica, estética y funcional, con un crecimiento regulado que da certeza jurídica y favorece el desarrollo económico y social.

La correcta implementación del ordenamiento territorial se refleja en comunidades sustentables, con áreas verdes accesibles, servicios públicos confiables y entornos urbanos diseñados para elevar la calidad de vida de sus habitantes. La infraestructura urbana alcanza un nivel comparable al de países desarrollados, brindando condiciones adecuadas de habitabilidad y fortaleciendo la resiliencia social y ambiental de la región.

La movilidad evoluciona hacia un sistema multimodal integrado, que reduce la dependencia del automóvil particular y ofrece alternativas de transporte seguras, eficientes y accesibles. Esto permite disminuir los tiempos de traslado, reducir la incidencia de siniestros viales y mejorar la calidad del aire, contribuyendo a mejores condiciones de salud para la población. Las vialidades operan con mayor fluidez, cuentan con señalamientos adecuados y facilitan la circulación ordenada y segura.

La administración pública mejora su capacidad de gestión, actuando con eficiencia, coordinación y responsabilidad, lo que permite implementar políticas urbanas y ambientales de manera sostenida. La combinación de buena gobernanza y participación social fortalece el desarrollo de comunidades organizadas, informadas y con mayor conciencia colectiva.

En este escenario deseado, la región avanza hacia una mayor competitividad y bienestar social. El ordenamiento del territorio y la consolidación de infraestructura de calidad permiten sostener un crecimiento económico estable, ampliar las oportunidades de desarrollo para la población y posicionar al territorio como un entorno atractivo, seguro y funcional. Con ello, Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se convierte en una región con mejores condiciones de vida, mayor equidad urbana y un futuro sostenible para las siguientes generaciones.

Aunque las tres zonas comparten aspiraciones, cada una muestra un matiz específico que orienta su desarrollo deseado.

Tabla 39: Elementos diferenciadores por zonas de los escenarios deseados

Zona	Elementos diferenciadores
Mexicali-San Felipe	Futuro centrado en el manejo eficiente del agua, la compatibilidad de usos de suelo y la integración territorial rural-urbana, con un fuerte énfasis en modernización institucional y estabilidad para la inversión.
Ensenada-San Quintín	Futuro basado en crecimiento compacto, regularización de asentamientos, protección ambiental y resiliencia climática, con comunidades cohesionadas y un equilibrio territorial sostenible.
Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito	Futuro centrado en vivienda social, movilidad multimodal saludable, infraestructura de alto estándar y administración eficiente, orientado a mejorar la equidad urbana y la competitividad metropolitana.

D. Estatal

Baja California consolida un modelo territorial integrado donde sus principales áreas urbanas se reconocen como partes de un mismo sistema urbano-rural, articulado por corredores de agua, energía, movilidad y equipamientos, y plenamente conectado con la megaregión CaliBaja, el resto de México y los mercados globales.

Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se consolidan como plataforma metropolitana binacional de innovación, servicios avanzados y logística, apoyada en su aeropuerto internacional y en el corredor ferroviario Tijuana-Tecate hacia el noroeste estadounidense. Mexicali-San Felipe se fortalece como nodo agroindustrial, logístico y energético del valle fronterizo, aprovechando la disponibilidad de suelo en ciudades de zona valle y la infraestructura carretera y ferroviaria existente. Ensenada-San Quintín, por su parte, se consolida como corredor portuario, turístico, agroalimentario y científico, articulado a los puertos de Ensenada y Costa Azul.

El ordenamiento territorial estatal logra compatibilizar usos de suelo, reducir la ocupación irregular y ofrecer suelo urbanizable bien localizado para vivienda social, industria y servicios. Esto se logra mediante instrumentos actualizados, catastros interoperables y una gobernanza territorial que coordina políticas entre municipios y niveles de gobierno.

La gestión hídrica se transforma en un sistema estatal integrado: se disminuye la dependencia crítica del Río Colorado mediante nuevas fuentes, reutilización y uso eficiente del agua, mientras se modernizan redes de distribución, drenaje y saneamiento en todas las ciudades. Corredores de infraestructura hídrica conectan regiones, permiten transferencias seguras

donde sea viable y protegen acuíferos y ecosistemas costeros y agrícolas. Esto habilita proyectos puntuales como plantas de tratamiento y reúso para agricultura e industria, redes de macro-medición y zonas de recarga protegidas, que soportan la expansión urbana sin comprometer la seguridad hídrica.

En energía y conectividad, el estado cierra brechas de la red eléctrica incompleta y despliega infraestructura para generación limpia en zonas con alto potencial, vinculando la red compartida con Estados Unidos con proyectos de energías renovables y transmisión interna que garantizan suministro estable para ciudades, corredores industriales y comunidades rurales. Esto abre espacio para líneas de acción concretas: parques solares y eólicos vinculados a polos industriales, refuerzos de subestaciones en localidades con rezago y esquemas de generación distribuida para comunidades aisladas.

La movilidad evoluciona hacia una red multimodal, donde los corredores carreteros norte-sur y transversales se modernizan y conectan eficientemente las zonas urbanas con puertos, aeropuertos y fronteras; el transporte público urbano y suburbano se fortalece en las zonas metropolitanas; y la infraestructura ferroviaria se amplía para carga y, donde sea viable, para pasajeros, reduciendo saturación vial y emisiones.

El sistema de equipamientos estatales se organiza en red, aprovechando las zonas metropolitanas y ciudades intermedias como nodos de mayor jerarquía, pero extendiendo servicios a localidades rurales y comunidades nativas actualmente marginadas. Esta lógica sugiere líneas de acción como corredores educativos y de salud entre cabeceras municipales, centros regionales de cultura y turismo comunitario, y programas específicos para fortalecer identidades locales y patrimonio biocultural.

Finalmente, la economía estatal se alinea con su territorio: se aprovechan las oportunidades fronterizas, de turismo y energías renovables para detonar polos productivos distribuidos entre las principales zonas urbanas, vinculados por infraestructura logística moderna y por políticas que redistribuyen beneficios hacia comunidades rurales y zonas con rezago. La gobernanza se apoya en plataformas digitales, información geoespacial y participación social para monitorear el cumplimiento de metas y ajustar las políticas de forma continua.

En este escenario deseado, Baja California deja de ser un conjunto de regiones aisladas y se consolida como un sistema urbano-rural integrado, competitivo en la frontera norte y en el Pacífico, con ciudades más equitativas, territorios mejor conectados.

III.1.3 Escenarios prospectivos

A. Escenario Tendencial

El escenario tendencial representa la proyección inercial del crecimiento demográfico, construida a partir del análisis histórico de las tasas de crecimiento poblacional observadas en los últimos 25 años. Este escenario asume la continuidad de los patrones demográficos sin intervenciones estructurales significativas en materia de política pública.

Bajo este supuesto, se identifica una dinámica diferenciada a nivel municipal, en la que destacan:

- Incremento sostenido en municipios con alta atracción migratoria, como Playas de Rosarito.
- Crecimiento constante en municipios emergentes como San Quintín y San Felipe.
- Desaceleración gradual en las tasas de crecimiento de los principales centros urbanos, como Mexicali, Ensenada y Tijuana.

En este contexto, la entidad alcanzaría una población cercana a los 4.99 millones de habitantes en 2040, con tasas de crecimiento promedio anual a la baja en el mediano y largo plazo, que se muestra en la Tabla 40.

Tabla 40: Tabla resumen del Escenario Tendencial

RESUMEN	ESCENARIO TENDENCIAL INEGI						
Municipio	AÑOS				TCPA		
	2025	2030	2035	2040	2025-2030	2030-2035	2035-2040
Baja California	4,055,754	4,353,196	4,665,184	4,987,067	1.7	1.0	1.0
Ensenada	456,705	475,268	492,137	504,564	0.8	0.7	0.5
Mexicali	1,052,386	1,075,208	1,098,525	1,122,347	0.4	0.4	0.4
Tecate	111,732	114,554	116,863	118,627	0.5	0.4	0.3
Tijuana	2,133,046	2,343,534	2,562,183	2,787,500	1.9	1.8	1.7
Playas de Rosarito	145,678	167,247	193,885	224,766	2.8	3.0	3.0
San Quintín	134,975	154,960	177,904	204,245	2.8	2.8	2.8
San Felipe	21,232	22,426	23,687	25,018	1.1	1.1	1.1

Fuente: Elaboración propia en base, Censos Generales de Población y Vivienda, 2000, 2010, y 2020 y Conteos 2005, 2015 de INEGI

B. Escenario Posible

El escenario posible se fundamenta en las proyecciones oficiales del CONAPO, considerando la continuidad de los supuestos demográficos observados en el periodo 2010–2020 en términos de fecundidad, mortalidad y migración.

Este escenario plantea una trayectoria de crecimiento moderado, caracterizada por:

- Reducción progresiva de las tasas de crecimiento poblacional en todos los municipios.
- Consolidación de los principales centros urbanos como polos de concentración demográfica.
- Estabilización o disminución poblacional en municipios con menor dinamismo económico, como San Felipe.

Bajo esta hipótesis, la población estatal alcanzaría aproximadamente 4.83 millones de habitantes en 2040, reflejando un escenario de crecimiento controlado y con menor presión sobre el territorio en comparación con el escenario tendencial, ver Tabla 41.

Tabla 41: Tabla resumen del Escenario Posible

RESUMEN	ESCENARIO TENDENCIAL INEGI						
Municipio	AÑOS				TCPA		
	2025	2030	2035	2040	2025-2030	2030-2035	2035-2040
Baja California	4,131,619	4,398,675	4,629,135	4,835,262	1.4	0.8	0.9
Ensenada	468,460	482,770	490,805	494,195	0.6	0.3	0.1
Mexicali	1,092,460	1,125,349	1,143,577	1,151,004	0.6	0.3	0.1
Tecate	113,824	116,452	117,690	118,067	0.5	0.2	0.1
Tijuana	2,151,740	2,334,643	2,503,504	2,663,508	1.6	1.4	1.2
Playas de Rosarito	150,975	172,965	195,844	220,306	2.8	2.5	2.4
San Quintín	133,471	145,773	157,241	168,115	1.8	1.5	1.3
San Felipe	20,689	20,723	20,474	20,067	1.0	-0.2	-0.4

Fuente: Elaborada con base a la Reconstrucción y proyecciones de población de los municipios de México 1990-2040, CONAPO.

C. Escenario Estratégico

El escenario deseable o estratégico corresponde a una visión prospectiva orientada por objetivos de política pública, en la que se articulan las proyecciones demográficas con estrategias de desarrollo urbano, ordenamiento territorial y competitividad regional.

Este escenario integra información censal, proyecciones demográficas y lineamientos de instrumentos de planeación vigentes, considerando como supuestos principales:

- Incremento sostenido de la inversión pública y privada.
- Fortalecimiento de la competitividad territorial.
- Aprovechamiento de vacíos intraurbanos y procesos de densificación.
- Consolidación de subcentros urbanos y policentrismo.
- Impulso a ciudades sostenibles, incluyentes y con mayor dotación de espacio público.

Asimismo, incorpora una alta dinámica migratoria como factor estructural de crecimiento, particularmente en zonas metropolitanas, ver Tabla 42.

Bajo este escenario, la población estatal alcanzaría aproximadamente 5.65 millones de habitantes en 2040, con las siguientes tendencias:

- Concentración predominante en zonas metropolitanas (Tijuana, Mexicali y Ensenada)
- Crecimiento acelerado en municipios con potencial de desarrollo territorial como Playas de Rosarito y San Quintín
- Incremento progresivo en municipios con vocación turística y rural, como San Felipe

Reducción gradual de las tasas de crecimiento en municipios consolidados, en favor de un modelo más equilibrado.

Tabla 42: Tabla resumen Escenario Deseable

RESUMEN	ESCENARIO ESTRATÉGICO						
Municipio	AÑOS				TCPA		
	2025	2030	2035	2040	2025-2030	2030-2035	2035-2040
Baja California	4,153,207	4,663,446	5,124,781	5,652,308	1.8	1.8	1.8
Ensenada	471,901	519,741	561,842	602,288	2.0	1.6	1.4
Mexicali	1,126,399	1,231,907	1,347,452	1,473,994	1.8	1.8	1.8
Tecate	115,674	123,391	131,622	140,403	1.3	1.3	1.3
Tijuana	2,133,046	2,389,893	2,638,635	2,899,013	1.9	1.8	1.7
Playas de Rosarito	149,979	188,696	235,150	290,246	4.7	4.5	4.3
San Quintín	134,977	156,475	183,165	212,339	3.0	3.2	3.0
San Felipe	21,232	23,344	26,915	34,025	1.0	2.8	4.8

Fuente: Elaboración propia con base en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2009, 2013, los Programas Municipales de Desarrollo Urbano y los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población de los municipios.

Con base en las proyecciones de población del escenario deseable y la superficie urbanizada reportada en la zonificación primaria por municipio, se estimó la demanda de suelo urbano al año 2040 bajo un enfoque inercial, manteniendo constante la relación actual entre población y superficie urbanizada. Los resultados indican que el estado de Baja California requeriría aproximadamente 36,853.19 hectáreas adicionales de suelo urbano, al pasar de una superficie urbanizada actual de 92,651.68 hectáreas a un total estimado de 129,504.87 hectáreas en 2040, en correspondencia con el crecimiento poblacional de 4,152,667 a 5,652,308 habitantes. A nivel municipal, los mayores requerimientos de expansión se concentran en Tijuana, Mexicali y Playas de Rosarito, mientras que el resto de los municipios presentan incrementos moderados (Tabla 43).

Tabla 43 Proyecciones de demanda de suelo por municipio con base al escenario estratégico

Municipio	Población 2025	Población 2040	Urbanizado actual	Superficie adicional estimada
Mexicali	1,126,399	1,473,994	23,273.95	7,182.10
Tijuana	2,133,046	2,899,013	36,573.72	13,133.45
Playas de Rosarito	149,979	290,246	6,555.24	6,130.75
Tecate	115,674	140,403	5,079.46	1,085.90
San Felipe	21,232	34,025	7,246.34	4,366.17
Ensenada	471,362	602,288	10,241.46	2,844.68
San Quintín	134,975	212,339	3,681.51	2,110.14

Fuente: Elaboración propia con base a los Programas Municipales de Desarrollo Urbano y los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población de los municipios.

DEMANDA DE AGUA POTABLE (2022–2035)

De acuerdo con el Programa Estatal Hídrico, con respecto a los cálculos y proyecciones de los siete municipios, solo Mexicali y San Felipe tienen capacidad instalada y agua suficiente para abastecerse hasta el 2035. Por su parte la problemática que se presenta en la zona costa, debido a la sobreexplotación de las fuentes de abastecimiento, así como la condición de sequía en esta zona del territorio prevalecerá a menos que se incremente la inversión en infraestructura de agua potable, la extracción subterránea o se construyan nuevas fuentes (desalación).

Con base a proyecciones elaboradas por la SEPROA-CEABC, y realizando una extrapolación lineal al año 2040 a partir de las tasas de crecimiento implícitas en las series 2022–2035, las demandas por municipio son las siguientes:

- **(Ensenada):** Se espera un crecimiento sostenido, de **40.33 hm³** en 2022 a **51.65 hm³** en 2040.
- **(San Quintín):** Demanda pasa de **8.31 a 11.49 hm³**, con cobertura limitada por fuentes subterráneas y una desaladora.
- **(Mexicali):** Proyección sube de **117.94 a 156.45 hm³**, con capacidad instalada actual de **204.44 hm³**.
- **(Tecate):** Demanda crece de **10.89 a 13.95 hm³**; se abastece de acuíferos y del Acueducto Río Colorado-Tijuana.
- **(Tijuana y Playas de Rosarito):** La demanda sube de **165.78 a 214.25 hm³**, y depende principalmente del agua del Distrito de Riego 014 y derechos de la Mesa Arenosa.
- **(San Felipe):** Se proyecta un crecimiento de **40.33 a 51.65 hm³**, con capacidad instalada limitada a **5.68 hm³**.

III.2 Visión de desarrollo urbano y regional

Nuestro estado cuenta con un **MODELO DE DESARROLLO** que equilibra el progreso y la sostenibilidad aprovechando de manera sustentable los recursos naturales y las vocaciones productivas de sus regiones; **TIENE UN TERRITORIO** ordenado con un sistema de asentamientos humanos articulado, una sólida red de localidades urbanas y suburbanas, pueblos originarios y un entorno rural integrado, todos con certeza legal y bien equipados; **UN SISTEMA ADMINISTRATIVO** que fomenta la cooperación y gobernanza participativa; **CON UNA ECONOMÍA** inteligente, innovadora y competitiva, que fomenta el desarrollo económico bajo principios de bienestar social, **APROVECHANDO** la ubicación estratégica y la conectividad regional y transfronteriza, el frente de mar, litorales y recursos marinos, la pujanza de zonas metropolitanas y ciudades, la riqueza natural, la diversidad cultural, patrimonio y el potencial paisajístico; **PARA OFRECER A LAS PERSONAS Y COMUNIDADES** un entorno de bienestar, igualdad de oportunidades, progreso, seguridad y calidad de vida.

III.3 Ejes estratégicos

Derivado del análisis sistémico que se desprende del diagnóstico y los talleres de consulta, se establecen 5 Ejes Estratégicos para el desarrollo del estado:



En los siguientes apartados se describe el objetivo general de cada Eje Estratégico, del cual se derivan objetivos particulares y estrategias que darán lugar a la definición de acciones que se presentarán en la Fase de Gestión. Las estrategias se relacionan con los objetivos particulares que atienden.

III.3.1 Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias

Objetivo General

Reducir las desigualdades socio territoriales garantizando el derecho al suelo y a la vivienda adecuada y accesible para toda la población, en un entorno urbano y rural integrado, articulado y ordenado.

Objetivos específicos:

Objetivo específico 1. Ordenar y consolidar el crecimiento urbano mediante un modelo compacto, policéntrico y planificado.

Estrategias:

- Impulsar la consolidación del suelo urbano mediante instrumentos fiscales, normativos y de planeación que prioricen el aprovechamiento de áreas urbanizadas frente a la expansión periférica.
- Actualizar y armonizar los instrumentos de planeación urbana para orientar el crecimiento urbano con enfoque policéntrico, metropolitano y regional.

Objetivo específico 2. Fortalecer el ordenamiento territorial y ambiental mediante instrumentos de regulación, monitoreo y control de la ocupación del suelo.

Estrategias:

- Consolidar un sistema estatal de monitoreo y control territorial que permita prevenir ocupaciones irregulares y dar seguimiento a la dinámica de ocupación del suelo.
- Fortalecer la regulación territorial con enfoque ambiental mediante instrumentos de ordenamiento ecológico y ocupación sostenible del territorio.
- Regular y reordenar la ocupación del suelo en zonas estratégicas y ambientalmente sensibles mediante instrumentos específicos de gestión territorial.

Objetivo específico 3. Actualizar y desarrollar instrumentos territoriales estratégicos para regiones, corredores y centros de población prioritarios.

Estrategias:

- Actualizar instrumentos regionales y de corredores estratégicos para orientar el desarrollo territorial de zonas prioritarias del estado.

- Fortalecer la planeación urbana de centros de población prioritarios mediante instrumentos específicos de desarrollo urbano local.

Objetivo específico 4. Prevenir la ocupación en zonas de riesgo y reducir la vulnerabilidad territorial mediante acciones de relocalización y construcción resiliente.

Estrategias:

- Disminuir la exposición de la población a amenazas naturales mediante la relocalización de asentamientos ubicados en zonas de riesgo.
- Incorporar criterios de resiliencia y adaptación al riesgo en la normatividad de construcción para zonas con alta vulnerabilidad física y ambiental.

Objetivo específico 5. Garantizar acceso a vivienda social asequible, digna y bien localizada, incluyendo soluciones para población jornalera agrícola.

Estrategias:

- Fortalecer la oferta pública y social de vivienda asequible, adecuada y digna mediante instrumentos programáticos y esquemas de coordinación institucional.
- Atender las necesidades habitacionales de grupos prioritarios mediante programas focalizados de vivienda social.
- Asegurar suelo apto y condiciones de localización adecuada para la vivienda social mediante reservas territoriales, criterios de proximidad y mecanismos de inclusión habitacional.

Objetivo específico 6. Brindar certeza jurídica en la tenencia de la tierra y regularizar asentamientos humanos, vinculando estos procesos con la mejora de servicios y espacio público.

Estrategias:

- Impulsar procesos de regularización del suelo y de la tenencia de la tierra en zonas aptas para uso urbano, a fin de otorgar certeza jurídica a la población.
- Vincular la regularización de asentamientos con inversiones básicas en infraestructura y servicios urbanos para mejorar las condiciones de habitabilidad.

Objetivo específico 7. Reducir desigualdades territoriales mediante un modelo urbano inclusivo y policéntrico, con mejor movilidad y acceso universal a equipamientos y servicios.

Estrategias:

- Impulsar la regeneración urbana de centralidades, subcentros y corredores para reequilibrar la estructura urbana y fortalecer la integración territorial.
- Promover el desarrollo sectorial y territorial de áreas prioritarias para reducir brechas de acceso a oportunidades, empleo y servicios.

Objetivo específico 8. Proteger los derechos territoriales de comunidades originarias, fortaleciendo su autonomía y garantizando la tenencia de la tierra.

Estrategias:

- Reconocer y proteger los derechos territoriales de los pueblos originarios mediante mecanismos de atención a conflictos de propiedad y reconocimiento territorial.
- Fortalecer la protección jurídica de la posesión y tenencia de la tierra en territorios indígenas mediante acciones de defensa y restitución.

III.3.2 Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas

Objetivo General

Consolidar modelos de desarrollo urbano sustentables y resilientes, orientados a fortalecer la sostenibilidad ambiental, la resiliencia territorial y la calidad de vida de la población, mediante la gestión integral de los sistemas hídricos e infraestructura verde, el cuidado de la calidad del aire, suelo, biodiversidad, y el manejo de residuos, incorporando criterios de mitigación, adaptación y reducción de riesgos ambientales, en concordancia con marcos normativos y de planeación territorial.

Objetivos específicos:

Objetivo específico 1. Garantizar la disponibilidad, calidad y eficiencia en el uso del agua, reduciendo estrés hídrico, contaminación e intrusión salina.

Estrategias:

- Modernización del ciclo urbano del agua (captación, potabilización, distribución, saneamiento y reúso).
- Gestión integrada de acuíferos costeros y zonas de recarga.
- Rescate y saneamiento de arroyos, humedales y zona costera.
- Incorporación de tecnología hídrica y modelos de reúso urbano e industrial.
- Aplicación de soluciones basadas en la naturaleza para retención e infiltración de agua.

Objetivo específico 2. Reducir emisiones atmosféricas del transporte, industria y fuentes dispersas, mejorando la salud urbana.

- Impulso a la movilidad sustentable para el mejoramiento de la calidad del aire.
- Modernización del monitoreo atmosférico en las tres zonas metropolitanas.

Objetivo específico 3. Mejorar la gestión integral de los residuos sólidos para reducir impactos en suelo, aire, cuerpos de agua y paisaje urbano–costero.

Estrategias:

- Impulso a los programas municipales de manejo integral de los residuos sólidos bajo esquemas de economía circular.

- Creación de infraestructura para residuos especiales, peligrosos y de construcción y demolición (RCD).
- Erradicación de los tiraderos clandestinos.
- Fomento de la cultura de separación y reciclaje.

Objetivo específico 4. Conservar ecosistemas estratégicos, zonas costeras, especies nativas y hábitats prioritarios, reduciendo fragmentación y pérdida de servicios ecosistémicos.

Estrategias:

- Fortalecer la Planeación ecológica y territorial basada en evidencia científica.
- Identificación de zonas de alto valor ecosistémico.
- Restauración de ecosistemas degradados.
- Conservación comunitaria y compensaciones ambientales.

Objetivo específico 5. Reducir la vulnerabilidad ante sequías, inundaciones, islas de calor, incendios y elevación del nivel del mar.

Estrategias:

- Protección de costas ante expansión urbana y cambio climático.
- Formulación de Planes municipales de Infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza.
- Desarrollo de Ordenamiento territorial con enfoque en riesgos y/o peligros.
- Monitoreo de eventos extremos.
- Materiales urbanos térmicos resilientes.

Objetivo específico 6. Ordenar el crecimiento urbano, evitar asentamientos en zonas de riesgo y contener la expansión sobre áreas productivas y ecosistemas.

Estrategias:

- Cumplimiento estricto de programas de desarrollo urbano.
- Relocalización ordenada de asentamientos en zonas de riesgo.
- Zonificación ecológica estatal,
- Regulación del desarrollo inmobiliario sostenible.

Objetivo específico 7. Fortalecer la gobernanza, transparencia, articulación institucional y cultura ambiental en Baja California.

Estrategias:

- Impulso a la coordinación entre Dependencias de Gobierno (Municipal y Estatal) en materia ambiental y de desarrollo territorial con los sectores de la sociedad.
- Fomento a la Cultura de denuncia ambiental.
- Formación continua en sustentabilidad.
- Programa de divulgación de los Observatorios ciudadanos.

III.3.3 Movilidad, logística y energía para la competitividad regional

Objetivo General

Elevar la competitividad económica de las ciudades y las regiones del estado mediante la integración de un sistema integrado de movilidad y logística eficiente y sustentable integrando la infraestructura vial, de transporte público, ferroviaria, portuaria y transfronteriza, que mejore la conectividad urbana y rural de las personas y el transporte de mercancías.

Objetivos específicos:

Objetivo específico 1. Consolidar una red multimodal de transporte y logística que conecte corredores fronterizos, portuarios, agroindustriales y turísticos del estado.

Objetivo específico 2. Mejorar la accesibilidad urbana y rural mediante transporte público eficiente y modernización de carreteras y vialidades básicas.

Objetivo específico 3. Fortalecer la seguridad y transición energética del estado integrando redes eléctricas, energías renovables y generación distribuida vinculadas a polos productivos y comunidades rurales.

Estrategias:

- Desarrollar una red estatal integrada de movilidad y energía, basada en corredores carreteros, ferroviarios, portuarios y sistemas energéticos limpios, para elevar la competitividad regional y la conexión equilibrada entre territorios.
- Contar con una infraestructura eléctrica de calidad, resiliente y sostenible que dé cobertura a la población del Estado.

Objetivo específico 4. Reducir de manera significativa la saturación vial en las zonas urbanas del estado mediante la disminución del uso del automóvil particular y el impulso de modos de transporte sostenibles, para lograr ciudades más habitables, con menores tiempos de traslado y mejor calidad de vida.

Estrategias:

- Impulsar un modelo de desarrollo urbano compacto y de usos mixtos que acerque vivienda, empleo, equipamientos y servicios para acortar distancias de viaje.
- Priorizar la pirámide de movilidad en el diseño y operación de la red vial urbana, favoreciendo caminata, bicicleta y transporte público sobre el automóvil.
- Implementar una gestión integral de la demanda vial (estacionamiento regulado, horarios escalonados, incentivos a la movilidad compartida y teletrabajo)..

Objetivo específico 5. Modernizar y fortalecer los sistemas de transporte público urbano en los municipios del estado, para que sean seguros, confiables, accesibles e integrados metropolitana y regionalmente, de modo que se conviertan en la opción preferente de movilidad cotidiana frente al automóvil particular.

Estrategias:

- Reestructurar rutas y servicios de transporte público con enfoque de red integrada (urbana, suburbana y metropolitana), articulada con nodos estratégicos como puertos, aeropuertos y cruces fronterizos.
- Renovar la flota hacia unidades modernas, accesibles y de menor impacto ambiental, con estándares mínimos de calidad del servicio.
- Crear un sistema de gestión y regulación unificada del transporte público con instrumentos tarifarios integrados y mecanismos de financiamiento sostenibles.

Objetivo específico 6. Garantizar accesos viales seguros, continuos y resilientes a las comunidades rurales y localidades suburbanas, mediante infraestructura y servicios de transporte que integren funcionalmente estas áreas con las ciudades y corredores económicos del estado.

Estrategias:

- Consolidar una red de caminos rurales y suburbanos pavimentados, iluminados y con mantenimiento sistemático que aseguren la conectividad básica.
- Desarrollar servicios de transporte suburbano y regional que conecten ejidos y comunidades rurales con centros urbanos, equipamientos y mercados.
- Integrar la planeación de movilidad rural con programas de desarrollo regional, social y productivo.

Objetivo específico 7. Desarrollar y mantener una red carretera estatal y regional eficiente, segura y articulada, con énfasis en la región sur, que mejore la fluidez del tránsito, facilite el transporte de personas y mercancías, y soporte el desarrollo económico y turístico del estado.

Estrategias:

- Completar y modernizar la infraestructura carretera en el sur del estado y en los principales corredores de conexión regional e interestatal.
- Reducir cuellos de botella y puntos de fricción en carreteras, incluyendo retenes, accesos deficientes y geometrías inseguras.
- Coordinar la planeación de infraestructura carretera con el transporte de carga y con los nodos logísticos (puertos, cruces fronterizos, aeropuertos)..

Objetivo específico 8. Incrementar de manera sostenida la seguridad vial y las condiciones de accesibilidad universal para peatones, ciclistas y personas con movilidad limitada, de forma que caminar y pedalear sean modos seguros, cómodos y prioritarios en las ciudades del estado.

Estrategias:

- Diseñar y consolidar redes peatonales y ciclistas continuas, jerarquizadas y conectadas con equipamientos, escuelas, centros de trabajo y transporte público.
- Implementar un enfoque de “sistema seguro” en la gestión de la seguridad vial que considere infraestructura, regulación, control, cultura vial y atención a víctimas.
- Universalizar la accesibilidad en la infraestructura pública, el transporte y el espacio urbano, eliminando barreras físicas y operativas.

Objetivo específico 9. Mejorar la conectividad multimodal y logística a escala estatal y transfronteriza e incrementar la competitividad económica mediante la integración de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, fronteriza eficiente y sostenible.

Estrategias:

- Mejora de la movilidad urbana y accesibilidad universal.
- Ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura vial y fronteriza.
- Impulso a la multimodalidad en el transporte de carga y pasajeros.
- Ordenamiento y densificación de corredores industriales estratégicos.
- Fomento a la transición hacia industrias de alta tecnología y servicios avanzados.
- Modernización y agregación de valor al sector agroindustrial y pesquero.

Objetivo específico 10. Reducir emisiones atmosféricas del transporte, industria y fuentes dispersas, mejorando la salud urbana.

Estrategias:

- Movilidad sustentable basada en transporte limpio.
- Sistemas de verificación vehicular metropolitana.
- Control de polvo en vialidades sin pavimentar.
- Modernización del monitoreo atmosférico en las tres zonas metropolitanas.

Objetivo específico 11. Garantizar el acceso equitativo a servicios de transporte a comunidades rurales y pueblos originarios.

Estrategias:

- Construcción y rehabilitación de caminos rurales.
- Sistemas de transporte comunitario.

Objetivo específico 12. Contar con un sistema de movilidad urbana accesible, inclusivo y sostenible.

Estrategias:

- Reestructurar rutas y mejorar la conectividad entre zonas urbanas y rurales.

III.3.4 Gobernanza urbano-territorial y legalidad

Objetivo General

Fortalecer la gestión institucional y de gobernanza para garantizar un Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial sostenible y equitativo en el estado.

Objetivos específicos:

Objetivo específico 1. Modernizar el marco normativo y los instrumentos de planeación territorial y metropolitana para alinearlos con la legislación nacional y con la gestión de riesgos.

- Fortalecer los instrumentos de planeación con la actualización de los Planes de Desarrollo Urbano, Estatales, Regionales, y Metropolitanos con los Planes y normatividad federal con la finalidad de tener una congruencia normativa.
- Actualización de la normatividad con la inclusión de procesos de gestión de suelo, acorde a las políticas y estrategias de ordenamiento territorial federal y municipal.
- Fortalecimiento de la capacidad institucional y gobernanza para generar instrumentos de planeación con visión integral que atiendan ante los efectos del cambio climático.

Objetivo específico 2. Consolidar una gobernanza metropolitana y municipal participativa que coordine a los tres órdenes de gobierno y garantice la congruencia entre los diferentes instrumentos de planeación.

- Impulso a la coordinación entre Dependencias de Gobierno (Municipal y Estatal) en materia ambiental y de desarrollo territorial con los sectores de la sociedad.
- Fortalecer las capacidades institucionales y la gobernanza.

Objetivo específico 3. Fortalecer las capacidades técnicas y financieras para la administración urbana.

Estrategias:

- Fortalecer la capacidad institucional con sistemas e innovación tecnológica, capacitación profesional y mayor recurso financiero para eficientizar la atención y funcionamiento de ayuntamientos y estado.

Objetivo específico 4. Fortalecer la institucionalidad urbano-territorial mediante sistemas de información geoespacial, procesos administrativos sistematizados.

Estrategias:

- I Construir un sistema estatal de gobernanza urbano-territorial basado en normatividad actualizada, información geoespacial y coordinación intergubernamental y ciudadana.

Objetivo específico 5. Digitalizar y transparentar la gestión urbana.

Estrategias:

- Fortalecimiento de la capacidad institucional que permita una transparencia y eficiencia en el control urbano y ordenamiento territorial.

Objetivo específico 6. Fortalecer la participación ciudadana y social.

Estrategias:

- Robustecimiento de la gobernanza con la participación activa de la ciudadanía.

Objetivo específico 7. Consolidar un Sistema Estatal de Información Urbana.

Estrategia:

- Fortalecer la capacidad institucional y gobernanza, impulsando la creación de un Sistema Estatal de información que permitan el diseño de políticas públicas asertivas y eficientes.

III.3.5 Inclusión territorial y patrimonio sociocultural

Objetivo General

Mejorar el desarrollo social que reduzca las desigualdades socio territoriales y que garantice las oportunidades y los derechos sociales para toda la población, conservando los valores del patrimonio cultural de las comunidades y su relación con los espacios naturales y construidos.

Objetivos específicos:

Objetivo específico 1. Reducir brechas urbano–rurales garantizando acceso a servicios básicos e infraestructura digital en localidades rurales y comunidades indígenas.

Objetivo específico 2. Valorar y aprovechar el patrimonio biocultural mediante centros regionales de cultura, turismo comunitario y desarrollo agrícola-campestre articulados a los corredores turísticos y productivos.

Objetivo específico 3. Integrar comunidades rurales a las cadenas económicas urbanas a través de proyectos productivos y sociales en corredores estratégicos del estado.

Estrategias:

- Construir una red de territorios inclusivos y bioculturales que combine servicios básicos, conectividad digital y proyectos turísticos-productivos para vincular comunidades rurales e indígenas con los principales corredores regionales.

Objetivo específico 4. Diversificar la base económica mediante el turismo sostenible y la agroindustria y potenciar sectores económicos complementarios basados en recursos naturales, culturales y productivos, con enfoque en sostenibilidad y valor agregado.

Estrategias:

- Desarrollo de productos turísticos de calidad y bajo impacto ambiental.

Objetivo específico 5. Proteger los pueblos originarios y mejorar las condiciones de vida de sus comunidades indígenas.

Estrategias:

- Aplicar programas gubernamentales y fomentar el apoyo institucional.
- Fortalecer la infraestructura social en comunidades rurales e indígenas (salud, educación, conectividad y vivienda digna).

- Garantizar acceso a servicios de seguridad social y alimentos a través de programas sociales.

Objetivo específico 6. Reconocer oficialmente a los miembros de pueblos originarios.

Estrategias:

- Elaborar Padrón de Pueblos Originarios del Estado de Baja California: Nombres de comunidades, miembros, usos y costumbres.

Objetivo específico 7. Dotar de servicios básicos a comunidades rurales y pueblos originarios.

Estrategias:

- Fortalecimiento de Infraestructura eléctrica, sistemas de agua potable y drenaje sanitario.

Objetivo específico 8. Contar con cobertura de equipamientos educativos y asistenciales en comunidades originarias.

Estrategias:

- Identificar zonas de rezago para la dotación de equipamiento equitativo.

Objetivo específico 9. Preservar y fortalecer los valores culturales, así como garantizar la protección y vigilancia de las zonas de valor histórico.

Estrategias:

- Realizar programas de educación patrimonial aplicado a gobierno y sociedad.
- Vigilancia con la participación comunitaria y sistemas de seguridad pública.

Objetivo específico 10. Impulsar la integración social y económica de las comunidades originarias mediante la implementación de alternativas productivas sostenibles.

Estrategias:

- Promover alternativas productivas sostenibles basadas en sus conocimientos tradicionales y los recursos locales.

Objetivo específico 11. Contar con una comunidad informada, participativa y con sentido de pertenencia en cuanto a Patrimonio Cultural y Biocultural en el Estado.

Estrategias:

- Conformación de comités comunitarios con la participación de los tres órdenes de gobierno, ONG, órganos colegiados, comunidades y representantes de pueblos originarios.

Objetivo específico 12. Contar con escuelas seguras y en buen estado.

Estrategias:

- Definir situación legal de inmuebles escolares.
- Construcción de escuelas para población estudiantil en riesgo.
- Mejoramiento y restauración de planteles.

Objetivo específico 13. Conservación del Patrimonio cultural del Estado y de los ecosistemas.

Estrategias:

- Evitar la afectación del patrimonio cultural del Estado y de los ecosistemas, mejorando la seguridad y vigilancia.
- Promover en la sociedad la protección y conservación de la cultura y el medio ambiente.
- Mejoramiento, mantenimiento y vigilancia de sitios de valor cultural y biocultural del estado.

Objetivo específico 14. Agilizar los procesos técnicos, administrativos y jurídicos para la declaración de Patrimonio Cultural en bienes susceptibles a ser declarados patrimonio.

Estrategias:

- Confluencia de autoridades competentes para la tramitación de declaratorias.

Objetivo específico 15. Contar con infraestructura Cultural de primer nivel, óptima y acorde a las necesidades de los municipios del Estado.

Estrategias:

- Mantener y rehabilitar la infraestructura cultural existente tales como los CEART y red de bibliotecas públicas, entre otros.
- Incrementar los espacios de fomento a la cultura y a las artes en el Estado.
- Mejorar las instalaciones y condiciones del Archivo Histórico de Ensenada para el cuidado y la conservación del acervo documental.

Objetivo específico 16. Aprovechar el potencial de las Misiones de Baja California como sitios históricos y turísticos.

Estrategias:

- Mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y vigilancia de los sitios.
- Promover el turismo local, nacional e internacional a las Misiones.
- Mejoramiento y/o construcción de instalaciones turísticas en torno a las Misiones.

Objetivo específico 17. Conservación de las misiones de Baja California.

Estrategias:

- Impulsar a las instituciones encargadas del cuidado de los sitios para su mantenimiento y/o rehabilitación.

Objetivo específico 18. Mejorar los espacios públicos e infraestructura vinculados al patrimonio cultural intangible del Estado.

Estrategias:

- Conservar la memoria artística del estado.

Objetivo específico 19. Impulsar la creación y apoyo a los museos en el Estado.

Estrategias:

- Ampliar la infraestructura cultural en el estado.

Objetivo específico 20. Contar con instrumentos para la preservación del patrimonio cultural.

Estrategias:

- Actualización de instrumentos para la preservación del patrimonio cultural.

Objetivo específico 21. Ampliar y modernizar la infraestructura y reducir la deserción en secundaria y media superior

Estrategias:

- Fortalecer el Sistema Educativo que permita mejorar y crear las condiciones físicas para que los alumnos cuenten con un espacio educativo moderno, digno y accesible que posibilite el óptimo aprovechamiento educativo, así como fomentar el apoyo y acompañamiento e integración del alumnado.

Objetivo específico 22 Incrementar el acceso a servicios de salud en zonas urbanas, periféricas y rurales.

Estrategias:

- Mejoramiento de la capacidad de atención a la salud para incrementar la cobertura en zonas rurales y periferias urbanas.

Objetivo específico 23 Incrementar el acceso a la seguridad social a través del fomento económico y del trabajo formal.

Estrategias:

- Fortalecimiento del empleo formal a la población económicamente activa para que pueda contar con un sistema de prestaciones de seguridad social.

Objetivo específico 24 Introducir lo servicios básicos en zonas periféricas y rurales, donde se encuentra el mayor rezago en servicios públicos que coadyuvará a reducir las desigualdades sociales.

Estrategias:

- Impulsar la Coordinación interinstitucional de los tres órdenes de gobierno para generar convenios de colaboración y atención a zonas de mayor rezago.

Objetivo específico 25 Reducir la violencia urbana y fortalecer el tejido social

Estrategias:

- Coordinación interinstitucional para la prevención del delito y fortalecimiento del tejido social.

Objetivo específico 26 Reducir la vulnerabilidad de los grupos sociales identificados

Estrategias:

- Promover la Coordinación interinstitucional para implementar programas que contribuyan a brindar atención e inclusión a grupos vulnerables para mejorar sus derechos sociales.

III.4 Modelo de ordenamiento territorial

III.4.1 Modelo de Ordenamiento Territorial y Urbano propuesto

La Estrategia del Modelo de Ocupación Territorial (MOT) se fundamenta en la identificación del potencial de desarrollo territorial de Baja California, derivado de un diagnóstico integral que articula la aptitud biofísica, la estructura socioeconómica, la dinámica urbano-regional y los insumos generados mediante procesos participativos. Este enfoque se alinea con los principios contemporáneos del ordenamiento ecológico y territorial, que reconocen la necesidad de integrar las vocaciones regionales, la protección de los ecosistemas, la gestión sostenible de los recursos naturales y las particularidades geopolíticas de la entidad (Bassols, 2020, UN Habitat, 2020).

Tabla 44: Resumen de criterios considerados para el Modelo de Ordenamiento Territorial.

No.	Criterio	Descripción	Variable
1	Logística y dinámica comercial	Vincular de manera eficiente las zonas metropolitanas con las actividades productivas del sur del estado. Posicionamiento del Puerto de Ensenada; modernización de infraestructura de comunicaciones y transporte.	Dinámica de crecimiento poblacional, movimientos migratorios, barreras naturales, influencias externas de las cadenas productivas.
2	Consolidación del Sistema Urbano Rural	Estructura de corredores económicos regionales sustentado por sistema de enlaces eficiente. Consolidación de servicios urbanos del Sistema Urbano Rural.	Capacidad de integración regional y de las actividades productivas en la economía estatal, eficiencia en la infraestructura de apoyo.
3	Estructura de Poblamiento Territorial	Estrategia de densificación de Zonas Metropolitanas y centros urbanos, consolidar las	Dispersión de los centros urbanos y rurales en el Sistema de Ciudades en el

No.	Criterio	Descripción	Variable
		estructuras de suelo y movilidad urbana.	Estado; eficiencia en flujos y enlaces de comunicación.
4	Infraestructura Regional y Recursos Naturales	Eficiencia en la dotación y operación de fuentes de abastecimiento y distribución de lo servicios públicos. Manejo ambiental de espacios naturales relevantes. Potencial de desarrollo de actividades económicas.	Capacidad de las funciones urbanas, condiciones de accesibilidad y financiamiento en obras de servicio público. Generación de energía sustentable.

El Modelo de Ordenamiento Territorial (MOT), al igual que el de Aptitud Territorial, incorpora de manera sistemática las tendencias contemporáneas en protección ambiental, desarrollo urbano-regional, dinámica económica, interacción transfronteriza y especialización productiva regional (clusters), en concordancia con los enfoques de planificación territorial sostenible descritos por Bassols (2020) y por las directrices internacionales de UN-Habitat (2020).

A. Estrategia de Ordenamiento Territorial

La Estrategia de Ordenamiento Territorial para el estado de Baja California establece la estructuración espacial del territorio mediante un análisis multiescalar, donde se consideran las interacciones a escala de las macrorregiones definidas en los diversos planes y programas vigentes para el Estado y la delimitación de microrregiones o Unidades de Gestión Territorial (UGT). Esta configuración multiescalar permite facilitar la implementación de políticas, programas y proyectos específicos del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PEOTDU), en concordancia con los principios de planificación territorial integradora señalados por UN-Habitat (2020) y la OECD (2017).

Las Unidades de Gestión Territorial (UGT) definidas para el PEOT-DU de Baja California incorporan líneas de acción orientadas a la integración y armonización con las Unidades de Gestión Ambiental (UGA) establecidas en los ordenamientos ecológicos vigentes. Esta articulación es fundamental para garantizar la coherencia entre los instrumentos de ordenamiento territorial y ecológico en sus distintas escalas —estatal y municipal—, en concordancia con los principios de gobernanza territorial y gestión ecosistémica señalados por Bassols (2020) y UN-Habitat (2020).

La convergencia entre UGT y UGA permite alinear criterios ambientales, usos de suelo, aptitudes sectoriales y restricciones territoriales, fortaleciendo la capacidad del estado para gestionar conflictos de uso, orientar el desarrollo y preservar la integridad ecológica

del territorio. Este enfoque responde a las recomendaciones de la OECD (2017) sobre la necesidad de integrar instrumentos sectoriales en marcos de planificación multiescalar.

En ese sentido, la definición de las Unidades de Gestión Territorial (UGT) para el PEOT-DU de Baja California se sustentó en los siguientes criterios técnicos:

1. Base territorial y regionalización

La regionalización del estado derivada del POE-BC (2017), que define 294 unidades de paisaje, constituye la base estructural para la zonificación de las UGT. Esta plataforma permite identificar límites fisiográficos y patrones de homogeneidad ambiental, fundamentales para establecer una delimitación territorial coherente con la morfología y funcionalidad del territorio estatal. Este enfoque coincide con los principios de planificación basada en unidades ambientales homogéneas utilizados en ordenamientos territoriales contemporáneos.

2. Integración de capas de análisis territorial

Para la delimitación de las UGT se integraron las capas de aptitud territorial, unidades de conflicto y usos de suelo, considerando los siguientes factores estratégicos:

• Zonas metropolitanas

Mexicali, Tijuana–Tecate–Playas de Rosarito y Ensenada, fueron consideradas como núcleos estructurantes del sistema territorial estatal. Estas áreas concentran la mayor parte de la población, la infraestructura crítica y los principales conflictos derivados del crecimiento urbano, la movilidad, la tenencia de la tierra y la exposición a riesgos.

• Corredores regionales

Se incorporaron corredores estratégicos como:

- Tijuana-Rosarito-Ensenada
- Ensenada–San Quintín,
- Mexicali-San Felipe
- San Felipe–Bahía de los Ángeles,

Estos corredores presentan tendencias de desarrollo turístico, pero también déficits en servicios básicos y conflictos de tenencia de la tierra, especialmente en la franja costera.

• Valles agrícolas

Se integraron los valles de:

- Mexicali,
- Guadalupe,

- Ojos Negros,
- San Quintín

por su relevancia productiva, su estructura parcelaria y su papel en la seguridad alimentaria regional.

• Áreas Naturales Protegidas (ANP)

Se consideraron ANP de alta relevancia ecológica, como:

- Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado,
- Valle de los Cirios,
- Sierra de San Pedro Mártir
- Sierra de Juárez

así como otras zonas de alto valor natural y fragilidad ambiental, esenciales para la conectividad ecológica y la provisión de servicios ecosistémicos.

3. Resultado: Unidades Territoriales Estratégicas

La integración de los criterios anteriores permitió delimitar 18 Unidades Estratégicas Territoriales (UTE), cada una con características ambientales, funcionales y socioeconómicas diferenciadas, representadas en la Tabla 178 y Mapa 26. Estas UTE constituyen la base operativa del Modelo de Ordenamiento Territorial, permitiendo orientar políticas, estrategias y proyectos con un enfoque territorializado y multiescalar.

Mapa 4: Unidades de Gestión Territorial para Baja California.



Fuente: Propia, 2026.

Tabla 45: Descripción de las Unidades de Gestión Territorial.

Clave	Sup (ha)	Nombre	Municipio principal	Municipios compartidos	Usos de suelo	Aptitud	Conflictos
BCA1	423,374.28	Zona Metropolitana de Mexicali	Mexicali		Urbano-agrícola	Urbano-agrícola	Ciudades con baldíos intraurbanos, deterioro de centro histórico, localidades menores con bajos niveles de urbanización.
BCA2	507,451.45	Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate Rosarito	Tijuana	Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito	Urbano Turístico	Urbano Turístico	Ciudades con baldíos intraurbanos, deterioro de centro histórico, problemas de tenencia de la tierra.
BCA3	212,476.90	Zona Metropolitana de Ensenada	Ensenada		Urbano - Agrícola		Ciudades con baldíos intraurbanos, deterioro de centro histórico, localidades menores con bajos niveles de urbanización.
BCA4	209,199.17	Ojos Negros-Parque Nacional Constitución	Ensenada		Agrícola-Forestal-turístico	Agrícola - Área natural	Zona Agrícola con problemas de agua, Baja integración de corredores regionales.
BCA5	757,244.59	Sierra Norte	Mexicali		Urbano-agrícola	Agrícola	Fragilidad ambiental media
BCA6	129,646.19	Reserva de la Biósfera	Mexicali		Turístico minero	Turístico minero	Riesgos naturales altos
BCA7	252,372.62	Valle de la Trinidad	Ensenada		Urbano-turístico	Área natural urbano	Riesgos naturales altos
BCA8	249,583.06	Colonet-San Quintín	Ensenada	Ensenada-San Quintín	Urbano-turístico-agropecuario	Urbano-turístico - agropecuario	Localidades con bajos niveles de urbanización, problemas de tenencia de la tierra, riesgos naturales altos.
BCA9	1'212,541.2	Desierto Central	Ensenada		Turístico-forestal-minero	Turístico - forestal-minero	Fragilidad ambiental alta
BCA10	228,810.03	San Felipe-Bahía de los Ángeles	San Felipe-San Quintín	San Felipe San Quintín	Urbano-turístico-minero	Urbano-turístico-minero	Baja integración de corredores regionales

Clave	Sup (ha)	Nombre	Municipio principal	Municipios compartidos	Usos de suelo	Aptitud	Conflictos
BCA11	377,464.46	Valle de los Gigantes	San Felipe		ANP-Urbano-turístico	ANP-Urbano-turístico	Fragilidad ambiental media
BCA12	974,667.54	Valle de los Cirios	San Quintín		Turístico-forestal	Area natural Protegida Turístico	Fragilidad ambiental media
BCA13	378,318.60	Desierto del Golfo	San Quintín		Turístico-forestal	Area natural Protegida	Fragilidad ambiental alta
BCA14	172,871.31	Corredor Terrestre -Santa Rosalita-Bahía de los Ángeles	San Quintín		Turístico-forestal	Area natural Protegida	Fragilidad ambiental media
BCA15	704,866.32	Villa Jesús María	San Quintín		Turístico-forestal	Area natural Protegida	Fragilidad ambiental media
BCA16	344,942.28	San Francisco	San Quintín		Turístico-forestal	Area natural Protegida	Fragilidad ambiental alta
BCA17	125,821.48	Calamajué	San Quintín		Turístico-Forestal	Área Natural Protegida	Fragilidad ambiental media
BCA18	34,830 km²	Isla de Cedros	Ensenada		Urbano, Minero, Forestal	Área Natural Protegida	Fragilidad ambiental media

B. Definición de políticas integrales, objetivos estratégicos, metas y proyectos territoriales

B.1. Definición de políticas integrales.

Para la presente actualización del instrumento, se integraron las políticas territoriales propuestas por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU, 2022), las cuales estructuran la intervención espacial en cinco directrices: Consolidación, Crecimiento, Mejoramiento, Conservación y Protección. Estas categorías se alinean con los enfoques internacionales de planificación territorial sostenible y con los principios de intervención diferenciada por tipologías urbanas y rurales, tal como lo señalan UN-Habitat (2020) y Bassols (2020).

El proceso metodológico incluyó la homologación entre las políticas vigentes en instrumentos previos y las directrices establecidas en la guía metodológica federal, garantizando coherencia normativa, continuidad institucional y compatibilidad con los criterios de aptitud territorial. Este procedimiento responde a las recomendaciones de la literatura especializada sobre armonización de políticas territoriales y gobernanza multinivel (OECD, 2017; Aguilar, 2019), que subraya la importancia de integrar marcos normativos heterogéneos en un sistema único de gestión territorial.

En la Tabla 3 se sintetizan los resultados generales de este proceso de homologación, mostrando la correspondencia entre las políticas históricas del ordenamiento territorial estatal y las categorías propuestas por SEDATU. Esta integración permite establecer una matriz de intervención territorial coherente, que facilita la aplicación de criterios de uso de suelo, gestión ambiental, consolidación urbana y protección de áreas estratégicas, en concordancia con los modelos de planificación basados en aptitudes y vocaciones territoriales (Sánchez & Morales, 2021).

Tabla 46: Síntesis de homologación de Políticas de diferentes instrumentos de Planeación del Estado de Baja California.

POLÍTICAS GENERALES POR INSTRUMENTO			
PEDU 2009-2013	PEDU 2014-2017	POEBC 2014	PEDU 2025
Aprovechamiento con Consolidación	Consolidación Estratégica	Aprovechamiento Sustentable	Consolidación
Aprovechamiento con Impulso	Impulso Económico		Crecimiento
Aprovechamiento con Regulación	Manejo Ambiental	Conservación	Conservación
Protección con Uso Activo		Protección	Protección
Protección con Uso Pasivo			
Áreas Especiales de Conservación			

B.2. Políticas Generales Propuestas

Consolidación

La política de Consolidación, aplicada al contexto de Baja California, se orienta a fortalecer la estructura funcional de los Sistemas Urbano-Rurales (SUR), optimizando la articulación entre corredores metropolitanos, urbanos, rurales y económicos que configuran la red territorial estatal. Este enfoque coincide con los planteamientos de la planificación territorial multiescalar, que subraya la importancia de integrar sistemas urbanos y rurales mediante infraestructura, servicios y flujos económicos complementarios (UN-Habitat, 2020; Bassols, 2020).

En términos operativos, esta política busca orientar la ocupación eficiente del suelo, priorizando el aprovechamiento de vacíos intraurbanos, reservas urbanas y áreas subutilizadas dentro de asentamientos humanos, centros rururbanos, ciudades y zonas metropolitanas. La literatura especializada destaca que la consolidación urbana reduce la expansión dispersa, mejora la eficiencia de los servicios públicos y disminuye los costos ambientales asociados a la urbanización extensiva (Brenner, 2018; OECD, 2017).

Asimismo, la política de Consolidación pretende potencializar el uso de la infraestructura y el equipamiento estatal existente, promoviendo su modernización y ampliación estratégica en función de las vocaciones territoriales y de la demanda proyectada. Este principio es consistente con los modelos de gestión territorial que recomiendan maximizar la capacidad instalada antes de promover nuevas expansiones, garantizando sostenibilidad financiera y eficiencia operativa (Aguilar, 2019).

En conjunto, esta política contribuye a reforzar la cohesión territorial, mejorar la conectividad funcional entre los sistemas urbanos y rurales del estado y consolidar un patrón de ocupación del suelo más compacto, eficiente y ambientalmente responsable, en concordancia con los lineamientos metodológicos de SEDATU (2022).

Lineamientos de integración urbana

Los lineamientos de integración urbana aplicables a la política de Consolidación deberán orientarse a fortalecer la estructura urbana existente, aprovechar la capacidad instalada y mejorar la articulación funcional entre asentamientos, centralidades, corredores y sistemas urbano-rurales. Para ello, deberán considerarse temas como los siguientes:

- **Estudios de integración urbana y territorial**, para identificar la relación del proyecto o actuación con la estructura urbana existente, los corredores funcionales, las centralidades y la red de servicios y equipamientos.

- **Aprovechamiento de vacíos intraurbanos, predios subutilizados y reservas interiores**, priorizando la ocupación del suelo ya servido antes de promover expansiones nuevas.
- **Factibilidad y capacidad de servicios urbanos**, incluyendo agua potable, drenaje, saneamiento, energía, manejo de residuos, drenaje pluvial y conectividad digital, verificando no solo la existencia sino la capacidad real de atención.
- **Capacidad de infraestructura y equipamiento existente**, a fin de determinar si la consolidación requiere ampliación, modernización, rehabilitación o redistribución de cargas urbanas.
- **Accesibilidad vial, conectividad y movilidad**, considerando la integración con la red vial primaria y secundaria, el transporte público, la movilidad peatonal, ciclista y la accesibilidad universal.
- **Compatibilidad de usos de suelo e intensidades urbanas**, para asegurar que la mezcla de usos, densidades y alturas propuestas se integren adecuadamente al entorno y no generen conflictos funcionales o ambientales.
- **Imagen urbana, continuidad del tejido y espacio público**, procurando frentes urbanos activos, continuidad de banquetas, conectividad entre barrios, mejoramiento del paisaje urbano y reforzamiento de centralidades.
- **Impactos por intensificación urbana**, mediante estudios complementarios que permitan valorar efectos sobre movilidad, estacionamiento, servicios, ruido, escurrimientos, sombra, asoleamiento y calidad ambiental del entorno.
- **Integración con equipamientos estratégicos y actividades económicas**, para fortalecer la relación entre vivienda, empleo, servicios y movilidad cotidiana.
- **Gestión del suelo y regularización**, cuando sea necesario para facilitar procesos de reutilización, redensificación, relotificación, regeneración o incorporación ordenada de predios al desarrollo urbano.

Crecimiento

La política de Crecimiento, en el contexto del ordenamiento territorial de Baja California, tiene como propósito orientar la expansión física de los asentamientos humanos hacia áreas con aptitud territorial comprobada, previamente identificadas como reservas urbanas o territoriales. Estas zonas se determinan con base en criterios de idoneidad ambiental, disponibilidad de infraestructura, riesgos naturales y compatibilidad con las vocaciones regionales, en concordancia con los lineamientos metodológicos de SEDATU (2022) y con los enfoques de planificación sostenible descritos por UN-Habitat (2020).

Esta política busca encauzar el crecimiento urbano de manera ordenada, evitando la dispersión y la ocupación de áreas ambientalmente frágiles o con limitaciones para el desarrollo. La literatura especializada subraya que la expansión urbana debe ser regulada mediante instrumentos de planeación de menor escala, tales como los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población, los Programas de Ordenamiento Ecológico Local y los Reglamentos de Zonificación, los cuales permiten establecer parámetros específicos de uso de suelo, densidades y provisión de infraestructura (Bassols, 2020; OECD, 2017).

En Baja California, donde la presión demográfica y económica se concentra en las zonas metropolitanas de Tijuana–Tecate–Playas de Rosarito, Mexicali y Ensenada, la política de Crecimiento adquiere un papel estratégico para dirigir la expansión hacia áreas aptas, reduciendo la ocupación irregular y promoviendo patrones urbanos más eficientes. Este enfoque coincide con los estudios sobre urbanización en regiones fronterizas, que destacan la necesidad de gestionar el crecimiento bajo criterios de sostenibilidad, accesibilidad y resiliencia (Aguilar, 2019).

En síntesis, la política de Crecimiento establece un marco técnico y normativo que garantiza que la expansión urbana ocurra en condiciones óptimas, articulada con la infraestructura existente, compatible con la capacidad de carga del territorio y alineada con los objetivos de desarrollo regional del estado.

Lineamientos de integración urbana

Los lineamientos de integración urbana aplicables a la política de Crecimiento deberán regular la expansión física de los asentamientos humanos hacia áreas aptas, garantizando que dicha expansión ocurra de manera ordenada, conectada y compatible con la capacidad del territorio. Para ello, deberán considerarse temas como los siguientes:

- **Estudios de aptitud territorial e integración urbana**, para justificar la incorporación de nuevas áreas al desarrollo urbano con base en condiciones ambientales, topográficas, funcionales y de articulación con la ciudad existente.
- **Factibilidad integral de infraestructura, equipamiento y servicios**, acreditando la viabilidad técnica, financiera y operativa para dotar agua, drenaje, saneamiento, energía, residuos, equipamientos y conectividad.
- **Estudios de accesibilidad vial y conectividad estructural**, a fin de asegurar que las nuevas áreas se enlacen adecuadamente con la red urbana existente, eviten enclaves aislados y mejoren la movilidad regional y local.
- **Compatibilidad de usos de suelo y definición de transiciones urbanas**, considerando la relación entre las nuevas áreas de crecimiento y los usos colindantes, así como la necesidad de franjas de amortiguamiento o zonas de transición.
- **Riesgos naturales y condicionantes ambientales**, mediante estudios específicos sobre inundación, remoción en masa, incendios, fallas, escurrimientos, erosión y otras restricciones que condicionen o limiten la urbanización.
- **Plazos del crecimiento urbano**, estableciendo fases de ocupación acordes con la disponibilidad real de infraestructura, servicios y equipamientos, para evitar expansión prematura o dispersa.
- **Relación con reservas urbanas y territoriales**, definiendo criterios claros para su incorporación progresiva, densidades, estructura vial, dotación de equipamientos y mezcla de usos.

- **Integración con centralidades, fuentes de empleo y servicios**, procurando que el crecimiento no genere dependencia excesiva de desplazamientos largos ni presiones innecesarias sobre otras áreas urbanas.
- **Protección de áreas no aptas o ambientalmente frágiles**, delimitando con claridad las zonas excluidas del crecimiento y los criterios de restricción o salvaguarda.
- **Instrumentación normativa de menor escala**, incluyendo la necesidad de programas parciales, esquemas de zonificación, estudios de impacto urbano y mecanismos de gestión para ordenar la expansión.

Mejoramiento

La política de Mejoramiento, se adiciona en aquellas unidades que tienen asignada una política de Consolidación o Crecimiento. En el marco del ordenamiento territorial de Baja California, esta política define acciones adicionales en zonas habitadas con la finalidad de elevar las condiciones de habitabilidad y funcionalidad urbana a escala estatal, mediante acciones orientadas a reordenar, renovar, consolidar y dotar de infraestructura y equipamientos estratégicos que respondan a las necesidades actuales y proyectadas de la población. Este enfoque coincide con los lineamientos internacionales de mejoramiento integral del hábitat y con los principios de regeneración urbana planteados por UN-Habitat (2020).

Su aplicación se focaliza en ciudades y zonas metropolitanas que, por su localización estratégica, jerarquía funcional y niveles de conectividad, actúan como centros articuladores capaces de proveer servicios, equipamientos y oportunidades económicas a localidades urbanas y rurales de menor tamaño dentro de su área de influencia. La literatura especializada señala que estos nodos urbanos cumplen un papel fundamental en la cohesión territorial, al concentrar infraestructura crítica y facilitar la integración de sistemas urbano-rurales (Aguilar, 2019; Bassols, 2020).

En el caso de Baja California, esta política resulta especialmente relevante en las zonas metropolitanas de Tijuana–Tecate–Playas de Rosarito, Mexicali, Ensenada, San Felipe y San Quintín, donde la presión demográfica, la demanda de servicios y la complejidad funcional requieren intervenciones orientadas a:

- Rehabilitar infraestructura urbana deteriorada,
- Modernizar equipamientos públicos,
- Reordenar áreas con conflictos de uso de suelo,
- Consolidar centralidades urbanas,
- Mejorar la accesibilidad y la movilidad intraurbana,
- Fortalecer la provisión de servicios básicos y equipamientos comunitarios.

Estas acciones se alinean con los modelos de renovación urbana y mejoramiento barrial que promueven ciudades más inclusivas, resilientes y eficientes, reduciendo desigualdades territoriales y mejorando la calidad de vida (OECD, 2017; UN-Habitat, 2020).

En síntesis, la política de Mejoramiento constituye un instrumento clave para optimizar el desempeño urbano, fortalecer la infraestructura existente y garantizar que los centros urbanos de Baja California continúen funcionando como ejes articuladores del desarrollo regional.

Lineamientos de integración urbana

Los lineamientos de integración urbana aplicables a la política de Mejoramiento deberán orientarse a elevar la habitabilidad, funcionalidad y desempeño urbano de áreas ya urbanizadas, mediante acciones de rehabilitación, reordenamiento y fortalecimiento de infraestructura, equipamientos y centralidades. Para ello, deberán considerarse temas como los siguientes:

- **Diagnóstico de deterioro urbano y déficit de servicios**, para identificar carencias de infraestructura, equipamientos, espacio público, movilidad y condiciones de habitabilidad.
- **Estudios de integración urbana en áreas consolidadas o con conflicto**, orientados a reconocer discontinuidades del tejido urbano, barreras físicas, zonas degradadas y oportunidades de regeneración.
- **Rehabilitación y modernización de infraestructura urbana**, incluyendo redes básicas, pavimentos, drenaje pluvial, alumbrado, mobiliario urbano y sistemas de movilidad.
- **Reordenamiento y compatibilidad de usos de suelo**, especialmente en zonas con conflictos funcionales, invasión de giros incompatibles, saturación de actividades o pérdida de vocación urbana.
- **Accesibilidad, movilidad intraurbana y conectividad barrial**, priorizando calles completas, banquetas seguras, accesibilidad universal, transporte público y vinculación entre colonias, centralidades y equipamientos.
- **Fortalecimiento y redistribución de equipamientos públicos y comunitarios**, a fin de mejorar cobertura, accesibilidad y capacidad de atención de acuerdo con la población actual y proyectada.
- **Consolidación o recuperación de centralidades urbanas**, mediante acciones que reactiven espacios estratégicos, mejoren la mezcla de usos y refuercen la vida urbana.
- **Recuperación del espacio público e imagen urbana**, incluyendo parques, plazas, corredores urbanos y áreas comunitarias, como soporte de cohesión social y funcionalidad urbana.
- **Estudios de impacto urbano por renovación o reconversión**, cuando las intervenciones impliquen cambios de intensidad, reestructuración vial, sustitución de usos o aumento en la demanda de servicios.

- **Priorización de intervenciones en zonas de mayor rezago o presión urbana,** para orientar recursos y acciones a sectores con mayores déficits de infraestructura, accesibilidad o habitabilidad.

Conservación

La política de Conservación, en el marco del ordenamiento territorial de Baja California, se orienta a preservar y restaurar el Patrimonio Natural, Cultural e Histórico, garantizando el mantenimiento del equilibrio ecológico en áreas que integran el sistema natural y forestal del estado. Estas zonas proveen bienes y servicios ecosistémicos esenciales — como regulación hídrica, captura de carbono, conectividad biológica y protección contra riesgos naturales— cuya conservación es fundamental para la resiliencia territorial, en concordancia con los enfoques de manejo ecosistémico descritos por UN-Habitat (2020) y el IPCC (2022).

Esta política abarca también áreas agrícolas, ganaderas, pecuarias y ecoturísticas, así como otros sectores productivos basados en el aprovechamiento sustentable del territorio, promoviendo prácticas compatibles con la capacidad de carga ambiental y con las vocaciones regionales identificadas en Baja California. La literatura especializada subraya que la conservación debe articularse con equipamientos e infraestructuras estratégicas que fortalezcan la movilidad y conectividad entre sistemas urbano-rurales, zonas metropolitanas y localidades rurales, evitando presiones indebidas sobre ecosistemas sensibles (Bassols, 2020; OECD, 2017).

De manera complementaria, la política incorpora la preservación del patrimonio cultural, arquitectónico e histórico, incluyendo edificaciones, monumentos, sitios emblemáticos, áreas verdes, jardines y parques urbanos. Estos elementos no solo representan valores identitarios, sino que también contribuyen a mejorar las condiciones ambientales y la calidad de vida en los centros de población, tal como lo señalan estudios sobre paisaje urbano y patrimonio territorial (Aguilar, 2019).

La aplicación de esta política requiere identificar con precisión las áreas de intervención, diferenciando entre zonas urbanas, no urbanizables, áreas naturales protegidas, corredores biológicos y espacios de valor cultural. Esta delimitación permite establecer criterios de manejo, regulación y protección acordes con la aptitud territorial y con los objetivos de sostenibilidad del estado, en línea con los lineamientos metodológicos de SEDATU (2022).

En conjunto, la política de Conservación constituye un instrumento clave para proteger los activos ambientales y culturales de Baja California, asegurar la continuidad de los

servicios ecosistémicos y fortalecer la identidad territorial, al tiempo que promueve un desarrollo equilibrado y ambientalmente responsable.

Lineamientos de integración urbana

Los lineamientos de integración urbana aplicables a la política de Conservación deberán orientarse a preservar y restaurar el patrimonio natural, cultural e histórico, asegurando que cualquier intervención mantenga el equilibrio ecológico, la identidad territorial y la integridad de los valores patrimoniales. Para ello, deberán considerarse temas como los siguientes:

- **Delimitación precisa de áreas de valor ambiental, cultural e histórico**, identificando polígonos, zonas de amortiguamiento, corredores ecológicos, paisajes culturales y elementos patrimoniales relevantes.
- **Estudios de impacto ambiental, paisajístico, patrimonial y urbano**, para valorar los efectos de cualquier actuación sobre ecosistemas, monumentos, imagen del paisaje, áreas verdes y bienes históricos o culturales.
- **Compatibilidad de usos de suelo y actividades permitidas**, privilegiando usos de bajo impacto y aprovechamientos compatibles con la capacidad de carga ambiental y cultural del territorio.
- **Protección de servicios ecosistémicos**, considerando regulación hídrica, infiltración, conectividad biológica, captura de carbono, control de erosión y mitigación de riesgos.
- **Integración de infraestructura con criterios de mínima afectación**, de modo que la vialidad, equipamientos o instalaciones indispensables no fragmenten ecosistemas ni alteren indebidamente el patrimonio.
- **Accesibilidad controlada y movilidad compatible**, especialmente en áreas ambientales o patrimoniales sensibles, evitando sobrecargas de tránsito, ocupación intensiva o accesos que deterioren el entorno.
- **Manejo del paisaje, imagen urbana y bordes de contacto**, regulando alturas, volumetrías, materiales, anuncios, cierres y cualquier elemento que afecte la percepción del patrimonio natural o cultural.
- **Articulación con actividades productivas sustentables**, como agricultura, ganadería, ecoturismo u otros usos compatibles, bajo criterios de manejo responsable del territorio.
- **Restauración y rehabilitación ecológica o patrimonial**, cuando existan áreas degradadas, bienes dañados o espacios con pérdida de valor ambiental, histórico o paisajístico.
- **Mecanismos de regulación, monitoreo y salvaguarda**, para dar seguimiento al cumplimiento de restricciones, condicionantes y medidas de protección aplicables en estas áreas.

Protección

La política de Protección, en el marco del ordenamiento territorial del estado de Baja California, tiene como finalidad resguardar las zonas de alto valor ambiental, ecosistémico y de regulación territorial, garantizando su integridad frente a presiones

urbanas, productivas o de infraestructura. Esta política se aplica a áreas no urbanizables que cumplen funciones críticas para la estabilidad ecológica y la provisión de servicios ambientales, tales como zonas de recarga hídrica, corredores biológicos, áreas forestales, zonas de riego, zonas federales y espacios sujetos a salvaguarda ambiental. Su enfoque es consistente con los principios de conservación preventiva y gestión del riesgo establecidos por UN-Habitat (2020) y el IPCC (2022).

En el contexto de Baja California, esta política adquiere especial relevancia debido a la presencia de ecosistemas frágiles —como desiertos, sierras, humedales costeros y zonas marinas del Golfo de California— cuya protección es indispensable para mantener la resiliencia ecológica del territorio. Por ello, se recomienda incorporar explícitamente a las Áreas Naturales Protegidas (ANP) federales, estatales y municipales, tales como el Valle de los Cirios, la Reserva de la Biosfera Sierra de San Pedro Mártir, la Reserva de la Biosfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado, entre otras. La literatura especializada subraya que la protección efectiva de estas áreas requiere delimitación precisa, regulación diferenciada y mecanismos de gestión multiescalar (Bassols, 2020; OECD, 2017).

Asimismo, la política contempla la preservación de zonas con restricciones normativas, incluyendo áreas de riesgo, zonas de amortiguamiento, cauces y vasos reguladores, así como espacios sujetos a protección federal. Estas delimitaciones permiten prevenir procesos de ocupación irregular, degradación ambiental y exposición de la población a peligros naturales, en concordancia con los enfoques de gestión territorial del riesgo (Aguilar, 2019).

En esta política se puede, además, identificar con claridad sus áreas de aplicación, diferenciando entre:

Zonas urbanas con restricciones, Zonas no urbanizables, Áreas Naturales Protegidas, Zonas de valor ecosistémico estratégico, Áreas de salvaguarda hídrica y forestal, Zonas federales y de riego.

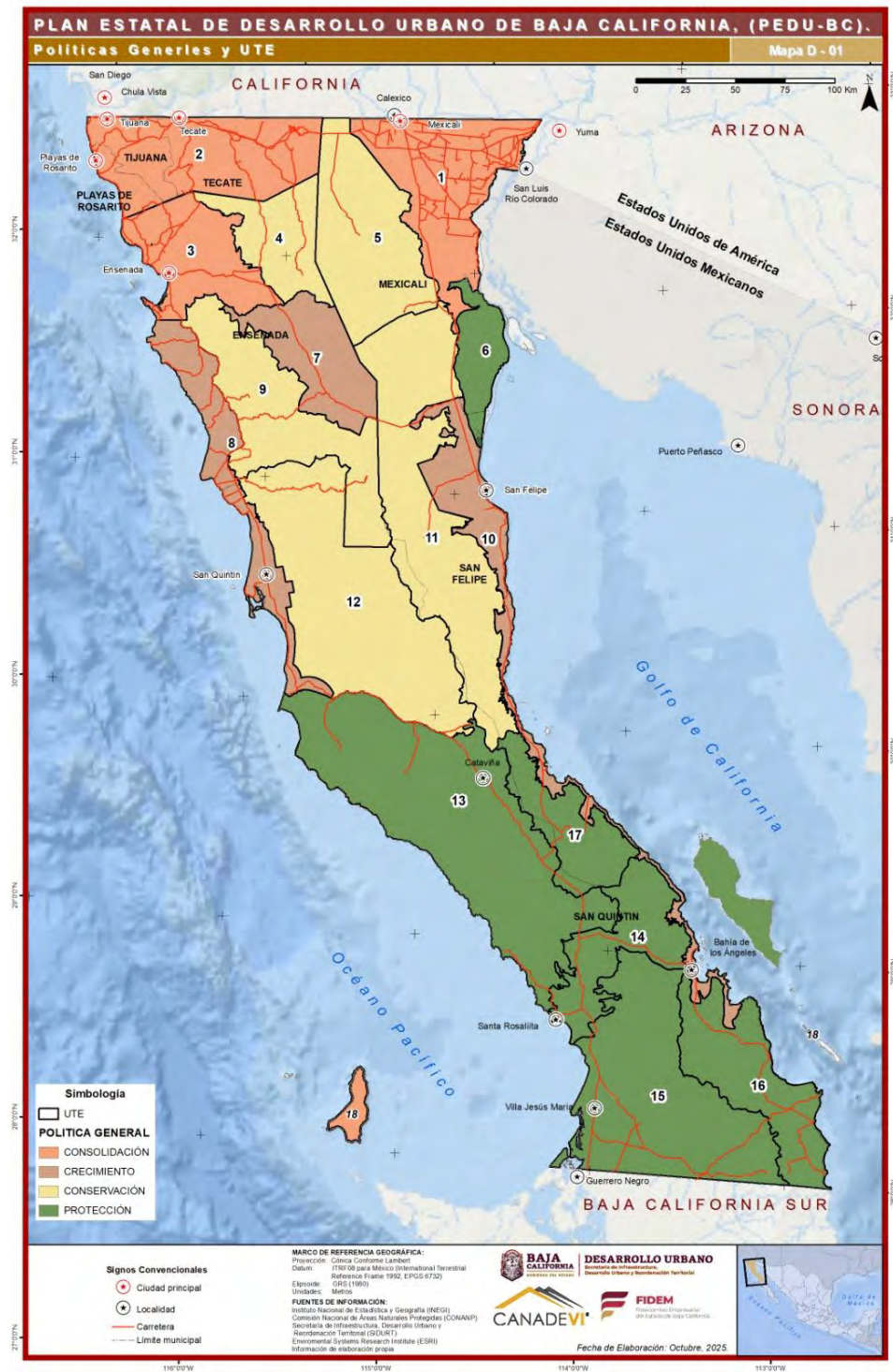
Lineamientos de integración urbana

Los lineamientos de integración urbana aplicables a la política de Protección deberán establecer criterios estrictos de salvaguarda para áreas no urbanizables o altamente sensibles, con el fin de evitar ocupaciones, infraestructuras o actividades que comprometan su integridad ecológica, funcional o de regulación territorial. Para ello, deberán considerarse temas como los siguientes:

- **Identificación y delimitación técnico-jurídica de zonas de protección**, incluyendo Áreas Naturales Protegidas, de recarga hídrica, corredores biológicos, zonas forestales, zonas de riego, zonas federales y otras superficies sujetas a resguardo.
- **Definición de restricciones de urbanización y usos no permitidos**, dejando expresamente señalado qué tipos de ocupación, infraestructura, cambio de uso o aprovechamiento quedan excluidos.
- **Estudios de riesgo, vulnerabilidad y función ecosistémica**, para sustentar la necesidad de protección y definir medidas de prevención, control y manejo territorial.
- **Evaluación de impactos acumulativos y de presión territorial**, especialmente frente a procesos urbanos, productivos o infraestructurales que puedan afectar estas áreas de manera directa o indirecta.
- **Zonas de amortiguamiento y control de bordes**, con criterios para el tratamiento de colindancias entre áreas protegidas y suelo urbano o urbanizable.
- **Accesos, infraestructura y obras permitidas bajo excepción**, únicamente cuando resulten indispensables, de bajo impacto y plenamente justificadas, sujetas a evaluación y medidas de mitigación estrictas.
- **Monitoreo, vigilancia y control de ocupaciones irregulares**, para prevenir invasiones, cambios de uso ilegales, aperturas de vialidades no autorizadas o actividades incompatibles.
- **Medidas de restauración, compensación o remediación**, en casos de afectación previa o cuando se requiera recuperar funciones ambientales o territoriales críticas.
- **Coordinación interinstitucional para la gestión de salvaguardas**, particularmente cuando concurren competencias ambientales, hidráulicas, agrarias, urbanas o de protección civil.
- **Integración de criterios preventivos en la planeación urbana**, de manera que la protección opere desde el diseño del crecimiento y no solo como reacción frente a impactos consumados.

Esta clasificación permite establecer criterios de manejo, regulación y vigilancia ambiental acordes con la aptitud del territorio y con los objetivos de sostenibilidad del estado, asegurando la protección de los activos ambientales que sustentan el bienestar social y económico de Baja California.

Mapa 5: Políticas Generales por UGT.



Fuente: Propia, 2026.

Tabla 47: Reglas Ambientales de Uso de Suelo por UTE

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
BCA1 – Zona Metropolitana de Mexicali	Consolidación	Prohibición de urbanización en zonas de riesgo; protección de recarga hídrica; densificación prioritaria; restricción en laderas >15%; infraestructura verde obligatoria.
BCA2 – Zona Metropolitana Tijuana–Tecate–Rosarito	Consolidación	Prohibición en laderas inestables; restricción en cauces; control de expansión suburbana; mitigación obligatoria de riesgos; protección de zonas de recarga.
BCA3 – Zona Metropolitana de Ensenada	Consolidación y Mejoramiento	Restricción en zonas de erosión costera; densificación en áreas con infraestructura; protección de áreas agrícolas periurbanas; drenaje sostenible obligatorio.
BCA4 – Ojos Negros–PN Constitución	Conservación	Prohibición de cambio de uso agrícola; restricción de urbanización dispersa; manejo hídrico eficiente; protección de conectividad ecológica y de ANP.
BCA5 – Sierra Norte	Conservación	Prohibición de urbanización; restricción de infraestructura; protección de ecosistemas serranos; control de incendios forestales.
BCA6 – Reserva de la Biósfera	Protección	Prohibición total de urbanización; turismo de bajo impacto; prohibición de actividades extractivas no autorizadas; protección de zonas núcleo.
BCA7 – Valle de la Trinidad	Crecimiento	Restricción de expansión urbana; protección de corredores ecológicos; prohibición de fraccionamientos campestres; manejo forestal sostenible.
BCA8 – Colonet–San Quintín	Crecimiento y Mejoramiento	Restricción en zonas agrícolas; condicionamiento hídrico; prohibición de urbanización dispersa; regulación de turismo rural.
BCA9 – Desierto Central	Conservación	Prohibición de urbanización; turismo de bajo impacto; protección de especies endémicas; restricción de extracción de agua.
BCA10 – San Felipe–Bahía de los Ángeles	Crecimiento	Prohibición en zonas costeras bajas; condicionamiento hídrico; protección de humedales y ANP; regulación de densidades turísticas.

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
BCA11 – Valle de los Gigantes	Conservación	Restricción de urbanización; protección de ANP; turismo regulado; manejo de residuos obligatorio.
BCA12 – Desierto Central	Conservación	Prohibición de urbanización; restricción de infraestructura; protección de conectividad ecológica; turismo de bajo impacto.
BCA13 – Valle de los Cirios	Protección	Prohibición de asentamientos; protección de hábitats críticos; Protección de ANP; Cumplimiento del Programa de Manejo de ANP; restricción de minería; control vehicular.
BCA14 – Corredor Terrestre Santa Rosalillita–BLA	Protección	Restricción en zonas frágiles; prohibición de rellenos costeros; condicionamiento de infraestructura turística; protección de dunas; Protección ANP; Cumplimiento del Programa de Manejo de ANP.
BCA15 – Villa Jesús María	Protección	Prohibición de urbanización; manejo forestal; turismo de bajo impacto; protección de biodiversidad; protección ANP; Cumplimiento del Programa de Manejo de ANP.
BCA16 – San Francisquito	Protección	Prohibición de urbanización; protección de ecosistemas costeros; turismo regulado; restricción de extracción hídrica., Protección ANP; Cumplimiento del Programa de Manejo de ANP
BCA17 – Calamajué	Protección	Prohibición de urbanización; protección de ANP; turismo de bajo impacto; manejo de incendios; Cumplimiento del Programa de Manejo de ANP.
BCA18 – Isla de Cedros	Consolidación	Regulación de la ocupación costera; densificación en áreas con infraestructura; drenaje sostenible obligatorio.

Fuente: Propia, 2026.

Tabla 48 Lineamientos urbanos por UTE

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
BCA1 – Zona Metropolitana de Mexicali	Consolidación	Priorizar vacíos intraurbanos, reservas interiores y regeneración del centro; limitar expansión sobre suelo agrícola y zonas de riesgo; verificar capacidad real de agua, drenaje, energía y movilidad antes de cualquier intensificación; fortalecer la articulación entre Mexicali y localidades de apoyo del valle; impulsar regularización, mezcla de usos y equipamientos de escala metropolitana.
BCA2 – Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Rosarito	Consolidación	Favorecer redensificación servida y reutilización de suelo subutilizado; prohibir expansión en laderas inestables y cauces; controlar crecimiento suburbano disperso; exigir estudios de integración urbana, movilidad y capacidad de servicios; reforzar centralidades, transporte público y conectividad metropolitana; regularizar asentamientos y ordenar interfaces urbano-rurales y costeras.
BCA3 – Zona Metropolitana de Ensenada	Consolidación y Mejoramiento	Densificar en áreas ya servidas; proteger áreas agrícolas periurbanas y frentes costeros vulnerables; rehabilitar infraestructura urbana y drenaje pluvial; ordenar usos incompatibles y recuperar centralidades e imagen urbana; evitar expansión sobre zonas de erosión costera y áreas de déficit hídrico; integrar Ensenada con La Misión, Valle de Guadalupe y otros nodos de apoyo mediante corredores funcionales.
BCA4 – Ojos Negros-PN Constitución	Conservación	Permitir sólo crecimiento vinculado a localidades existentes y actividades compatibles con el valle agrícola; restringir urbanización dispersa y cambio de uso sobre suelo agroproductivo; exigir manejo hídrico eficiente, accesibilidad controlada e infraestructura mínima de bajo impacto; proteger conectividad ecológica y la relación con el parque

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
		nacional; evitar fraccionamientos campestres aislados.
BCA5 – Sierra Norte	Conservación	No promover nuevos asentamientos urbanos; mantener únicamente núcleos rurales existentes y equipamientos básicos indispensables; restringir infraestructura mayor a la estrictamente necesaria; priorizar protección serrana, control de incendios, accesibilidad de bajo impacto y manejo de cuencas; cualquier intervención deberá justificar compatibilidad ambiental y baja presión territorial.
BCA6 – Reserva de la Biósfera	Protección	Prohibir nuevos asentamientos humanos y expansión urbana; permitir únicamente obras indispensables de control, conservación, investigación o turismo de bajo impacto sujetas a evaluación estricta; delimitar zonas núcleo y de amortiguamiento; prevenir ocupación irregular, rellenos y cambios de uso; aplicar de forma prioritaria el programa de manejo del ANP.
BCA7 – Valle de la Trinidad	Crecimiento	El crecimiento debe concentrarse en la localidad existente y en reservas claramente delimitadas; exigir estudios de aptitud, agua, accesibilidad y riesgos antes de abrir nuevo suelo; prohibir fraccionamientos campestres dispersos; establecer fases de crecimiento acordes con capacidad real de servicios; proteger corredores ecológicos y compatibilizar expansión con manejo forestal y agropecuario.
BCA8 – Colonet–San Quintín	Crecimiento y Mejoramiento	Concentrar el crecimiento en los núcleos ya existentes del corredor; condicionar cualquier expansión a disponibilidad hídrica comprobada, estructura vial y saneamiento; impedir urbanización dispersa sobre costa, suelos agrícolas y zonas de riesgo; reforzar centralidades

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
		urbanas y servicios básicos en San Quintín y nodos intermedios; usar programas parciales y zonificación detallada para ordenar expansión turística, agroindustrial y habitacional.
BCA9 – Desierto Central	Conservación	No inducir urbanización nueva; mantener sólo puntos de apoyo o enlace de baja intensidad; regular turismo de bajo impacto y restringir extracción de agua; evitar infraestructura lineal o nodos urbanos que fragmenten hábitats; priorizar conectividad ecológica, manejo del paisaje y control de actividades extractivas.
BCA10 – San Felipe– Bahía de los Ángeles	Crecimiento	Concentrar el crecimiento en San Felipe, Bahía de Los Ángeles y en localidades costeras ya estructuradas; prohibir expansión sobre humedales y áreas frágiles; sujetar nuevas densidades turísticas a disponibilidad hídrica y factibilidad integral de infraestructura; definir franjas de transición y amortiguamiento en bordes litorales; ordenar la relación entre turismo, servicios, pesca y conservación.
BCA11 – Valle de los Gigantes	Conservación	Mantener un régimen muy restrictivo de ocupación; no promover nuevos centros de población; admitir sólo equipamientos mínimos de apoyo a turismo regulado y conservación; exigir manejo de residuos, accesibilidad controlada y baja intensidad de uso; proteger el paisaje, la vegetación emblemática y la relación con el ANP colindante.
BCA12 – Desierto Central	Conservación	No inducir crecimiento urbano; mantener sólo la funcionalidad de puntos rurales existentes; restringir infraestructura a la indispensable; proteger conectividad ecológica y paisaje desértico; sujetar cualquier aprovechamiento turístico o productivo a baja intensidad y bajo consumo hídrico.

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
BCA13 – Valle de los Cirios	Protección	Prohibir nuevos asentamientos humanos; aplicar de manera prioritaria el programa de manejo del ANP; sólo admitir infraestructura mínima y justificada para conservación, vigilancia o turismo de muy bajo impacto; controlar tránsito, minería y presiones territoriales; establecer zonas de amortiguamiento estrictas en bordes con áreas de conservación y crecimiento.
BCA14 – Corredor Terrestre Santa Rosalillita–BLA	Protección	Evitar apertura de nuevos asentamientos lineales a lo largo del corredor; permitir sólo infraestructura indispensable y de bajo impacto; proteger áreas de transición; regular turismo y accesos; cualquier intervención deberá acreditar compatibilidad con ANP y fragilidad del corredor biofísico.
BCA15 – Villa Jesús María	Protección	No promover crecimiento urbano; mantener asentamientos existentes en escala rural; restringir infraestructura a la necesaria para conectividad básica y servicios esenciales; favorecer turismo de bajo impacto y manejo compatible del territorio; proteger biodiversidad y controlar cambios de uso del suelo.
BCA16 – San Francisquito	Protección	Prohibir urbanización nueva; regular sólo instalaciones indispensables y de bajo impacto para pesca, turismo controlado o conservación; restringir extracción hídrica; proteger ecosistemas costeros y bordes litorales; sujetar cualquier acceso o infraestructura a evaluación estricta y medidas compensatorias.
BCA17 – Calamajué	Protección	Mantener prohibición de urbanización; permitir sólo acciones de conservación, monitoreo y turismo de bajo impacto; controlar accesos vehiculares y ocupaciones irregulares; incorporar manejo preventivo de incendios y restauración ecológica cuando

UTE	Política General	Reglas Ambientales de Uso de Suelo
		proceda; prevalece el programa de manejo del ANP.
BCA18 – Isla de Cedros	Consolidación	No abrir nuevos frentes de urbanización dispersa; consolidar el asentamiento existente y la infraestructura básica; regular estrictamente ocupación costera, drenaje y manejo de residuos; verificar capacidad de agua y energía antes de intensificar usos; proteger litoral, paisaje insular y funcionalidad portuaria/local.

Fuente: Propia, 2026.

B.3. Políticas Particulares Propuestas

La definición de políticas territoriales diferenciadas por Unidad de Gestión Territorial (UGT) se complementó con la asignación de políticas particulares a escala de Unidad de Paisaje (UGA). Esta última se estructuró mediante la articulación entre la política general establecida para la UGT correspondiente y la aptitud de uso de suelo predominante, derivada de criterios biofísicos, funcionales y normativos. La construcción de estas políticas particulares constituye un insumo estratégico para la toma de decisiones en los procesos de emisión de Dictámenes de Congruencia aplicables a proyectos localizados fuera de los Centros de Población en el estado de Baja California (Mapa 5).

En lo relativo a las áreas de excepción, se consideran aquellas Unidades de Paisaje que se encuentran dentro de Áreas Naturales Protegidas (ANP), en cuyo caso el plan de manejo vigente funge como instrumento rector y prevalece sobre la política integral asignada a la UGT. Este principio se fundamenta en el marco jurídico federal que otorga primacía a los programas de manejo como instrumentos vinculantes para la regulación del uso del territorio y la conservación de ecosistemas (CONANP, 2018; SEMARNAT, 2016).

Adicionalmente, se reconocen como localidades de excepción —por su especificidad socio territorial, su estructura de poblamiento y su condición de núcleos con identidad cultural o funcional diferenciada— las siguientes: San José de la Zorra, San Antio Nécua y La Huerta Indígena Kumiai en el municipio de Ensenada; San Quintín, San Luis Gonzaga y Bahía de los Ángeles en el municipio de San Quintín; Colonia Hindú en Tecate; y Cucapáh Indígena en Mexicali. En estos casos deberá prevalecer la política integral de respaldo social, entendida como el conjunto de lineamientos orientados a garantizar la permanencia, cohesión y bienestar de comunidades con arraigo histórico, cultural o

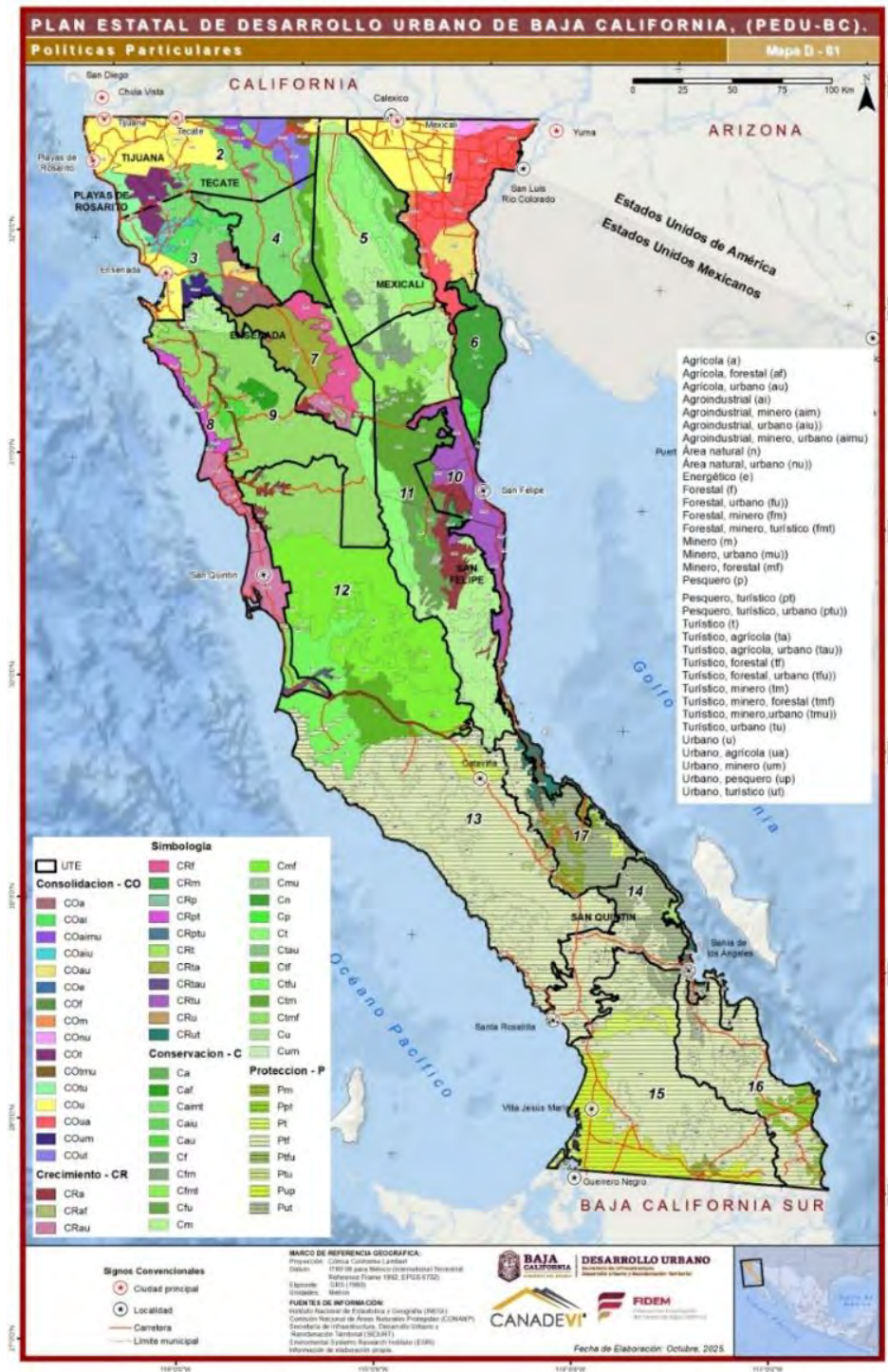
étnico. De manera subordinada, operará la política integral asignada a la UTE correspondiente, siempre que no contravenga los principios de protección social, cultural y territorial establecidos para estas localidades.

El Mapa de Políticas Particulares despliega una clasificación tipológica compleja, donde cada categoría de política se combina con la vocación predominante del suelo —agrícola, forestal, urbano, minero, turístico, pesquero, energético o agroindustrial— generando un sistema de códigos alfanuméricos (p. ej., *COai*, *CRaf*, *Ctfu*, *Ptmf*) que permiten identificar con precisión la política aplicable a cada unidad espacial. Esta codificación expresa la interacción entre la política territorial y la aptitud del paisaje, lo que facilita la interpretación técnica para procesos de planeación, regulación y evaluación de congruencia territorial.

La cartografía muestra la estructura territorial del estado organizada en torno a sus principales centros urbanos —Tijuana, Mexicali, Ensenada, Tecate, Rosarito y San Quintín— así como corredores estratégicos, zonas costeras, áreas de transición rural-urbana y extensos territorios de vocación ambiental y productiva. La distribución de políticas evidencia la heterogeneidad del territorio bajacaliforniano:

- En las zonas metropolitanas y sus áreas de influencia predominan políticas de Consolidación (CO) y Crecimiento (CR) asociadas a usos urbanos, industriales y agroindustriales.
- En las regiones serranas, desérticas y de alta fragilidad ecológica se concentran políticas de Conservación (C) y Protección (P) vinculadas a vocaciones forestales, naturales o mixtas.
- En los litorales del Pacífico y del Golfo de California se observan combinaciones orientadas al uso turístico, pesquero y de conservación marina, reflejando la importancia estratégica de estos corredores para el desarrollo regional y la preservación de ecosistemas costeros.

Mapa 6: Políticas Particulares por UGT.



Fuente: Propia, 2026.

III.5 Integración económica y relaciones funcionales

El modelo territorial propuesto para Baja California se sustenta en un sistema urbano-rural articulado por corredores de agua, energía, movilidad, equipamientos y flujos económicos que vinculan de manera funcional las tres grandes zonas del estado (Mexicali-San Felipe, Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito y Ensenada-San Quintín) con la megaregión CaliBaja y con el resto del país. Esta integración permite que las ventajas comparativas de cada región (frontera, litoral, valle agrícola, vocaciones turísticas y energéticas) se potencien de forma complementaria, reduciendo las brechas territoriales y fortaleciendo la resiliencia ambiental y social.

El PEDU-BC 2040 concibe al territorio como una red de asentamientos jerarquizados donde las zonas metropolitanas, las ciudades intermedias, los pueblos originarios y las comunidades rurales conforman un sistema único, más que unidades aisladas. En este sistema, Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se consolidan como plataforma metropolitana binacional de innovación y servicios avanzados, Mexicali-San Felipe como nodo agroindustrial, logístico y energético, y Ensenada-San Quintín como corredor portuario, turístico, agroalimentario y científico.

A **nivel estatal**, el ordenamiento territorial propuesto compatibiliza usos de suelo, reduce la ocupación irregular y ofrece suelo urbanizable bien localizado para vivienda social, industria y servicios, apoyado en instrumentos actualizados y catastros interoperables. Esta configuración permite reconocer nodos territoriales de distinta jerarquía, donde entre más denso es el nodo, mayor es su número de conexiones funcionales (movilidad, servicios, flujos económicos y ambientales), tal como se representa en la red del sistema urbano-territorial estatal.

El modelo de planeación privilegia la **integración urbana-rural** mediante corredores que articulan ciudades, localidades suburbanas, pueblos originarios y comunidades rurales, garantizando acceso a servicios, equipamientos y mercados. Esta integración se refuerza con políticas que ordenan el crecimiento urbano, contienen la expansión sobre suelos agrícolas y ecosistemas estratégicos, y promueven la regularización e incorporación progresiva de asentamientos irregulares al tejido urbano.

En las tres zonas se plantea una relación más equilibrada entre centros urbanos y su área de influencia rural: Mexicali-San Felipe fortalece su papel agroindustrial y logístico del valle fronterizo; Ensenada-San Quintín consolida la articulación entre producción agroalimentaria, puertos y turismo; y Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito mejora la integración de sus bordes rurales mediante movilidad y servicios. Esta lógica se acompaña de programas de equipamientos en red (educación, salud, cultura, deporte y asistencia social) que se distribuyen desde las cabeceras municipales hacia localidades rurales e indígenas hoy marginadas.

Las **relaciones funcionales interestatales**, al interior del estado, se estructuran en torno a **tres ejes principales: movilidad y logística; redes de energía y agua; y circuitos económicos y de servicios**. En movilidad, se propone la modernización de los corredores

carreteros norte-sur y transversales, el fortalecimiento de la conectividad portuaria y aeroportuaria, y la ampliación de la infraestructura ferroviaria de carga y, donde sea viable, de pasajeros, articulando zonas metropolitanas, puertos, fronteras y corredores productivos.

En materia de energía y agua, la integración se logra mediante proyectos de generación renovable (solar y eólica) vinculados a polos industriales y comunidades, refuerzos de subestaciones en localidades con rezago y esquemas de generación distribuida, así como por la modernización del ciclo urbano del agua y la gestión integrada de acuíferos, particularmente en zonas costeras. Estos sistemas compartidos permiten que municipios con mayor capacidad de infraestructura soporten la provisión de servicios para regiones con menor dotación, reduciendo vulnerabilidades y mejorando la eficiencia en el uso de recursos.

La **integración transfronteriza y macrorregional**, parte de la visión regional del PEDU-BC 2040 que reconoce a Baja California como parte de la megaregión CalíBaja, articulando su sistema urbano-territorial con Estados Unidos a través de la conectividad fronteriza, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria. Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se consolidan como nodo metropolitano binacional de innovación, logística y servicios, aprovechando el corredor ferroviario Tijuana-Tecate y los cruces fronterizos para integrarse a cadenas productivas globales.

Mexicali-San Felipe se proyecta como plataforma agroindustrial, logística y energética del valle fronterizo, vinculando producción agrícola, industria y generación de energía con mercados externos mediante infraestructura carretera y ferroviaria existente. Ensenada-San Quintín articula sus puertos, vocaciones turísticas y agroalimentarias con la red logística del Pacífico, integrando el litoral del estado a circuitos internacionales y favoreciendo un turismo ecológico y comunitario que se ancla en el patrimonio natural y biocultural.

La integración territorial propuesta no se limita a lo físico-funcional, sino que incorpora una **dimensión ambiental, sociocultural e institucional transversal**. En lo ambiental, el componente de medio natural y medio ambiente orienta la consolidación de modelos urbanos sustentables, la conservación de ecosistemas estratégicos, la infraestructura verde metropolitana y las soluciones basadas en la naturaleza, generando corredores ecológicos que trascienden límites municipales.

En lo sociocultural, se busca reconocer y articular la diversidad de pueblos originarios, comunidades afromexicanas y migrantes a través de programas de patrimonio cultural y biocultural, turismo comunitario y equipamientos culturales regionales, fortaleciendo identidades locales y cohesión social en todo el sistema territorial. Institucionalmente, la gobernanza territorial se apoya en instrumentos de planeación actualizados, coordinación intergubernamental y participación social, lo que permite que los ejes estratégicos del PEDU-BC 2040 operen de forma integrada entre sectores y niveles de gobierno.

Como parte del modelo territorial, a continuación, se describen estrategias de desarrollo económico para cada municipio del estado. Estas estrategias vendrán a fortalecer el posicionamiento del estado en la dinámica económica regional y global, y favorecer a las

relaciones funcionales de los mercados y el acceso a los beneficios económicos para la población y las empresas.

III.6 Sistema urbano-regional

El Sistema Urbano–Rural (**Error! Reference source not found.**) define un escenario deseado de organización espacial orientado a corregir los desequilibrios territoriales históricos del estado y a fortalecer su integración urbana, rural, productiva y logística. El modelo se concibe como un sistema jerarquizado (Tabla 49), longitudinal, policéntrico y estructurado por tres grandes sistemas interdependientes:

- 1. un **sistema urbano–metropolitano norte** (Mapa 7**Error! Reference source not found.**), compacto y altamente conectado a la dinámica transfronteriza con los EUA;
- 2. un **sistema de Zonas de Desarrollo Regional** (Mapa 7) como piezas activas del desarrollo territorial, y
- 3. un **sistema jerarquizado de corredores territoriales** (Mapa 8**Error! Reference source not found.**), que vincule de forma continua las zonas metropolitanas con los valles agrícolas, zonas mineras, corredores turísticos y puertos estratégicos del centro y sur del estado.

Esta configuración se refuerza por una estructura transversal fronteriza que integra a Baja California en la dinámica de la Mega Región Cali–Baja, vinculando directamente a las zonas metropolitanas de Tijuana y Mexicali con nodos activos en los EUA como San Diego, Calexico y Yuma, y con San Luis Río Colorado en el colindante estado de Sonora.

Tabla 49 Jerarquía, definición y función de localidades

Jerarquía	Definición	Función	Localidades
Ciudad estratégica.	Asentamiento urbano de mayor jerarquía y cantidad de población dentro del sistema urbano-rural estatal, identificado por su localización estratégica, su alto nivel de conectividad y su capacidad para concentrar funciones urbanas, logísticas, institucionales y, en su caso, binacionales o internacionales.	Estructurar el sistema territorial, articular corredores regionales, concentrar infraestructura y equipamientos de escala superior, y servir como nodo principal de integración entre ciudades, localidades menores, zonas productivas y conexiones externas al estado.	Tijuana, Mexicali, Ensenada
Ciudad	Centro de población con jerarquía urbana relevante	Actuar como centro articulador de su área de	Tecate, Playas de Rosarito, San

Jerarquía	Definición	Función	Localidades
	dentro del sistema estatal, con capacidad de concentración de población, servicios, equipamientos y actividades económicas, aunque con un alcance menor al de la ciudad estratégica.	influencia, proveyendo servicios, equipamientos y oportunidades económicas a localidades urbanas y rurales de menor tamaño, y enlazando dichas localidades con los corredores y nodos de mayor jerarquía.	Felipe, San Quintín
Localidad de apoyo.	Asentamiento de menor escala, urbano o rural, integrado al sistema urbano-rural por sus relaciones funcionales con ciudades y corredores, y por su papel de soporte territorial en ámbitos de baja densidad o dispersión.	Complementar a las ciudades mediante la provisión básica o intermedia de servicios, apoyo logístico, enlace local, acceso a equipamientos y articulación de actividades productivas, rurales, turísticas o comunitarias dentro de su territorio inmediato.	El Hongo, Valle de Las Palmas, La Misión, Valle de Jatay, Valle de Guadalupe, Santo Tomás, Ojos Negros, Punta Colonet, Valle de La Trinidad, Camalú, El Rosario, Puertecitos, San Luis Gonzaga, Bahía de Los Ángeles, Isla de Cedros.
Punto de enlace.	Nodo territorial cuya relevancia deriva principalmente de su posición en la red de conectividad, más que de su tamaño poblacional, y que forma parte de las interconexiones del sistema urbano-territorial.	Vincular corredores, rutas, localidades y nodos estratégicos, facilitando la continuidad de flujos de personas, bienes, servicios e infraestructura, así como la integración funcional entre zonas urbanas, rurales, logísticas y regionales.	El Chinero, Valle Chico, El Mármol, Cataviña, Sta. Anita, Punta Prieta, Sta. Rosaliita, Villa Jesús María, El Arco, San Francisquito.

Fuente: Propia, 2026.

1. Sistema urbano-metropolitano norte

En el extremo norte del estado se consolida el núcleo de mayor concentración urbana y funcional, conformado por las zonas metropolitanas de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito y de Mexicali, las cuales actúan como nodos estratégicos de articulación binacional, logística y productiva.

La Zona Metropolitana Tijuana–Tecate–Playas de Rosarito se estructura como un sistema urbano continuo y compacto, con Tijuana como principal nodo urbano y logístico transfronterizo, Tecate y Jaumé como puntos de enlace territorial y ferroviario, y Playas de Rosarito como nodo urbano–turístico costero integrado al Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada. El modelo propone la compactación de este sistema mediante la actualización de los programas metropolitanos, la densificación urbana vinculada a corredores de transporte y la modernización del transporte público masivo, reforzando su integración funcional con la frontera y con los corredores regionales hacia Ensenada y Mexicali.

La Zona Metropolitana de Mexicali se consolida como un nodo urbano–agroindustrial y logístico de escala regional, estrechamente articulado con su valle agrícola y con la franja fronteriza tanto con los EUA como con el estado de Sonora. El modelo refuerza su conectividad longitudinal hacia San Felipe y el sur del estado, así como su conexión transversal con el litoral del Pacífico mediante el corredor ferroviario Colonet–Mexicali, consolidando su papel como eje de integración entre los sistemas productivos, urbanos y rurales.

2. Zonas de Desarrollo Regional

El Sistema Urbano–Rural se instrumenta territorialmente a través de la delimitación de **Zonas de Desarrollo Regional**, las cuales constituyen **ámbitos espaciales estratégicos** donde convergen, bajo una lógica de complementariedad funcional, corredores, actividades productivas, nodos urbanos, infraestructura, y localidades rurales. Estas permiten focalizar políticas públicas, inversiones estratégicas y acciones sectoriales de manera coherente con la vocación territorial.

En el norte del estado se identifican Zonas de Desarrollo Regional asociadas a las **zonas metropolitanas y valles productivos**, destacando la zona del **Valle de Mexicali**, estructurada en torno a la ciudad y a los núcleos urbanos de Guadalupe Victoria, Estación Coahuila y Ciudad Morelos, donde convergen actividades agroindustriales, logísticas, urbanas y de servicios, apoyadas por corredores primarios y secundarios y por infraestructura aeroportuaria y fronteriza. De manera complementaria, la zona del **Valle de las Palmas** y áreas asociadas a Tecate y Tijuana se consolidan como espacios de transición urbano–rural, con funciones logísticas, habitacionales y de soporte metropolitano.

En la región costa–centro del estado se delimitan Zonas de Desarrollo Regional vinculadas al **sistema Ensenada–Tecate–Valles Interiores** articulados por corredores secundarios y ligas de integración, donde destacan el **Valle de Guadalupe**, el **Valle de**

Santo Tomás, el **Valle de San Vicente** y el **Valle de Ojos Negros**, este último con un aeropuerto de carga que conecta a la zona con el entorno regional y con los EUA. Estas zonas concentran actividades agrícolas especializadas, turismo rural, logística regional y servicios urbanos de apoyo, y se conectan funcionalmente con Ensenada como nodo portuario con comunicación a puertos de Asia y el Pacífico.

Hacia el sur del estado, la **Zona de Desarrollo Regional de Punta Colonet** se reconoce como un espacio estratégico de alcance internacional, asociado a la conectividad portuaria, logística y ferroviaria hacia Mexicali y los EUA.

La **Zona de Desarrollo Regional de San Quintín** se consolida como un sistema agroproductivo y urbano-rural articulado, estructurado en torno al corredor costero del Pacífico y a un conjunto de localidades agrícolas y de servicios, funcionando como nodo intermedio entre el centro y el sur del estado y como punto de integración con el corredor San Quintín-Guerrero Negro.

En el frente costero del Golfo de California se reconocen Zonas de Desarrollo Regional asociadas al **Corredor del Golfo de California**, destacando la zona de **San Felipe-Valle Chico**, así como la de **Bahía de los Ángeles**, donde las actividades turísticas, pesqueras, de servicios y de conservación ambiental se articulan con infraestructura carretera, aeroportuaria y de servicios, reforzando la conectividad con el resto del estado, con Sonora y con los EUA.

3. Sistema jerarquizado de corredores territoriales y económicos

El Sistema Urbano-Rural se estructura a partir de una red jerarquizada de corredores, que organiza la movilidad, la logística, la integración productiva y la articulación del estado. Esta red se compone de corredores primarios, secundarios, de integración regional y ligas de integración, cada uno con funciones diferenciadas.

Los corredores primarios constituyen los ejes estructurantes de mayor jerarquía territorial, destacando el corredor Mexicali-Tijuana, como eje transversal fronterizo de articulación binacional, y el corredor Mexicali-San Felipe, como eje longitudinal de conexión con el Golfo de California y el sur del estado.

Los corredores secundarios fortalecen la conectividad transversal y longitudinal del sistema, entre los que se distinguen Tijuana-Rosarito-Ensenada, Tecate-Ensenada, Ensenada-San Quintín y Algodones-San Felipe, permitiendo la integración funcional entre zonas metropolitanas, ciudades intermedias y polos productivos.

Los corredores de integración regional articulan territorios de menor densidad urbana y alto valor productivo, turístico o ambiental, como los ejes San Quintín–Guerrero Negro, San Felipe–Bahía de los Ángeles, Ensenada–San Felipe y el Corredor Minero Villa Jesús María–San Francisquito, garantizando continuidad territorial y acceso a servicios, infraestructura y mercados.

Finalmente, las ligas de integración conectan sistemas locales y subregionales, enlazando localidades rurales, valles productivos y zonas estratégicas, como Jacumé–Ojos Negros, Ojos Negros–Valle de Guadalupe, Valle de Guadalupe–Bypass Ensenada y San Felipe–Valle Chico.

III.6.1 Inserción internacional, logística global y conectividad transpacífica

El Sistema Urbano–Rural no se limita a la integración interna del territorio estatal, sino que se concibe explícitamente como un **sistema abierto e interconectado al ámbito internacional**, sustentado en infraestructura aeroportuaria, portuaria, logística y energética de alcance binacional y global. Esta dimensión internacional constituye un componente estructural del sistema, al posicionar al estado como **plataforma estratégica de enlace entre México, América del Norte y la Cuenca del Pacífico**.

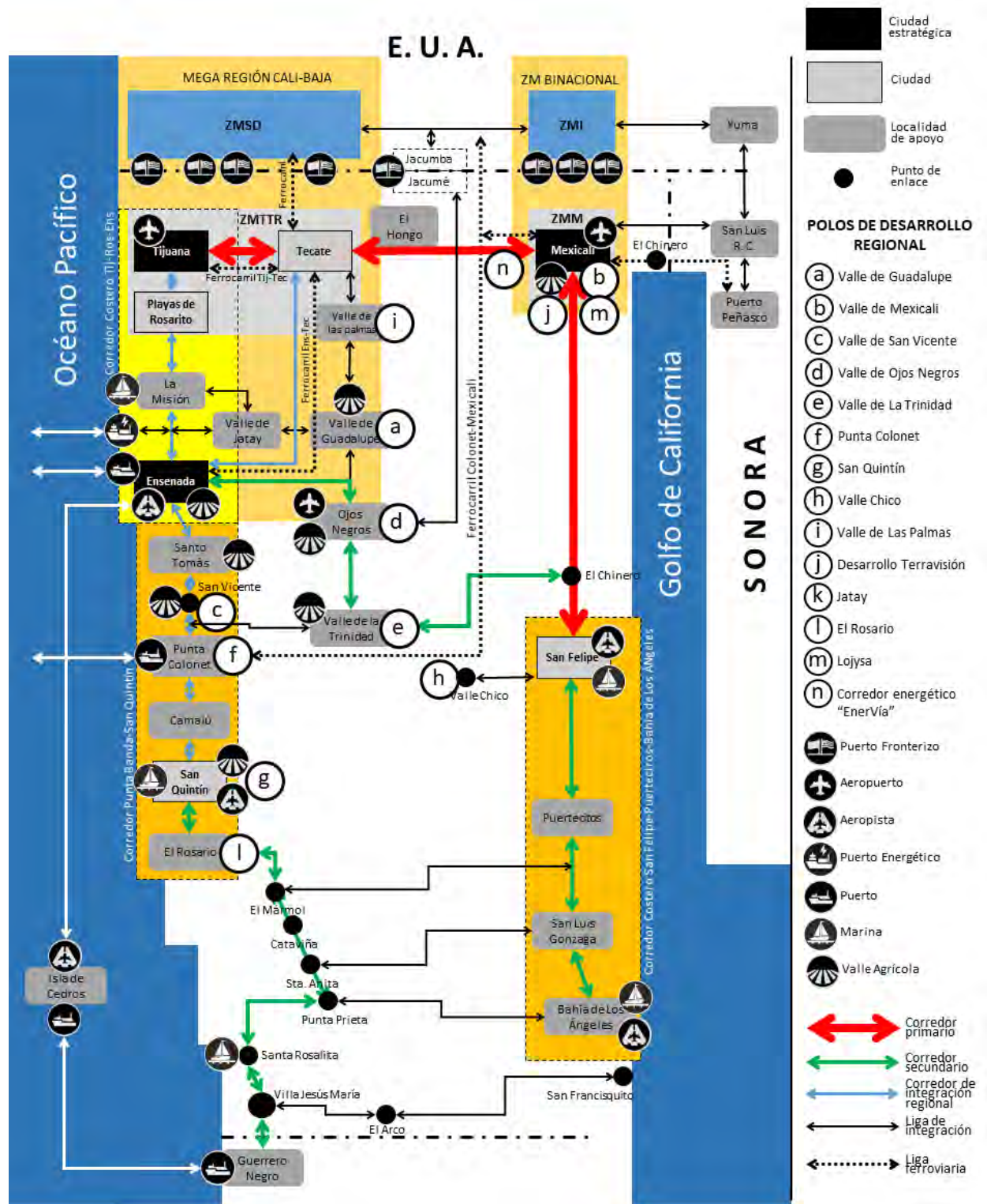
En el ámbito aeroportuario, el modelo reconoce como nodos estratégicos de alcance internacional a los **aeropuertos de Tijuana, Mexicali y Ojos Negros**, los cuales funcionan como puertas de entrada y salida del territorio estatal hacia redes aéreas nacionales e internacionales. En particular, el **Aeropuerto Internacional de Tijuana** se consolida como un elemento clave de integración transfronteriza, al permitir la articulación directa del sistema urbano–metropolitano del norte del estado con los mercados y flujos globales de personas y mercancías. De manera complementaria, el modelo prevé la **mejora del aeropuerto de Mexicali** y la **construcción de un nuevo aeropuerto de alcance metropolitano en Ojos Negros**, municipio de Ensenada, destinado a reforzar la conectividad aérea del centro del estado y su integración con los corredores productivos, turísticos y logísticos.

A escala regional y local, el sistema aeroportuario se completa con la presencia de **aeropistas distribuidas en diversas localidades como San Felipe, San Quintín, Isla de Cedros y Bahía de Los Ángeles**, las cuales cumplen funciones estratégicas de conectividad territorial, atención a emergencias, apoyo a actividades productivas, turísticas y de servicios, particularmente en zonas de baja densidad urbana y difícil accesibilidad.

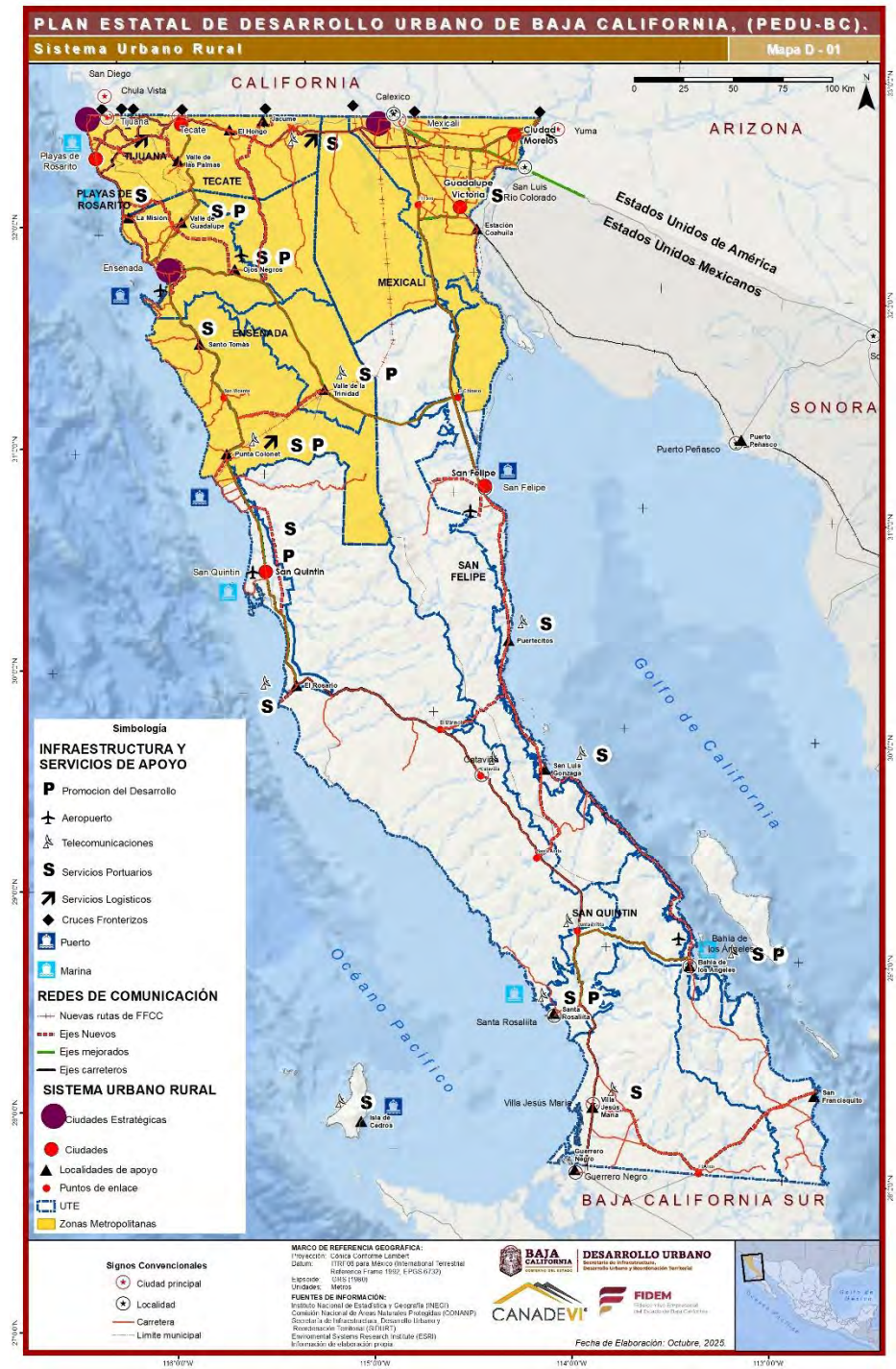
En el ámbito portuario, el modelo territorial reconoce al **Puerto de Ensenada** como el principal nodo marítimo del estado y como una **infraestructura estratégica de inserción internacional**, con conectividad directa hacia Asia, el Pacífico y otros mercados globales. El fortalecimiento y reposicionamiento del puerto se articula con la ampliación de capacidades, la especialización de funciones y su integración logística con el sistema ferroviario y carretero estatal, particularmente mediante el proyecto del **Ferrocarril Ensenada-Tecate**, que vincula la actividad portuaria de contenedores con los cruces ferroviarios fronterizos de Tijuana y Tecate, ampliando el alcance territorial del puerto hacia el interior del estado y la frontera norte.

De manera complementaria, el modelo incorpora el **Puerto Energético Costa Azul** como un nodo estratégico del sistema territorial, vinculado a la infraestructura energética y a los flujos internacionales de insumos energéticos. Este puerto refuerza el posicionamiento del litoral del Pacífico como un espacio clave para la logística energética.

Figura 17: Esquema del Sistema Urbano-Rural de Baja California.



Mapa 7: Sistema Urbano-Rural.



Fuente: Propia, 2026.

Mapa 8: Red de corredores y polos de desarrollo regional.



III.7 Cartera de proyectos estratégicos

A.1. Matriz de proyectos estratégicos

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACIÓN	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN
1.- Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias	ESTADO	N/A	N/A	PROGRAMA ESTATAL DE VIVIENDA	50,000 Hogares y la Construcción de 4,000 Viviendas.	175,000 Habitantes, 50,000 Viviendas	600,000 pesos por Vivienda	Iniciativa y recursos del Gobierno Estatal	SE INICIÓ CONAVI	X	X	X	X					X
		N/A	N/A	ACTUALIZACIÓN DE LA LEY ESTATAL DE DESARROLLO URBANO	Adecuar las leyes locales a los nuevos principios de desarrollo urbano sostenible, movilidad y ordenamiento territorial, actualización de los Planes Estatales de Desarrollo Urbano, incluyendo talleres territoriales. Control estricto sobre usos de suelo, fraccionamientos y reordenación de asentamientos irregulares. Impulso a la vivienda social y recuperación de viviendas abandonadas.	Habitantes de Baja California, familias en rezago, Desarrolladores y profesionales.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Fuentes Estatales, Federales e Inversión Privada/Cooperación	C: Ayuntamientos de los 7 municipios (participación en elaboración y ejecución de programas) y Consejos de Urbanización Municipales.	X	X	X	X				X	
		N/A	N/A	PROGRAMA ESTATAL DE RESERVAS TERRITORIALES	Establecer reservas, usos y destinos de suelo para regular la propiedad en los centros de población, asegurar suelo para la construcción de vivienda digna y recuperar espacios y fomentar un crecimiento ordenado que facilite la llegada de proyectos estratégicos.	Familias de bajos ingresos y población de los siete municipios del estado.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Recursos estatales, FIDEM, recursos federales: Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal y FISM y coordinación con desarrolladores certificados y ayuntamientos.	SE INICIÓ CONAVI	X				X			X	
2.- Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas	ESTADO	N/A	N/A	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE NUEVAS FUENTES DE AGUA A NIVEL DE CUENCA Y GESTIÓN SOSTENIBLE DEL RECURSO EN CIUDADES Y VALLES AGRÍCOLAS	Desarrollo de estudios de factibilidad para recarga de acuíferos subterráneos, uso de aguas pluviales y desalación de agua de mar. Mejorar la eficiencia, redes de distribución, tanques reguladores y interconexión en zonas urbanas. Gestión en Valle Agrícola	Población General/Sector Agrícola/Familias en Zonas Rurales.	3 mil 800 millones de pesos en el sector hídrico del estado.	Fuentes Federales: CONAGUA/Estatales (CESPE) Inversión conjunta	GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (CESPE, CESPT, CESPA, CESPE).	X			X			X		
		N/A	N/A	REHABILITACIÓN ACUEDUCTO RIO COLORADO TIJUANA	La modernización/rehabilitación del Acueducto para garantizar el abastecimiento de agua a la población de la zona costera del Estado.	A toda la población de los municipios de la zona Costera de Baja California, incluyendo Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate	\$1,000 mdp	Programa Estatal Hídrico se indica el financiamiento directo y completo por parte de la CONAGUA.	CONAGUA SEPROSA, CEA, CESPT	X			X					X
	TIJUANA	2	TIJUANA	SANEAMIENTO BINACIONAL RIO TIJUANA Y MODERNIZACIÓN PITAY TIJUANA-SAN DIEGO	Detener el vertido de aguas residuales no tratadas. Las obras incluyen interceptores, colectores, plantas de bombeo, ampliación de plantas de tratamiento y sistemas de disposición de efluentes hacia instalaciones adecuadas.	Habitantes de la zona fronteriza (Tijuana y Playas de Rosarito) 2,049,433 Habitantes.	México aportará 15 millones y Estados Unidos 600.	binacional México/Estados Unidos, siendo la C.I.A. NADIBANK Federales de México (EPA)	En México la CONAGUA/SEMAINAT, CESPT/SEPROSA, De Estados Unidos la EPA y C.I.A. C.I.A./NADIBANK	X	X	X						
		2	TIJUANA	SISTEMA DE PARQUES METROPOLITANOS	Creación y rehabilitación de espacios: Desarrollo de parques metropolitanos como el Parque Esperanto en Tijuana, enfocado en reforestar y crear áreas de esparcimiento, infraestructura Verde, planeación estratégica e integración y reconocimiento internacional.	La población general de los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito y familias en comunidades anteriormente en rezago urbano.	Inversiones superiores a los 2 mil millones de pesos en proyectos de infraestructura y saneamiento. 2 mil 089 millones de pesos en 48 obras de agua y saneamiento con impacto en áreas recreativas.	Fondo metropolitano y Bono Verde/Sostenible	GOBIERNO DE BAJA CALIFORNIA (SIDURT, SEMAD/SEDATU) Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana (CDTE) y Gobiernos Municipales (Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito)			X	X					X
	ENSENADA	3	LA MISIÓN	PLANTA DESALADORA LA MISIÓN ENSENADA	El proyecto consiste en el diseño, construcción y operación de una planta desalinizadora de agua de mar, incluyendo la infraestructura necesaria para la captación, tratamiento y distribución.	La población urbana de la ciudad de Ensenada y sus alrededores.	La inversión forma parte de un conjunto de acciones en infraestructura hídrica para el estado	NADIBank y CONAGUA.	GOBIERNO DEL ESTADO (CEA) CONAGUA	X			X				X	
	SAN QUENTIN	8	SAN QUENTIN	PLANTA DESALADORA DE AGUA DE MAR	una iniciativa clave para asegurar el abasto de agua en la región. Capacidad de Producción: 250 litros por segundo Infraestructura Integral: Forma parte de un Sistema Integral Hídrico. Zonas de Abastecimiento	Se estima que la planta beneficiará a aproximadamente 35,428 habitantes de las diversas	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Asociación Pública-Privada (APP) y Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN). Otorga un crédito significativo de 665 millones de pesos.	La Comisión Estatal del Agua (CEA) de Baja California, Consorcio Privado: Operadora (Wenton)/Operación y CESPE.	X	X		X					X
		6, 10	SAN QUENTIN, BAHIA DE LOS ANGELES	WELLING SANITARIO Y SISTEMA INTEGRAL DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS EN SAN QUENTIN Y BAHIA DE LOS ANGELES	Construcción de rellenos sanitarios y sistemas de manejo integral para residuos sólidos, incluyendo acciones complementarias para su operación, abarcando San Quintín y Bahía de Los Angeles.	Población del municipio de San Quintín, incluyendo áreas turísticas y locales de Bahía de Los Angeles.	NO ESPECIFICA CANTIDAD		GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (a través de subsecretarías pertinentes) Autoridades municipales de San Quintín y autoridades ambientales.	X	X		X			X		
		8	SAN QUENTIN	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES EN SAN QUENTIN	Se anunció la construcción de una planta desalinizadora de agua de mar en San Quintín con capacidad de 250 litros por segundo, prevista para iniciar obra en abril de 2026, además, se contemplan acciones de alcantarillado y saneamiento.	Habitantes de la región del Valle de San Quintín, abasteciendo el rezago de abasto de agua y mejorando el entorno de las familias.	Inversión estatal de 45 mdp en la región Ensenada-San Quintín para 2026.	Se utilizan recursos provenientes de un "Bono Sostenible" de 3 mil 140 millones de pesos destinado a obras de abastecimiento.	GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, a través de la Secretaría para el Manejo, Saneamiento y Protección del Agua (SEPROSA) y la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Ensenada (CESPE). CONAGUA/Ayuntamiento de San Quintín/Empleos privados mediante acuerdos de contratación (APP).	X		X		X			X	

¡Error! Vínculo no válido.

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACIÓN	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	ESTADO	N/A	N/A	MODELO DE FINANCIAMIENTO E INSTRUMENTACIÓN DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE EN CIUDADES Y ZONAS METROPOLITANAS						X			X					X
		N/A	N/A	POLOS ENERGÉTICOS	Desarrollo y/o consolidación de nodos de energía estratégicos: - La Jovita - Mexicali Andrade - Tecate-La Rumorosa - San Quintín norte - Mexicali Centinela - Ocosingo-San Felipe					X			X			X	X	X
		2	ZHTRT	SISTEMA TRAM-TREN METROPOLITANO (TREN URBANO)	Sky Tren Baja (Tijuana-Rosario): Tren eléctrico elevado de 28.6 km desde la Cartera de San Isidro hasta el centro de Playas de Rosarito. Incluye 8 estaciones y dos rascacielos. Se estima una operación de 30 minutos entre puntos. Tren Interurbano Tijuana-Tecate: Rehabilitación de 27.4 km de la vía corta existente (ampliada a 71 km) desde la Cartera San Isidro hasta Mexicali Rosas. Incluye 7 estaciones y la remodelación de dos terminales, con una proyección de viaje de 45 minutos.	Más de 500,000 ciudadanos diarios beneficiados en la zona metropolitana de Tijuana, Tecate y Rosarito y usuarios del transporte	Sky Tren Baja 500 y 600 millones de dólares. Tren Interurbano Tijuana-Tecate inversión de 3,500 millones de pesos	100% Privado y consorcios	R: GK Rway Corporation (Sky Tren). BCE Expressway / SITCOMEX (Tren Interurbano). C: SIDURT, SICT	X			X			X		
	ZONA METROPOLITANA DE TIJUANA-TECATE ROSARITO (ZHTRT)	2	ZHTRT	CONEXIÓN VALLE REDONDO-CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-TECATE (BLVR. FERROCARRIL)	Construcción o adecuación de una vialidad primaria que conecta la carretera de cuota Tijuana-Tecate a través de una liga con el Blvd. Ferrocarril.	Empresas regionales	500 millones de pesos.	inversión de capital privado o esquemas mixtos para la zona ferroviaria/industrial, para obra de mejora en la infraestructura se han registrado inversiones con recursos del ayuntamiento de Tijuana.	R: Gobierno del Estado de Baja California , SIDURT C: Ayuntamiento de Tijuana (DOJUM) , IMPLAN Tijuana, Baja California Railroad (BJRR), SEMARNAT.			X	X					X
		2	ZHTRT	CIRCUITO METROPOLITANO ROSARITO-TIJUANA	Conectividad Vial/Infraestructura de Transporte.Reducción de Tiempos.Desarrollo Urbano.	Habitantes de la Zona Metropolitana.Más de 500,000 ciudadanos en Tijuana y Playas de Rosarito , 140,000 usuarios diarios de transporte y sectores Productivos.	Tren Elevado (Sky Tren) 500 y 600 millones de dólares. primera fase y 2,000 a 3,000 millones de dólares. el proyecto integral de Infraestructura Vial .	Iniciativa Privada (APPI) y fondos Metropolitanos/Federales.	R: SIDURT C: Ayuntamiento de Playas de Rosarito Ayuntamiento de Tijuana,IMPLAN ,Desarrolladores Privados, SEDATU.	X			X					X
		2	ZHTRT	MODERNIZACIÓN VÍA FÉRREA TIJUANA-TECATE Y TERMINAL MULTIMODAL TIJUANA	Modernización de la Vía Corta 71.4 km de vías férreas entre Tijuana y Tecate, Tren Interurbano (Pasajeros) 27.4 km de vía férrea para pasajeros, Terminal Multimodal/Intermodal,Infraestructura,Seguridad y Capacidad de Carga.	Habitantes de Tijuana y Tecate. Aprox. 40,000 personas diarias y reducción de tiempos, sector industrial y usuarios de transporte.	Tren Interurbano 2,500 a 3,543 millones de pesos (MXN). Modernización Vía Corta (Carga) 400 millones de pesos en etapas anteriores.	Iniciativa Privada (principal), recursos federales y Gobierno del estado de baja california.	R: SIDURT, Administradora de la Vía,Operador Ferroviario (BJRR), Autoridad Federal (SICT). C: Municipios de Tijuana y Tecate	X			X				X	X
		2	ZHTRT	BLVR. SÁNCHEZ TABOADA (BLVR. ROSAS MAGALLÓN-CENTRO DE CONVENCIONES)	Construcción/rehabilitación de una nueva vía de conexión de aproximadamente 8 kilómetros y Conectividad. Infraestructura Completa cuatro gasas y dos puentes para mejorar el nodo vial y Rehabilitación.	Más de 122,000 residentes de la delegación Sánchez Taboada y colonias aledañas y usuarios de la zona con impacto regional.	15 millones de pesos	Gobierno del Estado de Baja California: A través del programa "RESPIRA", fondos federales /municipales.	R: SIDURT, responsable de ejecución DOJUM. C: SEDATU, Consejo consultivo empresarial			X	X	X				X
		2	ZHTRT	LIGA UABC VALLE DE LAS PALMAS-CARRETERA TIJATE-ENSENADA	Conectividad Vial/Ampliación de Carretera,Transporte Universitario (Cimabús) y Infraestructura de Servicios.	Comunidad Universitaria, residentes locales y sector transporte.	No encontré monto específico	Inversión Pública,Fondos de Desarrollo Urbano y Convenios de Colaboración	R: SIDURT C: UABC, Ayuntamiento de Tecate (INPLADEM),IMOS, IMPLAN Tijuana.			X	X	X				X
		2	ZHTRT	CENTRAL DE SERVICIOS DE CARGA METROPOLITANA	Centralizar y regular el servicio de autotransporte de carga para evitar la saturación en zonas urbanas, mejorar la seguridad vial y reducir tiempos de traslado.	Empresas de autotransporte,Industria manufacturera y de exportación,Habitantes de la Zona Metropolitana,Agentes Aduanales.	(aprox. 500 MDP o más, basado en estudios previos de centralización de servicios).	Recursos Federales (SICT) y la SEDATU, Fondo Metropolitano, Iniciativa Privada.	R: SIDURT , IMOS C: Gobiernos Municipales IMPLANS , Gobierno Federal SICT y SEDATU e Iniciativa Privada (CANACAR) y Asociaciones de Agentes Aduanales.	X			X			X		
		2	ZHTRT	CENTRAL DE ABASTOS METROPOLITANA	Construcción de una nueva central de abastos moderna para superar las limitaciones de los mercados actuales, facilitando el abasto de productos nacionales e importados, infraestructura y movilidad regional.	Comerciantes y Mayoristas , Consumidores Sector Productivo/Industrial.	Inversión Privada. ,Ofias de Referencia (2023) se han reportado inversiones en infraestructura en Tijuana superiores a los 2 mil millones de pesos, incluyendo desarrollos industriales.	Inversionistas Privados , Créditos Bancarios y Apoyos Estatales.	R: Desarrolladores e inversionistas privados. C: Secretaría de Economía e Innovación (SEI) , Gobierno del Estado de Baja California,Ayuntamientos locales (ej. Tijuana), y Líderes de la Central de Abastos.	X			X	X		X		X

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACIÓN	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	ZONA METROPOLITANA DE TIJUANA-TECATE ROSARITO (ZMTTR)	2	ZMTTR	RASTRO TIF METROPOLITANO	NO ESPECIFICADO	Productores del sector ganadero regional y empresas emparadoras que requieren certificación TIF para comercializar carne de alta calidad. Beneficiarios indirectos: La población de la zona metropolitana de Baja California (Tijuana, Tecate y Rosarito), al asegurar que los productos	Inversión en infraestructura física, equipamiento especializado y sistemas de gestión de calidad.	Fondo Metropolitano y recursos de la Secretaría de Agricultura (SADER).	R: Ayuntamiento C: SIDURT, (SADERBC) La SADER federal y el SENASICA.	X			X	X			X	X
		2	ZMTTR	3ER. CARRIL CONFINADO BLV. 2000	Modernización y Ampliación Construcción de Carriles Confinados Rehabilitación de Carriles Libres Modalidad de Uso Ubicación del Tramo	Residentes y Automovilistas Transportistas Gobierno de Baja California	Concesión	Capital Privado	R: Gobierno de Baja California y Grupo HYCSA			X	X					X
	TIJUANA	2	TIJUANA	GARITA DE OTAY II	Nuevo Cruce Fronterizo Mejora de la Infraestructura Vial Reducción de los tiempos de espera Desarrollo urbano y económico	Residentes de la Región Tijuana-San Diego Empresas comerciales e industriales Gobiernos Locales y Federales	Se estimó una inversión de 2 mil millones de pesos	público y la iniciativa privada de ambos países	R: Sector Público (Gobierno Federal de México) C: Iniciativa Privada (Caltrans)	X			X					X
		2	TIJUANA	BULEVAR LAS TORRES	El proyecto abarca la rehabilitación, pavimentación o mejora estructural del bulevard Las Torres. Las acciones incluyen la colocación de concreto hidráulico en tramos estratégicos para aumentar la durabilidad frente al tráfico de carga pesada.	Se estima el beneficio directo para los habitantes de las colonias aledañas como Mariano Matamoros (Norte, Centro y Sur), El Florido, y los trabajadores/empresas de la zona industrial de Otay. Más de 6,500 habitantes.	Se han gestionado inversiones significativas para la infraestructura en Tijuana, incluyendo proyectos de alto impacto superiores a los 350 millones .	Fondos municipales y estatales	R: El Gobierno Municipal de Tijuana (POV Ayuntamiento de Tijuana) C: SIDURT			X	X					X
		2	TIJUANA	AMPLIACIÓN BLV. LIMON PADILLA DE CORR. 2000 A CALLE II NORTE	Ampliación a un tercer carril en ambos sentidos, añadiendo acotamiento y banquetas	Transporte de carga y transporte público que circulan diariamente hacia el municipio de Tecate, el Corredor Tijuana-Rosarito 2000 y la zona industrial de Otay Mesa.	No encontré monto específico	Recursos del Gobierno del Estado de Baja California, a través de SIDURT, en coordinación con fondos federales.	R: Gobierno del Estado de Baja California C: SIDURT			X	X					X
		2	TIJUANA	PUENTE CASA BLANCA CORR 2000	La obra consiste en la construcción de un paso a desnivel (puente) de tres carriles por sentido sobre el Blvd. 2000, e incluye rampas de incorporación y desincorporación (dos carriles), vías laterales, retornos, alumbrado público y semaforización para ordenar el flujo vehicular.	Se estima beneficiar directamente a más de 200,000 habitantes de la zona este de Tijuana y a los usuarios del Corredor Tijuana-Rosarito 2000.	230 a 240 millones de pesos.	Recursos del Gobierno del Estado de Baja California, enmarcados en el programa RESPIRA.	R: SIDURT C: Gobierno Municipal de Tijuana y empresas constructoras			X	X					X
		2	TIJUANA	NODO VIAL MORELOS	Consiste en la construcción de un puente vehicular de cuatro carriles sobre el Libramiento Sur (a la altura del bulevard Morelos e insurgentes) para agilizar la conexión entre el área de 5 y 10, Rosarito y Santa Fe.	Aproximadamente 500,000 habitantes de la zona de influencia, incluyendo residentes de Tijuana y Rosarito.	De casi 550 millones de pesos, 18,845 mdp para un segundo piso.	Recursos estatales y federales a través del programa de infraestructura RESPIRA del Gobierno de Baja California.	R: SIDURT C: Empresas Constructoras, Autoridades Locales, CFE.			X	X					X
		2	TIJUANA	BLV. GARCIA SEGUNDO CUERPO	La obra incluyó la construcción de un segundo cuerpo de aproximadamente 1,700 metros de longitud (1.7 km) entre el Paseo del Prado y Palma Real, sumando carriles de circulación de 350 metros cada una, acotamiento lateral, y trabajos pluviales (tuberías de 36 pulgadas y bocas de tormenta).	Se estima el beneficio directo para más de 100,000 habitantes de la zona sureste de Tijuana.	Fue de 29.45 millones de pesos.	Fondos del Gobierno del Estado de Baja California.	R: SIDURT C: Gobierno de Tijuana			X	X					X
		2	TIJUANA	VIA/CTO ELEVADO	Tramo elevado de aproximadamente 9.2 a 10.5 kilómetros. Trayecto Tijuana, desde el Carón del Matadero/El Soler/Carita de San Ysidro hasta el Aeropuerto Internacional de Tijuana.	Ciudadanía de Tijuana y área metropolitana Conductores y transportistas Economía y turismo Medio ambiente	Aproximadamente 10 mil millones de pesos (MXN)	NO ESPECIFICADO	R: Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y Gobierno del Estado de Baja California. C: Contratistas	X			X					X
		2	TIJUANA	CIRCUITO VIAL INTERMUNICIPAL	Transformar la movilidad, fortalecer la conectividad y mejorar la seguridad vial. Reducción de la saturación vial en zonas clave como Playas de Tijuana y el Corredor Tijuana-Rosarito 2000.	Residentes de Tijuana y Municipios aledaños. Transportistas y el Comercio Local. Peatonales y ciclistas.	Más de 2,200 millones de pesos en 15 proyectos de movilidad distintos. 660 millones de dólares.	Recursos propios del gobierno municipal y estatal. Fondos federales. Banca Comercial y Desarrolladores Privados.	R: Gobierno del Estado de Baja California, Ayuntamiento de Tijuana, IMPLAN Tijuana, SEDENA. C: Asociaciones y organismos binacionales como SANDAG y CALTRANS.	X			X				X	X
		2	TIJUANA	MODERNIZACIÓN DE LA VIA CORTA FPCC TIJUANA-TECATE	Proyecto para mejorar la capacidad, seguridad y velocidad de operación del servicio ferroviario de carga entre ala frontera de Tijuana y Tecate	Empresas y usuarios del transporte de carga en la zona (Industrias locales que importan/reciben insumos. Puertos y cadena logística regional. Población de Tijuana y Tecate.	Desde 270 a 300 millones de pesos	ADMICARGA /GOBIERNO DEL ESTADO	R: ADMICARGA, BAJA CALIFORNIA RAILROAD. C: Gobierno del Estado/SIDURT.	X			X				X	X
		2	TIJUANA	TERMINAL INTERMODAL DE CARGA TIJUANA-TECATE	Comprende la rehabilitación, equipamiento y operación de la vía corta ferroviaria Tijuana-Tecate para mejorar la logística de carga y el transporte de pasajeros. La primera etapa incluye 27 km de vía desde la garita de San Ysidro hasta la zona de Madoño Rojas, con potencial de expansión en una ruta total de más de 70 km.	El sector industrial y logístico de Baja California, también beneficia a la movilidad de la zona metropolitana Tijuana-Tecate.	3,500 a 3,543 millones de pesos en su primera etapa.	Se proyecta principalmente a través de la iniciativa privada	R: SIDURT, el IMOS (Instituto de Movilidad Sustentable), en conjunto con la empresa concesionaria de la vía. C: La empresa Baja Railroad y el consorcio desarrollador (mencionado como SITCOMEX).	X			X				X	X

Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACION/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACION	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACION
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	ENSENADA	3	LA MISIÓN/BAJA MAR	BYPASS (RUTA ALTERNATIVA CARRETERA ESCENICA)	una iniciativa federal y estatal que busca crear una vía alternativa a la autopista escénica Tijuana-Ensenada, especialmente tras los colapsos que ha sufrido. A continuación se detallan sus elementos clave: Longitud: Aproximadamente 23.5 a 24 kilómetros de extensión. Diseño: Contempla dos calzadas con un ancho de corona de 11 metros cada una, totalizando 22 metros. Infraestructura: Incluye la construcción de 12 estructuras (puentes/pasos), tres entronques y un túnel.	proyecto beneficiaria principalmente al transporte de carga. También aseguraría la conectividad para la comunidad local y los turistas en caso de colapso de la vía principal.	La inversión total estimada ha variado, situándose en cifras que van desde los 2,000 hasta los 3,500 millones.	con fondos federales, del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadit), Caminos y Puentes Federales (Capufe). La asignación de recursos a través del Presupuesto de Egresos de la Federación ha sido un factor clave.	R: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). El Gobierno del Estado de Baja California, CODEEN y el CCEE.	X				X	X		X	
		8	COLONET	PUNTA COLONET VALIADADES	Construcción de infraestructura vial: Las vialidades en torno a Punta Colonet incluyen la modernización y construcción de carreteras de acceso para conectar el nuevo puerto con las vías de transporte terrestre existentes y Conectividad.	Sector empresarial, Comercio Internacional, Generación de empleo y Desarrollo económico regional.	Monto desconocido	Inversión federal, estatal y privada.	R: Responsable principal: La empresa privada concesionaria del puerto es la responsable del desarrollo y operación del complejo portuario, que incluye las vialidades. C: Gobierno del Estado de Baja California, Gobierno Federal, Secretaría de	X			X			X	X	
		8	COLONET	PUNTA COLONET FERROCARRIL	Construcción del ferrocarril: El proyecto contempla la construcción de vías férreas que conectarán el puerto de Punta Colonet con la red ferroviaria ya existente, permitiendo la conexión con los Estados Unidos, el Valle de México y otras zonas de la región.	Región de Baja California, Comercio exterior de México, Comercio Internacional del Pacífico, Sector empresarial, Población local	No especificado	Administración Portuaria Integral (API), inversionistas privados	R: Gobierno federal, Gobierno de Baja California, Secretarías de Estado, Iniciativa privada, Baja California Railroad (BICRR).	X			X			X	X	
		3	ENSENADA	AMPLIACION Y MODERNIZACION DEL PUERTO DE EL SAUZAL	Puerto de Ensenada, Puerto de El Sauzal y Infraestructura adicional.	Comunidad local y pescadores, Industria marítima y logística, Gobierno de Baja California y Federal	Puertos de Ensenada y El Sauzal asciende a 5 mil 745 millones de pesos (MDP).	Inversión pública federal y La Secretaría de Marina (SEMAR).	R: Portuario Nacional (ASIPONA) de Ensenada, Gobierno de Baja California, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SCT) y Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).	X				X			X	X
		3	ENSENADA	FERROCARRIL DE CARGA Y PASAJEROS TECATE-ENSENADA	Carga: Conectar el puerto de Ensenada (El Sauzal) con la vía corta existente Tijuana-Tecate, sirviendo a los mercados de la Cuenca del Pacífico y la frontera noroeste de EE. UU. y México. El objetivo es detonar la capacidad de carga del puerto y mejorar la logística regional, movilizand productos y Pasajeros.	Economía local, Comunidad bajacaliforniana, Industria logística	No especificado	iniciativa privada y recursos estatales/federales.	R: principal (Asignatario): El Gobierno del Estado de Baja California. Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (Admicarpa). Behovot, S.A. de CV, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) / SICT, Iniciativa Privada	X				X		X	X	
		3	ENSENADA	LIBRAMIENTO ENSENADA 2DA. ETAPA	El proyecto del Libramiento Ensenada (segunda etapa) se refiere principalmente a la actualización y elaboración de estudios y proyectos ejecutivos para su posterior construcción, y no a la obra física en sí misma, según la información pública disponible a mayo de 2023. Longitud: 30.7 kilómetros Infraestructura a proyectar: Incluye el diseño de dos entronques a desviel. Entronque Colinas del Real (ubicado en el km 22+230). Entronque Cañón Buenavista (ubicado en el km 53+000).	Los residentes del municipio de Ensenada y zonas aledañas, al mejorar la movilidad urbana y reducir el tráfico pesado dentro de la ciudad. Transportistas y el comercio Usuarios del transporte	No especificado	con recursos presupuestarios federales y Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF).	R: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y Dirección General de Conservación de Carreteras (DGC). C: Gobierno del Estado de Baja California, Ayuntamiento de Ensenada y Empresas privadas.	X				X				X
		3	OJOS NEGROS	MODERNIZACION CARRETERA A OJOS NEGROS	Modernización y/o pavimentación. Incremento de capacidad y seguridad.	Población local, Transportistas y comercio, Turistas y visitantes, Cuerpos de seguridad y emergencias	No especificado	recursos federales o estatales	R: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT/SICT) y Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDURT) de Baja California.	X				X			X	X
		3	ENSENADA	MODERNIZACION TRAMO CARRETERO EL SAUZAL-ENSENADA	Consiste en la construcción de dos puentes vehiculares (uno sobre la autopista y otro hacia Tecate), gasas de incorporación y salida hacia Ensenada, Tijuana y el puerto de El Sauzal, además de la modernización de la superficie de rodamiento.	Se estima que beneficia directamente a más de 450,000 habitantes de Ensenada.	El proyecto del Nudo Vial El Sauzal se integra en una inversión global de más de 2,500 millones de pesos, destinados a la infraestructura y dignificación de Ensenada.	Recursos estatales bajo el Programa RESPIRA del Gobierno de Baja California.	R: El Gobierno del Estado de Baja California, a través (SIDURT). C: Gobierno Municipal de Ensenada y la SICT.	X				X			X	X
		3	ENSENADA	NODO VIAL UABC-COCESE	Construcción de un tercer carril de circulación en la carretera Ensenada-El Sauzal, en sentido sur a norte, a la altura de las instituciones de investigación. Ampliación de gasa de incorporación desde la Ruta del Vino hacia la carretera escénica Tijuana-Ensenada.	Estudiantes y personal de UABC, COCESE y COLEF.	6.4 millones de pesos para obras viales con gasas adicionales, como 134 mdp, específicamente para el retorno y la inversión en el tercer carril.	Recursos municipales	R: Gobierno de Ensenada (XIV Ayuntamiento), Dirección de Infraestructura Municipal. C: Sector empresarial local, SIDURT.				X	X			X	X
		3	VALLE DE GUADALUPE	CORRECTOR TURISTICO-PRODUCTIVO GUADALUPE (TESTERAZO - SAN ANTONIO DE LAS MINAS)	El proyecto busca mejorar la conectividad y el desarrollo económico sustentable de la zona, incluyendo la mejora de accesos y la potenciación del turismo. Se relaciona estrechamente con la rehabilitación de vialidades y el desarrollo de la zona vitivinícola del Valle de Guadalupe.	Los principales beneficiarios son los residentes de la delegación de San Antonio de las Minas y zonas aledañas en Tecate.	zonas del estado de más de 243 millones de pesos. En el contexto del turismo, se han destinado recursos para la modernización de los servicios turísticos.	El financiamiento proviene principalmente del Gobierno del Estado de Baja California, a través de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y coordinación con fondos federales para infraestructura turística y el Ayuntamiento de Tecate.	R: SIDURT C: SECTURE, ARV Ayuntamiento de Tecate, COPRETEC.	X				X			X	X

Plan Estatal de Desarrollo Urbano de **Baja California**

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACION/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACION	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACION
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	SAN QUINTIN	8	COLONET	CONSTRUCCION TRAMO CARRETERO "LA CALENTURA" (COLONET - VALLE DE LA TRINIDAD)	El proyecto consiste en la construcción, modernización y/o pavimentación del camino que une La Calentura con el Valle de la Trinidad, el cual sirve como una ruta alternativa y de conexión entre la Carretera Federal Número 1 (Transpeninsular) y el Valle de la Trinidad	Habitantes del Valle de la Trinidad, productores agrícolas, ganaderos y el sector turístico de la zona sur de Ensenada	No específica	Recursos estatales de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT) y se alinea con las estrategias de desarrollo regional federales y municipales.	R: SIDURT C: Ayuntamiento de Ensenada, SICT	X			X				X	X
		8	SAN QUINTIN	LIBRAMIENTO EJ. NUEVA ODISEA-CAMALU	El proyecto es una obra de infraestructura vial diseñada para mejorar la conectividad y el flujo vehicular en la zona de Camalu, San Quintín.	Residentes de las Delegaciones de Camalu, Vicente Guerrero y San Quintín y transportistas y productores agrícolas.	\$377,356,995.45 pesos	Financiada con recursos del Gobierno del Estado de Baja California, posiblemente con aportaciones Federales.	R: SIDURT C: Gobierno del Estado de Baja California, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Gobierno Municipal de San Quintín.	X			X			X	X	
		8	SAN QUINTIN	AMPLIACION CARRETERA TRANSPENINSULAR	Tiene como objetivo principal modernizar la infraestructura vial para mejorar la conectividad y reducir la congestión en el área urbana de Ensenada. Longitud y Tramo: aproximadamente 30.7 km, desde el km 22+230 hasta el km 53+000 del libramiento. Infraestructura: construcción de dos entronques a desrivel. Modernización: La modernización general busca desviar el transporte de carga que actualmente pasa por el centro de Ensenada.	Residentes de Ensenada, Transportistas y Comercio.	La primera etapa y obras complementarias han sido de cientos de millones de pesos.	Los Recursos Federales para carreteras, Asignaciones anuales a través del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) y financiamiento de la Banca de Desarrollo (como Bandros) para este tipo de proyectos carreteros.	R: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). C: Gobierno del Estado de Baja California, Ayuntamiento de Ensenada, Banobras (Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos).	X			X		X	X		
		8	SAN QUINTIN	RECALIBRACION A 140 MW DE LA LINEA SAN SIMON - SAN QUINTIN	Consiste en la recalibración (aumento de capacidad de transporte de energía) de la línea de transmisión eléctrica que une la zona de San Simón con San Quintín, elevando su capacidad a 140 MW	Habitantes del municipio de San Quintín, el sector agrícola de la región (jornaleros y empresas agroindustriales)	Inversiones masivas de la CFE en la red nacional de transmisión (8 mil mdd), el proyecto específico de San Simón busca estabilizar la zona sur del estado.	Fondos Federales (CFE) e inversión Estatal.	R: CFE C: Gobierno del Estado de Baja California (a través de SIDURT) y el Consejo Municipal Fundacional de San Quintín (CMFSQ).	X			X			X	X	
		8, 10	SAN QUINTIN, BAHIA DE LOS ANGELES	AEROPORTOS EN SAN QUINTIN Y BAHIA DE LOS ANGELES	Construcción, rehabilitación y operación de aeropistas para conectar comunidades remotas y fomentar el turismo en el sur de San Quintín y Bahía de los Ángeles.	Habitantes de la región sur de BC, sector turístico, productores agrícolas y la población	Aunque se anunció una inversión histórica de más de 11,000 mdp en aeropuertos de Baja California (Tijuana/Mexical) para 2025-2029.	NO ESPECIFICADO	R: Promotores privados (ingreso de solicitud) y autoridades federales como la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y SEMARNAT. C: Gobierno del Estado de Baja California, el nuevo Municipio de San Quintín y, potencialmente, la Secretaría de Turismo,			X	X		X	X		
	SAN FELIPE	10	SAN FELIPE	MEJORAMIENTO DE AEROPUERTO	Modernización y Ampliación: El proyecto contempla la ampliación y mejora de las instalaciones existentes, incluyendo el edificio terminal y otras infraestructuras, para aumentar su capacidad operativa. Obtención de Permisos Fomento de Conectividad Aérea Operaciones Especiales	Comunidades Locales de San Felipe y Baja California. Sector Turístico y Empresarial/beneficiarios clave, al mejorar la accesibilidad y conectividad de San Felipe. Pasajeros y Usuarios	Entre 2020 y 2024 se invirtieron casi 600 millones de pesos en la ampliación de instalaciones aeroportuarias en Baja California (incluyendo Tijuana y Mexical), no solo San Felipe), y se ha mencionado una inversión específica de casi 25 millones de pesos para el aeródromo de San Felipe en anuncios recientes.	Recursos públicos, participación de la iniciativa privada a través de modelos de operación o arrendamiento.	R: Responsable General (Operación y Administración): La Administradora del Aeródromo de San Felipe S.A. de C.V. C FEDERAL: El Grupo Aeroportuario, Ferrovial, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexico, S.A. de C.V. (CAFSAAOM). C ESTATAL: (SICT) y la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT). C MUNICIPAL: El Ayuntamiento de Mexical (y posteriormente el Consejo Fundacional de San Felipe, tras convertirse en municipio) actuación en la planeación.	X		X				X	X	
		10	SAN FELIPE	PLANES MAESTROS DARSENA Y MARINA VIEJA	Plan Maestro busca servir como guía para la planificación estratégica y la gestión de políticas públicas en el puerto. Sus objetivos principales incluyen: Promover un desarrollo turístico sustentable. Preservar el medio ambiente de la zona. Mejorar la competitividad de las empresas turísticas locales. Posicionar a San Felipe como un destino turístico de referencia.	La comunidad local y las familias de San Felipe. Empresas turísticas locales. Pescadores y el sector pesquero. El sector empresarial y de inversión. Residentes, a través de un desarrollo ordenado del municipio y la seguridad del patrimonio.	La información disponible indica que la inversión es parte de un esfuerzo conjunto del Gobierno del Estado y potencialmente del Gobierno Federal. Inversión estatal general de 50 millones de pesos para obras en San Felipe en años recientes de recursos públicos del estado y la federación, gestionados a través de secretarías y fondos como el Fondo para la Vigilancia, Administración, Mantenimiento, Preservación y Limpieza de la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT). Inversión Privada	NO ESPECIFICADO	R: Secretaría de Turismo de Baja California (SECTUR) C: Gobierno del Estado de Baja California, Consejo Fundacional Municipal de San Felipe, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT), Secretaría de Marina (SEMAR) y Sector privado y social.			X	X		X	X		

Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACION	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACION
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	PLAYAS DE ROSARIO	2	ROSARIO	NUCLEO INDUSTRIAL ESTE DE ROSARIO	El desarrollo del Nucleo Industrial Este en Playas de Rosario es un proyecto estratégico enfocado en la expansión industrial de la zona, particularmente localizado hacia el Boulevard 2000. Edificación de parque industrial. Expansión hacia el Este. Generación de empleo.	Empresas manufactureras y de logística. Habitantes de Rosario y Desarrolladores inmobiliarios.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Inversión Privada de Desarrolladores inmobiliarios y empresas internacionales (inversión extranjera directa), FIDEM (Fideicomiso de Desarrollo Económico) y Recursos Propios Municipales.	Re: Ayuntamiento de Playas de Rosario y SIDURT. C: IMPLAN, CCIDER, SEDATU y PRODEUR.	X			X				X	X
		2	ROSARIO	BLVR SIGLO XXI (ROSARIO - PRIMO TAPIA)	Comprende la pavimentación, urbanización y mejora de conectividad de vías en la zona de la delegación Primo Tapia y el área de Lomas de Coronado, conectando con el Blvd. Siglo XXI. El proyecto se enfoca en mejorar vías transitadas que conectan con la zona urbana de Rosario y áreas.	Habitantes de la delegación Primo Tapia, particularmente en la zona sur de Rosario (incluyendo partes altas).	Sin dato específico	Recursos federales a través del FISM	Re: Gobierno de Playas de Rosario C: Rosario (IMPLAN), SIDURT, los beneficiarios en la contraloría social.	X			X	X			X	X
		2	ROSARIO	REDISEÑO Y RENOVACIÓN BLVR. ARTESANAL POPOTLA "CRUCEO DEL ARTE"	La obra incluye la rehabilitación integral de la vialidad, pavimentación (concreto hidráulico en zonas específicas), rehabilitación de banquetas, limpieza general, adecuación de accesos, Tianguis Turístico 2025.	Residentes de la zona, comerciantes locales, artesanos y el sector turístico de Playas de Rosario.	\$864,663.47 MXN en un paquete de obras relacionado), se describe como un "ambicioso proyecto de revitalización".	Recursos municipales provenientes del Programa de Obra Normal (PRON) 2025, con participación también de recursos del Fondo de Infraestructura Social Municipal (FISM) y coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) a través del Programa de Mejoramiento Urbano (PMU) 2025.	Re: El X Ayuntamiento de Playas de Rosario, (COPLADEM), la Secretaría de Desarrollo y Servicios Urbanos, y la Secretaría de Bienestar Social Municipal. C: Gobierno del Estado de Baja California, Participación ciudadana, Ejido Mazatlán.	X			X	X			X	X
		2	ROSARIO	PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y REUTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE PEMEX	Reubicación de la Terminal de Rosario Modernización de la Infraestructura de Almacenamiento. Reutilización para Logística Marítima. Sustentabilidad: Reducción de emisiones y mejora en la seguridad de las terminales Operativas.	Habitantes de Playas de Rosario y Tijuana, Sector Energético Nacional y Desarrollo Industrial y Portuario.	425 mil millones de pesos para 2026,34% respecto a 2025.	Recursos presupuestarios del Gobierno Federal	Re: PEMEX, SEMAR, SENER C: Gobierno del Estado de Baja California y los Ayuntamientos involucrados (Rosario, Tijuana, Mexicali).	X			X			X	X	
		1	MEXICALI	GASODUCTO CENTAURO DEL NORTE	El gasoducto busca garantizar el suministro de gas natural a precios competitivos para las centrales de generación de electricidad de la CFE ubicadas en los estados de Baja California y Sonora.	La Comisión Federal de Electricidad (CFE) Población e Industria del Noroeste de México		Responsable de la inversión y construcción: Grupo Carso, a través de su filial Gasoducto Centauro del Norte, S.A. de C.V., es quien invierte y construye la infraestructura. Convenio comercial: La CFE.	Re: Gasoducto Centauro del Norte, S.A. de C.V. C: Comisión Federal de Electricidad (CFE). Otras entidades involucradas: SEMARNAT.	X			X					X
	MEXICALI	1	MEXICALI	CENTINELA INDUSTRIAL PARK	Proyecto comercial del sector privado, desarrollado por la empresa inmobiliaria Centinela Property. El proyecto implica el desarrollo de naves industriales y espacios logísticos para satisfacer la demanda de empresas, impulsadas en parte por el fenómeno del nearshoring.	Directos: Las empresas manufactureras y logísticas. Indirectos: La economía local de Mexicali a través de la creación de empleos.	No se encontró una cifra global	Capital Privado Créditos Inquilinos/Empresas	Re: Centinela Property C: En otras ubicaciones, Centinela ha colaborado con empresas como Finsa y Prologis.	X			X					X
		1	MEXICALI	BANAL FERROVIARIO CENTINELA		Industria local, Población de Mexicali, Sector logístico.	No se ha encontrado una cifra de inversión específica	Gobierno de Baja California. Proyectos de infraestructura en México suelen financiarse a través de una combinación de recursos públicos (estatales/federales) Fonodin	Re: SIDURT, Centinela Property C: Autoridades federales de infraestructura y transporte (SICT). Las empresas ferroviarias concesionarias Ferromex o KCSM). Gobierno Municipal de Mexicali. Finsa y Prologis	X			X				X	
		1	MEXICALI	ANILLO PERIFERICO CALZ. GOMEZ MORN	Modernización y Ampliación Vial: El proyecto contempla la modernización de tramos específicos del actual anillo periférico (también conocido como "carretera Abasco"), incluyendo la ampliación a tres carriles por sentido, con acotamientos y un camellón central. Infraestructura Complementaria Longitud: Un tramo específico entre la carretera Islas Agrarias y la calzada Catys.	Residentes de Mexicali, Transporte Pesado, Desarrollo Económico	48 millones 500 mil pesos.	Fondos Públicos y Asociaciones Público-Privadas (APP)	Re: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDURT) C: Gobierno Municipal, Federal (SICT) y Contratistas privados.	X			X					X
		1	MEXICALI	ANILLO PERIFERICO EXTERIOR	Mejorar significativamente la movilidad urbana en Mexicali, conectando los nuevos desarrollos habitacionales e industriales con las vialidades existentes. Forma parte del Plan Multianual de Infraestructura Estratégica Metropolitana de Mexicali. Modernización vial, Ordenamiento territorial y Conectividad.	Residentes de Mexicali, Población en zonas de riesgo social, Sector industrial y comercial y Conductores y transportistas.	El monto total de inversión no se ha podido verificar como una cifra única y global en las fuentes.	Recursos Federales: Aportaciones del Presupuesto de Egresos del Estado de Baja California gestionados por la SIDURT. Recursos Municipales: Aportaciones del Ayuntamiento de Mexicali, a menudo para estudios o tramos.	Re: Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT) del Gobierno del Estado de Baja California. C: Ayuntamiento de Mexicali. Participa en la planeación y desarrollo urbano, integrando el proyecto en el Plan Municipal de Desarrollo Urbano (PMOU) y el Gobierno Federal.	X			X				X	X
		1	MEXICALI	TERMINAL DE CARGA MULTIMODAL	Conectividad Ferroviaria y Terrestre Impulso al Comercio (T-MEC) Logística Inteligente Terminales Intermodales	Industria Local e Industrial: Empresas manufactureras y de exportación en Mexicali y Baja California, permitiéndoles mover productos con mayor agilidad. Sector Logístico: Operadores. Desarrollo Económico Regional	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Capital Privado/Inversión Extranjera Directa (IED), Banca de Desarrollo/Nacional y Recursos Recuperables. Financiamiento basado en la operación futura de las terminales.	Re: SICT C: Gobierno DEL Estado (Bulkmatic Grupo Mexico, Ferromex / Ferrosur)	X			X				X	X
		1	MEXICALI	CRUCE FRONTERIZO EL CENTINELA	Construcción de Nuevo Ramal Nuevo Cruce Internacional: Creación de un nuevo punto de cruce ferroviario fronterizo entre Mexicali. Conexión Estratégica Descongestionamiento Urbano	Industria Local, Población de Mexicali y Comercio Binacional	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Se contempla la combinación de recursos públicos federales y, dada la naturaleza de los proyectos ferroviarios recientes, participación de capital privado (mixto).	Re: Gobierno Federal, SICT, ARIT, SEDENA, SIDURT. C: Union Pacific.	X			X			X	X	188

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACIÓN	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACION
3.- Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	TECATE	2	LA RUMOROSA	PARKUE EOLICO CHARRÓN	Capacidad y Generación: El proyecto tendrá una capacidad instalada de aproximadamente 320 a 330 megavatios (MW) mediante 64 a 68 aerogeneradores. Se estima una generación anual de alrededor de 1,025.8 gigavatios por hora (GWh). Infraestructura Ubicación: Se localiza en los municipios de Tecate y Ensenada, Baja California, en la zona de La Rumorosa. El proyecto se encuentra en fase de construcción, con inicio de operaciones previsto para el primer semestre de 2026.	Comerciales: El principal beneficiario comercial es la ciudad de Santa Clara, California (Silicon Valley Power), con quien se tiene un acuerdo. Locales: creación de empleos y oportunidades económicas. Ambientales: El uso de energía eólica, una fuente renovable, mitiga las emisiones de gases de efecto invernadero.	550 millones de dólares estadounidenses	Empresa desarrolladora Sempra	R: Sempra Infraestructura Contratista de construcción: Elecnor Proveedor de tecnología: Vestas Autoridades reguladoras: SEMARNAT	X			X				X	X
		2	TECATE	CRUCE FRONTERIZO FERROVIARIO EN CARÓN JOE BILL	El proyecto contempla la rehabilitación y modernización de la infraestructura ferroviaria en el área del Cañón Joe Bill, facilitando el movimiento de mercancías entre México y Estados Unidos a través de la conexión con la "Línea del Desierto" (Desert Line).	Sector Industrial: Empresas exportadoras de Baja California que requieren logística estadounidense. Población Local: Peatones que transitan hacia la aduana. Economía: sector logístico en el estado.	ha registrado presupuestos de aproximadamente \$2,500 millones de pesos para etapas iniciales.	NO ESPECIFICADO	R: SIDURT C: SICT, Aduanas y entidades de EEUU (Autoridades).	X			X		X	X		
		2	JACUME	ADUANA FRONTERIZA JACUMBA-JACUME	El principal alcance es la reapertura de la aduana fronteriza Jacumba-Jacume. Actualmente se considera un cruce inactivo o subutilizado. El objetivo es complementar la infraestructura fronteriza existente en la zona urbana de Tecate y el cruce ferroviario Joe Bill.	Población local y regional: Residentes de las áreas circundantes de Jacume (México) y Jacumba Hot Springs (EE. UU.), así como del municipio de Tecate en general. Comercio exterior Turismo y visitantes	No se encontró una cifra	Fondos federales de México Posibles asociaciones público-privadas (APP), Recursos Estatales y Municipales	R: Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) C: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) Gobierno del Estado de Baja California y Municipio de Tecate. C: Estados Unidos y/o Sector	X			X		X	X		
		2	EL HONGO	CARRETERA EL HONGO-OJOS NEGROS	Construcción de la vialidad: El objetivo principal es la construcción de una carretera que conecte las localidades de El Hongo (cerca de Tecate) y Ojos Negros (cerca de Ensenada). Infraestructura regional	Población local. Economía regional. Transporte y logística.	Gobierno de Baja California de 2024 hace referencia a una inversión de más de 1 mil 510 millones 379 mil pesos	Recursos públicos: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a nivel federal y recursos del gobierno estatal de Baja California.	R: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) C: Gobierno del Estado de Baja California, Autoridades Municipales.	X			X			X	X	
		2	TECATE	MEJORAMIENTO DE LA ZONA CENTRO DE TECATE (TECATE PUEBLO MÁGICO)	Renovación de imagen urbana en el primer cuadro de la ciudad. Instalación de infraestructura básica y social, fortalecimiento de la imagen del Pueblo Mágico, Instalación de señalética, conexión con el proyecto del tren turístico Tijuana-Tecate	La ciudadanía tecatense	33 millones de pesos (FAIS) para el municipio.	FAIS, FIDEM, Recursos Propios del Ayuntamiento y Colaboración Federal/Estatal.	R: El XXV Ayuntamiento de Tecate, en coordinación con el Instituto de Planeación del Desarrollo Municipal (INPLADEM) y la Dirección de Desarrollo Urbano. C: Gobierno del Estado de Baja California, SEDATU, Asociación Corazón Urbano y Comité Ciudadano de Tecate.	X			X			X	X	
		3	OJOS NEGROS	CORREDOR LOGÍSTICO OJOS NEGROS -JACUME	Creación de un Nuevo Polo Logístico es establecer un nuevo corredor y cruce fronterizo en la zona de Jacume, Tecate, modernización vial e infraestructura de conectividad.	Sector Industrial y Agroindustrial, Comunidad Local y transportistas de carga.	\$1,500 MDP para el Aeropuerto de Ojos Negros	Recursos Federales (FAIS), (FORTAMUN). Inversión Pública Estatal: Recursos del Gobierno de Baja California. Asociaciones Público-Privadas	R: SIDURT C: Secretaría de Bienestar, Ayuntamiento de Tecate y Ensenada, SICT, SEMARNAT.	X			X			X	X	
4.- Gobernanza urbano-territorial y legalidad	ESTADO	N/A	N/A	PROGRAMA DE COORDINACION INTERGOBIERNAMENTAL PARA LA REGULARIZACION DE LA TENENCIA DE LA TIERRA	Instrumentar acciones para legalizar asentamientos humanos irregulares y desarrollos habitacionales sobre predios ejidales, comunales o de propiedad federal/estatal.	Posesionarios de terrenos de origen ejidal y Familias de bajos ingresos en áreas urbanas irregulares.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	convenios de colaboración intergubernamental (Federal-Estatal-Municipal). Recurso INDIVI Financiamiento federal (INSUS)	R: INDIVI , SEDATU C: (IMPLANs municipales), Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado, y la iniciativa privada (desarrolladores)	X			X					X
		N/A	N/A	PAQUETE DE INSTRUMENTOS TECNICOS Y JURIDICOS DE FINANCIAMIENTO URBANO CON BASE SUELO	Desarrollar herramientas técnicas y jurídicas que actualicen las estrategias de desarrollo urbano (como el POUCP-T 2002-2025 o planes en la zona de Valle de Las Palmas). Establecer estrategias para la incorporación ordenada de suelo al desarrollo urbano, identificando acciones de habilitación técnica. Crear instrumentos como la captación de plusvalías, la participación en cargas y beneficios, y el intercambio de derechos de desarrollo.	Ciudadanía en general: Habitantes de Baja California, propietarios de suelo y Gobiernos municipales.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Financiamientos sostenibles, Subsidios Federales	R: SIDURT , INSUS C: Ayuntamientos (Mexical, Tijuana, Ensenada, San Quintín, Rosarito, Tecate) , RPPC	X			X			X	X	
		N/A	N/A	PROGRAMA DE SOPORTE AL CONTROL URBANO MUNICIPAL	Actualización y seguimiento de Planes Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU) y Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población (POUCP). Control de fusiones, subdivisiones, fraccionamientos y cambios de uso de suelo. Ejecución de más de 1,000 acciones de obra pública, incluyendo movilidad urbana (bulevares, nodos viales) y espacios públicos. Vivienda Social. Mejora de Servicios	Habitantes de los siete municipios de Baja California y población en zonas de rezago social.	(e.g., Nodo Morelos: \$489 MDP, Nodo El Sauzal: \$266 MDP) y espacios públicos (más de \$140 MDP en áreas específicas).	Estatal, Federal, Mixto	R: SIDURT C: Ayuntamientos , IMPLANES , dependencias Federales SEDATU , INSUS, sector social y privado.	X			X					X

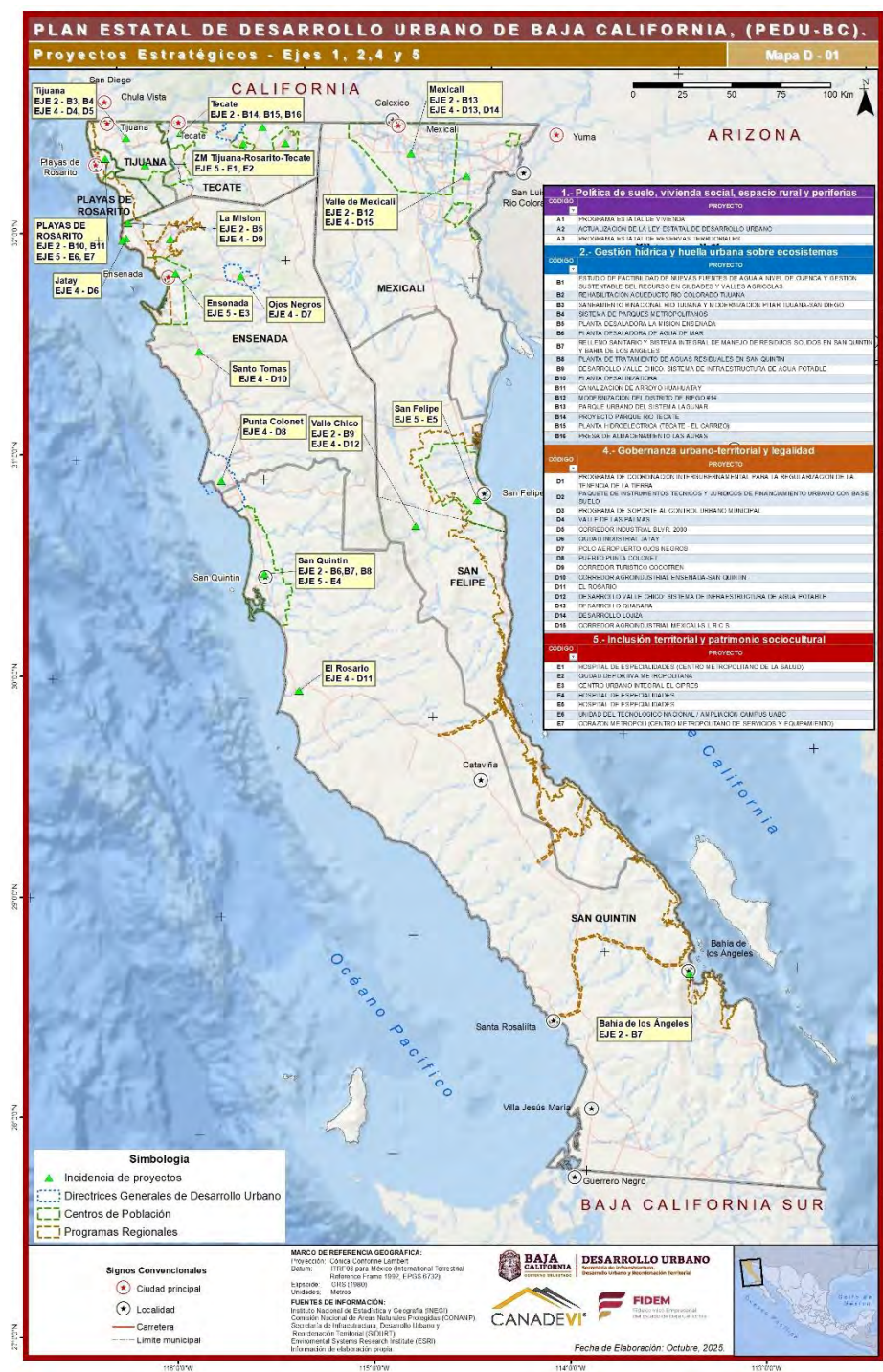
Plan Estatal de Desarrollo Urbano de **Baja California**

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACION	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACION
4.- Gobernanza urbano-territorial y legalidad	TIJUANA	2	TIJUANA	VALLE DE LAS PALMAS	Desarrollo Urbano Integral: Funcionamiento como reserva de crecimiento urbano del centro de población de Tijuana. Vivienda Federal (2025-): Sede principal del Programa de Vivienda para el Bienestar en Baja California, con la proyección de edificar una parte sustancial de las más de 50 mil viviendas planeadas por el Gobierno Federal. Infraestructura: Proyectos de urbanización primaria e infraestructura básica apoyados por FONADIN. Regeneración: Acciones para corregir deficiencias de servicios y vicios ocultos en conjuntos habitacionales previos (ej. San Pedro Valle de las Palmas).	Trabajadores derechohabientes del Infonavit y Fovissste, Familias de bajos recursos	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Inversión Federal/Pública Créditos de Vivienda y inversión de iniciativa privada	R: Gobierno Federal: SEDAT, INFONAVIT, FONADIN y Gobierno del Estado de Baja California: SIDURT, Gobierno Municipal de Tijuana: IMPLAN. C: Desarrolladores Privados	X				X				X
		2	TIJUANA	CORREDOR INDUSTRIAL BLVR. 2000	Construcción de cuatro carriles centrales confinados de cuota (dos por sentido) en el centro de los 12 kilómetros del tramo norte del bulevar (desde la caseta de cuota Tijuana-Mexicali hasta la carretera libre a Tecate). Conexión directa con la zona industrial de El Florido y el Parque Industrial Valle Bonito.	Sector Transporte de Carga, Ciudadanía en General y Desarrolladores Industriales.	1,500 millones de pesos.	100% inversión privada bajo un modelo de concesión.	R: SIDURT, Desarrollador/Concesionario (Iniciativa Privada): Grupo HVCSA. C: Ayuntamiento de Tijuana y Gobierno del Estado.	X				X			X	
	ENSENADA	3	JATAY	CIUDAD INDUSTRIAL JATAY	Impulsar el crecimiento económico y la competitividad de la región.	Desarrollo industrial Infraestructura complementaria Vivienda Impulso económico	Inversionistas y empresas Población local	Iniciativa Privada Valcas,Respaldo Gubernamental.	R: Grupo Jatay/Grupo Valcas,Autoridades Municipales,ASIPONA (Administración del Sistema Portuario Nacional),COMICE...	X				X			X	X
		3	OZOS NEGROS	POLO AEROPUERTO OZOS NEGROS	fase del proyecto abarca 730.99 hectáreas, compuestas por la fusión de ocho parcelas. Instalaciones: La concesión contempla la construcción y operación de un aeropuerto para vuelos de carga, turísticos y aviación general. Fases: El proyecto se ha desarrollado en fases.	Empresas privadas, Sector turístico, Comercio/Comunidad local	No se dispone de un monto total	Gobierno del Estado y Comunidad local	R: empresa Aeropuerto Ensenada Internacional, S.A. de CV C: Gobierno del Estado de Baja California	X				X			X	X
		8	COLONET	PUERTO PUNTA COLONET	Es un desarrollo de un puerto multimodal en Baja California, cuya concesión fue otorgada al gobierno del estado en septiembre de 2025. El proyecto, con más de 25 años de espera, busca potenciar el comercio en el Pacífico y el desarrollo económico regional. Infraestructura Portuaria, Conectividad Regional y Desarrollo Urbano.	Población local y estatal,Sectores económicos y empresariales, Gobiernos Federal y Estatal.	Costo estimado: 4 mil millones de dólares. Naturaleza de la inversión: Se ha planteado como un proyecto con una inversión principalmente privada.	Iniciativa privada y El Gobierno de Baja California, a través de la Administración Portuaria Integral de Baja California (Apib), gestionará la concesión, lo que implica un esquema de control estatal.	R: Gobierno Federal de México, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT) de BC, Empresa ICA, SEMARNAT.	X				X		X		
		3	LA MISION	CORREDOR TURISTICO COCOTREN	Ordenamiento Territorial. Establecer lineamientos para el uso del suelo en 26 Unidades de Gestión Ambiental (UGA) y 7 zonas homogéneas. Modernización y creación de nuevas vías de comunicación, Preservación de recursos naturales y regulación de la densidad urbana (alta y baja densidad) y turística.	Población Local: Habitantes de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Sector Turístico y trabajadores.	La inversión requerida para obras específicas de infraestructura vial dentro del corredor varía según el tramo: Conexión zona sur - Corredor Tijuana-Rosarito 2000: Aproximadamente \$500 MDP. Alternar Carretera Libre Tijuana-Ensenada: Aproximadamente \$650 MDP. Nodo Morelos: Reciente inversión de \$489.64 MDP.	Públicas, Banca de desarrollo (Bancomext, Nafin y FIRA), Fideicomiso Público para la Promoción Turística de BC) y Privadas (desarrolladores inmobiliarios)	R: SIDURT C: SECTURE, Gobiernos Municipales, COPLADE, FONATUR, COTUCO, sector social privado.	X				X				
		8	SANTO TOMAS	CORREDOR AGRICOLA INDUSTRIAL ENSENADA-SAN QUINTIN	Infraestructura y Logística: Mejorar la conectividad, incluyendo la planeación de nodos viales que conecten la zona sur con el centro, la ampliación de la planta desalinizadora Padre Kino para abastecer de agua a los cultivos, y el desarrollo de centros de acopio.	Productores Locales, trabajadores Agrícolas y habitantes de la región.	Se ha anunciado una inversión histórica superior a los 2,590 millones de pesos para el Plan de Atención Integral a San Quintín, que incluye infraestructura, servicios y programas sociales relacionados con el corredor de 145 mdp, sumado a recursos federales adicionales. 443 mdp en 2025 para el desarrollo económico local.	Recursos Federales, Recursos Estatales: Gobierno de Baja California (SADER BC, Secretaría de Infraestructura) y Recursos Propios (CESPE) e inversión privada.	R: Gobierno del Estado de Baja California, SADER BC C: Gobierno de México, a través de la instalación de Centros Integrados y el Plan de Justicia para San Quintín y autoridades locales.	X				X				X
		SAN QUINTIN	8	EL ROSARIO	EL ROSARIO	El proyecto incluye la rehabilitación de los accesos a La Lobera y a la Marina de El Rosarito para impulsar el turismo regional. Conservación de Ecosistemas. Plan Integral de San Quintín que busca atender rezagos sociales y económicos mediante mesas territoriales con líderes comunitarios. Cobertura Geográfica.	Habitantes locales: Población de la zona sur de San Quintín. Sector Productivo: Pescadores, acuicultores. Empresarios locales: Restauranteros y hoteleros beneficiados por la rehabilitación turística.	Inversión superior a los 2,590 millones de pesos para el periodo 2026-2027	Gobierno del Estado de Baja California Gobierno Federal Organizaciones Civiles Alianzas Productivas	R: Gobierno de Baja California y la Secretaría General de Gobierno,Secretaría de Bienestar, Secretaría de Turismo. C: Terra Peninsular, Líderes Comunitarios y Ayuntamiento de San Quintín.	X				X	X		
	SAN FELIPE	11	VALLE CHICO	DESARROLLO VALLE CHICO: SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE AGUA POTABLE	Rehabilitación de Acueducto: Componentes de la Red Rehabilitación de Pozos: Infraestructura de Saneamiento Ampliación de cobertura	Habitantes del nuevo municipio de San Felipe y sus comunidades aledañas, incluyendo áreas de desarrollo como Valle Chico.	Inversión (Rehabilitación): Se ha destinado una inversión superior a 30.4 millones de pesos. Inversión (Alcantarillado): 4.7 millones de pesos en alcantarillado sanitario.	La obra es financiada en partes iguales (50% - 50%) entre la Federación, a través del Programa de Devolución de Derechos (PRODER) 2024, y la CESP. Para 2026, se proyecta una inversión integral de 342.3 millones de pesos en la zona.	R: CESP C: Gobierno del Estado de Baja California	X				X		X		

EJE	UBICACIÓN	UTE	CENTRO DE POBLACIÓN/ LOCALIDAD	PROYECTOS	ALCANCE	BENEFICIARIOS	INVERSIÓN	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	RESPONSABLE Y CORRESPONSABLE	IMPACTO			PRIORIDAD			AVANCE		
										ESTATAL	MUNICIPAL	URBANO	ALTA	MEDIA	BAJA	EN FASE DE PLANEACION	EN FASE DE PROYECTO	EN PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN
4.- Gobernanza urbano-territorial y legalidad	MEXICALI	1	MEXICALI	DESARROLLO QUASARA	Tipo de Desarrollo: se caracteriza por ser un desarrollo inmobiliario de clase mundial enfocado en propiedades industriales y comerciales. Ubicación Estratégica: Se ubica en Mexicali, con enfoque en zonas de alta pluvialidad y desarrollo de infraestructura. Servicios e Infraestructura: Incluye terrenos y naves industriales/comerciales. Expansión: Forma parte de las nuevas áreas de desarrollo industrial y comercial en el poniente y sur de Mexicali.	Empresas, inversionistas y Empleo Local.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Inversión Privada, Financiamiento Directo y Conexión con la Infraestructura Pública.	B: Terrificación de Grupo Viz, Gestión Comercial: Proderma-Select y Colaboraciones Locales: Terraviva Desarrollos. C: Ayuntamiento de Mexicali (MMP)			X		X				X
		1	MEXICALI	DESARROLLO LOZSA	Consiste en el desarrollo de un parque industrial y sitio de uso mixto de 833 acres (aprox. 337 hectáreas). El proyecto incluye la planificación maestra, arquitectura, diseño y branding del sitio para transformar la infraestructura existente.	Empresas industriales, inversionistas y la creación de empleos en la región de Mexicali, consolidando la vocación industrial de la zona tras el cese del proyecto cervecero.	NO ESPECIFICA CANTIDAD	Se trata de un proyecto de inversión privada a gran escala, impulsado por el grupo desarrollador LOZSA.	B: LOZSA y Ware Malcomb: Empresa internacional responsable del plan maestro, arquitectura, diseño y branding. C: Autoridades estatales de Baja California (Secretaría de Economía e Innovación) facilitando el reuso de la infraestructura y Grupos de construcción e ingeniería que operan bajo el diseño de Ware Malcomb.	X			X		X	X		
		1	VALLE DE MEXICALI	CORREDOR AGROINDUSTRIAL MEXICALI-S.L.R.C.S.	Modernización de la aduana de San Luis Río Colorado, con una inversión cercana a los 400 millones de pesos, para agilizar el cruce fronterizo.	Productores agrícolas, empresas agroindustriales y Transportistas y comunidad fronteriza.	Modernización Aduana S.L.R.C. Aprox. 350 - 400 millones de pesos (inversión anunciada/iniciada entre 2025-2026).	ANAM, Gobierno del Estado de Sonora, FAIS e Inversión privada agroindustrial.	B: Gobierno del Estado de Sonora, ANAM, SADER. C: Gobierno del Estado de Baja California y Ayuntamiento de San Luis Río Colorado.	X			X				X	
5.- Inclusión territorial y patrimonio sociocultural	ZONA METROPOLITANA DE TIJUANA TEGATE ROSARIO	2	ZHRT	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES (CENTRO METROPOLITANO DE LA SALUD)	Está diseñado para resolver casos de alta complejidad médica y emergencias con más de 30 especialidades.	población sin seguridad social a través del modelo IMSS-Bienestar	monto estimado de 11 mil millones de pesos para el equipamiento y modernización de hospitales públicos en 2026 y en equipamiento de 20 millones de pesos solo en equipo médico básico de alta gama.	Recursos Federales. Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) y Convenios de Coordinación (IMSS-Bienestar y las entidades federativas para la transferencia de recursos y personal y Nacionalización.	B: Secretaría de Salud (SSA) e IMSS-Bienestar	X			X			X	X	
		2	ZHRT	CIUDAD DEPORTIVA METROPOLITANA	Renovación Integral, Infraestructura CAR, Modernización, Logística y Proyección Internacional.	Atletas de Alto Rendimiento, comunidad y familias y juveniles	más de 24 millones de pesos renovación Pista (Mexicali) cerca de 18 millones de pesos (específicamente 17.7 mdp).	Gobierno del Estado de Baja California y fondos sectoriales.	B: Gobierno del Estado de Baja California C: INDE	X			X		X	X		
	ENSENADA	3	ENSENADA	CENTRO URBANO INTEGRAL EL CIPRES	El proyecto abarca la reordenación de terrenos actualmente ocupados por el cuartel militar El Ciprés. El objetivo es convertir este espacio en un nodo que integre vivienda, comercio, servicios, áreas verdes y equipamiento público, en alineación con los planes de desarrollo urbano de la ciudad para el 2030.	La población general de Ensenada, con un beneficio directo para los habitantes de las colonias circundantes.	Sin dato preciso.	De recursos Federales, estatales y municipales.	B: Gobierno de Ensenada (XXIV/XXV Ayuntamiento), SODUT, SEDATU. C: Ensenada (CODEEN).	X			X			X	X	
	SAN QUINTIN	8	SAN QUINTIN	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	Transformación y ampliación del Hospital Rural No. 69 IMSS-Bienestar en San Quintín para convertirlo en un centro con mayor capacidad de atención especializada.	Principalmente trabajadores agrícolas del Valle de San Quintín y sus familias, así como la población abierta.	Se han anunciado inversiones acumuladas e iniciales superiores a los 181 millones de pesos.	Recursos Federales a través del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y el programa IMSS-Bienestar.	B: Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) / IMSS-Bienestar. C: Gobierno de México (Presidencia), Ingenieros militares involucrados en la obra de transformación y el Gobierno del Estado de Baja California.	X			X			X	X	
	SAN FELIPE	10	SAN FELIPE	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	Ampliación y remodelación Nueva unidad quirúrgica Hospitalización y equipamiento. Servicios especializados. Provisión de atención médica especializada, con el apoyo de médicos del Hospital General de Mexicali y médicos cubanos con especialidades en medicina interna, cirugía, anestesiología, trauma y ortopedia, mientras se busca personal permanente.	Población local, Población sin seguridad social y Personal Médico.	40 millones de pesos (18 millones para infraestructura y 22 millones para equipamiento), parte de un paquete más amplio de más de 430 millones de pesos para fortalecer la infraestructura hospitalaria en toda Baja California.	Recursos federales y estatales.	B: Gobierno de Baja California, IMSS-Bienestar, Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SUDUT). Posiblemente involucrada en la ejecución física de las obras de infraestructura, como en otros proyectos.	X			X			X	X	
	PLAYAS DE ROSARIO	2	ROSARIO	UNIDAD DEL TECNOLOGICO NACIONAL / AMPLIACION CAMPUS UABC	Consiste en la edificación de nueva infraestructura física, incluyendo aulas, espacios administrativos y, posiblemente, laboratorios, buscando superar la capacidad actual de la unidad.	Estudiantes de nivel superior residentes en Playas de Rosario y áreas aledañas que buscan acceso a la educación pública de calidad, reduciendo la necesidad de trasladarse a Tijuana.	Inversiones superiores a los 714 millones de pesos en 2021 para infraestructura general, los recursos específicos para 2026 enfrentan retos de recortes federales.	Se combina el presupuesto propio de la UABC, fondos Federales (como el Fondo de Aportaciones Múltiples - FAFM) y recursos estatales de Baja California.	B: UABC. C: Gobierno del Estado de Baja California y el Ayuntamiento de Playas de Rosario, quienes colaboran en la gestión del suelo, servicios y convenios estratégicos.	X			X			X	X	
		2	ROSARIO	CORAZON METROPOLI (CENTRO METROPOLITANO DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO)	Regeneración Urbana. Intervención, rescate y mejoramiento de espacios públicos. Servicios y Equipamiento: Creación de un centro de servicios para concentrar equipamiento comunitario. El proyecto se enfoca en zonas prioritarias y áreas de riesgo (como el cañón Morales Lucio Blanco).	Reactivación Económica, Justicia Social y Seguridad, reducción de Riesgos e Integración Metropolitana.	No especifica monto	IMPLAN, SODUT, SEDATU, FAIS (Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social) Municipal	B: Ayuntamiento de Playas de Rosario, IMPLAN. C: SODUT, Secretaría de Seguridad Ciudadana Municipal, Comunidad y sectores organizados (a través de la participación ciudadana en el plan de desarrollo).	X			X		X	X		

A.2. Ubicación de proyectos estratégicos

Mapa 9: Proyectos estratégicos – Ejes 1, 2, 4 y 5.



Fuente: Propia, 2026.

Mapa 10: Proyectos estratégicos – Eje 3



Fuente: Propia, 2026.

IV. Gestión

IV. Gestión

IV.1 Instrumentación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano

La implementación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU) del Estado de Baja California se sustenta en un sistema integral de instrumentos que operan de manera articulada para garantizar la efectiva ejecución de las políticas territoriales. En este contexto, los mecanismos de aplicación constituyen el conjunto de procedimientos, arreglos institucionales, procesos administrativos y herramientas operativas mediante los cuales los instrumentos normativos, de planeación, financieros, de gestión y de información se traducen en acciones concretas sobre el territorio.

Dichos mecanismos aseguran la vinculación entre la planeación estratégica y la ejecución operativa, permitiendo la concurrencia de los tres órdenes de gobierno, la participación social y la coordinación intersectorial, bajo un enfoque de gobernanza multinivel.

IV.1.1 Sistema integral de instrumentación

Las políticas de ordenamiento territorial se establecen como disposiciones rectoras de carácter obligatorio para la organización espacial del territorio del Estado de Baja California, orientadas a garantizar el desarrollo urbano y regional sostenible, la preservación del patrimonio natural y cultural, la reducción de desigualdades socio-territoriales y el fortalecimiento de la resiliencia ante el cambio climático.

En este marco, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU) se implementa mediante un sistema integral de instrumentación de carácter vinculante, estructurado en cinco categorías funcionales 1) Normativos, establece reglas obligatorias, 2) Planeación, orienta el desarrollo territorial, 3) Financieros, viabiliza la inversión, 4) Gestión, coordina la ejecución y, 5) Información, permite el monitoreo y evaluación.

Con estos instrumentos se busca: a) Garantizar la operatividad de los instrumentos, b) Asegurar la coherencia entre política, regulación e inversión, c) Reducir la discrecionalidad en la toma de decisiones, d) Fortalecer la capacidad institucional y técnica, e) Permitir la evaluación y retroalimentación continua.

IV.1.2 Clasificación y función de los instrumentos

1. Instrumentos normativos

Constituyen el marco jurídico vinculante que define reglas, derechos, obligaciones y límites del desarrollo urbano. Incluye Leyes estatales, Reglamentos municipales, Normas técnicas y Declaratorias. Sirven para dar certeza jurídica a la inversión pública y privada, controlan la expansión urbana y usos de suelo, protegen los recursos naturales y patrimonio, y reducen la discrecionalidad. Estos instrumentos deben ser vinculantes con los planes, claros en sanciones y mecanismos de cumplimiento, alineados entre federación-estado-municipios, y diseñados con criterios de sustentabilidad, inclusión y resiliencia climática.

2. Instrumentos de planeación

Definen el modelo territorial multiescalar del estado. Establece la distribución funcional del suelo, orienta el crecimiento urbano y rural, incorpora la gestión del riesgo y el cambio climático, y asegura coherencia entre escalas estatal, metropolitana y municipal. Incluyen, entre otros: Plan estatal de desarrollo urbano, Programas municipales de desarrollo urbano, Programas parciales, Planes sectoriales (movilidad, vivienda, agua, logística) y Ordenamientos ecológicos territoriales.

3. Instrumentos financieros

Asegura la viabilidad económica del modelo territorial. Vincula inversión pública y privada con metas estratégicas, promueve mecanismos de captura de valor y prioriza recursos según unidades territoriales estratégicas. Sin financiamiento sostenible, la planeación carece de capacidad de implementación.

Estos instrumentos incluyen, entre otros: Presupuesto público (estatal, federal y municipal), Fondos específicos (movilidad, agua, vivienda), Mecanismos de captura de valor del suelo (plusvalías, contribuciones de mejora), Subsidios focalizados, Asociaciones público privadas (APP), Créditos y financiamiento multilateral. Son útiles para financiar infraestructura y proyectos estratégicos, incentivar comportamientos urbanos deseados y redistribuir beneficios del desarrollo urbano.

4. Instrumentos de Gestión

Establece los mecanismos operativos e institucionales que permiten ejecutar, coordinar y dar seguimiento al PEDU. Es el andamiaje administrativo que articula actores, coordina niveles de gobierno y participación social, y fortalece la capacidad técnica del estado; asegura el cumplimiento, legitimidad y continuidad de las políticas públicas.

Incluye Instituciones y organismos (estatales, municipales, metropolitanos), Convenios de coordinación intergubernamental, Ventanillas únicas de trámites, Sistemas de gestión de proyectos y la Participación ciudadana (consejos, comités).

5. Instrumentos de Información

Constituyen las herramientas que permiten medir, monitorear y evaluar el desarrollo territorial. Incluyen: Sistemas de información geográfica (SIG), Catastro multifinalitario, Observatorios urbanos, Sistemas de indicadores, Plataformas de datos abiertos. Útiles para la toma de decisiones basadas en evidencia, monitoreo de los avances del PEDU, detección de desviaciones o problemas y para transparentar la gestión pública.

Los mecanismos de aplicación del PEDU se rigen por los siguientes principios:

- Vinculación jurídica entre instrumentos normativos y de planeación
- Alineación presupuestal con prioridades territoriales
- Coordinación multinivel entre los tres órdenes de gobierno
- Transversalidad sectorial
- Gestión basada en resultados
- Transparencia y rendición de cuentas
- Participación social efectiva
- Enfoque territorial y de sostenibilidad

Su articulación permite cerrar el ciclo de política pública territorial: planeación - regulación - financiamiento - ejecución - evaluación - retroalimentación, ver Figura 66. La articulación funcional de los instrumentos del PEDU es obligatoria para garantizar la coherencia entre regulación, planeación, financiamiento, gestión e información. Ningún instrumento podrá aplicarse de manera aislada.

Figura 18: Articulación de los instrumentos



Fuente: Elaboración propia, 2026.

La aplicación coordinada de los instrumentos será verificada mediante el Sistema de Evaluación del PEDU, asegurando su consistencia con los objetivos estratégicos.

Para asegurar la efectividad de los mecanismos de aplicación, se deberán considerar los siguientes aspectos:

- Fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de los municipios
- Actualizar y modernizar los sistemas catastrales
- Asegurar la interoperabilidad de los sistemas de información territorial
- Promover el uso de instrumentos financieros innovadores
- Reducir la informalidad en el uso y ocupación del suelo
- Implementar sistemas de monitoreo con indicadores estratégicos
- Garantizar la vinculación entre la planeación y la programación presupuestal

IV.1.3 Vinculación con ejes estratégicos

Los instrumentos del PEDU deberán aplicarse de manera transversal a los cinco ejes estratégicos del desarrollo territorial estatal:

- I. Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias
- II. Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas
- III. Movilidad, logística, energía y competitividad regional
- IV. Gobernanza territorial y legalidad
- V. Inclusión territorial y patrimonio sociocultural

Para efectos de implementación, los instrumentos podrán tener carácter multifuncional y operar simultáneamente en más de un eje estratégico, siempre que mantengan coherencia normativa y programática.

A. Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias

Busca garantizar un uso eficiente, equitativo y sostenible del suelo, promoviendo vivienda adecuada y controlando la expansión urbana.

1. Instrumentos normativos

- Ley de Desarrollo Urbano del estado con enfoque de densificación y contención urbana
- Reglamentos municipales de uso de suelo alineados al modelo compacto
- Declaratorias de reservas territoriales y zonas no urbanizables
- Normas de vivienda adecuada (ubicación, servicios, accesibilidad)
- Instrumentos de contención de la expansión urbana (perímetros de crecimiento)

2. Instrumentos de planeación

- Programas Municipales de Desarrollo Urbano alineados al PEDU
- Programas parciales de regeneración urbana y desarrollo orientado al transporte
- Zonificación estratégica: polígonos de densificación y zonas de expansión controlada
- Planes de desarrollo rural con enfoque territorial
- Programas de suelo servido y reservas territoriales
- Inventario estatal de suelo vacante/subutilizado
- Planes de mejoramiento integral de barrios periféricos

3. Instrumentos financieros

- Bancos de suelo públicos estatales y municipales

- Mecanismos de captura de plusvalía urbana (contribución de mejoras, aprovechamientos)
- Subsidios para vivienda social intraurbana
- Incentivos fiscales para reutilización de suelo vacante
- Fideicomisos de vivienda y regeneración urbana

4. Instrumentos de gestión

- Sistema estatal de gestión de suelo
- Convenios intergubernamentales para reservas territoriales
- Asociaciones público privadas para vivienda social
- Regularización de asentamientos humanos
- Ventanilla única de desarrollo urbano

5. Instrumentos de información

- Catastro multifinalitario actualizado
- Inventario estatal de suelo disponible
- Sistema de monitoreo de expansión urbana
- Indicadores de acceso a vivienda

IV.1.4 Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas

Orientada a reducir el impacto urbano sobre los recursos naturales, especialmente el agua, y a fortalecer la resiliencia ambiental.

1. Instrumentos normativos

- Ordenamientos ecológicos territoriales vinculantes
- Regulación de uso de suelo en zonas de recarga y cuencas
- Normas de eficiencia hídrica en desarrollos urbanos
- Protección legal de áreas naturales y corredores ecológicos
- Declaratorias de zonas de conservación ecológica
- Regulación de huella urbana (límites ecológicos)

2. Instrumentos de planeación

- Planes de gestión hídrica por cuenca
- Programas de infraestructura verde
- Planes de adaptación al cambio climático
- Zonificación ecológica del territorio
- Atlas de riesgo hídrico y vulnerabilidad climática

3. Instrumentos financieros

- Tarifas progresivas por consumo de agua
- Fondos ambientales estatales
- Incentivos para captación pluvial y reúso
- Esquemas de pago por servicios ambientales
- Bonos de impacto ambiental

4. Instrumentos de gestión

- Consejos de cuenca
- Coordinación entre organismos operadores de agua
- Proyectos de restauración ecológica
- Implementación de infraestructura verde urbana
- Sistemas de reúso y captación pluvial
- Coordinación intermunicipal de cuencas
- Certificaciones de eficiencia hídrica urbana

5. Instrumentos de información

- Sistema estatal de información hídrica
- Monitoreo de acuíferos
- Indicadores de estrés hídrico
- Sistemas de monitoreo de cambio de uso de suelo

IV.1.5 Movilidad, logística y energía para la competitividad regional

Para fortalecer la conectividad, eficiencia logística, transición energética para la competitividad del estado.

1. Instrumentos normativos

- Ley estatal de movilidad y seguridad vial
- Regulación del transporte de carga
- Normas de eficiencia energética urbana
- Normas de desarrollo orientado al transporte (DOT)
- Regulación de infraestructura logística

2. Instrumentos de planeación

- Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS)
- Plan logístico estatal (puertos, cruces fronterizos, corredores)
- Programas de infraestructura energética territorial

- Planes de desarrollo orientado al transporte
- Estrategias de desarrollo orientado al transporte

3. Instrumentos de planeación

- Fondos de movilidad metropolitana
- Esquemas de peaje urbano o cobros por congestión
- Incentivos para energías renovables
- Esquemas mixtos para infraestructura logística estratégica
- APP para infraestructura de transporte masivo
- Vehículos de Propósito Específico (Fideicomisos públicos o privados, mandatos, o sociedades anónimas de diversos tipos)

4. Instrumentos de gestión

- Autoridades metropolitanas de movilidad
- Coordinación logística regional
- Integración multimodal (carretera–ferrocarril–puerto)
- Plataformas de gestión de transporte

5. Instrumentos de información

- Sistemas inteligentes de transporte (ITS)
- Observatorio estatal de movilidad
- Plataformas de datos logísticos multimodales
- Indicadores de competitividad regional

IV.1.6 Gobernanza urbano-territorial y legalidad

Para fortalecer las capacidades institucionales, la coordinación intergubernamental y la legalidad en el desarrollo urbano.

1. Instrumentos normativos

- Leyes estatales y reglamentos municipales armonizados
- Reglamentos de uso de suelo y construcción actualizados
- Reglamentos de transparencia y acceso a información territorial
- Normas anticorrupción en permisos y licencias
- Regulación de instrumentos de planeación

2. Instrumentos de planeación

- Sistema estatal de planeación territorial
- Programas regionales y metropolitanos
- Agendas de coordinación intermunicipal
- Planeación transfronteriza

3. Instrumentos financieros

- Presupuesto basado en resultados
- Fondos de fortalecimiento institucional municipal
- Incentivos por cumplimiento normativo

4. Instrumentos de gestión

- Coordinación metropolitana e intermunicipal
- Ventanilla única de trámites urbanos
- Profesionalización del servicio público
- Profesionalización de institutos municipales de planeación
- Mecanismos de participación ciudadana

5. Instrumentos de información

- Sistema estatal de información territorial
- Plataforma de transparencia urbana
- Indicadores de gobernanza
- Seguimiento de permisos y licencias
- Observatorio urbano estatal

IV.1.7 Inclusión territorial y patrimonio sociocultural

Busca reducir desigualdades territoriales y proteger el patrimonio cultural y social.

1. Instrumentos normativos

- Normas de accesibilidad universal
- Normas de protección del patrimonio cultural y paisajístico
- Regulación de vivienda adecuada
- Reconocimiento de comunidades rurales y originarias
- Regulación de usos tradicionales del territorio
- Normatividad de consulta indígena y participación social

2. Instrumentos de planeación

- Programas de mejoramiento urbano integral
- Planes de desarrollo rural
- Programas de conservación de centros históricos
- Estrategias de cohesión social urbana
- Programas de inclusión territorial (barrios marginados)

- Inventarios de patrimonio cultural material e inmaterial
- Planes de desarrollo comunitario

3. Instrumentos financieros

- Fondos para zonas marginadas
- Subsidios de vivienda progresiva
- Incentivos para conservación patrimonial
- Financiamiento de proyectos comunitarios
- Fondos para rescate de espacios públicos
- Subsidios para mejoramiento de vivienda
- Financiamiento cultural

4. Instrumentos de gestión

- Participación ciudadana vinculante
- Presupuestos participativos
- Redes de cultura comunitaria
- Redes de patrimonio
- Gestión social del territorio
- Programas de integración social y urbana

5. Instrumentos de información

- Indicadores de inclusión territorial
- Inventarios de patrimonio cultural
- Mapas de marginación
- Sistemas de seguimiento social

Estos instrumentos deben tener una articulación transversal para asegurar la efectividad del PEDU, vinculación jurídica entre instrumentos normativos y de planeación, alineación presupuestal con prioridades territoriales, coordinación multinivel (estado–municipios–federación), soporte en sistemas de información geográfica (SIG), y evaluación periódica mediante indicadores estratégicos.

Las decisiones de política pública tienden a incrementar el valor del suelo por efecto de intervención en infraestructura, cambios de uso de suelo, densificación, etc. Parte de ese incremento del valor del suelo lo puede recuperar el estado (captura de plusvalía) y se puede utilizar para financiar infraestructura urbana, reducir desigualdades territoriales y reinvertir en zonas deficitarias.

Instrumentos de captura de plusvalía

- a) **Contribución por mejoras.** Cuando el gobierno construye infraestructura vialidades, transporte, agua. Se calcula el incremento de valor en predios beneficiados y se cobra una contribución proporcional.
- b) **Derechos por desarrollo.** Cuando se autoriza mayor densidad, cambio de uso de suelo, incremento de COS/CUS. El desarrollador paga por el “beneficio normativo”.
- c) **Transferencia de potencial de desarrollo.** Para conservar zonas ambientales o restringidas, se venden derechos de desarrollo desde estas zonas a zonas aptas.
- d) **Participación en incrementos de valor.** Para proyectos estratégicos o megaproyectos se captura un porcentaje del incremento del valor del suelo, pudiendo ser del 20 % al 40 %.
- e) **Convenios urbanísticos / APP.** Para aplicar a grandes desarrollos, el desarrollador aporta infraestructura, suelo y equipamiento.

El proceso de captura de plusvalía conlleva los siguientes pasos:

- i. Definición de la línea base (valor catastral o comercial inicial)
- ii. Identificar la intervención pública (infraestructura o cambio normativo)
- iii. Estimar el valor final (avalúos o modelos econométricos o comparables)
- iv. Calcular la plusvalía
- v. Aplicar la tasa de plusvalía, pudiendo ser: 20 % conservador, 30 % óptimo o 40 % zona de alta rentabilidad.

Este mecanismo implica un arreglo institucional con las siguientes funciones:

- Estado (SIDURT y Secretaría de Hacienda) diseñan la política a aplicar, generan los lineamientos a seguir y crean un fondo estatal.
- Los municipios aplican el cobro, otorgan licencias y gestionan el suelo. El Catastro determina valores del suelo.
- El Registro Público de la Propiedad y el Comercio formaliza operaciones.

Algunos de los riesgos que se puede enfrentar este instrumento es la resistencia política, el catastro desactualizado, limitada capacidad municipal y la informalidad de ocupación del suelo. De forma tal, que es relevante que se vincule con las licencias urbanas, cambios de uso de suelo y proyectos estratégicos; asegurando a través del Observatorio Urbano que lo recaudado se reinvierta en el territorio y se dé un uso transparente a los recursos.

La implementación de los instrumentos del PEDU será de carácter obligatorio y concurrente, conforme a las atribuciones establecidas en el marco jurídico vigente. Para efectos de operatividad, se establece una distribución de

responsabilidades primarias y corresponsabilidades institucionales, bajo un esquema de coordinación multinivel, Tabla 178.

Los instrumentos deberán ejecutarse conforme a su naturaleza, asegurando la alineación entre los órdenes de gobierno y la vinculación efectiva con los municipios prioritarios definidos en función de criterios de presión territorial, rezago urbano y relevancia estratégica.

La asignación de responsabilidades que se presenta a continuación tendrá efectos vinculantes para la programación, ejecución y evaluación de los instrumentos del PEDU.

Tabla 50: Responsables y corresponsables de la operatividad (1/2) (instrumentos seleccionados)

Instrumento	Responsable	Corresponsable	Municipio prioritario
Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias			
Actualización de Programas de Desarrollo Urbano	Ayuntamientos	SIDURT, IMPLAN	Todos
Zonificación inclusiva	Ayuntamientos	Congreso del Estado, SIDURT	Tijuana, Mexicali
Banco estatal de suelo	SIDURT	Ayuntamientos, Registro Público de la Propiedad	Mexicali, Ensenada
Programa de suelo servido	SIDURT	CFE, Organismos Operadores de agua, Ayuntamientos	Tijuana, San Quintín
Regularización de asentamientos	Ayuntamientos	INSUS, Registro Agrario Nacional	Tijuana, Ensenada, San Quintín
Captura de plusvalías	Ayuntamientos	Secretaría de Hacienda estatal	Tijuana, Mexicali
Mejoramiento integral de barrios	SEDATU	Estado, Ayuntamientos	Playas de Rosarito, Tecate
Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas			
Plan de gestión hídrica por cuencas	SEPROA	CONAGUA, Municipios	Ensenada, Mexicali
Normas de eficiencia hídrica	SIDURT	Congreso del Estado, Ayuntamientos	Todos
Sistemas de captación pluvial	Municipios	SEPROA, CONAGUA	Tecate, San Quintín
Pago por servicios ambientales	Estado	SEMARNAT, Ejidos/comunidades	Ensenada
Infraestructura verde urbana	Ayuntamientos	Estado, sociedad civil	Playas de Rosarito, Tijuana
Sistema de monitoreo hídrico	SEPROA	CONAGUA, Organismos operadores de agua	Mexicali
Movilidad, logística, energía y competitividad regional			
Ley estatal de movilidad	Congreso del Estado	Gobierno estatal	Todos

Instrumento	Responsable	Corresponsable	Municipio prioritario
Planes Integrales de Movilidad (PIMUS)	Ayuntamientos	Estado, BANOBRAS	Tijuana, Mexicali, Ensenada
Sistemas integrados de transporte	Gobierno estatal	Ayuntamientos, concesionarios	Tijuana
Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)	SIDURT	Ayuntamientos, desarrolladores	Tijuana, Mexicali
Plataformas ITS (movilidad inteligente)	Gobierno estatal	Municipios, sector privado	Tijuana
Infraestructura logística estratégica	Estado	Federación (SICT, Aduanas)	Tijuana, Mexicali, Ensenada
Incentivos a energías limpias	Gobierno estatal	CFE, sector privado	Mexicali, San Quintín
Movilidad rural	Gobierno estatal	Ayuntamientos	San Quintín, Tecate

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Tabla 51: Responsables y corresponsables de la operatividad (2/2) (instrumentos seleccionados)

Instrumento	Responsable	Corresponsable	Municipio prioritario
Gobernanza territorial y legalidad			
Sistema estatal de planeación territorial	SIDURT	Ayuntamientos	Todos
Armonización normativa estatal-municipal	Congreso del Estado	Ayuntamientos	Todos
Observatorio urbano estatal	SIDURT	Universidades, sociedad civil	Mexicali, Tijuana
Plataforma SIG interoperable	SIDURT	INEGI, Ayuntamientos	Ensenada
Presupuesto territorial basado en resultados	Secretaría de Hacienda estatal	Dependencias estatales	Mexicali
Fortalecimiento de Institutos de Planeación	Ayuntamientos	Gobierno del estatal	Tijuana, San Quintín y San Felipe
Mecanismos anticorrupción urbana	Secretaría de la Honestidad	Ayuntamientos, sociedad civil	Todos
Inclusión territorial y patrimonio sociocultural			
Normas de accesibilidad universal	Congreso del Estado	Ayuntamientos	Todos
Programas de inclusión territorial	Gobierno estatal	Ayuntamientos, DIF	San Quintín, Tecate
Inventario estatal de patrimonio	Secretaría de Cultura	INAH, municipios	Ensenada, Tecate
Rescate de espacios públicos	SEDATU	Estado, Ayuntamientos	Playas de Rosarito, Tijuana
Presupuesto participativo	Ayuntamientos	Ciudadanía, OSC	Todos
Programas de cohesión social	Gobierno estatal	Municipios, sociedad civil	Mexicali, Tijuana
Consulta indígena y participación social	INPI	Estado, comunidades	San Quintín

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Las dependencias y entidades señaladas deberán incorporar los instrumentos en sus programas operativos, presupuestos y mecanismos de gestión, asegurando su implementación efectiva dentro de los plazos establecidos.

La coordinación interinstitucional será obligatoria en los casos de corresponsabilidad, debiendo formalizarse mediante convenios, acuerdos o mecanismos equivalentes. El incumplimiento de las responsabilidades asignadas será sujeto a los mecanismos de control y evaluación establecidos en el Sistema de Gobernanza del PEDU.

El PEDU regula de manera indirecta el mercado del suelo -de forma directa lo regula una política económica- a través de reglas, incentivos, restricciones y costos. Es decir, modifica cómo funciona el mercado, no sustituye el mercado de suelo.

Parte del mercado de suelo que regula el PEDU y las normas municipales:

- a. **Oferta de suelo.** Controlado cuánto suelo sale al mercado y dónde. A través de los polígonos de crecimiento urbano, reservas territoriales y restricciones ambientales.
- b. **Intensidad de uso.** Regula cuánto se puede construir: densidades, COS/CUS, usos mixtos.
- c. **Costos de desarrollo.** A través derechos de desarrollo, captura de plusvalía y contribuciones por mejoras.
- d. **Localización de la inversión pública.** Al decidir dónde va la infraestructura pública de movilidad, equipamiento y servicios.

El PEDU no controla elementos fundamentales del mercado del suelo como los precios del suelo, transacciones del suelo, especulación del suelo y el mercado informal. Esto depende del mercado inmobiliario, Política Fiscal y Regulaciones financieras, como se ilustra en la siguiente figura 67.

El PEDU regula el mercado del suelo mediante instrumentos normativos, de planeación y financieros que inciden en la oferta, intensidad de uso, costos y localización de la inversión.

Figura 19: Esquema de instrumentos que regulan el mercado del suelo



Fuente: Elaboración propia, 2026.

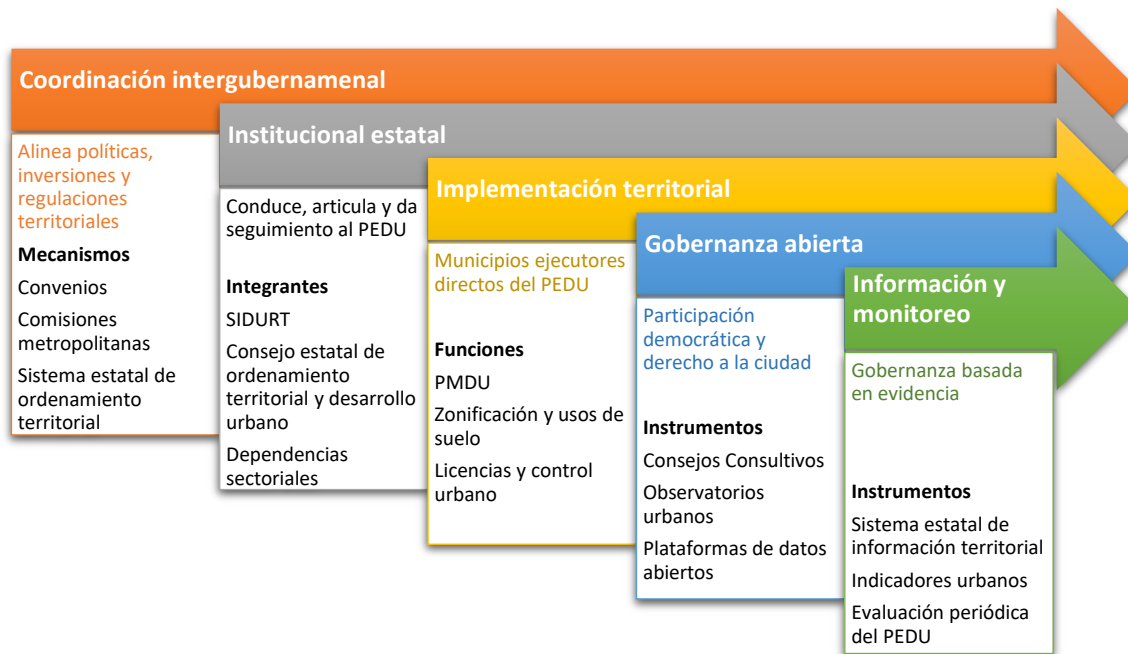
Las intervenciones deberán orientarse a corregir fallas de mercado, reducir desigualdades territoriales y promover un desarrollo urbano ordenado.

IV.2 Sistema de gobernanza territorial del PEDU

El Sistema de Gobernanza Territorial del PEDU se establece como un mecanismo obligatorio de coordinación interinstitucional y participación social, orientado a garantizar la planeación, implementación, seguimiento y evaluación del desarrollo urbano en el ámbito estatal.

Este sistema se rige por los principios de concurrencia, coordinación, subsidiariedad, participación social, transparencia, enfoque territorial, sostenibilidad e inclusión, en congruencia con el marco normativo aplicable en materia de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Su propósito es asegurar la alineación vertical entre los tres órdenes de gobierno, la articulación horizontal entre sectores, y la territorialización efectiva de las políticas públicas contenidas en el PEDU.

Figura 20: Componentes del modelo de Gobernanza del PEDU

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Estructura institucional

La estructura organizacional del Consejo Estatal se conforma como un esquema jerárquico de coordinación multinivel para la planeación territorial. En la cúspide se ubica el Consejo Estatal como órgano máximo de decisión, del cual se desprenden el Comité Consultivo (participación social y sectorial) y el Comité Técnico, este último operado a través de SIDURT / COPLADE como instancia responsable del seguimiento técnico y administrativo. El Reglamento propio será diseñado a por el Comité Técnico estatal de implementación del PEDU y aprobado en el seno del Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. La estructura las funciones específicas se menciona a continuación.

I. Nivel estratégico – rectoría

Consejo estatal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano

Órgano rector de decisión estratégica, validación y seguimiento del PEDU. Instancia de decisión y validación, asegurando la congruencia entre políticas estatales, regionales y municipales. Con las siguientes atribuciones:

- Definir las directrices y prioridades del desarrollo urbano estatal
- Aprobar los instrumentos derivados del PEDU
- Validar la cartera de proyectos estratégicos
- Supervisar el cumplimiento de metas e indicadores
- Promover la coordinación intergubernamental
- Aprobar informes de evaluación

II. Nivel táctico – coordinación interinstitucional

Comité técnico (SIDURT/COPLADE)

Instancia de coordinación interinstitucional para la operación técnica y seguimiento del PEDU. Constituye el núcleo técnico del sistema, articulando la información, planeación y evaluación, con las siguientes funciones:

- Validar el Programa de trabajo de la Dirección Técnica del PEDU
- Aprobar proyectos elaborados por la Dirección Técnica del PEDU
- Coordinar dependencias sectoriales
- Integrar información territorial

II.1. Dirección Técnica del PEDU

Instancia operativa encargada de la planeación, integración técnica y seguimiento del PEDU, con las siguientes funciones:

- Traducir políticas en programas operativos
- Integrar Sistema Estatal de Información Territorial
- Emitir dictámenes técnicos de congruencia
- Formular y actualizar instrumentos del PEDU
- Elaborar cartera de proyectos y acciones estratégicas
- Realizar evaluación ex ante y ex post de proyectos
- Elaborar programa de financiamiento del PEDU
- Realizar estructuración financiera de proyectos
- Monitorear el avance físico-financiero de los proyectos
- Dar soporte técnico a subcomités y regiones
- Operar el sistema de indicadores

III. Nivel social – participación ciudadana

Consejo Ciudadano Consultivo, órgano de participación social y asesoría especializada, fortaleciendo la legitimidad, transparencia y pertinencia social de la política territorial; con las siguientes funciones:

- Emitir opiniones técnicas y recomendaciones técnicas
- Incorporar perspectivas académicas y sociales
- Validar enfoques de inclusión, sostenibilidad y derechos
- Evaluar socialmente el cumplimiento del PEDU
- Canalizar propuestas ciudadanas

IV. Nivel operativo – ejecución territorial

Subcomités sectoriales, instancias de coordinación temática alineadas a los ejes estratégicos del PEDU.

- a) Subcomité de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias
- b) Subcomité de Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas
- c) Subcomité de Movilidad, logística, energía y competitividad regional
- d) Subcomité de Gobernanza territorial y legalidad
- e) Subcomité de Inclusión territorial y patrimonio sociocultural

Las funciones de los subcomités serán:

- Formular propuestas sectoriales
- Integrar programas y proyectos

- Coordinar acciones entre dependencias
- Alinear políticas sectoriales con el PEDU

V. **Comités regionales y Metropolitanos**, instancias territoriales encargadas de la implementación del PEDU.

- a) Comité regional Valle: Municipios de Mexicali y San Felipe
- b) Comité regional Zona Metropolitana de Tijuana: Municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito
- c) Comité regional Sur: Municipios de Ensenada y San Quintín

Con las siguientes funciones:

- Adaptar las estrategias del PEDU al contexto territorial
- Armonizar instrumentos regionales y municipales
- Vincular la planeación estatal con la municipal
- Gestionar prestación de servicios entre municipios interconectados
- Gestionar infraestructura regional (movilidad, agua, tratamiento de residuos, drenaje, etc.)
- Priorizar proyectos de inversión y acciones estratégicas
- Gestionar la solución de conflictos territoriales

VI. **Sistema transversal de soporte**

Base técnica obligatoria para todas las decisiones territoriales con evidencia, facilitar la coordinación institucional y asegurar el monitoreo continuo del PEDU.

Con los siguientes componentes:

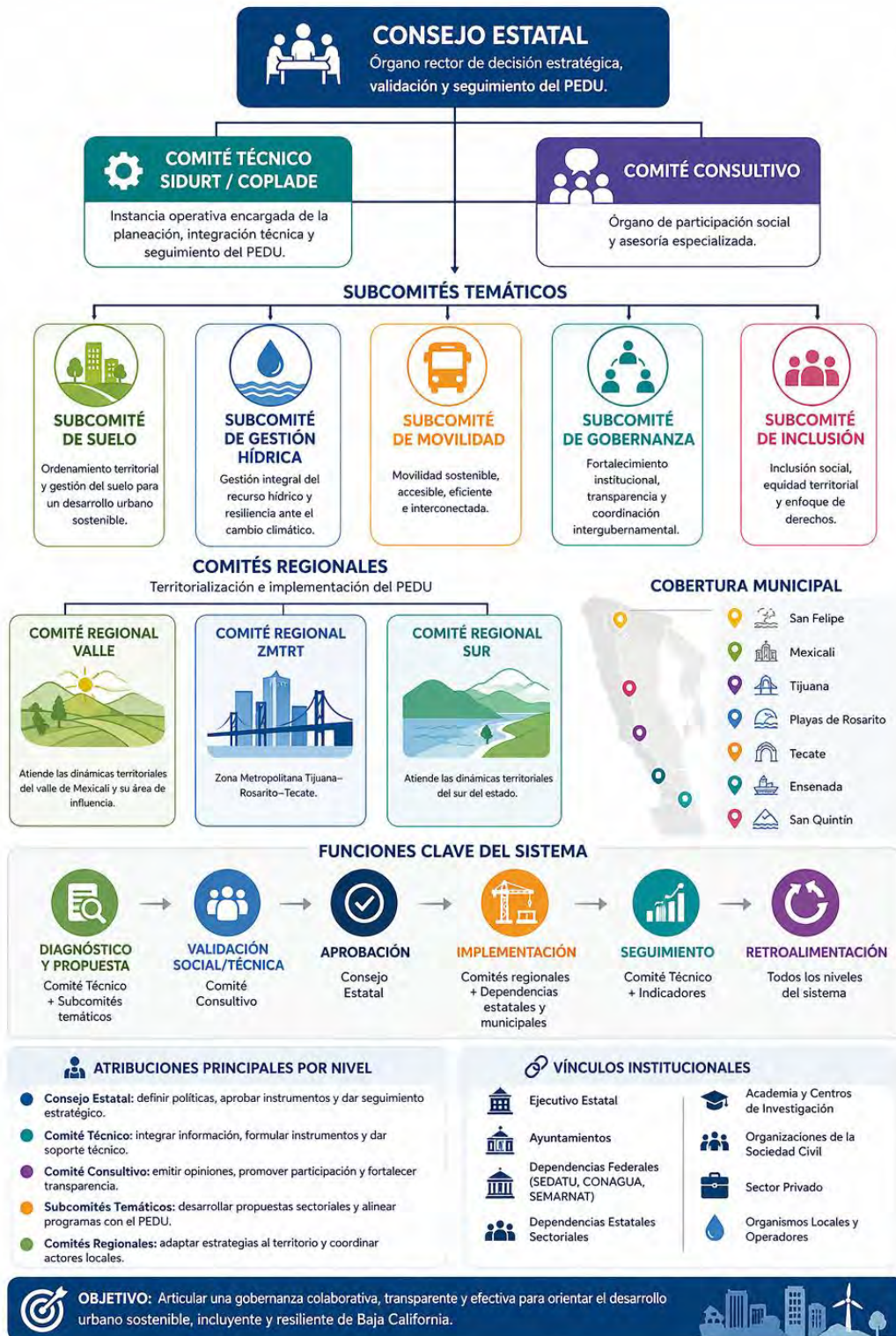
- Plataforma estatal de Sistemas de Información Geográfica (SIG)
- Observatorio Estatal de Desarrollo Urbano
- Catastro multifinalitario interoperable
- Atlas de riesgos digital
- Sistema de indicadores territoriales
- Banco de suelo georreferenciado

El Sistema de Gobernanza opera mediante mecanismos que permiten la articulación efectiva entre actores y niveles de gobierno, estos son:

- Convenios de coordinación intergubernamental
- Comisiones metropolitanas y regionales
- Sesiones periódicas del Consejo Estatal
- Mesas técnicas intersectoriales
- Plataformas digitales de gestión y seguimiento
- Mecanismos de participación ciudadana

El modelo de gobernanza establece la estructura obligatoria de coordinación, definiendo niveles de decisión, operación y participación social, ver Figura 67.

Figura 21: Esquema de gobernanza del PEDU



Fuente: Elaboración propia, 2026.

Las instancias señaladas deberán operar conforme a sus atribuciones, garantizando la coordinación interinstitucional, la participación social y la transparencia en la gestión del PEDU.

IV.1.2 Sistema de financiamiento territorial del PEDU

El financiamiento del PEDU se regirá por un esquema mixto que integra recursos públicos, inversión privada y financiamiento de mercado, bajo criterios de sostenibilidad financiera, eficiencia en la asignación de recursos y alineación con prioridades territoriales.

Se deberá garantizar la diversificación de fuentes de financiamiento, la estructuración de proyectos bancables y la implementación de mecanismos de captura de valor del suelo. Para cada instrumento se define un mecanismo financiero principal de carácter obligatorio, así como esquemas complementarios que podrán activarse conforme a condiciones de mercado, capacidad institucional y prioridades territoriales, ejemplificado en la Tabla 180.

Tabla 52: Mecanismos financieros principales y complementarios (1/2) (Instrumentos seleccionados)

Instrumento	Mecanismo financiero principal	Esquemas complementarios
Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias		
Actualización de Programas de Desarrollo Urbano	Presupuesto estatal/municipal (PbR)	Asistencia técnica (Banco Interamericano de Desarrollo), Banco Mundial
Zonificación inclusiva	Regulación + subsidio cruzado	Incentivos fiscales a desarrolladores
Banco estatal de suelo	Fideicomiso de suelo	Emisión de deuda respaldada por activos
Programa de suelo servido	APP + inversión pública	Derechos de urbanización, cuotas de conexión
Regularización de asentamientos	Subsidios federales (SEDATU)	Microfinanciamiento, créditos sociales
Captura de plusvalías	Contribución de mejoras, aprovechamientos	Transferencia de potencial de desarrollo
Mejoramiento integral de barrios	Programas federales	Bonos sociales / financiamiento multilateral
Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas		
Plan de gestión hídrica por cuencas	Fondos federales (CONAGUA)	Cooperación internacional
Normas de eficiencia hídrica	Regulación + inversión privada	Incentivos fiscales verdes
Sistemas de captación pluvial	Subsidios + financiamiento verde	Microcréditos domésticos

Instrumento	Mecanismo financiero principal	Esquemas complementarios
Pago por servicios ambientales	PSA	Fondos climáticos (GEF, Fondo Verde)
Infraestructura verde urbana	Bonos verdes	APP ambientales
Sistema de monitoreo hídrico	Presupuesto estatal (SEPROA)	Donaciones tecnológicas
Movilidad, logística, energía y competitividad regional		
Ley estatal de movilidad	Presupuesto estatal	Asistencia técnica (BID, Banco Mundial)
Planes Integrales de Movilidad (PIMUS)	Asistencia técnica (BID))	Recursos estatales
Sistemas integrados de transporte	APP	Tarifa usuario + subsidio operativo
Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)	Captura de valor del suelo	Fideicomisos urbanos
Plataformas ITS (movilidad inteligente)	APP tecnológica	Contratos de desempeño
Infraestructura logística estratégica	Inversión federal + APP	Financiamiento de banca de desarrollo (BANOBRAS)
Incentivos a energías limpias	Inversión privada	Certificados de energía limpia
Movilidad rural	Subsidios públicos	Programas sociales

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Tabla 53: Mecanismos financieros principales y complementarios (2/2) (instrumentos seleccionados)

Instrumento	Mecanismo financiero principal	Esquemas complementarios
Gobernanza territorial y legalidad		
Sistema estatal de planeación territorial	Presupuesto estatal	Cooperación técnica internacional
Armonización normativa estatal-municipal	Presupuesto público	Asistencia técnica
Observatorio urbano estatal	Convenios con universidades	Fondos de investigación
Plataforma SIG interoperable	Inversión pública digital	Donaciones tecnológicas
Presupuesto basado en resultados (PbR) territorial	Reingeniería presupuestal	Incentivos por desempeño
Fortalecimiento de Institutos de Planeación	Fondo estatal municipal	BANOBRAS
Mecanismos anticorrupción urbana	Presupuesto estatal	Fondos de transparencia
Inclusión territorial y patrimonio sociocultural		
Normas de accesibilidad universal	Congreso del Estado	Ayuntamientos
Programas de inclusión territorial	Gobierno estatal	Ayuntamientos, DIF

Instrumento	Mecanismo financiero principal	Esquemas complementarios
Inventario estatal de patrimonio	Secretaría de Cultura	INAH, municipios
Rescate de espacios públicos	SEDATU	Estado, Ayuntamientos
Presupuesto participativo	Ayuntamientos	Ciudadanía, OSC
Programas de cohesión social	Gobierno estatal	Municipios, sociedad civil
Consulta indígena y participación social	INPI	Estado, comunidades

Fuente: Elaboración propia, 2026.

En el eje de Suelo, vivienda social, espacio rural y periferias, se presenta un fuerte apalancamiento en instrumentos de valor del suelo, reduciendo la dependencia exclusiva del presupuesto público.

En el eje de Gestión hídrica y huella urbana se prioriza una transición hacia financiamiento climático (bonos verdes, fondos internacionales).

En el eje de Movilidad, logística, energía y competitividad se propone la participación de la Banca de Desarrollo, y un esquema de participación mixta, incluye fideicomisos públicos, fondos, empresas públicas del Estado, empresas de participación estatal mayoritaria y Vehículos de Propósito Específico, entre otros, que prevé la *Ley para el Fomento de la Inversión en Infraestructura Estratégica para el Desarrollo con Bienestar*, DOF 09/04/2026.

El eje de Gobernanza territorial y legalidad representa un bajo costo relativo pero alto impacto, basado en capacidades institucionales.

El eje de Inclusión territorial y patrimonio sociocultural tiene una mezcla de programas sociales y coinversión comunitaria.

Los mecanismos financieros establecidos deberán integrarse en la programación presupuestal y en la estructuración de proyectos, asegurando su consistencia con los objetivos del PEDU.

Las dependencias responsables deberán justificar la selección de mecanismos complementarios, garantizando eficiencia en el uso de recursos, sostenibilidad financiera y maximización del impacto territorial.

Los vehículos clave recomendados son: Fideicomiso estatal de desarrollo urbano, Fondo metropolitano BC, Fideicomisos de suelo y vivienda, Fondos verdes/climáticos estatales. Los instrumentos innovadores clave a implementarse: Captura de valor del suelo, Bonos verdes y bonos sociales, Vehículos de Propósito Específico como APP y, Financiamiento climático internacional. La aplicación de estos instrumentos será obligatoria en función de la viabilidad técnica, financiera y territorial de los proyectos.

La viabilidad del modelo de financiamiento dependerá de:

- Mezcla de recursos de subsidio público (para darle viabilidad social), inversión privada (para escalar la inversión) y financiamiento multilateral (para reducir riesgos y recibir asistencia técnica).
- Priorizar instrumentos autofinanciables, como la captura de plusvalía, tarifas (de agua y transporte) y Asociaciones Público Privadas.
- Crear una unidad estatal de estructuración financiera, especializada en APP, Bonos, Proyectos bancables.

Lineamientos de sostenibilidad financiera

La implementación del PEDU deberá cumplir con los siguientes criterios:

- Alineación entre planeación territorial y programación presupuestal
- Prioridad a instrumentos autofinanciables
- Integración de subsidios focalizados para garantizar equidad territorial
- Evaluación periódica de escenarios financieros
- Creación de una unidad estatal especializada en estructuración financiera

Proyección financiera

La planeación financiera del PEDU se sustenta en escenarios prospectivos que orientan la asignación de recursos en el horizonte 2026–2040. Estos escenarios tienen carácter indicativo para la toma de decisiones estratégicas y deberán actualizarse periódicamente conforme a la evolución de las condiciones económicas, territoriales y ambientales.

Supuestos de la proyección financiera:

- a. Tendencias de inversión estatal y municipal en infraestructura (\$18,000 mdp al año 2026)
- b. Peso relativo de cada eje estratégico dentro del modelo territorial: Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias (25 %), Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas (20 %), Movilidad, logística, energía y competitividad regional (18 %), Gobernanza territorial y legalidad (15 %), Inclusión territorial y patrimonio sociocultural (22 %)
- c. Crecimiento real promedio del 3 % anual en inversión territorial
- d. Participación pública (federación-estado-municipios) del 65 %
- e. Brecha de inversión pública por cubrir: 35 %

Los resultados de los escenarios financieros deberán incorporarse en los procesos de programación presupuestal, priorización de proyectos y ajuste de instrumentos financieros.

La autoridad estatal competente deberá realizar revisiones periódicas, al menos cada tres años, para actualizar los supuestos y garantizar la pertinencia del modelo financiero.

Bajo estos supuestos, la inversión acumulada al 2040 sería de \$334,600 millones de pesos, ver Tabla 182. Donde destaca la alta presión financiera en el eje de suelo, vivienda y periferias, y el de inclusión y patrimonio, que implican un fuerte componente social que requiere subsidios y mecanismos de captura de valor del suelo.

La infraestructura crítica para el estado, el agua y la movilidad requieren altos flujos de capital donde se podría hacer uso de APP, Banca de Desarrollo y financiamiento climático.

En tanto que el eje de Gobernanza es el de menor costo, pero con un alto impacto, ya que genera un retorno sistémico, es decir, mejora la eficiencia del resto de la inversión.

Tabla 54: Inversión acumulada al año 2040 (mdp)

Eje estratégico	Inversión acumulada (mdp)	Porcentaje
Suelo, vivienda y periferias	83,650	25
Gestión hídrica y ecosistemas	66,920	20
Movilidad y competitividad	60,230	18
Gobernanza territorial	50,190	15
Inclusión y patrimonio	73,610	22
Total	334,600	100

Fuente: Elaboración propia, 2026.

De acuerdo a la brecha financiera estimada (35 %) se tendrían que explorar opciones para mezcla financiera, como las Asociaciones Público Privadas, captura de valor del suelo y Bonos verdes y sociales, pudiendo ser por eje:

1. Suelo, vivienda y periferias: captura de valor y subsidios
2. Gestión hídrica y ecosistemas: fondos climáticos y tarifas
3. Movilidad y competitividad: APP y Banca de desarrollo
4. Gobernanza territorial: Presupuesto público
5. Inclusión y patrimonio: Subsidios y coinversión social

De forma tal, que deberá realizarse una estructuración financiera de vanguardia, diversificar las fuentes de financiamiento y una priorización territorial adecuada, para implementar el PEDU bajo los supuestos mencionados en este escenario tendencial.

Sin embargo, suponiendo un **escenario de estrés hídrico severo**, la priorización de las acciones tendría que cambiar, bajo los supuestos siguientes:

- a. Reducción de disponibilidad de agua (clima + sobreexplotación)
- b. Incremento de costos en infraestructura hídrica (desalación, reúso)
- c. Reasignación del gasto hacia agua y resiliencia
- d. Crecimiento más lento del 2% anual
- e. Mayor peso del eje hídrico

Estos supuestos, en su conjunto implican una reducción de la inversión total, como se ilustra en la tabla 183, una disminución de recursos en los otros ejes, en sí, un menor crecimiento por alta presión en infraestructura crítica.

Tabla 55: Inversión acumulada al año 2040 (mdp)

Eje estratégico	Inversión acumulada (mdp)	Porcentaje
Suelo, vivienda y periferias	68,600	22
Gestión hídrica y ecosistemas	93,600	30
Movilidad y competitividad	49,900	16

Eje estratégico	Inversión acumulada (mdp)	Porcentaje
Gobernanza territorial	43,700	14
Inclusión y patrimonio	56,200	18
Total	312,000	100

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Este escenario tendría efectos como el desplazamiento de la inversión social (suelo, vivienda, equipamiento), aumento de las tarifas de agua y conflictos territoriales (por uso del recurso hídrico). No obstante, se podría explorar el acceso a financiamiento climático internacional, utilizar los bonos verdes en gran escala y apostar por la innovación tecnológica en reúso y eficiencia. Se tendría que priorizar la desalación, el reúso urbano-industrial, la infraestructura verde, tarifas progresivas reales y crear un Fondo Hídrico Estatal.

Otro escenario que se explora es el **crecimiento acelerado y relocalización industrial**, bajo los siguientes supuestos:

- Relocalización industrial en la frontera
- Expansión urbana acelerada
- Mayor inversión privada
- Crecimiento del 5 % anual
- Mayor presión en movilidad, suelo y logística

Este escenario sintetizado en la tabla 184, implica una expansión importante del sistema territorial, con el riesgo de enfrentar una expansión urbana descontrolada, déficit de vivienda asequible, congestión y presión en los cruces fronterizos. Sin embargo, se tendría una mayor base fiscal, atracción de la inversión privada y sería más viable el financiamiento de APP. Implicaría impulsar los Desarrollos orientados al transporte, bancos de suelo y la vivienda social intraurbana; impulsar los megaproyectos de corredores logísticos y transporte masivo, y crear un Fondo de Infraestructura fronteriza.

Tabla 56: Inversión acumulada al año 2040 (mdp)

Eje estratégico	Inversión acumulada (mdp)	Porcentaje
Suelo, vivienda y periferias	104,800	27
Gestión hídrica y ecosistemas	69,800	18
Movilidad y competitividad	97,000	25
Gobernanza territorial	46,600	12
Inclusión y patrimonio	69,800	18
Total	388,000	100

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Comparando los tres escenarios (ver Tabla 185) que parten de crecimientos diferenciados (3, 2 y 5 por ciento, respectivamente) se tendría una inversión mayor en el tercer escenario; en el escenario tendencial no hay un eje predominante, hay mayor equilibrio, en el escenario de estrés hídrico el eje dominante es la Gestión hídrica y ecosistemas, en el escenario de crecimiento acelerado el eje dominante es la movilidad. El riesgo principal

en el escenario base es el financiamiento, en el de estrés hídrico la escasez del recurso natural y en el de crecimiento acelerado la expansión urbana descontrolada.

Tabla 57: Inversión acumulada en comparación de escenarios (mdp)

Eje estratégico	Tendencial	Estrés hídrico	Crecimiento acelerado
Suelo, vivienda y periferias	83,650	68,600	104,800
Gestión hídrica y ecosistemas	66,920	93,600	69,800
Movilidad y competitividad	60,230	49,900	97,000
Gobernanza territorial	50,190	43,700	46,600
Inclusión y patrimonio	73,610	56,200	69,800
Total	334,600	312,000	388,000

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Baja California necesita un modelo flexible (no un solo escenario) para enfrentar las diferencias territoriales, el crecimiento acelerado de Tijuana, el rezago urbano en San Quintín y el estrés hídrico en el Valle de Mexicali. El PEDU se debe adaptar a las particularidades territoriales y diseñar mecanismos acordes a los cambios de escenario, por ejemplo: con mayor demanda de agua activar los bonos verdes, a un mayor crecimiento apostar por APP para logística. Es decir, se requiere un Sistema de planeación financiera dinámica, que actualice escenarios cada tres años, que tenga indicadores clave de seguimiento, como disponibilidad de agua, montos de inversión privada y crecimiento urbano, que conlleven a una reasignación de recursos.

Impactos municipales ante el escenario de estrés hídrico

La asignación territorial de la inversión deberá responder a criterios de equidad, eficiencia y sostenibilidad, considerando la heterogeneidad de los municipios del estado.

Los escenarios de estrés hídrico y crecimiento acelerado implican ajustes obligatorios en la priorización de recursos, los cuales deberán reflejarse en la programación estatal y municipal, como se ilustra en la Tabla 186.

Ante este escenario se reduciría la inversión en movilidad masiva, afectándose los municipios de Tijuana y Mexicali. Disminuiría la inversión en expansión urbana, afectando a todos los municipios, especialmente a Tijuana. Además, bajaría la inversión para proyectos logísticos, viéndose afectada Tijuana y Ensenada.

Mientras tanto, crecerían proyectos de desaladoras en Ensenada y San Quintín, reúso industrial en Mexicali y Tijuana, infraestructura verde en la zona costa y aumentarían las redes de distribución de agua y se mejorarían las eficiencias.

En resumen, se reorienta el modelo territorial hacia la resiliencia, no el crecimiento. Los municipios rurales y con escasez estructural ganan peso relativo.

Tabla 58: Impacto en los municipios ante escenario de estrés hídrico

Municipio	Variación de la inversión (%)	Prioridades
Mexicali	+ 20	Alta dependencia hídrica (Río Colorado), prioridad en eficiencia, reúso y redes
Ensenada	+ 25	Cuencas, desalación, PSA, conservación
San Quintín	+ 15	Rezago hídrico estructural, prioridad social
Tijuana	+ 10	Infraestructura hídrica, resiliencia urbana y eficiencias
Tecate	+ 5	Captación y manejo local
Playas de Rosarito	+ 5	Infraestructura verde costera
San Felipe	+ 10	Condiciones extremas, abastecimiento crítico

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Impactos municipales ante el escenario de crecimiento acelerado

Ante un escenario de crecimiento acelerado, y partiendo del escenario tendencial, la inversión en inclusión social se vería reducida, afectando al municipio de San Quintín. También la inversión orientada al patrimonio biocultural se impactaría, reflejándose en los municipios de Tecate y la zona rural de Ensenada. Además, la inversión en recurso hídricos tendría afectaciones para todos los municipios. Ver Tabla 187.

Los proyectos que recibirían mayor inyección de recursos serían los corredores logísticos (Tijuana y Mexicali), los cruces fronterizos y aduanas (Tijuana, Mexicali y Tecate), el transporte masivo en Tijuana, los Parques Industriales (Tijuana, Mexicali, Tecate, Playas de Rosarito) y la vivienda vertical en Tijuana.

Lo anterior, plantea un reto: la polarización del estado, con una alta inversión y crecimiento en el norte y un rezago en el sur. Con el riesgo de una expansión urbana desordenada y un déficit de vivienda social bien ubicada.

Los municipios que ganan en ambos escenarios son Mexicali y Ensenada si diversifican sus fuentes de abasto de agua y aprovechan el crecimiento de la economía. Tijuana gana con el crecimiento, pero es vulnerable ante el estrés hídrico. Los municipios en riesgo de rezago son San Quintín y San Felipe, requieren inversión compensatoria y políticas redistributivas.

Tabla 59: Impacto en los municipios ante escenario de crecimiento acelerado

Municipio	Variación de la inversión (%)	Prioridades
Mexicali	+ 20	Industria, energía, expansión urbana
Ensenada	+ 15	Puerto, logística, turismo
San Quintín	+ 5	Crece menos que el norte
Tijuana	+ 30	Motor económico, frontera, logística, vivienda
Tecate	+ 15	Nodo industrial emergente
Playas de Rosarito	+ 10	Expansión metropolitana
San Felipe	+ 0	Baja prioridad económica

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Las variaciones en la asignación de recursos deberán traducirse en ajustes en los programas de inversión, instrumentos de gestión y prioridades territoriales.

Los municipios deberán adecuar sus instrumentos de planeación y gestión en congruencia con los escenarios definidos, garantizando la implementación efectiva del PEDU.

Brecha financiera

El modelo financiero no es financiable con presupuesto público. Una tercera parte debe provenir de fuentes externas. Se propone una diversificación de fuentes, que bien pueden ser los que se describen en la tabla 188 Del total de la participación externa, el sector privado podría participar con 35%, el mercado financiero (bonos) con 20%, la Banca de Desarrollo con 15%, Organismos multilaterales 10%, Tarifas de usuarios 10% y otros (academia y OSC) 10%.

Tabla 60: Identificación de fuentes de financiamiento para mezcla de recursos

Fuente de recursos	Porcentaje potencial
Suelo, vivienda y periferias \$33,460 mdp	
Desarrolladores privados	40%
Captura de valor del suelo	30%
Banca de desarrollo (BANOBRAS)	20%
Multilaterales BID	10%
Gestión hídrica y ecosistemas \$20,076 mdp	
Bonos verdes / climáticos	35%
Tarifas de agua	25%
Fondos internacionales	20%
Asociaciones Público Privadas hídricas	20%
Movilidad y competitividad \$21,081 mdp	
Asociaciones Público Privadas	50%
Banca de desarrollo	25%
Tarifas usuario	15%
Captura de valor	10%
Gobernanza territorial \$7,529 mdp	
Cooperación técnica internacional	40%
Fondos públicos estatales	40%
Academia / convenios	20%
Inclusión territorial y patrimonio \$18,403 mdp	
Subsidios federales SEDATU	35%
Bonos sociales	25%
Fundaciones / OSC	20%
Coinversión municipal	20%

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Existen tres motores financiero clave que se pueden explorar: 1) Suelo, es autofinanciable a través de la captura de plusvalías y el Desarrollo inmobiliario, 2) Infraestructura, a través de las Asociaciones Público Privadas para la movilidad y la logística y, 3) Financiamiento climático, orientado al recurso hídrico y la infraestructura verde.

Son dos ejes que enfrentan riesgo financiero, la inclusión social y patrimonio y la Gobernanza en San Felipe y San Quintín, que requieren subsidio estructural y transferencias fiscales.

Instrumentos financieros detonadores:

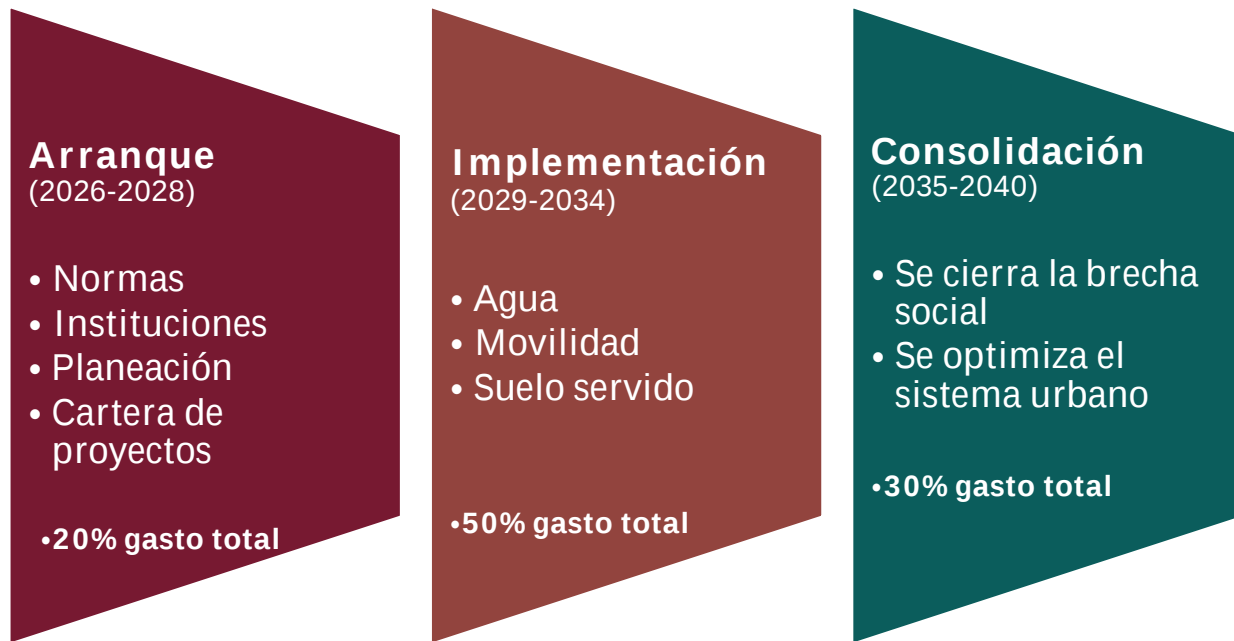
1. **Fideicomiso estatal de suelo**, que captura plusvalías y financia vivienda asequible
2. **Fondo hídrico y climático**, a través de bonos verdes y el acceso a financiamiento internacional
3. **Unidad estatal de proyectos**, que estructure proyectos bancables para reducción de riesgo

En resumen, el PEDU es financieramente viable con una diversificación de fuentes con las siguientes características:

- a. Estado – regula y cofinancia
- b. Municipios – ejecutan y capturan valor
- c. Federación – subsidia y provee infraestructura de cabeza
- d. Privados – aportan inversiones en APP y vivienda
- e. Usuarios – cubren tarifas de agua y transporte
- f. Organismos multilaterales – financian y brindan asistencia técnica
- g. Mercado financiero – oferta bonos verdes, azules y sociales

La implementación del PEDU se hará por etapas, como se propone en la figura 68, en la primera etapa se ponen las bases e inicia el Plan, en la segunda etapa se ejecutan los proyectos y en la tercera etapa se consolida lo realizado.

Figura 22: Etapas de implementación del PEDU

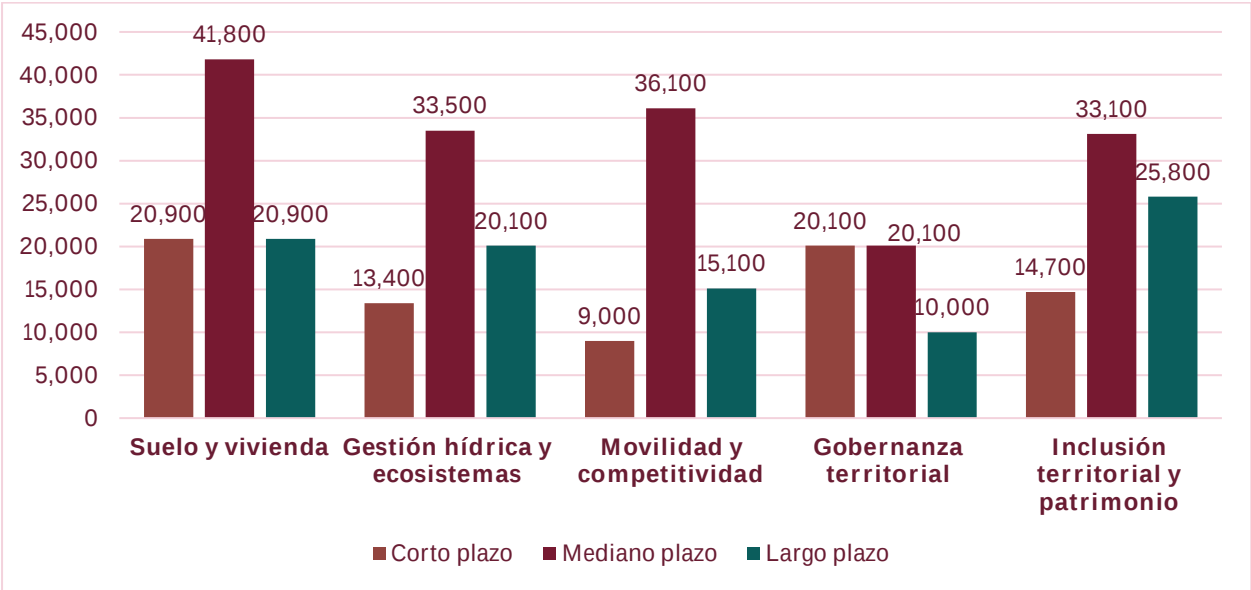


Fuente: Elaboración propia, 2026.

El cumplimiento de cada etapa será condición para la continuidad del proceso de implementación, debiendo verificarse mediante los mecanismos de evaluación establecidos.

Bajo este esquema, el flujo financiero se realizaría como se detalla en la gráfica 81, con algunas acciones que se desglosan en la tabla 189, que muestra la categoría del PEDU, como un Plan multinivel, de coordinación intersectorial y eficiente gestión.

Gráfica 13: Inversiones por eje en las fases de implementación del PEDU (mdp)



Fuente: Elaboración propia, 2026.

Implementación normativa
Fases de implementación

La implementación del PEDU se realizará de manera escalonada conforme a fases operativas que establecen responsabilidades diferenciadas por actor y temporalidad. Cada fase tendrá carácter vinculante para los actores involucrados, quienes deberán cumplir con las acciones asignadas dentro de los plazos establecidos.

Tabla 61: Fases de implementación del PEDU y responsables

Año	Estado	Municipios	Congreso	Federación	Financieros	Privados
Etapa 1 Arranque (2026-2028)						
2026	Publica lineamientos del PEDU Crea Sistema Estatal de Planeación Territorial Diseña fideicomisos (suelo, agua)	Inician actualización de PDU Instalan o fortalecen IMPLAN	Reforma marco legal (movilidad, suelo, agua)	Alinea programas con PEDU	Estructuración inicial de cartera de proyectos	
2027	Implementa plataforma SIG estatal Define cartera prioritaria de proyectos	Aprueban PDU actualizados Identifican reservas territoriales		Valida proyectos estratégicos	Estudios de preinversión (APP, bonos)	
2028	Lanza primeros proyectos estratégicos Implementa sistema de monitoreo	Inician programas de suelo servido y barrios		Libera recursos para infraestructura clave		Participan en primeras APP

Año	Estado	Municipios	Congreso	Federación	Financieros	Privados
Eta 2 Implementación (2029-2034)						
2029	Coordina ejecución de proyectos intermunicipales	Ejecutan proyectos urbanos prioritarios			Cierre financiero de APP	
2030	Evalúa desempeño del PEDU Ajusta prioridades	Escalan programas de vivienda y movilidad		Amplía inversión en logística y agua		
2031-2032	Gestiona portafolio completo Fortalece regulación	Ejecución masiva de infraestructura			Expansión de inversión (vivienda, energía)	
2033-2034	Evalúa impactos territoriales Ajusta instrumentos financieros	Consolidan cobertura urbana			Refinanciamiento de proyectos	
Eta 3 Consolidación (2035-2040)						
2035	Evalúa cumplimiento del PEDU Redefine estrategia 2040	Identifican rezagos finales				
2036-2037	Mejora eficiencia del gasto Ajusta políticas públicas	Optimización de servicios urbanos				
2038-2039	Focaliza inversión en inclusión	Intervención en zonas rezagadas		Refuerza programas sociales		
2040	Reporte final PEDU 2040 Diseño del siguiente ciclo Evaluación integral	Sistema urbano consolidado Evaluación integral	Evaluación integral	Evaluación integral	Evaluación integral	Evaluación integral

Fuente: Elaboración propia, 2026.

El avance de las fases será evaluado mediante indicadores de cumplimiento físico y financiero. La transición entre fases estará condicionada al cumplimiento de metas y a la disponibilidad de recursos. Las desviaciones deberán ser corregidas mediante ajustes en la programación, mecanismos de gestión y reasignación presupuestal.

Implementación normativa

El PEDU adquirirá carácter obligatorio y fuerza jurídica a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado, siendo de observancia general para todas las autoridades y particulares en materia de desarrollo urbano, el proceso para su publicación se describe en la Figura 69.

Figura 23: Proceso de consulta-registro del PEDU



Elaboración propia, 2026.

La instrumentación del PEDU es de carácter vinculante, transversal y obligatorio para todos los órdenes de gobierno. Su eficacia dependerá de la integración funcional de los instrumentos, la coordinación interinstitucional, la disciplina financiera y la evaluación continua basada en evidencia.

IV.3 Acciones

IV.3.1 Matriz General

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias	Reducir las desigualdades socio territoriales garantizando el derecho al suelo y a la vivienda adecuada y accesible para toda la población, en un entorno urbano y rural integrado, articulado y ordenado.	Ordenar y consolidar el crecimiento urbano mediante un modelo compacto, policéntrico y planificado.	Impulsar la consolidación del suelo urbano mediante instrumentos fiscales, normativos y de planeación que prioricen el aprovechamiento de áreas urbanizadas frente a la expansión periférica.	Instrumentos fiscales para la consolidación urbana y el financiamiento de infraestructura.	Instrumento	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	SIDURT, Secretaría de Economía e Innovación, Institutos de Planeación, Secretarías de Economía Municipales	X		
				Programas de regeneración urbana ligadas con la reactivación económica de centros, subcentros y corredores urbanos.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	SIDURT, Secretaría de Economía e Innovación, Institutos de Planeación, Secretarías de Economía Municipales	X		
				Programas para la densificación y compactación planeada de zonas urbanas con infraestructura de soporte.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	Gob. Municipales, Institutos de Planeación, CESPT, CESPTE, CESPE, CESPM, CFE	X		
			Actualizar y armonizar los instrumentos de planeación urbana para orientar el crecimiento urbano con enfoque policéntrico, metropolitano y regional.	Actualización de los instrumentos de planeación urbana a nivel municipal y estatal con enfoque policéntrico, metropolitano y regional.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	Institutos de Planeación	X	X	X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Fortalecer el ordenamiento territorial y ambiental mediante instrumentos de regulación, monitoreo y control de la ocupación del suelo.	Consolidar un sistema estatal de monitoreo y control territorial que permita prevenir ocupaciones irregulares y dar seguimiento a la dinámica de ocupación del suelo.	Desarrollo de la Plataforma estatal de monitoreo de la ocupación del territorio con Sistemas de Información Geográfica (Geovisor).	Sistema	1	Estado		Gob. Edo.	SIDURT, Gob. Municipales, Institutos de Planeación	X		
			Fortalecer la regulación territorial con enfoque ambiental mediante instrumentos de ordenamiento ecológico y ocupación sostenible del territorio.	Programa de Ordenamiento Ecológico Metropolitano.	Programa	1	ZMT		Gob. Fed., Gob. Edo., SMADS	SIDURT, Gob. Municipales, Institutos de Planeación	X		
				Norma estatal de ocupación territorial con enfoque ambiental.	Norma Técnica	7	Municipios del Estado		Gob. Estatal, Gob. Municipal	SIDURT, Institutos de Planeación			X
			Regular y reordenar la ocupación del suelo en zonas estratégicas y ambientalmente sensibles mediante instrumentos específicos de gestión territorial.	Programa de regularización y reordenamiento de la ocupación en la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT).	Programa	1	Mpios. Tijuana, Playas de Rosarito, Ensenada, San Felipe y San Quintín		Gob. Fed., Gob. Edo. y Gob. Mpales.	Institutos de Planeación	X		
		Actualizar y desarrollar instrumentos territoriales estratégicos para regiones, corredores y centros de población prioritarios.		Actualización del Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar	Reglamento	1	Estado		Gob. Edo.	SIDURT, SMADS, Gob. Mpales., Institutos de Planeación, Protección al Ambiente Municipal	X		
			Actualizar instrumentos regionales y de corredores estratégicos para orientar el desarrollo territorial de zonas prioritarias del estado.	Actualización del Programa Regional COCOTREN.	Programa	1	Mpios. Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada		SIDURT	Gob. Municipales, Institutos de Planeación	X		
				Actualización del Programa del Corredor SF- Puertecitos-SLG.	Programa	2	Mpio. de San Felipe		Gob. Municipal, Gob. Estatal	Gob. Municipal	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Prevenir la ocupación en zonas de riesgo y reducir la vulnerabilidad territorial mediante acciones de relocalización y construcción resiliente.	Fortalecer la planeación urbana de centros de población prioritarios mediante instrumentos específicos de desarrollo urbano local.	Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Bahía de Los Ángeles	Programa	1	Mpio. San Quintín		SIDURT	Gob. Municipal, Instituto de Planeación	X		
			Disminuir la exposición de la población a amenazas naturales mediante la relocalización de asentamientos ubicados en zonas de riesgo.	Programa de relocalización de asentamientos humanos en cauces, laderas y zonas costeras.	Programa	7	Estado		Gob. Edo.	Gob. Mpales	X		
			Incorporar criterios de resiliencia y adaptación al riesgo en la normatividad de construcción para zonas con alta vulnerabilidad física y ambiental.	Norma estatal de construcción resiliente en zonas sísmicas y costeras.	Norma Técnica	1	Estado		Gob. Edo.	SIDURT, Coordinación de Protección Civil Estatal, Gob. Mpales., Institutos de Planeación, Dirección de Protección Civil Municipal, Direcciones de Administración Urbana, Centros de Investigación Científica, Investigadores	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Garantizar acceso a vivienda social asequible, digna y bien localizada, incluyendo soluciones para población jornalera agrícola	Fortalecer la oferta pública y social de vivienda asequible, adecuada y digna mediante instrumentos programáticos y esquemas de coordinación institucional.	Programa Sectorial Municipal de vivienda social, asequible, adecuada y digna, mediante programas públicos, alianzas con el sector privado y mecanismos de bienestar.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	SIDURT, Gob. Municipales, Institutos de Planeación	X		
				Norma técnica estatal para la construcción de vivienda adecuada.	Norma Técnica	1	Estado		Gob. Edo.	SIDURT, CESPT, CESPTE, CESPE, CESPM, CFE, Gob. Municipales, Institutos de Planeación	X		
			Atender las necesidades habitacionales de grupos prioritarios mediante programas focalizados de vivienda social.	Programa de vivienda social para comunidades de jornaleros agrícolas.	Programa	1	Mexicali, Ensenada, San Quintín, San Felipe		SIDURT, INDIVI	INSUS, SEDATU, CONAVI, INFONAVIT		X	X
				Programa de alianzas públicos y privado para desarrollar vivienda asequible	Programa	1	Estado		SIDURT, INDIVI, DESARROLLADORES DE VIVIENDA			X	X
				Programa Vivienda social para el bienestar	Programa	1	Estado		Gobierno del Estado	INDIVI, INFONAVIT		X	X
			Asegurar suelo apto y condiciones de localización adecuada para la vivienda social mediante reservas territoriales, criterios de proximidad y mecanismos de inclusión habitacional.	Programa de adquisición y gestión de reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda social.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipal, Gob. Estatal	SIDURT, Gob. Mpales., Institutos de Planeación	X		
				Normas y criterios de distanciamiento a polos industriales.	Programa	1	Estado		Gob. Edo.	Gob. Municipales, Institutos de Planeación		X	
				Convenios con desarrolladores para incluir porcentajes de vivienda accesible en nuevos proyectos urbanos.	Convenios	Los necesarios	Estado		Gob. Edo.	Gob. Municipales, Desarrolladores, Cámaras (vivienda, construcción)	X		
		Brindar certeza jurídica en la tenencia de la tierra y regularizar asentamientos humanos, vinculando estos	Impulsar procesos de regularización del suelo y de la tenencia de la tierra en zonas aptas para uso urbano, a fin de otorgar certeza	Programa de regularización del suelo y de la tenencia de la tierra en zonas aptas para uso urbano, mediante convenios de regularización.	Programa	1	Estado		SIDURT, INDIVI	INSUS, SEDATU	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		procesos con la mejora de servicios y espacio público	jurídica a la población.	Programa de vigilancia y sanciones a empresas lotificadoras irregulares	Programa	1	Estado		Gob. Estatal	INDIVI, Municipios	X		
			Vincular la regularización de asentamientos con inversiones básicas en infraestructura y servicios urbanos para mejorar las condiciones de habitabilidad.	Programa de inversión para proyectos de agua, drenaje y electrificación en asentamientos formales.	Programa	1	Estado		Gob. Estatal	SIDURT, CESPT, CESPTE, CESPE, CESPM	X		
				Programa de mejoramiento de la vivienda en asentamientos regularizados	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipal, Gob. Estatal	SIDURT, Gob. Mpales., Institutos de Planeación	X		
		Reducir desigualdades territoriales mediante un modelo urbano inclusivo y policéntrico, con mejor movilidad y acceso universal a equipamientos y servicios	Impulsar la regeneración urbana de centralidades, subcentros y corredores para reequilibrar la estructura urbana y fortalecer la integración territorial.	Programa de regeneración urbana vinculada con la reactivación económica de centros, subcentros y corredores urbanos.	Programa	7	Municipios del Estado		Gob. Municipales	SIDURT, Secretaría de Economía e Innovación, Institutos de Planeación, Secretarías de Economía Municipales	X		
			Promover el desarrollo sectorial y territorial de áreas prioritarias para reducir brechas de acceso a oportunidades, empleo y servicios.	Programa Sectorial de Desarrollo Industrial	Programa	1	ZMT		Gob. Edo.	Gob. Municipales de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, Institutos de Planeación	X		
				Programa emergente de atención a periferias urbanas y para el mejoramiento de zonas de atención prioritaria	Programa	1	ZMT		Gob. Municipales de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, Institutos de Planeación	SIDURT	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Proteger los derechos territoriales de comunidades originarias, fortaleciendo su autonomía y garantizando la tenencia de la tierra	Reconocer y proteger los derechos territoriales de los pueblos originarios mediante mecanismos de atención a conflictos de propiedad y reconocimiento territorial.	Programa de reconocimiento territorial para la resolución de conflictos y desalojo de invasores en la propiedad de pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos.	Programa	1	Estado		Gob. Federal	SEDATU	X		
			Fortalecer la protección jurídica de la posesión y tenencia de la tierra en territorios indígenas mediante acciones de defensa y restitución.	Acciones de protección jurídica y restitución de la posesión en terrenos indígenas.	Programa	1	Municipios del Estado		Gob. Edo.	SIDURT			X
Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas	Consolidar modelos de desarrollo urbano sustentables y resilientes, orientados a fortalecer la sostenibilidad ambiental, la resiliencia territorial y la calidad de vida de la población, mediante la gestión integral de los sistemas hídricos e infraestructura verde, el cuidado de la calidad del aire, suelo,	Garantizar la disponibilidad, calidad y eficiencia en el uso del agua, reduciendo estrés hídrico, contaminación e intrusión salina	Modernización del ciclo urbano del agua (captación, potabilización, distribución, saneamiento y reúso)	Programa de Rehabilitación, modernización y/o ampliación de plantas de tratamiento (Mexicali, Ensenada, Tijuana, Rosarito, Tecate)	Programa	5	Mexicali, Ensenada, Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate	1, 2, 3	Gob. Estatal	SIDURT, CESPT, CESPTE, CESPE, CESPM, CFE, Gob. Municipales		X	
				Programa estatal de modernización de redes de drenaje y saneamiento	Programa	1	Estado		Gob. Estatal	SIDURT, CESPT, CESPTE, CESPE, CESPM, CFE, Gob. Municipales		X	
				Programa Estatal y marco legal para desalación de agua marina en municipios costeros y en corredores turísticos y agroindustriales	Programa	1	Estatal		SEPROA	CONAGUA, Ayuntamientos	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
	biodiversidad, y el manejo de residuos, incorporando criterios de mitigación, adaptación y reducción de riesgos ambientales, en concordancia con marcos normativos y de planeación territorial.			Proyectos ejecutivos para la construcción de nuevas PTAR en localidades urbanas con carencias	Proyecto de infraestructura	4	San Felipe, Camalú-Vicente Guerrero, San Quintín-Col. Lázaro Cárdenas, El Rosario	8,10	SEPROA	CONAGUA, Ayuntamientos			X
			Gestión integrada de acuíferos costeros y zonas de recarga.	Programa Estatal para diversificar, ampliar y conservar las fuentes de abastecimiento hídrico mediante soluciones convencionales y alternativas basado en cuencas hidrológicas	Programa	1	Siete municipios	17 UTE	CONAGUA	SMADS, SIDURT		X	
				Plan de gestión de intrusión salina en acuíferos costeros	Plan	1	Municipios costeros	2,3,8,10	CONAGUA	SMADS, SEPROA, CEA	X		
				Impulsar el establecimiento de mecanismos legales para resolver conflictos por uso de agua	Norma técnica	1	Estatad	17 UTE	CONAGUA	SMADS SEPROA,CEA		X	
				Fomentar la participación ciudadana para la resolución de conflictos	Foros	7	Estatad	17 UTE	CONAGUA	SMADS SEPROA,CEA	X		
			Rescate y saneamiento de arroyos, humedales y zona costera	Programa de saneamiento integral de playas y cuerpos costeros, en su caso con vigilancia binacional.	Programa	1	Regional	2,3,8, 10	SMADS	SEMARNAT, PROFEPA	X		
				Programa estatal de restauración ecológica de ríos y arroyos como ejes conectores de infraestructura verde y movilidad urbana sustentable.	Programa	1	Estatad	1, 2,3,8	SMADS	SEMARNAT, CONAGUA		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Lineamientos para la construcción de humedales artificiales	Manual	1	Estatal	1, 2, 3, 8	SMADS	CONAGUA, SEMARNAT	X		
				Lineamientos para la biorremediación de arroyos y ríos en zonas prioritarias	Manual	1	Estatal	1, 2, 3, 8	CONAGUA	SMADS, SEMARNAT	X		
			Incorporación de tecnología hídrica y modelos de reúso urbano e industrial	Programa estatal de reúso de aguas tratadas para agricultura, industria y servicios	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SEPROA	CONAGUA, SMADS, CEA		X	
				Plan de Reducción de las pérdidas de agua en redes urbanas; sectorización y macro medición.	Plan	7	Todos los municipios	1,2,3,8,10	SEPROA	CEA, CESP		X	
			Aplicación de soluciones basadas en la naturaleza para retención e infiltración de agua	Programa Estatal para promover para la captación pluvial en vivienda, industria y edificios públicos	Programa	3	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	SEPROA, CESP	X		
				Programas de apoyo para el desarrollo de infraestructura verde y azul en comunidades con rezago	Programa	4	San Felipe, Camalú- Vicente Guerrero, San Quintín-Col. Lázaro Cárdenas, El Rosario	8,10	SIDURT	CESP		X	
		Reducir emisiones atmosféricas del transporte, industria y fuentes dispersas, mejorando la salud urbana.	Impulso a la movilidad sustentable para el mejoramiento de la calidad del aire	Programa Estatal de actualización de la Flota de transporte público de combustible por eléctrico o híbrido (Mexicali, Tijuana, Ensenada)	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	IMOS	SIDURT, Ayuntamientos		X	
				Implementación obligatoria del Sistema Estatal de Verificación Vehicular	Programa	7	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	IMOS	X		
				Programa estatal de Pavimentación con materiales bajos en resuspensión de polvo.	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	Ayuntamientos	X		

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Modernización del monitoreo atmosférico en las tres zonas metropolitanas	Optimizar la red estatal de monitoreo de PM10, PM2.5 y ozono	Red	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	SIDURT, Ayuntamientos	X		
				Implementación de estaciones de monitoreo en Ensenada, San Quintín y zonas rurales.	Red	4	Municipios con rezago	3,8	SMADS	SIDURT, Ayuntamientos	X		
				Programa de reducción de emisiones industriales a través de incentivos y cumplimiento normativo	Programa	1	Estatal	1,2,3	SMADS	SEMARNAT, PROFEPA		X	
		Mejorar la gestión integral de los residuos sólidos para reducir impactos en suelo, aire, cuerpos de agua y paisaje urbano-costero	Impulso a los programas municipales de manejo integral de los residuos sólidos bajo esquemas de economía circular	Diagnóstico Estatal para conocer el estado actual del manejo de los residuos en los municipios.	Diagnóstico	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos	X		
				Programa Estatal de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos	X		
				Programa Estatal de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición (RCD)	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos	X		
				Impulsar la normatividad estatal para la gestión integral de residuos sólidos	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	Gob. Edo.	Ayuntamientos	X		
				Elaboración de lineamientos técnicos y normativos que impulsen la economía circular en la gestión integral de residuos sólidos	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	Gob. Edo.	Ayuntamientos		X	
				Atlas Estatal de Generación de Residuos (urbano, peligroso, de manejo especial)	Atlas	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos, SEMARNAT	X		

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Creación de infraestructura para residuos especiales, peligrosos y de construcción y demolición (RCD).	Programa operativo para Centros metropolitanos de acopio y transferencia de residuos sólidos	Programa	1	Mexicali, Tijuana, Ensenada	1,2,3	SMADS	Ayuntamientos	X		
				Alianzas para reciclaje industrial y valorización de residuos.	Alianza	7	Municipios del Estado	17	SMADS	Ayuntamientos		X	
				Impulsar los proyectos ejecutivos para implementar Rellenos sanitarios regionales con biogás (Mexicali, Ensenada, Tijuana)	Proyecto ejecutivo	3	Mexicali, Tijuana, Ensenada	1,2,3	Ayuntamientos	SMADS	X		
			Erradicación de los tiraderos clandestinos.	Regulación de tiraderos clandestinos y a cielo abierto.	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	SMADS	COEPRIS		X	
			Fomento de la cultura de separación y reciclaje.	Programas estatales y municipales de Difusión de la Cultura del manejo de los Residuos	Programa	8	Estatal	17 UTE	SMADS	Ayuntamientos		X	
				Campañas permanentes de separación, reciclaje y compostaje.	Campaña	7	Estatal	17 UTE	Ayuntamientos	SMADS		X	
		Conservar ecosistemas estratégicos, zonas costeras, especies nativas y hábitats prioritarios, reduciendo fragmentación y pérdida de servicios ecosistémicos.	Fortalecer la Planeación ecológica y territorial basada en evidencia científica	Actualización del Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California	Programa	1	Estatal	17 UTE	SMADS	Ayuntamientos	X		
			Identificación de zonas de alto valor ecosistémico	Inventario estatal de ecosistemas prioritarios (bosques áridos, dunas, humedales, cañones	Inventario	1	Estatal	17 UTE	SMADS	SEMARNAT, CONABIO		X	
			Restauración de ecosistemas degradados	Fomentar la formulación de criterios normativos para el uso de soluciones basadas en la naturaleza en los proyectos de restauración ecológica	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	SMADS	Gobierno del Estado	X		
				Programa de restauración urbana y metropolitana con especies nativas	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	SEMARNAT	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Programa Estatal de coordinación para el desarrollo de acciones conjuntas de inspección y vigilancia en Areas Naturales Protegidas	Sistema de monitoreo	3	UGT con ANP		SMADS	CONANP, PROFEPA	X		
				Programa de infraestructura verde conexas en el sistema de ciudades y zonas metropolitanas del estado	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos		X	
			Conservación comunitaria y compensaciones ambientales	Programa estatal de pago por servicios ambientales (PSA)	Programa	1	Estatal	17 UTE	SEMARNAT	SMADS		X	
				Promover la colaboración comunitaria en la restauración de zonas degradadas	Plan	7	Municipios del Estado	1,2,3..8,10	SMADS	Ayuntamientos			X
		Reducir la vulnerabilidad ante sequías, inundaciones, islas de calor, incendios y elevación del nivel del mar.	Protección de costas ante expansión urbana y cambio climático	Programas de conservación de costas y humedales (San Quintín, San Felipe, Ensenada)	Programa	5	Tijuana, Playas de Rosarito, Ensenada, San Quintín, San Felipe	2,3,8,10	SMADS	SEMARNAT, PROFEPA		X	
				Normas técnicas para el desarrollo de corredores turísticos integrados, con criterios de baja huella hídrica y energética, protección de humedales, dunas y paisaje.	Norma técnica	1	Estatal	2,3,8,10	SMADS	Ayuntamientos	X		
			Formulación de Planes municipales de Infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza	Programa estatal de parques metropolitanos y corredores verdes para reducción de islas de calor urbanas	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	SMADS. SEMARNAT. CONANP	X		
				Normativa para la Protección de dunas, humedales costeros y bordos naturales	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	SMADS	Gobierno del Estado	X		

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Desarrollo de Ordenamiento territorial con enfoque en riesgos y/o peligros	Formulación de Atlas estatal y municipales de riesgo actualizado para Mexicali, Tijuana y Ensenada; así como su formulación en municipios faltantes	Instrumento	4	Estatal	7 municipios	Ayuntamientos	SIDURT	X		
			Monitoreo de eventos extremos	Sistemas de alerta temprana para tormentas tropicales, sequías e incendios	Red	1	Estatal	7 municipios	Ayuntamientos	SIDURT		X	
			Materiales urbanos térmicos resilientes	Proyectos ejecutivos para la Implementación de pavimentos permeables, fríos, adoquines y techos reflectantes en zonas críticas	Proyecto ejecutivo	7	Estatal	7 municipios	Ayuntamientos	SIDURT		X	
		Ordenar el crecimiento urbano, evitar asentamientos en zonas de riesgo y contener la expansión sobre áreas productivas y ecosistemas	Cumplimiento estricto de programas de desarrollo urbano.	Programa estricto de control y vigilancia de los límites de crecimiento urbano y contención de las manchas urbanas en las ciudades del Estado	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	Ayuntamientos		X	
			Relocalización ordenada de asentamientos en zonas de riesgo.	Programa de relocalización planificada de asentamientos en zonas de riesgo hacia territorios con servicios básicos	Programa	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	Ayuntamientos		X	
			Zonificación ecológica estatal	Programa de cumplimiento y vigilancia de la Zonificación ecológica y áreas no urbanizables en PEDU-BC.	Programa	1	Estatal	17 UTE	SIDURT	SMADS		X	
			Regulación del desarrollo inmobiliario sostenible	Normativa de construcción resiliente en zonas sísmicas y costeras	Norma técnica	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	Ayuntamientos	X		

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Normar la obligación de los diagnósticos y evaluación de aptitud territorial en proyectos de desarrollo inmobiliario	Norma técnica	1	Estatal	1,2,3,8,10	SIDURT	Gobierno del Estado	X		
				Normar la incorporación de criterios de resiliencia y riesgo en los instrumentos de ordenamiento territorial	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	SIDURT, Ayuntamientos	Protección Civil	X		
		Fortalecer la gobernanza, transparencia, articulación institucional y cultura ambiental en Baja California	Impulso a la coordinación entre Dependencias de Gobierno (Municipal y Estatal) en materia ambiental y de desarrollo territorial con los sectores de la sociedad	Programa de fomento a la Coordinación intergubernamental y multisectorial	Programa	1	Estatal	17 UTE	Gobierno del Estado	Ayuntamientos	X		
			Fomento a la Cultura de denuncia ambiental	Fortalecer el marco normativo estatal en materia urbano-ambiental que favorezca el cumplimiento de las estrategias y acciones del presente Plan	Norma técnica	1	Estatal	17 UTE	Gobierno del Estado	Ayuntamientos	X		
				Establecer el Sistema estatal de denuncias ambientales con trazabilidad pública	Sistema	1	Estatal	17 UTE	Gobierno del Estado	Ayuntamientos, SEMARNAT	X		
			Formación continua en sustentabilidad	Programa de Educación ambiental en todos los niveles educativos	Programa	1	Estatal	17 UTE	SMADS	Ayuntamientos, SEMARNAT		X	
				Programa de capacitación a municipios en gestión hídrica, residuos y SIG	Programa	1	Estatal	7 municipios	SMADS	Ayuntamientos		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Programa de divulgación de los Observatorios ciudadanos	Programa de Fortalecimiento institucional para vigilancia y sanciones ambientales	Programa	1	Estatad	7 municipios	SMADS	Ayuntamientos, SEMARNAT		X	
Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	Elevar la competitividad económica de las ciudades y las regiones del estado mediante la integración de un sistema de movilidad y logística eficiente y sustentable integrando la infraestructura vial, de transporte público, ferroviaria, portuaria y transfronteriza, que mejore la conectividad urbana y rural de las personas y el transporte de mercancías.	Consolidar una red multimodal de transporte y logística que conecte corredores fronterizos, portuarios, agroindustriales y turísticos del estado. Mejorar la accesibilidad urbana y rural mediante transporte público eficiente y modernización de carreteras y vialidades básicas. Fortalecer la seguridad y transición energética del estado integrando redes eléctricas, energías renovables y generación distribuida vinculadas a polos productivos y comunidades rurales.	Desarrollar una red estatal integrada de movilidad y energía, basada en corredores carreteros, ferroviarios, portuarios y sistemas energéticos limpios, para elevar la competitividad regional y la conexión equilibrada entre territorios.	Programa de modernización de corredores carreteros estratégicos	Carreteras rehabilitadas	5	Tijuana – Mexicali (Carr. Federal 2) Ruta del Vino y Enoturismo (Carr. Federal 3 Tecate– Ensenada) Costero del Pacífico (Carr. Federal 1 Tijuana – Ensenada – San Quintín) Corredor Agrícola y de Conexión al Golfo de California (Carr. Federal 5 Mexicali – San Felipe) Corredor Logístico Transpeninsular y de Conexión Sur (Carr. Federal 1), 4 carriles al menos hasta San Quintin		SCT	SIDURT	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Sistemas de BRT o alta capacidad en ejes troncales en las principales localidades urbanas.	Sistemas de transporte publico masivos implementa- dos.	4	Tijuana: Sistema BRT (Bus Rapid Transit) o Tren Ligero en Eje Este-Oeste, Norte-Sur Tijuana - Playas de Rosarito: Corredor de Tren de Cercanías o BRT Metropolitano Mexicali: Corredor BRT Norte-Sur Corredor Interurbano Tijuana – Tecate		SCT	SIDURT		X	
				Proyectos de ampliación de la infraestructura ferroviaria de carga	Red ferroviaria	2	Ferrocarril Tecate – El Sauzal-Jatay Ferrocarril Colonet-El Sauzal		SCT	SIDURT			X
				Polos de manufactura avanzada vinculados logísticamente con los puertos y corredores carreteros/ferroviarios	Programa	1	Estado		Gob. Estatal	Gob. Municipales		X	
				Desarrollo portuario Punta Colonet.	Proyecto	1	Municipio Ensenada		Gob. Federal	Gob. Estatal	X		
				Programa estatal agroalimentario que eleve el valor agregado en los valles de Ensenada, Mexicali y San Quintín y conecte sus cadenas con centros logísticos.	Programa	1	Municipios Ensenada, Mexicali, San Quintín		Gob. Estatal	Gob. Municipales Ensenada, Mexicali, San Quintín		X	
				Cruce fronterizo y polo logístico en Jacumé.	Proyecto	1	Municipio Tecate		Gob. Fedetal	Gob. Estatal, Gob. Tecate			X
				Proyecto carretero costero promotor del potencial turístico-costero al sur de Ensenada.	Estudio de factibilidad	1	Carretera costera (Ensenada-San Quintin)		SCT	SIDURT	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Modernización y ampliación carretera Transpeninsular Corredor Punta Banda Colonet y servicios de apoyo al transporte de carga ligado a la actividad agrícola.	Carretera	1	Ensenada-San Quintin (4 carriles)		SCT	SIDURT	X		
				Plan Estatal de Integración Energética para seguridad energética interna.	Plan	1	Estado		Gob. Federal	Gob Estatal			X
				Proyectos de generación distribuida y microrredes para comunidades rurales dispersas sin acceso confiable a energía.	Proyecto	Los necesarios	Municipios del Estado		Gob. Federal	Gob. Municipales		X	
				Programa de impulso a las energías renovables	Programa	1	Estado		Gob. Federal	Gob. Municipales		X	
				Modernización carretera Colonet-San Quintín para el soporte de la actividad logística y agrícola.	Carretera	1	San Quintin		SCT	SIDURT	X		
				Proyectos de vialidad y el transporte, en sus distintas modalidades y los usos del suelo.	Proyecto	1	Estado		IMOS	Ayuntamientos	X		
				Proyectos de modernización del transporte público.	Proyecto	1	Estado		IMOS	Ayuntamientos	X		
				Sistema de movilidad multimodal regional	Sistema	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X		
				Proyectos de infraestructura básica, carreteras, vialidades y transporte público que conecten comunidades urbanas y rurales.	Proyecto	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X		

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Reducir de manera significativa la saturación vial en las zonas urbanas del estado mediante la disminución del uso del automóvil particular y el impulso de modos de transporte sostenibles, para lograr ciudades más habitables, con menores tiempos de traslado y mejor calidad de vida.	Impulsar un modelo de desarrollo urbano compacto y de usos mixtos que acerque vivienda, empleo, equipamientos y servicios para acortar distancias de viaje. Priorizar la pirámide de movilidad en el diseño y operación de la red vial urbana, favoreciendo caminata, bicicleta y transporte público sobre el automóvil. Implementar una gestión integral de la demanda vial (estacionamiento regulado, horarios escalonados, incentivos a la movilidad compartida y teletrabajo).	Instrumentos de planeación urbana y de movilidad armonizados para desalentar la expansión dispersa y el crecimiento orientado al automóvil.	Planes	12	Planes municipales de desarrollo urbano actualizados, Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población de cabeceras municipales actualizados		SEDATU	SIDURT	X	X	X
				Programa de reordenación y reducción de espacios de estacionamiento en zonas centrales, incorporando políticas tarifarias que desincentiven viajes innecesarios en vehículo particular.									
				Sistemas de gestión inteligente del tránsito (semaforización coordinada, control de accesos, información en tiempo real) en corredores prioritarios de zonas urbanas.	Sistemas de gestión inteligente	4	Tijuana, Mexicali, Ensenada y Tecate		Ayuntamientos	SIDURT	X		
				Proyectos de carriles preferentes para transporte público y/o para vehículos compartidos en vías estructurantes.	Sistemas de carriles preferentes	4	Tijuana, Mexicali, Ensenada y Tecate		Ayuntamientos	SIDURT	X		
		Modernizar y fortalecer los sistemas de transporte público urbano en los municipios del estado, para que sean	Reestructurar rutas y servicios de transporte público con enfoque de red integrada (urbana, suburbana y metropolitana), articulada con	Proyectos de corredores troncales y rutas alimentadoras con paraderos y terminales seguros, accesibles e intermodales.	Sistema de rutas troncales y alimentadoras	4	Tijuana, Mexicali, Ensenada y Tecate		Ayuntamientos	SIDURT	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		seguros, confiables, accesibles e integrados metropolitana y regionalmente, de modo que se conviertan en la opción preferente de movilidad cotidiana frente al automóvil particular.	nodos estratégicos como puertos, aeropuertos y cruces fronterizos.	Programa de sustitución de unidades obsoletas por vehículos de tecnologías más limpias, con criterios claros de antigüedad y desempeño.	Programa de financiamiento	1	Estado						
			Renovar la flota hacia unidades modernas, accesibles y de menor impacto ambiental, con estándares mínimos de calidad del servicio.	Sistema de pago integrado (tarjeta o medios electrónicos) en transporte público.	Sistema	5	Tijuana, Mexicali, Ensenada y Tecate		IMOS	Ayuntamientos	X		
			Crear un sistema de gestión y regulación unificada del transporte público con instrumentos tarifarios integrados y mecanismos de financiamiento sostenibles.	Observatorios ciudadanos de movilidad que evalúen calidad de servicio, seguridad y accesibilidad del transporte público.	Observatorio	1	Estado		SGG-BC	SIDURT	X		
		Garantizar accesos viales seguros, continuos y resilientes a las comunidades rurales y localidades suburbanas, mediante infraestructura y servicios de transporte que integren funcionalmente estas áreas con las ciudades y corredores económicos del estado.	Consolidar una red de caminos rurales y suburbanos pavimentados, iluminados y con mantenimiento sistemático que aseguren la conectividad básica.	Inversión en la rehabilitación y construcción de accesos a localidades rurales actualmente desarticuladas o con alta vulnerabilidad en temporada de lluvias.	Programa de rehabilitación	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X		
			Desarrollar servicios de transporte suburbano y regional que conecten ejidos y comunidades rurales con centros urbanos, equipamientos y mercados.	Rutas suburbanas y regionales de transporte público con frecuencias mínimas garantizadas y esquemas de subsidio focalizado donde sea necesario.	Estudio de eficiencia de rutas suburbanas	1	Estado		IMUS	Ayuntamientos	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Integrar la planeación de movilidad rural con programas de desarrollo regional, social y productivo.	Programas de conservación rutinaria y periódica de la red rural y suburbana, con participación de comunidades y coordinación intergubernamental.									
		Desarrollar y mantener una red carretera estatal y regional eficiente, segura y articulada, con énfasis en la región sur, que mejore la fluidez del tránsito, facilite el transporte de personas y mercancías, y soporte el desarrollo económico y turístico del estado.	Completar y modernizar la infraestructura carretera en el sur del estado y en los principales corredores de conexión regional e interestatal.	Programa de inversión multianual para ampliar, rehabilitar y conservar las carreteras estratégicas, especialmente en la región sur.									
			Reducir cuellos de botella y puntos de fricción en carreteras, incluyendo retenes, accesos deficientes y geometrías inseguras.	Proyectos de soluciones tecnológicas para retenes y puntos de revisión carretera para minimizar tiempos de espera.	Estudio de tiempos de espera y optimización logística	1	Estado		IMUS	SIDURT	X		
			Coordinar la planeación de infraestructura carretera con el transporte de carga y con los nodos logísticos (puertos, cruces fronterizos, aeropuertos).	Sistema de rutas de transporte de carga para reducir el desgaste de la red vial urbana y mejorar la seguridad.	Establecimiento de red vial de transporte pesado	3	Tijuana, Tecate, Mexicali		IMOS, Municipios	CANACAR	X		
			Incrementar de manera sostenida la seguridad vial y las condiciones de accesibilidad universal para peatones, ciclistas y personas con movilidad	Diseñar y consolidar redes peatonales y ciclistas continuas, jerarquizadas y conectadas con equipamientos, escuelas, centros de trabajo y transporte público. Implementar un	Proyectos para construir y mejorar banquetas, cruces peatonales seguros, ciclovías y ciclo carriles, con especial atención a entornos escolares y zonas de alta concentración peatonal.								

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		limitada, de forma que caminar y pedalear sean modos seguros, cómodos y prioritarios en las ciudades del estado.	enfoque de "sistema seguro" en la gestión de la seguridad vial que considere infraestructura, regulación, control, cultura vial y atención a víctimas.	Programas de reducción de velocidades (zonas 30, rediseño de intersecciones, dispositivos de control) y fortalecimiento del control de tránsito.									
			Universalizar la accesibilidad en la infraestructura pública, el transporte y el espacio urbano, eliminando barreras físicas y operativas.	Lineamientos estatales de accesibilidad universal para obra pública y transporte, vinculando su cumplimiento al acceso a fondos estatales y federales.									
				Campañas permanentes de educación y cultura vial enfocadas en la protección de los usuarios vulnerables de la vía.									
		Mejorar la conectividad multimodal y logística a escala estatal y transfronteriza e incrementar la competitividad económica mediante la integración de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, frontera eficiente y sostenible.	Mejora de la movilidad urbana y accesibilidad universal.	Proyectos de rutas de transporte público alimentadoras que conecten zonas residenciales con centros de empleo.									
			Ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura vial y frontera.	Creación de distritos de innovación y parques científico-tecnológicos especializados.	Programa	Los necesarios	Municipios del Estado		Gob. Municipal	Gob. Estatal		X	
			Impulso a la multimodalidad en el transporte de carga y pasajeros.	Fortalecimiento de la vinculación academia-industria para el desarrollo de prototipos, capacitación especializada y transferencia tecnológica.	Convenio	Los necesarios	Municipios del Estado		Gob. Municipal	Gob. Estatal		X	
			Ordenamiento y densificación de corredores industriales estratégicos.										
			Fomento a la transición hacia industrias de alta tecnología y servicios avanzados.	Proyectos de rehabilitación de infraestructura peatonal y accesible en centros urbanos y comerciales.									

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Modernización y agregación de valor al sector agroindustrial y pesquero.	Proyectos de desarrollo y modernización de vialidades prioritarias, viaductos y corredores de transporte confinado.									
				Acuerdos de coordinación interinstitucional para la optimización de cruces fronterizos y la conclusión de obras binacionales.									
				Programa de modernización de líneas ferroviarias de carga y pasajeros.									
				Estudios de factibilidad para el desarrollo de puertos secos intermodales y centros logísticos integrados.									
				Manual Normativo de desarrollo urbano para parques industriales con criterios de usos mixtos y eficiencia territorial	Norma técnica	1	Estado		SIDURT	Mpios. Tijuana, Tecate, Ensenada, Mexicali	X		
				Incentivos fiscales para empresas que se localicen en corredores designados y generen encadenamientos productivos locales.	Incentivo fiscal	1	Estado		SEDECO	Secretaria de Hacienda del Estado		X	
				Instrumentos fiscales para desincentivar la especulación de suelo industrial ocioso.	Incentivo fiscal	1	Estado		SEDECO	Secretaria de Hacienda del Estado		X	
				Planes para la creación de distritos de innovación y parques científico-tecnológicos especializados.	Plan	2	Mexicali, Tijuana		SIDURT	SEDECO		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Programa de fortalecimiento de la vinculación academia-industria para el desarrollo de prototipos, capacitación especializada y transferencia tecnológica.	Programa	1	Estado		SEDECO	UABC, CETYS		X	
				Programa de tecnificación del riego, agricultura protegida y acuacultura sostenible.	Programa	1	Estado		Secretaria de Agricultura y Desarrollo Rural	CONAGUA	X		
				Marcas regionales y plantas de procesamiento para productos locales.	Proyecto	7	Municipios		SEDECO	Ayuntamientos	X		
				Sistema de información geoespacial para la toma de decisiones en materia de desarrollo económico y ordenamiento territorial.	Plataforma	1	Estado		Gob. Estatal	Gob. Municipal	X		
				Mecanismos de coordinación intermunicipal y binacional para la ejecución de proyectos estratégicos.	Convenio	1	Estado		Gob. Federal	Gob. Estatal	X		
				Programa de financiamiento y atracción de inversiones con criterios de sostenibilidad y equidad territorial.	Programa	1	Estado		SEDECO	Gob. Federal	X		
				Programas de capacitación y vinculación laboral adaptados a las necesidades de los clústeres productivos regionales.	Programa	1	Estado		SEDECO	UABC, CETYS	X	X	
		Reducir emisiones atmosféricas del transporte, industria y fuentes dispersas,	Movilidad sustentable basada en transporte limpio	Incentivos para introducir flotas de transporte público eléctrico o híbrido (Mexicali, Tijuana, Ensenada)									

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		mejorando la salud urbana.	Sistemas de verificación vehicular metropolitana.	Programa Estatal de Verificación Vehicular Obligatorio del estado de B.C.									
			Control de polvo en vialidades sin pavimentar.	Pavimentación con materiales bajos en resuspensión de polvo.									
			Modernización del monitoreo atmosférico en zonas prioritarias de la entidad	Nuevas estaciones de monitoreo de PM10, PM2.5 y ozono en Ensenada, San Quintín y zona conurbada Tijuana-Tecate-Rosarito									
				Programa de incentivos para la reducción de emisiones en procesos industriales y de servicios	Programa	1	Municipios del Estado		Gob. Estatal	Gob. Federal			X
		Garantizar el acceso equitativo a servicios de transporte a comunidades rurales y pueblos originarios.	Construcción y rehabilitación de caminos rurales.	Construcción de caminos rurales									
				Rehabilitación de caminos rurales y comunicación terrestre.									
			Sistemas de transporte comunitario.	Rutas de Transporte Especial y Transporte Comunitario.									
				Rutas comunitarias sostenibles.									
		Contar con un sistema de movilidad urbana accesible, inclusivo y sostenible.	Reestructurar rutas y mejorar la conectividad entre zonas urbanas y rurales.	Programa de mejoramiento de transporte.									
				Programa de Transporte Especial y Transporte Comunitario.									
				Plan de reestructuración de rutas de transporte.									
Gobernanza urbano-territorial y legalidad	Fortalecer la gestión institucional y de gobernanza para garantizar un Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial sostenible y	Modernizar el marco normativo y los instrumentos de planeación territorial y metropolitana para alinearlos con la legislación nacional y con la	Fortalecer los instrumentos de planeación con la actualización de los Planes de Desarrollo Urbano, Estatales, Regionales, y Metropolitanos con los Planes y normatividad federal con la	Actualización de todos los instrumentos normativos, de planeación urbana y ordenamiento territorial y legales del estado y municipios con publicaciones anteriores a 2016	Programa	1	Estado		Gobierno del Estado	Gobierno del Estado y Municipios	X	X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO			
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO	
	equitativo en el estado.	gestión de riesgos.	finalidad de tener una congruencia normativa	Incentivos para alinear los PMDU, Programas Parciales con la LGAHOTDU	Programa	1	Estado		Gobierno del Estado	Gobierno del Estado y Municipios	X			
				Consolidar Instrumentos de control de ordenamiento territorial en San Felipe y San Quintín	Instrumentos	2	Municipios		San Felipe, San Quintín	Gobierno del Estado		X		
			Actualización de la normatividad con la inclusión de procesos de gestión de suelo, acorde a las políticas y estrategias de ordenamiento territorial federal y municipal	Actualizar Reglamentos municipales en materia de uso de suelo, acciones de urbanización y edificación ligados a la planeación y la gestión urbana y ambiental	Reglamentos	7	Municipios		Ayuntamientos	SIDURT	X	X		
				Normatividad y lineamientos para el establecimiento de reservas territoriales, acciones de densificación urbana, vivienda vertical, redistribución de plusvalías, derechos de desarrollo y contención de la dispersión.	Norma técnica	6	Estado		SIDURT	Ayuntamientos, Colegios de Profesionistas en Desarrollo Urbano	X	X		
				Fortalecimiento de la capacidad institucional y gobernanza para generar instrumentos de planeación con visión integral que atiendan ante los efectos del cambio climático.	Sistemas de información que incorporen mapas de riesgo y estudios de vulnerabilidad en todos los instrumentos de gestión del suelo	Sistema	1	Estado		SIDURT	Ayuntamiento		X	
					Promover estrategias de adaptación y mitigación al cambio climático a nivel urbano	Programa	1	Estado		SMADS	SIDURT, Ayuntamientos		X	
		Consolidar una gobernanza metropolitana y municipal participativa que coordine a los tres órdenes de gobierno y garantice la congruencia	Impulso a la coordinación entre Dependencias de Gobierno (Municipal y Estatal) en materia ambiental y de desarrollo territorial con los sectores de la sociedad	Programa de fomento a la Coordinación intergubernamental y multisectorial.	Convenio	1	Estado			Dependencias estatales y municipales		X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		entre los diferentes instrumentos de planeación	Fortalecer las capacidades institucionales y la gobernanza	Generar mecanismos de coordinación entre Estado– Municipios– Federación	Convenio	1	Estado		SIDURT	SEDATU, Ayuntamientos	X		
				Programa de coordinación de Consejos, Comisiones y Subcomités de Ordenamiento Territorial	Programa	1	Estado		SIDURT	COPLADE, Municipios	X	X	X
				Consejo Estatal de Coordinación Metropolitana y Transfronteriza con representación ciudadana para proyectos de agua, energía, movilidad y equipamientos con impacto interregional.	1	Nivel Regional Transfronterizo	Gobierno del Estado		Gobierno Federal	X			
				Ley estatal de zonas metropolitanas	Ley	Estado	Estado		Gobierno del Estado	SIDURT, Gobiernos municipales		X	
				Esquema de aportaciones municipales para la creación de un fondo metropolitano	Convenio	1	Zona metropolitana Tijuana						
				Acuerdos de coordinación e institucionalización de la planeación y la gestión metropolitana.	Convenio	3	Zona Metropolitana		Gobierno del Estado	Gobiernos Municipales	X		
		Fortalecer las capacidades técnicas y financieras para la administración urbana	Fortalecer la capacidad institucional con sistemas e innovación tecnológica, capacitación profesional y mayor recurso financiero para eficientizar la atención y funcionamiento de ayuntamientos y estado.	Programa de profesionalización continua para funcionarios de gobierno en SIG, movilidad, gestión de suelo y evaluación urbana.	Programa	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X	X	X
				Reforzar las áreas de gobierno relacionadas con el desarrollo urbano	Convenio	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X	X	
				Fortalecer los institutos de planeación urbana municipal con recursos adicionales y mayor ámbito legal de acción	Convenio	1	Estado		SIDURT	IMPLANES	X	X	X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Fortalecer la institucionalidad urbano-territorial mediante sistemas de información geoespacial, procesos administrativos sistematizados	Construir un sistema estatal de gobernanza urbano-territorial basado en normatividad actualizada, información geoespacial y coordinación intergubernamental y ciudadana	Plataforma estatal de información geoespacial (SIG)	1	Estado	Gobierno del Estado		SIDURT, IMPLANES, Dependencias de Desarrollo urbano municipales	X	X		X
				Sistema de procesos de administración urbana (Agencia Digital)	Convenios	1	Estado		Gobierno del Estado	Gobiernos Municipales	X		
		Digitalizar y transparentar la gestión urbana	Fortalecimiento de la capacidad institucional que permita una transparencia y eficiencia en el control urbano y ordenamiento territorial.	Sistemas virtuales de gestión interinstitucional y plataformas digitales integrales para permisos y licencias.	Plataforma	8	Estado, Municipios del Estado		SIDURT	IMPLANES	X	X	X
				Mecanismos de fiscalización y rendición de cuentas.	Sistema	1	Estado		COPLADE	COPLADEM	X	X	X
		Fortalecer la participación ciudadana y social	Robustecimiento de la gobernanza con la participación de la ciudadanía.	Observatorios urbanos y metropolitanos.	Programa	7	Municipios		Estado / Municipios	Gobierno Federal	X		
				Procesos de consulta pública vinculantes de participación ciudadana en todas las etapas de la planeación.	Programa	1	Estado		Gobierno del Estado	Gobierno del Estado y Municipios	X		
				Programa de fomento a la participación ciudadana y fortalecer la gobernanza para asegurar la congruencia entre los planes sectoriales estatales y los planes y programas municipales.	Programa	1	Estado		Estado / Municipios	SIDURT, IMPLANES, Dependencias de Desarrollo urbano municipales	X		
		Consolidar un Sistema Estatal de Información Urbana	Fortalecer la capacidad institucional y gobernanza, impulsando la creación de un Sistema Estatal de información que permitan el diseño de políticas públicas asertivas y eficientes.	Observatorio urbano estatal. Sistema de información con datos de vivienda, movilidad, medio ambiente y riesgos con uso multifinalitario.	Sistema	1	Estado		Gobierno del Estado	Ayuntamientos	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
Inclusión territorial y patrimonio sociocultural	Mejorar el desarrollo social que reduzca las desigualdades socio territoriales y que garantice las oportunidades y los derechos sociales para toda la población, conservando los valores del patrimonio cultural de las comunidades y su relación con los espacios naturales y construidos.	Reducir brechas urbano–rurales garantizando acceso a servicios básicos e infraestructura digital en localidades rurales y comunidades indígenas.	Construir una red de territorios inclusivos y bioculturales que combine servicios básicos, conectividad digital y proyectos turísticos-productivos para vincular comunidades rurales y pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos con los principales corredores regionales.	Centros regionales de cultura, turismo comunitario y patrimonio biocultural en Valle de Guadalupe, San Quintín, San Felipe y comunidades indígenas, articulados a los corredores turísticos y productivos.	Centro cultural	5	Ensenada, San Quintin, San Felipe		Secretaria de Cultura del Estado	SIDURT, Ayuntamientos		X	X
		Valorar y aprovechar el patrimonio biocultural mediante centros regionales de cultura, turismo comunitario y desarrollo agrícola-campestre articulados a los corredores turísticos y productivos.		Proyectos de infraestructura digital en localidades con menores niveles de acceso a internet y TIC.	Sistema	10	Ensenada, San Quintin, San Felipe		SICT	SIDURT, Ayuntamientos	X		
		Integrar comunidades rurales a las cadenas económicas urbanas a través de proyectos productivos y sociales en corredores estratégicos del estado.		Proyectos productivos y sociales que integren comunidades rurales, articulando cadenas económicas con zonas urbanas.	Proyecto	10	Ensenada, San Quintin, San Felipe		SEDECO, Secretaría de Bienestar	Ayuntamientos	X	X	X
				Planes de justicia para los pueblos Yumanos, Cochimí	Plan	2	Tecate, Ensenada		Ayuntamientos	INPI, Secretaría de Bienestar del estado	X		
				Plan de justicia para jornaleros agrícolas	Plan	2	San Quintin. Mexicali		Ayuntamientos	Secretaria de Bienestar del Estado	X		
		Diversificar la base económica mediante el turismo sostenible y la agroindustria y potenciar sectores económicos complementarios basados en recursos naturales, culturales y productivos, con enfoque en	Desarrollo de productos turísticos de calidad y bajo impacto ambiental.	Proyectos para mejorar la infraestructura turística costera y de naturaleza.	Proyecto	5	Ensenada, San Quintin, San Felipe		SICT	SIDURT		X	
				Rutas temáticas y promoción de turismo de reuniones, cultural y de bienestar.	Programa	1	Estado		Secretaria de Cultura	SEDECO		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		sostenibilidad y valor agregado.											
		Proteger los pueblos originarios y mejorar las condiciones de vida de sus comunidades indígenas.	Aplicar programas gubernamentales y fomentar el apoyo institucional.	Programa de fomento a la Cultura indígena, con un enfoque a niños y jóvenes, que son el futuro de la conservación de las tradiciones milenarias nativas del estado.	Programa	1	Estado		Secretaria de Cultura	Dirección General de Culturas Populares, Indígenas y Urbanas (DGCPIU), Instituto Nacional de Lenguas Indígenas (INALI).	X		
				PROBIPI Programa para el Bienestar Integral de los Pueblos Indígenas	Programa	1	Estado		INPI	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Secretaría de Bienestar.	X		
			Fortalecer la infraestructura social en comunidades rurales, pueblos nativos y comunidades rurales (salud, educación, conectividad y vivienda digna).	Programa de vivienda digna para pueblos originarios.	Programa	1	Estado		CONAVI/SEDATU	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comisión Estatal de Vivienda CEV, CONEVAL.		X	
				Construcción de Dispensarios médicos, clínicas y centros de salud, y centros comunitarios.	Unidad Médica	NE	Todos los municipios		Secretaria de Salud	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, IMSS, ISSSTE.		X	
				Reconstrucción, remodelación y reforzamiento de equipamiento educativo.	Escuela	NE	Todos los municipios		Secretaria de Educación/Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa (INIFED)/Secretaría de Educación de Baja California (SEBC)	Subsecretaría de Mejora y Mantenimiento Escolar, Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Instituto de Infraestructura Física Educativa del Estado (INIFE), Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial SIDURT.		X	
				Construcción de vialidades y mejoramiento de infraestructura vial	m²	NE	Todos los municipios		Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT)		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Transporte especial para pueblos nativos y comunidades rurales.	Camión/Ruta	NE	Todos los municipios		Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas INPI/Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable.	X		
				Comedores comunitarios rurales en escuelas y centros comunitarios.	Programa	1	Todos los municipios		Secretaría de Bienestar/Secretaría de Educación Pública (SEP)	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comités comunitarios y escolares.	X		
				Construcción, fortalecimiento e implementación de clínicas rurales y brigadas médicas itinerantes.	Unidad Médica	NE	Todos los municipios		Secretaría de Salud (SSA)/IMSS Bienestar/ ISSSTE	Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X		
			Garantizar acceso a servicios de seguridad social y alimentos a través de programas sociales.	Programa de pensión para mujeres indígenas (60-64 años)	Programa	1	Estado		INPI/Secretaría de Bienestar	Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X		
				Programa de pensión universal para adultos mayores (65+)	Programa	1	Estado		Secretaría de Bienestar	Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X		
				Construcción de espacios y programas para adultos mayores y grupos con discapacidad	Centros de atención	7	Todos los municipios		Secretaría de Bienestar	Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X	X	X
				Programas de atención de niños y adolescentes en situación de pobreza	Programa	7	Todos los municipios		Secretaría de Bienestar	Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X	X	X
				Programas de Alimentación y Abasto Social	Programa	1	Estado		Secretaría de Bienestar	SEGALMEX (Seguridad Alimentaria Mexicana), Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Reconocer oficialmente a los miembros de pueblos originarios.	Elaborar Padrón de pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos del Estado de Baja California: Nombres de comunidades, miembros, usos y costumbres, tradiciones y lenguas.	Padrón de pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos del Estado de Baja California.	Padrón	1	Estado		INPI (Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas)/ Secretaría de Cultura.	INEGI, Gobierno Estatal y Ayuntamientos.		X	
		Dotar de servicios básicos a comunidades rurales y pueblos originarios.	fortalecimiento de Infraestructura eléctrica, sistemas de agua potable y drenaje sanitario	Construcción de redes de energía eléctrica en pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos.	Red eléctrica	NE	Todos los municipios		Secretaría de Energía (SENER)/Comisión Federal de Electricidad (CFE)	INPI, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT), Gobierno Estatal y Ayuntamientos.		X	
				Construcción de infraestructura de agua potable en pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos	Red hidráulica	NE	Todos los municipios		Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)/Secretaría de Bienestar	INPI, Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial SIDURT.	X		
				Construcción de infraestructura de drenaje sanitario en pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos	Red sanitaria	NE	Todos los municipios		Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)/Secretaría de Bienestar	INPI, Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial SIDURT.		X	
		Contar con obertura de equipamientos educativos y asistenciales	Fortalecer el Sistema Educativo que permita mejorar y crear las condiciones físicas para que los alumnos cuenten con un espacio educativo moderno, digno y accesible que posibilite el óptimo aprovechamiento educativo, así como fomentar el apoyo y acompañamiento e integración del alumnado.	Programa de Construcción y Rehabilitación de Equipamiento Educativo	Programa	1	Estado		Gobierno del Estado	Gobierno Federal	X		
				Programa de apoyos educativos a zonas rurales	Programa	2	Estado		Gobierno del Estado	Gobierno Federal	X		
				Programa de innovación tecnológica a comunidades rurales y pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos	Programa	1	San Quintín		Gobierno del Estado	Gobierno Federal	X		

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
			Mejoramiento de la capacidad de atención a la salud para incrementar la cobertura en zonas rurales y periferias urbanas.	Programa de Unidades médicas comunitarias	Programa	1	Zonas Rurales del Estado		IMSSS BIENESTAR- SHCP	Secretarias de Salud Bienestar del Estado	X		
				Hospital de Especialidades	Hospitales	2	San Quintín y San Felipe		IMSSS BIENESTAR- SHCP	Secretarias de Salud Bienestar del Estado	X	X	
				Hospital de Especialidades Centro Metropolitano de Salud	Hospital	1	Zona Metropolitana Tijuana		IMSSS BIENESTAR- SHCP	Secretarias de Salud Bienestar del Estado		X	X
				Programa de Seguridad alimentaria y nutrición	Programa	1	Estado		Secretaría de Bienestar del Estado	Bienestar Federal	X	X	X
		Preservar y fortalecer los valores culturales, así como garantizar la protección y vigilancia de las zonas de valor histórico.	Realizar programas de educación patrimonial aplicado a gobierno y sociedad.	Programas de Educación Patrimonial.	Programa	1	Estado		Secretaría de Cultura /Secretaría de Educación Pública (SEP)/Secretaría de Educación de Baja California (SEBC).	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial SIDURT.		X	
				Programas de vigilancia comunitaria y elementos de seguridad pública.	Programa	1	Todos los municipios		Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP)/	Secretaría de Seguridad Ciudadana de Baja California (SSCBC), Policías Municipales, Guardia Nacional, Fiscalía General del Estado de Baja California (FGCBC), Comités vecinales.	X		
		Impulsar la integración social y económica de las comunidades originarias mediante la implementación de alternativas productivas sostenibles.	Promover alternativas productivas sostenibles basadas en sus conocimientos tradicionales y los recursos locales.	Programas de formación técnica y comunitaria para la gestión de alternativas productivas sostenibles en comunidades rurales, pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos	Programa	1	Estado		SEMARNAT/INPI	Comunidades rurales y pueblos originarios, Gobierno Estatal y Ayuntamientos		X	
		Contar con una comunidad informada, participativa y con sentido de pertenencia en cuanto a Patrimonio Cultural y	Conformación de comités comunitarios con la participación de los tres órdenes de gobierno, ONG, órganos colegiados, comunidades y representantes de pueblos de	Campañas informativas y de promoción cultural	Campaña	1	Estado		Secretaría de Cultura/INPI	Dirección General de Culturas Populares, Indígenas y Urbanas (DGCPIU), Comités vecinales. ONGs, órganos colegiados, comunidades rurales y pueblos originarios; Gobierno Estatal y Ayuntamientos.		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Biocultural en el Estado.	comunidad indígena y pueblos nativos.	Comités comunitarios de obra, vigilancia y seguimiento de programas sociales	Comités	NE	Estado		Secretaria de Bienestar	Comités vecinales. ONGs, órganos colegiados, comunidades rurales y pueblos originarios; Gobierno Estatal y Ayuntamientos.	X		
				Mecanismos de coordinación entre pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos, dependencias gubernamentales y organizaciones civiles.	Mesas de trabajo/Comité	NE	Todos los municipios		Secretaría de Bienestar, Secretaría de Cultura, SEMARNAT, INPI	Comités vecinales. OSC, órganos colegiados, comunidades rurales y pueblos originarios; Gobierno Estatal y Ayuntamientos.		X	
		Conservación del Patrimonio cultural del Estado y de los ecosistemas.	Evitar la afectación del patrimonio cultural del Estado y de los ecosistemas, mejorando la seguridad y vigilancia.	Programa de incentivos económicos para la vigilancia comunitaria en sitios de patrimonio cultural y sitios de valor biocultural.	Programa	1	Estado		Secretaría de Cultura/Dirección General de Culturas Populares, Indígenas y Urbanas (DGCPIU)/INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) /Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)/INPI	Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial SIDURT, Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comunidades originarias y rurales.	X		
				Campañas de forestación y limpieza con incentivos económicos a comunidades rurales.	Campaña	NE	Estado		SEMARNAT (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) /CONAFOR (Comisión Nacional Forestal)/Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comunidades rurales y pueblos originarios, organizaciones civiles y universidades.		X	
			Mejoramiento, mantenimiento y vigilancia de sitios de valor cultural y biocultural del estado.	Proyectos de mejoramiento de equipamiento y patrimonio cultural	Proyecto	NE	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia.	Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comunidades rurales y pueblos originarios, organizaciones civiles y universidades.			X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Mejoramiento de las instalaciones de los museos: Museo Comunitario en San Felipe, Museo de Historia en Mexicali, Museo del sitio del Ferrocarril, Museo de Culturas de pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos y Migrantes en San Quintín.	Museo	5	San Felipe. Mexicali, San Quintín		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia.	Gobierno Estatal, Ayuntamientos de San Felipe, Mexicali y San Quintín; Comunidades rurales y pueblos originarios, organizaciones civiles y universidades.		X	
		Agilizar los procesos técnicos, administrativos y jurídicos para la declaración de Patrimonio Cultural en bienes susceptibles a ser declarados patrimonio.	Confluencia de autoridades competentes para la tramitación de declaratorias	Declaratorias de Patrimonio Cultural del Estado en bienes susceptibles a ser declarados patrimonio.	Declaratoria	1	Estado		Congreso del Estado de Baja California/Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)	INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno Estatal y Ayuntamientos, Comunidades rurales y pueblos originarios, organizaciones civiles y universidades.		X	
		Contar con infraestructura Cultural de primer nivel, óptima y acorde a las necesidades de los municipios del Estado.	Mantener y rehabilitar la infraestructura cultural existente tales como los CEART y red de bibliotecas públicas, entre otros.	Rehabilitación de CEART en el estado	Centro Rehabilitado	NE	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)	Gobierno Estatal, INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Comunidades artísticas y culturales,			X
				Rehabilitación de bibliotecas públicas.	Biblioteca Rehabilitada	NE	Todos los municipios		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto Municipal de Arte y Cultura (IMAC)/Ayuntamientos	Secretaría de Cultura, Dirección General de Bibliotecas, Gobierno Estatal, Comunidades artísticas y culturales,		X	

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Rehabilitación de centros de desarrollo comunitario.	Centro Rehabilitado	NE	Todos los municipios		Secretaría de Bienestar de Baja California/Ayuntamientos.	SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial), comités vecinales, organizaciones civiles y universidades.	X		
			Incrementar los espacios de fomento a la cultura y a las artes en el Estado.	Construcción de equipamiento cultural.	Módulo de equipamiento	NE	Todos los municipios		SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial), Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)	INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Ayuntamientos, comités vecinales, organizaciones civiles y universidades.			X
			Mejorar las instalaciones y condiciones del Archivo Histórico del Estado para el cuidado y la conservación del acervo documental.	Programa de mejoramiento del Archivo Histórico del Estado.	Programa	1	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California, Archivo Histórico del Estado de Baja California (AHEBC)	Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Ayuntamientos, Universidades y centros de investigación.		X	

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Aprovechar el potencial de las Misiones de Baja California como sitios históricos y turísticos.	Mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y vigilancia de los sitios.	Construcción y/o mejoramiento de caminos de acceso a Misiones.	m²	NE	Ensenada, San Quintín.		SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)/Secretaría de Cultura de Baja California/INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia)	Ayuntamientos, Universidades, Centros de investigación.		X	
				Programa de vigilancia continua de caminos y sitios misionales.	Programa	1	Ensenada, San Quintín.		Secretaría de Seguridad Ciudadana de Baja California (SSCBC), Policías Municipales, Guardia Nacional, Secretaría de Cultura de Baja California/INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia)	Ayuntamientos, Universidades, Centros de investigación, comunidades rurales, pueblos originarios, comités comunitarios de vigilancia,	X		
			Promover el turismo local, nacional e internacional a las Misiones.	Campaña de promoción turística local, nacional e internacional.	Campaña	1	Estado		Secretaría de Turismo de Baja California (SECTURE)/Gobierno del Estado de Baja California	Ayuntamientos, CDEM,			X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Incentivos a agencias turísticas.	Programa	1	Estado		Secretaría de Turismo de Baja California (SECTURE)/Secretaría de Cultura de Baja California/Gobierno del Estado de Baja California	Secretaria de Economía e Innovación, Ayuntamientos, CDEM, CANACO			X
			Mejoramiento y/o construcción de instalaciones turísticas en torno a las Misiones.	Proyectos arquitectónicos y de conjunto para el mejoramiento de sitios misionales.	Proyecto	NE	Ensenada, San Quintín.		INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia)/Secretaría de Cultura de Baja California/SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)	Ayuntamientos, Universidades, comunidades rurales, pueblos originarios.		X	
				Construcción de servicios turísticos en zonas misionales.	Módulo de equipamiento	NE	Ensenada, San Quintín.		Secretaría de Turismo de Baja California (SECTURE)/Secretaría de Cultura de Baja California/SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)	INAH, Ayuntamientos, Pueblos originarios, comunidades rurales.			X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Aprovechar la diversidad turística, cultural y biocultural.	Conformar Clústeres culturales.	Programa de Clústeres Culturales.	Programa	1	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/Secretaría de Economía e Innovación de Baja California	Ayuntamientos, universidades, pueblos originarios, comunidades rurales.			X
			Establecer rutas culturales y bioculturales.	Proyectos de rutas temáticas.	Proyecto	NE	Estado		Secretaría de Turismo de Baja California (SECTURE)/Secretaría de Cultura de Baja California/SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)	Ayuntamientos, Universidades, OCS, comunidades rurales, pueblos originarios.			X
		Mejoramiento de espacios públicos e infraestructura vinculados al patrimonio cultural intangible del Estado.	Conservar la memoria artística del estado	Construcción del Centro Estatal de Documentación de las Artes.	Centro Cultural	1	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)	INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Ayuntamientos, Universidades, OCS, comunidades rurales, pueblos originarios.			X

EJE ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Impulsar la creación y apoyo a los museos en el Estado.	Ampliar la infraestructura museográfica en el estado	Catalogo del Patrimonio Artístico, Cultural y Biocultural del Estado de Baja California.	Catálogo	1	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)	INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Ayuntamientos, Universidades.	X		
				Proyectos de mejoramiento de las instalaciones de los Museos: (Museo Comunitario en San Felipe, Museo de Historia en Mexicali, Museo del sitio del Ferrocarril, Museo de Culturas Originarias y Migrantes en San Quintín).	Museo rehabilitado	5	San Felipe. Mexicali, San Quintin		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia.	Gobierno Estatal, Ayuntamientos de San Felipe, Mexicali y San Quintín; Comunidades rurales y pueblos originarios, organizaciones civiles y universidades.		X	
				Construcción de Museos del Sitio en zonas de Patrimonio Cultural y biocultural-.	Museo	NE	Estado		Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)/SIDURT (Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial)	INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Ayuntamientos, SEMARNAT, CONANP, Universidades, pueblos originarios y comunidades rurales.			X

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
		Contar con instrumentos para la preservación del patrimonio cultural.	Actualización de instrumentos para la preservación del patrimonio cultural.	Ley de Preservación del Patrimonio Cultural.	Ley aprobada	1	Estado		Congreso del Estado de Baja California/Secretaría de Cultura de Baja California/Instituto de Cultura de Baja California (ICBC)	INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia), Ayuntamientos, Universidades, pueblos originarios y comunidades rurales.	X		
		Incrementar el acceso a la seguridad social a través del fomento económico y del trabajo formal.	Fortalecimiento del empleo formal a la población económicamente activa para que pueda contar con un sistema de prestaciones de seguridad social.	Programa de fomento al empleo formal y Programas productivos.	Programa	1	Estado		Secretaría de Bienestar y Economía del Estado	Bienestar Federal	X		
		Introducir lo servicios básicos en zonas periféricas y rurales, donde se encuentra el mayor rezago en servicios públicos que coadyuvará a reducir las desigualdades sociales.	Impulsar la Coordinación interinstitucional de los tres órdenes de gobierno para generar convenios de colaboración y atención a zonas de mayor rezago.	Programa de servicios básicos a zonas periféricas urbanas y rurales	Programa	1	Estado		Gobierno Del Estado, INDIVI	Gobierno Federal	X		
		Reducir la vulnerabilidad de los grupos sociales identificados.	Promover la Coordinación interinstitucional para implementar programas que contribuyan a brindar atención e inclusión a grupos vulnerables para mejorar sus derechos sociales.	Programas de traductores y mediadores culturales en pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos, para migrantes y personas con discapacidad.	Convenios de Coordinación	7	Estado		Gobierno del Estado	Secretarías de Bienestar de los tres ordenes	X	X	X
				Centros de Día y cuidados especializados para adultos mayores									
				Programa de guarderías urbanas y rurales para madres trabajadoras									

EJÉ ESTRATEGICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	UBICACIÓN		RESPONSABLE	CORRESPONSABLES	PLAZO		
							MUNICIPIO	UTE			CORTO	MEDIANO	LARGO
				Programa de adaptación de infraestructura pública para acceso universal									
				Programas de atención a niños, niñas y adolescentes en situación de pobreza									
			Establecer programas integrales de seguridad con mayor participación ciudadana en la prevención de delitos.	Normatividad para aplicar criterios de diseño del espacio para prevenir el delito (CPTDE) para reducir la inseguridad ciudadana.	Norma técnica	1	Estado		SIDURT	UABC, CETYS		X	
				Acuerdos de coordinación de instituciones de seguridad pública con comunidades rurales, pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos y sitios de patrimonio.	Convenios	7	Estado		Gobierno del Estado	Ayuntamientos		X	
				Construcción de bases de la fuerza estatal y seguridad ciudadana en Valle de Guadalupe, La rumorosa, San Quintin y San Felipe	Obra	4	Ensenada, Tecate, San Quintin y San Felipe		Ayuntamientos	Secretaría de Seguridad Ciudadana del Estado	X		
				Acciones de rescate de parques y áreas recreativas de las comunidades rurales y pueblos de comunidad indígena y pueblos nativos.	Programa	1	Estado		SIDURT	Ayuntamientos	X	X	

Fuente: Elaboración propia, 2026.

IV.4 Monitoreo

El tema de monitoreo para el seguimiento del Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU) es fundamental para vigilar su cumplimiento y a final de cuentas evaluar la mejoría en el desarrollo urbano y la calidad de vida de la población.

El Observatorio Urbano Estatal (OUE) consiste en una aplicación que permite la creación, edición y consulta de indicadores relacionados con el PEDU. Su objetivo es que el usuario pueda monitorear, evaluar y visualizar el avance del PEDU mediante indicadores territoriales y proyectos, permitiendo seguimientos por UTE, comparativas municipal-estatal, medición porcentual de avance y visualización vía tableros de datos (dashboards). Es un complemento del Geoportal y del Geovisor.

Tabla 62: Visualización de página de inicio del Observatorio Urbano Estatal



Fuente: Elaboración propia, 2026.

El OUE se divide en tres módulos:

- **Monitoreo de estrategias:** Permite visualizar el avance de la estrategias y acciones del PEDU.
- **Monitoreo de proyectos estratégicos:** Permite consultar el avance de los proyectos estratégicos del PEDU.
- **Indicadores:** Permite consultar diversos indicadores y variables basados en los ejes estratégicos del PEDU. Cada indicador incluye una ficha técnica y una hoja con su avance, la cual incluye diversas visualizaciones asociadas (tablas, gráficas, mapas).

El OUE estará vinculado a la plataforma DATA BC de Comité de Planeación del Estado (COPLADE) por lo que será de acceso público. La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT) será la encargada de la actualización de indicadores y la revisión de los avances en estrategias y proyectos del Plan. Como Secretario Técnico del Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial, la SIDURT se encargara también de presentar de manera periódica la evaluación del Plan en el seno del Comité con lo cual se tomaran decisiones colegiadas sobre la pertinencia de las acciones para el desarrollo del Estado.

La batería de indicadores que se presenta en la siguiente matriz está ligada a cada uno de los ejes estratégicos del Plan. La selección de los indicadores se baso en los resultados del diagnóstico técnico, la disponibilidad de fuentes de información que se actualizan de manera periódica, y la facilidad para la construcción de cada indicador, procurando que su actualización sea con la periodicidad que se indica en la matriz.

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
Política de suelo, vivienda social, espacio rural y periferias	Reducir las desigualdades socio territoriales garantizando el derecho al suelo y a la vivienda adecuada y accesible para toda la población, en un entorno urbano y rural integrado, articulado y ordenado.	Porcentaje de superficie de crecimiento de centros de población sobre áreas planificadas.	El porcentaje de hectáreas de crecimiento de los centros de población planificada en el estado, con relación al total de superficie real de crecimiento de los centros de población en el año.	$(CSCCUP/TSCRCPE) \times 100$ Cantidad de superficie de Crecimiento de los Centros de Población en congruencia con los Usos de Suelo Propuestos en los planes de desarrollo urbano con respecto al Total Real de Crecimiento urbano de los Centros de Población en el Estado por 100	95% a diciembre 2025	SIDURT (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitoreo/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Anual	Ascendente (se mantenga)

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Mejora en la calidad de los Servicios Públicos	Es una medida resumen que permite conocer e incremento en la satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos derivado de la implementación de PEOTDU en las entidades que componen la entidad	$MCSP = (ISUEIt - ISUEIt-1) * 100$ Donde: MCSP es el Incremento en la satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos en el año t SUEIt es la satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos (agua potable, drenaje y alcantarillado, alumbrado público, parques y jardines recolección de basura, policía, calles y avenidas, carreteras y caminos sin cuotas estatales, educación pública obligatoria, transporte público, entre otros. Cfr. ENCIG 2019), que se calcula para la Entidad t en el año t SUEIt-1 es la satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos (agua potable, drenaje y alcantarillado, alumbrado público, parques y jardines recolección de basura, policía, calles y avenidas, carreteras y caminos sin cuotas estatales, educación pública obligatoria, transporte público, entre otros. Cfr. ENCIG 2019), que se calcula para la Entidad t en el año inmediato anterior.	Porcentaje de satisfacción de servicios públicos en Baja California Recolección de basura 81.3 Agua potable 68.4 Drenaje y alcantarillado 48.6 Alumbrado público 36.7	INEGI: Encuesta Nacional de Impacto y Calidad Gubernamental 2023 https://www.inegi.org .mx/programas/encig /2023/	Bianual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Porcentaje de población que recibió apoyos para la obtención y fortalecimiento de viviendas a través de los organismos de vivienda en el estado.	La determinación porcentual de la población con bajo nivel de bienestar social en el estado que mejoraron sus condiciones de habitabilidad a través de apoyos para la adquisición de vivienda nueva en modalidades de terminada o progresiva.	$(NPRAV/TPNAV)*100$ NPRAV- NÚMERO DE POBLACIÓN QUE RECIBIÓ APOYOS PARA LA OBTENCIÓN DE VIVIENDA NUEVA TPNAV - TOTAL DE POBLACIÓN CON NECESIDAD DE APOYOS DE VIVIENDA NUEVA.	75% (Diciembre 2025)	INDIVI Estatal (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de atención a la demanda social de la expedición de títulos de propiedad	Porcentaje de títulos de propiedad expedidos por el Instituto para el Desarrollo inmobiliario y de la vivienda	$(CTPEE/NTPE)*100$ Cantidad de Títulos de propiedad elaborados por el INDIVI en el Estado con respecto a la necesidad de Títulos de propiedad en el Estado de Baja California por 100.	59.92% a diciembre 2025	INDIVI Estatal (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Semestral	Ascendente
		Cobertura de la población beneficiada con obras de infraestructura en el estado	Porcentaje de población beneficiada con obras de infraestructura vial, con respecto al total de la población en el estado	$(POBBIV/TPOE)*100$ Población beneficiada con obras de infraestructura vial con respecto al total de población del Estado por 100.	67.56% a diciembre 2025	SIDURT (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de población con vivienda de calidad en el Estado	Porcentaje de la población que cuenta con viviendas de calidad, con respecto al total de la población en el estado.	$(POBVC/TPOE)*100$ Población con Vivienda de Calidad con respecto al total de la población en el Estado por 100.	71.49% a diciembre 2025	SIDURT (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Semestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Porcentaje de familias con ingresos menores a cuatro veces unidad de medida de actualización (UMA) beneficiadas con acciones de vivienda	Grado de atención a la población del estado que cuenta con ingresos menores a cuatro veces la unidad de medida de actualización (en carencia social) que fueron beneficiadas con al menos alguna de las acciones de vivienda por los programas del INDIVI.	$((ACR+AL_C+AL+ARTL+AIV+ATP)/FIM4UMA))*100$ familias beneficiadas con acciones de convenios de regularización, familias beneficiadas con acciones de individualización de vivienda (nueva y existente), familias beneficiadas con acciones de incentivos a cartera, familias beneficiadas con acciones de lotes, familias beneficiadas con acciones de regularización técnica de lotes, familias beneficiadas con acciones de títulos de propiedad con respecto a las familias con ingresos menores a cuatro veces unidad de medida de actualización (UMA) por 100.	75.47% a diciembre 2025	INDIVI Estatal (https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025)	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de población con vivienda de calidad en el estado	EL PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN QUE CUENTA CON VIVIENDAS DE CALIDAD, CON RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO.	$(POBVC/TPOE)*100$	67.56 a diciembre 2025	SIDURT https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de población que se encuentra en carencia social debido a la calidad y espacios de la vivienda	EL PORCENTAJE DE PERSONAS EN EL ESTADO QUE SE ENCUENTRA EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD DEBIDO A LA CALIDAD Y ESPACIOS DE SU VIVIENDA.	$(CPPECSCEV/TPE)*100$	19*.25 a diciembre 2025	SIDURT https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Anual	Descendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Porcentaje de personas sin acceso a servicios básicos en la vivienda.	Mide el porcentaje de personas que no cuenta con agua entubada dentro de la vivienda o fuera de la vivienda, pero dentro del terreno, drenaje conectado a la red pública o a una fosa séptica, electricidad obtenida del servicio público, de un panel solar o de otra fuente, planta particular y que el combustible que utilizan para cocinar es leña o carbón y la cocina no cuente con chimenea.	$PPSASBV = (PSASBV/PT) * 100$ Donde: PPSASBV= Porcentaje de personas sin acceso a servicios básicos en la vivienda PSASBV = Número de personas sin acceso a servicios básicos en la vivienda PT = Población total en el año t	Baja California 2.9% (2024)	Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2024/	Anual	Descendente
		Acciones de regularización y titulación+ F24: L25n de Vivienda por municipio en el estado, resultado de trabajo coordinado con los tres niveles de gobierno.	Indica el número de acciones de regularización y titulación de Vivienda realizadas en los municipios del estado	ARTVE = CR + TPE Donde: ARTVE= Acciones de regularización y titulación entregados en el estado. CR= Convenios de regularización. TPE= Títulos de propiedad entregados	30,981	INDIVI y SIDURT	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Déficit en la Vivienda	Mide el déficit de viviendas que es el resultado de un explosivo crecimiento demográfico, la inequitativa distribución de la riqueza, la falta de financiamiento de algunos sectores de la población para poder adquirir una vivienda. Además el problema no solo se remite a la insuficiencia de la vivienda si no también a las condiciones de la misma.	DV= TH-TVPH+TVPMD+TVPT * 100 / TVPH Donde: DV= Déficit de vivienda, TH= Total de hogares. TVPH= Total de Viviendas Particulares Habitadas. TVPMD= Total de Viviendas Particulares Habitadas con paredes de Materiales de desecho y láminas y cartón. TVPT= Total de Viviendas Particulares Habitadas con Piso de Tierra	-18.20%	INEGI, Censo General de Población y Vivienda	10 años o periodicidad de Censo General de población disponibles.	Descendente
		Cobertura de población con equipamiento urbano en el estado	Porcentaje de la población beneficiada con obras de equipamiento urbano, con respecto al total de la población en el estado.	(POBBEU/TPE)*100 POBBEU = POBLACIÓN BENEFICIADA CON EQUIPAMIENTO URBANO TPE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	75.67% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2023	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de población que mejoró sus condiciones de habitabilidad por acciones de equipamiento, infraestructura y ordenamiento territorial, con respecto al total de la población del estado.	Porcentaje de la población beneficiada que mejoró su condición de habitabilidad por las acciones de equipamiento, infraestructura y ordenamiento territorial, con respecto al total de la población del estado.	(POBBMH/TPOBE)*100 POBBMH = POBLACIÓN BENEFICIADA CON LAS ACCIONES QUE MEJORÓ SU CONDICIÓN DE HABITABILIDAD TPOBE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	40.38% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2024	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		ordenamiento territorial.						
		Cobertura de alcantarillado sanitario en el estado	El porcentaje de población que cuenta con el servicio de alcantarillado sanitario en el estado.	(CPASE/TPE)*100 CPASE = CANTIDAD DE LA POBLACIÓN QUE CUENTA CON SERVICIO DE ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL ESTADO. TPE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	82.37% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitoreo/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Trimestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
Gestión hídrica y huella urbana sobre ecosistemas	Consolidar modelos de desarrollo urbano sustentables y resilientes, orientados a fortalecer la sostenibilidad ambiental, la resiliencia territorial y la calidad de vida de la población, mediante la gestión integral de los sistemas hídricos e infraestructura verde, el cuidado de la calidad del aire, suelo, biodiversidad, y el manejo de residuos, incorporando	Grado de presión sobre los recursos hídricos	Es el porcentaje de agua utilizada para usos consuntivos respecto al agua renovable total.	Porcentaje de agua utilizada respecto a la renovable disponible. $ISTH = (PCHD + PASSE + PSMCA + PPTAE) / n$ Dónde, ISTH = Índice sostenibilidad territorial hídrica. n = Número de variables consideradas por el ISTH PCHD = Proporción de cuencas hidrológicas con disponibilidad. PASSE = Proporción de acuíferos sin sobreexplotación. PSMCA = Proporción de sitios de monitoreo en cuerpos de agua superficiales con calidad aceptable, buena y excelente para los indicadores DBO5*, DQO** y SST***. PPTAE = Proporción de población nacional total con cobertura de agua entubada.	Baja California 88.68% (2023, no se realizaron los siguientes años)	CONAGUA.	Anual	Descendente
		Índice de gestión hídrica integral	Mide el grado de avance en infraestructura, diversificación de fuentes y protección ecosistémica.	Promedio ponderado de eficiencia del ciclo urbano + % de reúso + superficie restaurada.	0.35-0.45	CONAGUA, organismos operadores, SEMARNAT	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
	criterios de mitigación, adaptación y reducción de riesgos ambientales, en concordancia con marcos normativos y de planeación territorial.	Cobertura de Agua Potable en el Estado	Porcentaje de población que cuenta con el servicio de agua potable en el estado	$(CPSAP/TPE)*100$ Cantidad de la población con servicio de agua potable en el estado con respecto al total de la población en el Estado por 100.	97.76% a diciembre 2025 Mexicali 98.37% Ensenada 95% Tijuana 99.5% Tecate 96.5%	SEPROA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Trimestral	Ascendente
		Continuidad en el servicio de agua potable en el Estado	Tiempo promedio por día en que el suministro en el sistema de distribución del servicio de agua potable se mantiene continuo a los usuarios de los organismos operadores de agua en el estado	$Meta\ Anual-1*((PASSE*Meta\ Anual)/PTE)$ Población afectada sin suministro en el Estado con respecto a la Población total en el Estado. Avance del Resultado vs Meta Anual o Parcial (Resultado/Meta anual o parcial en su caso)*100	22.86 horas/día a diciembre 2025 Mexicali 23.99 horas/día Ensenada 19 horas/día Tijuana 23.87 horas/día Tecate 23.97 horas/día	CEA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Trimestral	Ascendente
		Cobertura de Alcantarillado Sanitario en el Estado	Porcentaje de población que cuenta con el servicio de alcantarillado sanitario en el estado	$(CPASE/TPE)*100$ Cantidad de la población que cuenta con servicio de alcantarillado sanitario en el estado con respecto al total de la población del Estado por 100.	82.37% a diciembre 2025	CEA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2026	Trimestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Continuidad en el Servicio de Alcantarillado sanitario en el Estado	Tiempo promedio por día en el servicio de alcantarillado sanitario se mantiene continuo a los usuarios de los organismos operadores de agua en el estado	Meta Anual-((PASSASE*Meta Anual)/TPE) Población afectada sin suministro de Alcantarillado Sanitario en el Estado con respecto al total de la población del Estado. Avance del Resultado vs Meta Anual o Parcial (Resultado/Meta anual o parcial en su caso)*100	19.74 horas/día a diciembre 2025	CEA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2027	Trimestral	Ascendente
		Índice de seguridad hídrica sectorial	Mide la disponibilidad efectiva de agua para sectores urbano, agrícola e industrial.	Volumen disponible / Demanda sectorial.	0.6-0.8	CONAGUA, CNA, organismos operadores	Anual	Ascendente
		Índice de circularidad ambiental	Mide el avance en reducción, reciclaje y valorización de materiales.	Material valorizado / Material generado * 100.	8-15%	SEMARNAT, INEGI, municipios	Anual	Ascendente
		Índice de eficiencia del ciclo urbano del agua	Mide la eficiencia integral del sistema urbano de agua potable, saneamiento y reúso.	Volumen entregado efectivo / Volumen producido * 100.	45-65%	CONAGUA, organismos operadores	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Eficiencia física de los organismos operadores de agua en el estado de Baja California	La eficiencia alcanzada del volumen producido de agua, en relación con el volumen facturado en el estado de Baja California a través de los organismos operadores de agua.	$(VAENT/VACAP)*100$ VOLUMEN DE AGUA CAPTADA VOLUMEN DE AGUA ENTREGADA	76.9% (Diciembre 2025) Mexicali 79.7% Ensenada 70.5% Tijuana 77.5% Tecate 86%	CESPT, CESPTE, CESPM Y CESPE https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=	Trimestral	Ascendente
		Porcentaje de agua residual tratada destinada a reúso.	Mide el grado de aprovechamiento del agua tratada.	Volumen reutilizado / Volumen tratado * 100.	Mexicali 99.8% Ensenada 70% Tijuana 85.2% Tecate	CESPT, CESPTE, CESPM Y CESPE	Anual	Ascendente
		Índice de estrés hídrico en acuíferos costeros	Evalúa la presión sobre los acuíferos costeros.	Extracción total / Recarga media anual.	1.2-2.5	CONAGUA, CNA	Anual	Descendente
		Porcentaje de cuerpos de agua con calidad aceptable.	Mide la recuperación ecológica.	Cuerpos con calidad aceptable / Total monitoreados * 100.	20-40% Mexicali 80%	CONAGUA, PROFEPA.	Semestral.	Ascendente.
		Tasa de valorización de residuos.	Mide el porcentaje de residuos valorizados.	Ton valorizadas / Ton generadas * 100.	5-12% Mexicali 4%	Municipios, SEMARNAT.	Anual.	Ascendente.

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Número de tiraderos clandestinos.	Mide la reducción de sitios ilegales.	Conteo anual.	20-150. Mexicali 366 Tijuana 712 Ensenada 53	Municipios.	Semestral.	Descendente.
		Porcentaje de hogares que separan residuos.	Mide adopción de separación en origen.	Hogares que separan / Total hogares * 100.	Baja California 24 % Mexicali 4% Ensenada 4%	INEGI, municipios.	Anual.	Ascendente.
		Porcentaje del territorio estatal que presenta pérdida de cobertura arbórea.	Mide el porcentaje de la superficie del territorio nacional que sufre una pérdida de cobertura arbórea anualmente.	$Psfp = (sfp * 100) / SN$ Donde: Psfp: Porcentaje superficie forestal perdida. sfp: superficie forestal perdida en hectáreas en el año. SN: Superficie terrestre total nacional en hectáreas.	Perdida de cubierta arbórea Baja California 31 % (2024) Perdida de cubierta arbórea de 2000 a2020 por municipio Mexicali 10% Ensenada 28% Tecate 60% Tijuana 68% Playas de Rosarito 40%	Global Forest Watch		Descendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Porcentaje del territorio con instrumentos actualizados.	Mide actualización de instrumentos.	Superficie con instrumentos / Total * 100.	10-30%	SEMARNAT, SEDATU.	Anual.	Ascendente.
		Porcentaje de Área Natural Protegida (superficie protegida con Programa de Manejo)	Es una medida resumen que expresa el incremento del Área Natural Protegida en cada uno de los estados que componen la entidad cuenta con un Programa de Manejo alineado al PEOTDU	ANPpm= (SANPpm / StANP e1-n) x 100 Donde: ANP es la superficie del Área Natural Protegida con Programa de Manejo posterior a la implementación del PEOTDU ANPe1-n es la superficie total del Área Natural Protegida en el Estado 1 al Estado "n"	91%	CONAMP - SEMARNAT, Prontuario Estadístico y Geográfico de las Áreas Naturales Protegidas de México. Diciembre 2016		Ascendente
		Superficie de zonas prioritarias identificadas.	Mide delimitación de áreas prioritarias.	Hectáreas delimitadas.	Baja California 72 áreas prioritarias (2025) Mexicali 11 Ensenada 11 Tecate 10 Tijuana 13 Playas de Rosarito 10 San Felipe 7 San Quintín 10	CONABIO, SEMARNAT.	Anual.	Ascendente.

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Superficie restaurada con Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN).	Mide la superficie intervenida.	Hectáreas restauradas por año.	0-200 ha.	CONAFOR, SEMARNAT.	Anual.	Ascendente.
		Número de proyectos ambientales comunitarios.	Mide participación comunitaria.	Conteo anual.	0-10.	Municipios, SEMARNAT.	Anual.	Ascendente.
		Porcentaje de municipios con Plan municipal de Infraestructura Verde y SbN aprobado y vigente	Mide el avance estatal en la adopción formal de instrumentos municipales de Infraestructura Verde y Soluciones Basadas en la Naturaleza.	% = (Mcon plan vigente / Mtotal del estado) × 100 MPV = Municipio con Plan Vigente MTE = Municipios totales del Estado	14% (Programa Sectorial de Desarrollo Urbano de Infraestructura Verde (PSDUIV))	http://www.sidurt.gob.mx/marconormativo/planes-municipios.aspx	Anual	Descendente
		Porcentaje del territorio con zonificación de riesgos.	Mide incorporación de riesgos.	Superficie con zonificación / Total * 100.	5-20%	Protección Civil, SEDATU.	Anual.	Ascendente.

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Número de estaciones de monitoreo.	Mide capacidad instalada.	Conteo.	14 Estaciones de monitoreo hidrometeoro lógico instalado en los municipios de Tijuana y Tecate. Estaciones sismológicas: Red Sismológica General (RESNOM - CICESE): 73 estaciones en la zona de Baja California. Red Acelerométri ca Urbana (RAUBC): Específicame nte, en las zonas urbanas de Mexicali, Tijuana, Tecate y Ensenada, operan 25 estaciones acelerométric	CONAGUA, Protección Civil.	Anual.	Ascendente.

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
					as. 12 en Mexicali, 8 en Tijuana, 3 en Tecate y 2 en Ensenada.			
Movilidad, logística y energía para la competitividad regional	Elevar la competitividad económica de las ciudades y las regiones del estado	Cobertura de la población beneficiada con obras de infraestructura vial en el estado	Porcentaje de población beneficiada con obras de infraestructura vial, con respecto al total de la población en el estado.	(POBBIV/TPOE)*100 POBBIV = POBLACIÓN BENEFICIADA CON OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL TPOE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	80% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2022	Semestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
	mediante la integración de un sistema integrado de movilidad y logística eficiente y sustentable integrando la infraestructura vial, de transporte público, ferroviaria, portuaria y transfronteriza, que mejore la conectividad urbana y rural de las personas y el transporte de mercancías.	Índice de especialización económica del sector logístico	El índice o coeficiente de especialización económica mide la concentración relativa de una actividad en una región frente a un área mayor (país/estado). Se calcula como la razón entre el empleo del sector en la región sobre el empleo total de la región, dividido por la misma proporción a nivel nacional.	Fórmula del Coeficiente de Especialización (CE _{ij}): $CE_{\{ij\}} = (E_{\{ij\}} / E_{\{j\}}) / (E_{\{i\}} / E_{\{n\}})$ E _{ij} : Empleo en el sector/actividad i en la región j. E _{j} : Empleo total en la región j. E _{i} : Empleo en el sector/actividad i a nivel nacional o de referencia. E _{n} : Empleo total a nivel nacional o de referencia.	IEE del sector logístico de Baja California 2023= 0.93 IEE del sector logístico de Ensenada 2023=1.79 IEE del sector logístico de Mexicali 2023=1.02 IEE del sector logístico de Tecate=0.33 IEE del sector logístico de Tijuana=0.79 IEE del sector logístico de Playas de Rosarito=1.32 IEE del sector logístico de San Quintín=0.52 IEE del sector logístico de San Felipe=0.13	Censos económicos (INEGI)	Quinquenal	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		1. Indicador de Resultado: Reparto Modal (Uso del Automóvil Particular). 2. Indicador de Resultado: Reparto Modal (Movilidad Activa)	1. Porcentaje de la población ocupada que se traslada a su lugar de trabajo en automóvil particular. 2. Porcentaje de la población ocupada que se traslada a su lugar de trabajo en medios activos como bicicleta, caminata.	1. Reparto Modal Uso de automóvil particular (Población que usa automóvil particular para ir al trabajo / Población ocupada total) * 100 2. Reparto Modal (Movilidad Activa) (Población que camina o usa bicicleta para ir al trabajo / Población ocupada total) * 100	1. Uso de automóvil particular. Baja California=64.21% Mexicali=75.87% Tijuana=58.11% Tecate=69.79% Playas de Rosarito=60.92% San Quintín=68.57% San Felipe=N/D 2. Reparto Modal (Movilidad activa). Baja California=17.17% Mexicali=11.74% Tijuana=16.09% Tecate=17.04% Playas de Rosarito=16.23% San	Censo de población y vivienda 2020	Decenal	Indicador de Reparto Modal (Uso del automóvil)=Descendente Indicador de Reparto Modal (Movilidad Activa)=Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
					Quintín=24.7 4%			

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Uso del Transporte Público (Viajes al Trabajo)	Uso del Transporte Público (Viajes al trabajo) es una variable que mide el tiempo y tipo de desplazamiento al trabajo que realizan los miembros del hogar que trabajan a sus respectivos trabajos.	(Población ocupada que usa transporte público / Población ocupada total) * 100	Promedio Baja California: 24.6% Mexicali=14.06 Tijuana=30.95% Tecate=15.54% Ensenada=24.14% Playas de Rosarito=24.25% San Quintín=12.02% San Felipe=N/D	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI)	Decenal	Ascendente
		Percepción de Seguridad en el Transporte Público (Mujeres)	Porcentaje de mujeres que contestaron sentirse seguras en el uso del transporte público de su ciudad en Baja California	Encuesta de percepción aplicada por IMOS o INEGI (ENVIPE, ENDIREH). El PSMTS-BC ya incluye un indicador estatal [c:movilidad PSMTS-BC p.158].	Baja California=29%	ENVIPE (INEGI)	Quinquenal	Ascendente
		Densidad de red carretera (km/100 km²) Tasa de mortalidad en carreteras (por 100,000 hab)	Kilómetros de carretera por cada 100 km² de superficie municipal o estatal. Refleja la cobertura física de la infraestructura vial.	(Longitud total de la red carretera / Superficie territorial) * 100	28.3 (total) / 1.26 (estatal) 4.4 (estimado estatal, 166 defunciones / 3.77M hab) [c:movilidad PSMTS-BC p.102]	Red Nacional de Caminos de INEGI	Quinquenal	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Tasa de mortalidad de peatones (por 100,000 hab) Accesibilidad Universal: Cobertura de Banquetas y Rampas	Número de peatones fallecidos en siniestros viales por cada 100,000 habitantes. % de manzanas con banquetas en todas las vialidades y manzanas con rampas en todas las vialidades	(Fallecidos peatones / Población total) * 100,000	1.33 (50 muertos / 3.77M hab) Mexicali 33.28% y 11.29% Tijuana 25.19% y 1.67% Tecate 16.4% y 1.09% Ensenada 20.84% y 2.09% Playas de Rosarito 7.56% y 0.27% San Quintín 1.10% y 0.12% San Felipe N/D y N/D	INEGI (ATUS, mortalidad) + SESNSP + Fiscalía General del Estado. El PSMTS-BC reporta víctimas por tipo [c:movilidad PSMTS-BC p.105].	Anual	Descendente
		1. Cruces fronterizos de carga 2. Movimiento portuario (TEUs) 3. Participación del transporte de carga en el PIB estatal	1. Número total de personas, vehículos particulares, autobuses, peatones y camiones de carga que cruzan la frontera hacia Estados Unidos, por puerto de entrada. 2. Toneladas de mercancías movilizadas (importación, exportación, cabotaje) y TEUs manejados en puertos. 3. Estimación del costo de transporte y	1. Suma mensual/anual de registros CBP 2. Suma anual de registros portuarios. 3. Encuestas a empresas y modelos de insumo-producto.	1. 1,200,000 de camiones al año 2. 394,911 en 2021 3. 0.11% del pib de BC	1. CBP (vía BTS Border Crossing Data) . El PSMTS-BC reporta cruces estatales [c:movilidad PSMTS-BC p.31]. 2. API Ensenada [c:infraestructura PSIBC p.35]. 3. INEGI Censos economicos	1. Anual 2. Mensual 3. Quinquenal	1. Ascendente 2. Ascendente 3. Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
			almacenamiento como proporción del valor final de los productos manufacturados en el estado.					
		Emisiones de GEI per cápita (sector transporte)	Toneladas anuales de CO2 equivalente (CO2e) emitidas por fuentes móviles (transporte), fuentes fijas (industria) y fuentes de área (dispersas)	Estimación mediante metodologías del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC).	1.5 ton e/hab	SMADS (Inventarios de Emisiones) + SEMARNAT + INECC. El PESPA menciona el Inventario de Emisiones del Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (ProAire) [c:proteccion PESPA p.38, 43, 53].	Sexenal	Descendente
		Porcentaje de localidades rurales con acceso a red de transporte público	Proporción de localidades rurales (menos de 2,500 hab.) que cuentan con una parada de autobús, taxi rural o servicio de transporte público a menos de 2 km.	(Localidades rurales con servicio de transporte público / Total de localidades rurales) * 100	No localizado	IMOS (bases de datos de rutas) + INEGI (Directorio de localidades). El PSMTS-BC menciona el "Taxi Mixto Rural" para San Felipe, San Quintín y Valle de Mexicali [citation:movilidad PSMTS-BC p.155].	Sexenal	Ascendente
		Cobertura de transporte público a 500 m	Porcentaje de la población urbana que reside a menos de 500 metros de una parada o estación de transporte público.	(Población en AGEB urbanas con cobertura a 500 m / Población urbana total) * 100	59.1% (estatal, 2022)	IMOS + INEGI. El PSMTS-BC ya utiliza este indicador a nivel estatal	Anual	Sexenal

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Cobertura de población con equipamiento urbano en el estado	Porcentaje de la población beneficiada con obras de equipamiento urbano, con respecto al total de la población en el estado.	(POBBEU/TPE)*100 POBBEU = POBLACIÓN BENEFICIADA CON EQUIPAMIENTO URBANO TPE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	75.67% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2023	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de población que mejoró sus condiciones de habitabilidad por acciones de equipamiento, infraestructura y ordenamiento territorial.	Porcentaje de la población beneficiada que mejoró su condición de habitabilidad por las acciones de equipamiento, infraestructura y ordenamiento territorial, con respecto al total de la población del estado.	(POBBMH/TPOBE)*100 POBBMH = POBLACIÓN BENEFICIADA CON LAS ACCIONES QUE MEJORÓ SU CONDICIÓN DE HABITABILIDAD TPOBE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	40.38% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2024	Anual	Ascendente
		Cobertura de alcantarillado sanitario en el estado	El porcentaje de población que cuenta con el servicio de alcantarillado sanitario en el estado.	(CPASE/TPE)*100 CPASE = CANTIDAD DE LA POBLACIÓN QUE CUENTA CON SERVICIO DE ALCANTARILLADO SANITARIO EN EL ESTADO. TPE = TOTAL DE LA POBLACIÓN EN EL ESTADO	82.37% Diciembre 2025	https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2025	Trimestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
Gobernanza urbano- territorial y legalidad	Fortalecer la gestión institucional y de gobernanza para garantizar un Desarrollo Urbano y Ordenamien to Territorial sostenible y equitativo en el estado.	Índice de coordinación intergubernam ental efectiva	Mide el grado de formalización y operación de mecanismos Estado- Municipios-Federación en materia de desarrollo urbano	Promedio ponderado de: Convenios vigentes firmados / convenios programados, Sesiones realizadas / sesiones programadas, Acuerdos cumplidos / acuerdos adoptados Índice (0-1)	0.38 (2024)	SIDUT	Anual	Ascendente
		Zonas metropolitanas con organismo de gestión urbana formalizado	Mide el porcentaje de zonas metropolitanas con organismo de gestión urbana formalizado	$\frac{\text{Zonas metropolitanas con organismo formal}}{\text{Total zonas metropolitanas}} \times 100$	3	SIDURT	Anual	Constante
		Porcentaje del presupuesto municipal destinado a planeación urbana	Porcentaje del presupuesto total municipal asignado a planeación urbana y ordenamiento territorial	$\frac{\text{Gasto en planeación urbana}}{\text{Presupuesto total municipal}} \times 100$	1.20%	Cuenta Pública Municipal	Anual	Ascendente
		Personal técnico especializado por cada 100 mil habitantes	Personal con formación en urbanismo, SIG, movilidad o gestión territorial	$\frac{\text{Personal técnico especializado}}{\text{Población}} \times 100,000$	6 técnicos / 100 mil hab	Recursos humanos municipales	Anual	Ascendente
		Porcentaje de trámites urbanos digitalizados	Mide la porcion de tramires urbanos digitalizados	$\frac{\text{Trámites en plataforma digital}}{\text{Total trámites urbanos}} \times 100$	15%	Direcciones/Secretari as de Desarrollo Urbano Municipales	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Tiempo promedio de resolución de licencias urbanas (días)	Promedio de días hábiles transcurridos desde ingreso hasta resolución de licencia	$\frac{\sum \text{Días de resolución}}{\text{Total trámites}}$	45 días	Plataforma digital municipal	Trimestral	Descendente
		Avance de integración del Sistema Estatal de Información Urbana (%)	Herramienta digital a través de Sistemas de Información Geográfica (SIG) para integrar datos estadísticos, indicadores e información estatal urbana en una plataforma única de consulta.	$\frac{\text{Módulos integrados}}{\text{Total módulos previstos}} \times 100$	25%	Plataforma estatal SIDURT	Semestral	Ascendente
		Porcentaje de participación ciudadana en los modelos preventivos ante riesgos de la delincuencia y la violencia	El porcentaje de la población de las colonias prioritarias del estado que participa en los modelos que integran de prevención social de las violencias y las delincuencias, con relación al total de población de las colonias prioritarias donde se implementan los modelos de prevención.	$\left(\frac{\text{PCPBAMPPSVD/PCPPAMPPSVD}}{\text{POBLACIÓN DE LAS COLONIAS PRIORITARIAS BENEFICIADA CON ACCIONES QUE INTEGRAN LOS MODELOS DEL PROGRAMA DE PREVENCIÓN SOCIAL DE LAS VIOLENCIAS Y LAS DELINCUENCIAS CON PARTICIPACIÓN CIUDADANA. POBLACIÓN DE LAS COLONIAS PRIORITARIAS QUE PARTICIPA CON LAS ACCIONES QUE INTEGRAN LOS MODELOS DEL PROGRAMA DE PREVENCIÓN SOCIAL DE LAS VIOLENCIAS Y LAS DELINCUENCIAS.}} \right) * 100$	13.79% (Diciembre 2025)	SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=3&tipo=1&ejercicio=2026	Semestral	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Mejora en la calidad institucional y de los Servicios de Gobernanza Públicos	Es una medida resumen que permite conocer el incremento en la satisfacción de los usuarios de los servicios públicos básicos derivado de la implementación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California. PEDU.	PPSUSPBE= Suma de PSUSPBE/TPSUSPE Donde: PPSUSPBE= Porcentaje promedio de satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos en el año t. (agua potable, drenaje y alcantarillado, alumbrado público, parque y jardines, recolección de basura, policías, calles y avenidas, carreteras y caminos sin cuotas estatales, educación pública obligatoria, transporte público, entre otros. Cfr. ENIG 2023), que se calcula en el año t. Suma de PSUSPB= porcentajes de satisfacción de satisfacción de los usuarios de servicios públicos básicos en el año t. (agua potable, drenaje y alcantarillado, alumbrado público, parque y jardines, recolección de basura, policías, calles y avenidas, carreteras y caminos sin cuotas estatales, educación pública obligatoria, transporte público, entre otros. Cfr. ENIG 2023), que se calcula en el año t TPSUSPE= Número total de conceptos de porcentaje de satisfacción de usuarios de servicios públicos en el Estado.	79.30%	INEGI: Encuesta Nacional de Impacto y Calidad Gubernamental, ENCIG, 2023.	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Tasa estatal de incidencia delictiva por cada cien mil habitantes	La cantidad de delitos que se cometen en el estado por cada 100 mil habitantes	$(NDEFED/NHEF) * 100000$ NÚMERO DE DELITOS EN LA ENTIDAD FEDERATIVA REPORTADOS EN EL SEMESTRE. NÚMERO DE HABITANTES DE LA ENTIDAD FEDERATIVA EN EL AÑO	1,400 DELITOS POR CADA 100 MIL HAB. (Diciembre 2025)	SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=3&tipo=1&ejercicio=2026	Semestral	Descendente
Inclusión territorial y patrimonio sociocultural	Mejorar el desarrollo social que reduzca las desigualdades socio territoriales y que garantice las oportunidades y los derechos sociales para toda la población, conservando los valores del patrimonio cultural de las	Tasa de abandono escolar en secundaria y media superior	Mide el porcentaje de estudiantes que abandonan el ciclo escolar respecto a la matrícula inicial.	$\frac{\text{Alumnos que abandonan en el ciclo}}{\text{Matrícula inicial del ciclo}} \times 100$	6.8 % (2022)	Secretaría de Educación Pública (Estadística 911), Secretaría de Educación de Baja California	Anual	Descendente (menor abandono = mejor desempeño)
		Porcentaje de población de 6 a 14 años que asiste a la escuela	Mide el porcentaje de población que se encuentra en edad de demandar servicios de educación básica.	$DEB = (PT6-14aAE/PT6-14a) * 100$ Donde DEB= Demanda de Educación Básica PT6-14aAE= Población de 6 a 14 años que asiste a la Escuela. PT6-14a= Población total de 6 a 14 años.	92.72%	INEGI, Censo General de Población y Vivienda y Conteos.	5 y 10 Años	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
	comunidades y su relación con los espacios naturales y construidos.	Porcentaje de población no derechohabiente a servicios de salud en los municipios del estado	Mide el porcentaje de la población no derechohabiente, la cual es la que menos acceso tiene a servicios de salud y en consecuencia es la que en menor medida acude a las instituciones de salud, esta situación incide directamente en la vulnerabilidad de la población	$PPND = (PND/PT) \times 100$ Donde: PPND= Población no derechohabiente. PT= Población Total	22.19%	INEGI, Censo General de Población y Vivienda y Conteos.	5 y 10 Años.	Descendente
		Cobertura educativa en media superior	Porcentaje de población en edad típica (15-17 años) inscrita en media superior.	$\frac{\text{Matrícula media superior}}{\text{Población 15-17 años}} \times 100$	70 % (2022)	INEGI, SEP	Anual	Ascendente
		Cobertura de servicios de salud	Porcentaje de población con afiliación o acceso efectivo a servicios de salud.	$\frac{\text{Población con acceso a servicios de salud}}{\text{Población total}} \times 100$	83.5 % (2022)	Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), INEGI	Bienal (medición de pobreza)	Ascendente
		Tasa de empleo formal	Porcentaje de población ocupada afiliada a seguridad social	$\frac{\text{Trabajadores afiliados}}{\text{Población ocupada}} \times 100$	59.8 % (2022)	Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE), INEGI	Trimestral / Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Porcentaje de población urbana en situación de pobreza.	Mide el porcentaje de población que reside en localidades de 2500 y más habitantes que tiene al menos una carencia social y su ingreso es insuficiente para adquirir los bienes y servicios que requiere para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias.	PPUSP= (PSPURB/POURB) *100 Donde: PPUSP= Porcentaje de población urbana en situación de pobreza. (PSPURB= Población en situación de pobreza en el ámbito urbano en localidades de 2500 y mas habitantes (millones de personas). POURB= Población urbana total.	4.80%	Estimaciones de CONEVAL e INEGI	Anual	Descendente
		Porcentaje de personas sin acceso a servicios básicos en la vivienda.	Mide el porcentaje de personas que no cuenta con agua entibada dentro de la vivienda, pero dentro del terreno, drenaje conectado a la red pública o a una fosa séptica, electricidad obtenida del servicio público, de un panel solar o de otra fuente, planta particular y que el combustible que utilizan que utilizan para cocinar es leña o carbón y la cocina no cuenta con chimenea.	PPSASBV= (PSASBV/PT)*100 Donde: PPSASBV= Porcentaje de personas sin acceso a servicios básicos en la Vivienda. PSASBV= Personas sin acceso a servicios básicos en la vivienda. PT= Población total del estado.	4.10%	Estimaciones de CONEVAL	Anual	Descendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Brecha en el Índice de Marginación a nivel municipal	Mide la diferencia (brecha) en el índice de Marginación (IM) entre los dos municipios con valores mas y menos alto.	BIMM=(BIMMalto)-(IMMbajo) Donde: BIMM: Brecha en el índice de Marginación a nivel Municipal. IMMalto=Índice de Marginación del Municipio con el valor mas alto. IMMbajo= Índice de Marginación a nivel Municipal con el valor más bajo	5.986	CONAPO	Anual	Descendente
		Porcentaje de viviendas regularizadas	Porción de vivienda regularizada en	$\frac{\text{Lotes/viviendas regularizadas}}{\text{Total asentamientos identificados}} \times 100$	23 % (2022)	Registro Público de la Propiedad BC, SEDATU	Anual	Ascendente
		Tasa de incidencia delictiva por cada 100 mil habitantes	Número de eventos individuales de victimización delictiva reportados	$\frac{\text{Delitos registrados}}{\text{Población}} \times 100,000$	3,270 (2022)	Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública	Anual	Ascendente
		Espacios públicos recuperados por cada 100 mil habitantes	Acciones sociales y obras físicas para recuperar espacios públicos como plazuelas, parques, bibliotecas y andadores, entre otros	$\frac{\text{Espacios recuperados}}{\text{Población}} \times 100,000$	26 (2022)	SIDURT	Anual	Ascendente
		Porcentaje de infraestructura pública con accesibilidad universal	Mide que los entornos, programas y servicios estén diseñados para ser utilizados por todas las personas	$\frac{\text{Edificios públicos adaptados}}{\text{Total edificios públicos}} \times 100$	36 % (2022)	SIDURT	Bienal	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Cobertura de programas de atención a población vulnerable	Programas para el desarrollo integral individual, familiar y comunitario, que brinden asistencia social alimentaria, servicios de atención, cuidado y desarrollo integral infantil y de la población en situación de vulnerabilidad.	$\frac{\text{Personas beneficiarias}}{\text{Población objetivo estimada}} \times 100$	53.2 % (2022)	Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF), DIF Baja California	Anual	Ascendente
		Porcentaje de población hablante de lengua indígena.	Porcentaje de población hablante de lengua indígena con respecto al total de población.	$\frac{\text{Población que habla lengua indígena}}{\text{población total}} \times 100$	1.58%	CENSO de población y vivienda (Cuestionario ampliado), DATA MEXICO.	5 y 10 años	Ascendente
		Cantidad de sitios arqueológicos	Muestra los sitios arqueológicos descubiertos y registrados en el estado de B.C., tales como: petrograbados, concheros, de pinturas rupestres, talleres de lítica, campamentos históricos, etc	Cantidad de sitios	1	INAH BC	Anual	Ascendente
		Cantidad de áreas naturales protegidas decretadas.	Muestra las áreas naturales protegidas decretadas por la Comisión Nacional de Areas Naturales Protegidas CONANP	Cantidad de áreas naturales protegidas decretadas	5	DOF/CONANP/INEGI	Anual	Ascendente

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO GENERAL	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	MÉTODO DE CALCULO	VALOR ACTUAL Y UNIDAD (LÍNEA BASE)	FUENTES DE INFORMACIÓN	PERIODICIDAD (MENSUAL SEMESTRAL ANUAL)	SENTIDO DEL INDICADOR (ASCENDENTE DESCENDENTE)
		Sitios Ramsar	La Convención de Ramsar identifica humedales de importancia internacional, especialmente aquellos que proporcionan hábitat para aves acuáticas.	Cantidad de sitios con número de registro RAMSAR	7	RAMSAR	Anual	Ascendente
		Bienes Declarados como Patrimonio Cultural del Estado.	Muestra los bienes declarados como Patrimonio Cultural del Estado por la Secretaría de Cultura de Baja California.	Cantidad de bienes declarados como Patrimonio Cultural del Estado	27	SECRETARIA DE CULTURA	Anual	Ascendente

Fuente: Elaboración propia, 2026.

Anexo cartográfico

