

PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO URBANO 2009-2013



PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO URBANO 2009-2013

PRESENTACION

Con el objeto de garantizar el desarrollo equilibrado del estado, se elaboró el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano, en seguimiento a los lineamientos y políticas establecidas en los Planes Nacional de Desarrollo 2007-2012 y Estatal de Desarrollo de Baja California 2008-2013.

La primicia del Gobierno es la de servir a los ciudadanos, garantizando, el estado de derecho y la seguridad de todos, y promover una gestión pública en base a una estrategia muy clara del Eje Rector de Desarrollo Regional Sustentable.

Con este propósito, el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano 2008-2013, establece las acciones en planeación, infraestructura, equipamiento y servicios, modernizando y ampliando de manera integral su cobertura, en función de factores económicos, sociales, ambientales y de actualización de la normatividad, procedimientos técnicos y administrativos.

El compromiso, es atender las prioridades de la población, impulsando una inversión en Estudios y Proyectos, Infraestructura vial y Equipamientos, que establezcan acciones concretas y aseguren un desarrollo ambientalmente sustentable, procurando un mejor futuro de regiones y localidades del Estado.

El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano trata los temas relacionados con los subejos de Planeación de Desarrollo Urbano Regional e Infraestructura, su diagnóstico, estrategias y metas a lograr a través de los siguientes objetivos estratégicos: Identificar y actualizar el potencial regional del Estado, establecer mecanismos de coordinación intergubernamental, Desarrollo Regional Integral, lograr una Gestión Gubernamental amplia, efectiva y consensada, mejorar y aumentar la infraestructura del Estado, dotar y consolidar el equipamiento con visión a largo plazo, ampliar y modernizar la infraestructura estratégica de transporte de personas y mercancías, eficientizar la administración pública y el financiamiento de infraestructura y equipamiento, y desarrollar y modernizar la infraestructura de cruces fronterizos.

De esta manera establecemos el compromiso ante la ciudadanía, de los beneficios del Desarrollo Regional, la reducción de desigualdades económicas, sociales y regionales, garantizando entornos rurales y urbanos saludables seguros y perdurables para las futuras generaciones.

Ing. Luis Ignacio López Moctezuma
Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano

PRESENTACION	
INTRODUCCION.....	1
Ley de planeación del Estado de Baja California.....	1
Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.....	2
Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y su relación con el Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013.....	3
Estructura orgánica del sector.....	4
Entidades Paraestatales del Sector SIDUE.....	5
Capitulo 1. ¿En Dónde Estamos?.....	8
1.1 Diagnostico Sectorial.....	9
Capitulo 2. ¿A Dónde Queremos Llegar?.....	32
2.1 Vision Sectorial.....	32
2.2 Prioridades para el Estado en el Sector.....	34
2.3 Política Sectorial.....	36
Capitulo 3. ¿Cómo Vamos a Lograrlo?.....	37
3.1 Objetivo General.....	38
3.2 Objetivos Específicos, Estrategias del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y Metas a lograr.....	38
3.3 Factores Críticos de Éxitos	60
3.4 Indicadores de Gestión y Seguimiento	61
3.5 Proyectos Interinstitucionales e Indicadores de medición y Seguimiento al Programa Sectorial.....	64

INTRODUCCION

En cumplimiento al Art. 21 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California (LPEBC) publicada en el Periódico Oficial el 25 de junio de 2008 mediante Decreto No. 50 que la aprueba, y el objetivo estratégico del Plan Estatal de Desarrollo,”de propiciar un desarrollo regional integral”....., la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUE) presenta “**El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano**”.

LEY DE PLANEACION DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

La Ley de Planeación para el Estado de Baja California define a la planeación Estatal del desarrollo como..... “la previsión ordenada y la ejecución de acciones que fomenten el desarrollo socioeconómico de Baja California, con base en la regulación que los Gobiernos Estatal y Municipales ejercen sobre la vida política, económica y social de la entidad”.

En su **Art. 1** inciso II, **establece las bases para la elaboración del Plan Estatal y los planes municipales de desarrollo; los programas sectoriales e institucionales correspondientes y los programas operativos anuales** que serán ejecutados por las dependencias y entidades de las administraciones públicas Estatal y Municipales.

Art.11Las dependencias y entidades de la administración pública Estatal y Municipal, deberán planear y conducir sus actividades con sujeción a los objetivos, estrategias y prioridades de la planeación estatal del desarrollo

Art.33 El proceso de planeación es un conjunto de actividades destinadas a formular, instrumentar, controlar y evaluar el Plan Estatal de Desarrollo y los programas que emanen de éste.

El proceso de planeación vincula los programas de corto plazo a los de mediano plazo, permitiendo la congruencia del actuar cotidiano del Estado con los recursos disponibles en el Presupuesto de Egresos, la corrección de objetivos y metas y, de las desviaciones en la ejecución de lo programado.

Art.34 El Sistema Estatal de Planeación del Desarrollo prevé para la realización de las actividades de la planeación, un proceso constituido por cuatro etapas que son de: **formulación, instrumentación, control y evaluación....**

El programa Sectorial de Desarrollo Urbano queda definido dentro de la **segunda etapa del Sistema Estatal de Planeación Instrumentación...**

Etapa encaminada a obtener resultados a través de la programación del gasto, traduciendo los objetivos y estrategias del plan, objetivos y líneas de acción de mediano plazo, a resultados y metas de corto plazo.

Programa Sectorial: ...es la forma de trabajo que realiza un sector de la administración pública centralizada tanto Estatal como Municipal, coordinadas por una cabeza de sector.

Los programas sectoriales representan la política pública que deberán seguir las dependencias y entidades de la administración pública, para alcanzar los planes y objetivos del Plan Estatal de Desarrollo; no se podrá ejercitar una acción de gobierno que no este comprendida en un programa sectorial.

LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Art. 1 Las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, así como los Programa y Declaratorias que expidan las autoridades competentes conforme a sus normas, son de orden público e interés social.

Art. 12La Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado (ahora SIDUE) es la dependencia de la Administración Pública Estatal, que tiene a su cargo ejecutar la política del Gobierno del Estado en el Sector de Desarrollo Urbano y Vivienda.....Dentro de sus atribuciones están las siguientes:

Elaborar en los términos que fija esta Ley, **el Plan Estatal de Desarrollo Urbano** para someterlos al dictamen de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado;

Elaborar en los términos de esta Ley con la participación de los Ayuntamientos, los **Programas Regionales de Desarrollo Urbano** para someterlos al dictamen de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado;

Ejecutar, controlar, evaluar y revisar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y ejercer estas mismas acciones con la participación de los Ayuntamientos en los Programas Regionales de Desarrollo Urbano;

Elaborar los programas Sectoriales de Desarrollo Urbano en las materias de vivienda, reservas territoriales, transporte, infraestructura y los que le ordene el Ejecutivo del Estado.

PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO URBANO Y SU RELACIÓN CON EL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2008-2013

El Plan Estatal de Desarrollo propone avanzar conjuntamente con la participación de la sociedad bajacaliforniana en tres frentes principales:

En primer lugar, se pretende la integración de todo bajacaliforniano a los beneficios del desarrollo, atacando toda forma o barrera que propicia la exclusión.

En segundo término, considerando que la solidaridad social es un valor supremo en nuestra sociedad, se habrá de incidir en la reducción de las desigualdades en todas sus manifestaciones: económicas, sociales, intergeneracionales, de género y regionales.

Finalmente, se busca que todo proceso de desarrollo económico y social sea productivo, competitivo y sostenible, y pueda darse privilegiando los criterios de sustentabilidad como garantía para el bienestar de las generaciones presentes y futuras. Atendiendo a estos fines, el Gobierno del Estado se propone llevarlos a cabo mediante el cumplimiento de los seis objetivos estratégicos: **Seguridad y justicia integral; Formación para la vida; Desarrollo regional sustentable; Economía competitiva; Bienestar y desarrollo humano; Gobierno al servicio de la gente.**

En cuanto al Desarrollo Regional Sustentable, el Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013 propone el cumplimiento del siguiente objetivo estratégico; propiciar un desarrollo regional integral basado en la perspectiva de la sustentabilidad, es decir, en el cuidado del medio ambiente y en el aprovechamiento racional de los recursos naturales, que además asegure la reducción de las desigualdades entre regiones, potencie sus vocaciones productivas y posibilite el acceso de todos los sectores de la sociedad bajacaliforniana a niveles de vida dignos, y a entornos rurales y urbanos saludables, seguros y perdurables. Para lograrlo se asumirá como premisa que la satisfacción de las necesidades actuales de la población no debe comprometer la atención de las necesidades de las generaciones futuras, para ello establece lo siguiente:

- Fortalecer la planeación del desarrollo de las subregiones y de los centros de población bajo un enfoque de sustentabilidad.

- Articular el desarrollo regional con la protección de los ecosistemas estatales y binacionales.
- Consolidar la infraestructura y el equipamiento regional de las poblaciones urbanas y rurales.
- Integrar la política energética de Baja California.

ESTRUCTURA ORGANICA DEL SECTOR

En el Periodo del Gobierno Estatal 2001- 2007, siendo Gobernador Constitucional del Estado el C. Eugenio Elorduy Walther, se cambia el nombre de Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado a Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE), mediante el Decreto No. 147 publicado en el periódico oficial del 14 de febrero de 2003. Contando con las funciones de: Coordinar la ejecución de los programas referentes a asentamientos humanos, vivienda, obras públicas; así como establecer y vigilar el cumplimiento de la normatividad y lineamientos para la constitución de reservas territoriales, previendo en su caso, las necesidades para vivienda, desarrollo urbano e industria. Promover el desarrollo urbano de las comunidades rurales y fomentar la organización de sociedades cooperativas de vivienda y de materiales de construcción. Creación y desarrollo de fraccionamientos populares; así como diseñar y vigilar la aplicación de normas técnicas para la construcción de obras públicas que ejecute el Gobierno del Estado por si o en cooperación con la federación, los ayuntamientos o los particulares.

La Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado tiene entre sus responsabilidades la de elaborar, ejecutar, controlar y evaluar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, con participación de los Ayuntamientos, así como los Programas Regionales de Desarrollo Urbano que de él se deriven; apoyando a los Ayuntamientos que lo soliciten, en la elaboración de los distintos Planes y Programas Municipales de Desarrollo Urbano.

De acuerdo con la Ley de Desarrollo Urbano, en Baja California se deberán elaborar los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano específicos en las materias de vivienda, reservas territoriales e infraestructura; asimismo, deberá participar con los gobiernos municipales, las entidades federativas y la federación, en la ordenación y regulación de conurbaciones interestatales, en los

términos de la Ley General de Asentamientos Humanos.

En lo relativo al desarrollo de vivienda y reservas territoriales, corresponde al Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, el ejecutar, controlar, evaluar y revisar conjuntamente con los Ayuntamientos respectivos, las disposiciones de la Ley, observando los convenios de coordinación que al efecto se celebren, así como los Programas Parciales que se expidan en relación a la utilización parcial o total de las reservas territoriales y las zonas de preservación ecológica. Deberá coordinar las políticas y prácticas de la misma Secretaría, del Registro Público de la Propiedad y del Comercio y de las dependencias responsables del Catastro, Control y Administración Urbana Municipal, mediante convenios con los Municipios respectivos, para hacer efectivas las disposiciones de los Planes y Programas de Desarrollo Urbano expedidas, a fin de ordenar y regular los Centros de Población en el Estado.

También, deberá cumplir y hacer cumplir las normas y lineamientos para la constitución de reservas territoriales, previendo en su caso, las necesidades de infraestructura para vivienda, desarrollo urbano e industria; así como de promover el desarrollo urbano de las comunidades rurales.

Para su funcionamiento, la SIDUE opera a nivel central con la oficina del Secretario, una Subsecretaría y las Direcciones de: Ordenamiento Territorial; Vivienda y Reservas Territoriales; Inversión Sectorial; Edificación; Obras y Servicios Técnicos; Infraestructura; así como de Administración y Atención Sectorial. La representan en el Estado en el ámbito territorial de los Municipios, la Delegación de Tijuana-Playas de Rosarito, la Delegación de Ensenada y la Delegación de Tecate. Para la ejecución de las actividades encomendadas por el Ejecutivo del Estado, se apoya en los Organismos o Entidades Paraestatales.

Entidades Paraestatales del Sector SIDUE

Dentro de las estrategias de política económica de la Administración Pública Estatal, esta el redimensionamiento del Sector Paraestatal y el fortalecimiento de las áreas consideradas como estratégicas y prioritarias; en este sentido, el 8 de febrero de 2008, el Gobernador Constitucional del Estado C. Lic. José Guadalupe Osuna Millán mando publicar en el Periódico Oficial del Estado, el Decreto de creación del Instituto para el Desarrollo Inmobiliario y de la Vivienda para el Estado de Baja California (INDIVI), que unifica a los organismos descentralizados denominados Inmobiliaria del Estado de Baja California,

Inmobiliaria del Estado Tijuana-Tecate, Inmobiliaria Estatal de Ensenada y la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra en el Estado (CORETTE).

El Instituto para el Desarrollo Inmobiliario y de la Vivienda para el Estado de Baja California (INDIVI), tiene por objeto la adquisición, administración, urbanización, fraccionamiento, recuperación y enajenación de bienes inmuebles, por cualquier título; la regularización de la tenencia de la tierra; así como el financiamiento y ejecución de programas de construcción de vivienda.

Al Fideicomiso para la Administración del Tramo Carretero Centinela-Rumorosa (FIARUM) le corresponde administrar la operación del sistema y realizar el mantenimiento menor y mayor del tramo carretero.

La Comisión Estatal del Agua (CEA) tiene la función de desarrollar y coordinar los sistemas relacionados con la entrega de agua en bloque a las comunidades del Estado; planear, regular y coordinar los sistemas de distribución de agua potable, así como recolección, tratamiento y disposición de aguas residuales y su reuso: El 8 de febrero del 2008, el Gobernador del Estado mando publicar el decreto que reforma su Reglamento Interno y adecua su estructura orgánica, donde se consideró oportuno fortalecer y dar mayor impulso, a las acciones de promover y difundir programas de capacitación e investigación, actividades de desarrollo, adaptación y transferencia de tecnología; así como formación de recursos humanos; se integra además una instancia jurídica específica.

A las Comisiones Estatales de Servicios Públicos Municipales (CESPM, CESPT, CESPE, CESPTE) les corresponde la operación, mantenimiento y ejecución de obra de los sistemas de agua potable y alcantarillado de aguas residuales. En Mexicali, la CESPM tiene injerencia en el sistema de alcantarillado pluvial.

La Administradora de la vía Corta Tijuana-Tecate (ADMICARGA) administra los recursos y además, así como planea, organiza, dirige y evalúa los programas de operación, explotación y mantenimiento de la vía del ferrocarril entre las Ciudades de Tijuana y Tecate.

Los organismos encargados de promover el desarrollo integral a través de un modelo de Desarrollo Regional, son la Promotora Estatal para el Desarrollo de las Comunidades Rurales y Populares de Mexicali y Tijuana, cada cual en el territorio de su jurisdicción; tienen como facultad promover programas de

desarrollo comunitario, fortalecer la planeación, promoción y ejecución de obras acorde a las necesidades de las comunidades rurales y populares, propiciando la coordinación entre los tres órdenes de Gobierno y los sectores productivos del Estado. Además, les corresponde estructurar, administrar y operar el Sistema Estatal de Transporte Escolar, particularmente en Mexicali.

El Fideicomiso Corredor Tijuana-Rosarito 2000 (FICOTIRO) tiene por objeto la construcción, urbanización, desarrollo, fraccionamiento, comercialización y venta de los bienes de este fideicomiso para que con su producto, se realice la obra de vialidad urbana, consistente en el Libramiento Tijuana - Rosarito.

La Junta de Urbanización del Estado (JUEBC) tiene las facultades para realizar estudios y ejecutar las obras de urbanización que le encomiende la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado; la contratación de obras y servicios, contratar los financiamientos de las obras, fijar la derrama del impuesto de plusvalía entre las propiedades de la zona de las obras a realizar y cobrar el costo que se deriven de las mismas.

El 15 de Enero de 1999 se publicó en el Periódico Oficial del Estado el decreto de creación del Comité Administrador de Infraestructura Pública y Educativa de Baja California, como organismo público descentralizado del Gobierno del Estado de Baja California, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la entonces Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOPE).

A fin de fomentar la modernización e innovación en el sector paraestatal, que permitan consolidar organismos capaces de satisfacer las demandas ciudadanas que redunden en la prestación de servicios de calidad; el C. Lic. José Guadalupe Osuna Millán mando publicar el 1 de Febrero del 2008, en el Periódico Oficial del Estado, una reforma donde el CAIPE cambia de cabeza de sector, por lo que a partir del 2 de Febrero del 2008, el CAIPE se encuentra sectorizado a la Secretaría de Educación y Bienestar Social (SEBS).

Con el Objeto de ejercer una gestión gubernamental mas efectiva que permita constituir consensos entre las instancias gubernamentales, la iniciativa privada y la sociedad; en la definición de acciones que impulsen el desarrollo regional y urbano y considerando, que las políticas publicas de dotación de infraestructura tienen que relacionarse con la planificación del territorio, en el marco del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, el C. Lic. José Guadalupe

Osuna Millán mando publicar en el Periódico Oficial del Estado el 5 de enero del 2008, el Acuerdo de Creación del Consejo Estatal de Infraestructura.

Capítulo 1. ¿En Dónde Estamos?

Baja California cuenta con una población actual de 2'998,900 habitantes, y cuenta con un entorno urbano, rural y regional concentrado en polos de desarrollo planificados y orientados hacia un crecimiento equilibrado y ordenado, propicio al desarrollo de las actividades económicas y sociales, a la preservación de las condiciones que aseguran la calidad de vida de sus habitantes y en armonía con el medio ambiente y sus recursos naturales.

El Estado cuenta con 1,405.90 km de litoral de los cuales poco más de la mitad corresponden a las costas del Océano Pacífico y el resto a las costas del Golfo de California y representan el 12% del total de litorales del país; así mismo cuenta con 200 millas de mar patrimonial, que significan un gran potencial económico para el Estado y el país en general.

Los 5 municipios (Ensenada, Mexicali, Tecate, Tijuana y Playas de Rosarito) que componen la extensión territorial del Estado representan una superficie total de 71,77.58 km² extensión, de la cual el 73.16 % pertenece a Ensenada.

Por su situación geográfica, el estado de Baja California comparte una frontera de 226 kilómetros de longitud con el estado de California E.U.A., comprendida desde el Océano Pacífico, donde se ubican las Playas de Tijuana, hasta el Río Colorado, punto donde se ubica el poblado Algodones; de la misma forma, colindancia al este con el estado de Arizona E.U.A, cuya frontera lo representa el Río Colorado en un tramo de aproximadamente 30 kilómetros.

Debido a esta circunstancia, existen problemas comunes en la frontera por el hecho de compartir corrientes de agua como son el Río Colorado, El Río Nuevo y el Río Tijuana.

1.1 Diagnóstico Sectorial

La planeación es parte fundamental para llevar a cabo los grandes proyectos de infraestructura y acciones de urbanización. Establece las bases para guiar y normar el crecimiento de las ciudades, atender las necesidades comunitarias, asegurar el orden urbano-territorial, mantener el equilibrio ecológico del territorio estatal, favorecer la coordinación institucional entre los gobiernos y atraer recursos e inversión privada para el desarrollo del Estado.

La perspectiva del desarrollo Estatal en todas sus vertientes quedan especificadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la legislación y los instrumentos de planeación vigentes a nivel federal, estatal y municipal, donde se destacan como principales los siguientes:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Planeación

Ley General de Asentamientos Humanos

Ley de Vivienda

Ley de Planeación para el Estado de Baja California

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California

Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 (PND).

Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006 (PNDU-OT)

Programa Nacional de Vivienda 2007-2012

Frontera 2012. Programa Ambiental México-Estados Unidos.

Plan Estatal de Desarrollo para Baja California 2007-2013.

Plan de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California 1995,

Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2001-2007

Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Ensenada (COCOTREN). 2001.

Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Mexicali.

Programa de Manejo de la Reserva de la Biosfera del Alto Golfo de California y el Delta del Río Colorado.

Programa de Desarrollo Urbano de los centros de población de San Quintín y Vicente Guerrero del Municipio de Ensenada. (2003)

Programa de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Puertecitos 1999 (SAHOPE, 1999)

Programa Regional de Desarrollo Urbano del corredor Tijuana - Rosarito 2000 (SAHOPE:2001)

Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali, B.C. 2025.
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, B.C. 2002-2025.
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada, B.C. al 2030
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tecate, B.C. (2001-2022)
Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito, B.C. (2000-2020).

El marco legal de la gestión del desarrollo urbano y regional en la Entidad, parte de la revisión de los planes y programas elaborados y publicados a la fecha; así como de la instrumentación de esos ordenamientos, por el desarrollo institucional de los organismos responsables de su ejecución.

Es por ello que es necesaria la integración de aspectos urbanos, económicos y ambientales, que faciliten la aplicación de los planes y programas en el cumplimiento de sus lineamientos, para los organismos de la administración pública de los tres niveles de gobierno.

Contar con un marco legal suficiente que sustente la obligatoriedad de sus lineamientos y facilite la gestión en el ámbito local y regional que integre la Ley de Planeación y la Ley de Desarrollo Urbano.

Con la publicación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Ecológico en el 2005 se dio inicio a la integración de los componentes de la política territorial; por otra parte se dio iniciaron las adecuaciones del marco legal para que posibilite la integración urbana y ecológica de las políticas y estrategias de desarrollo, entre las dependencias de la administración pública, así como las metodologías para su formulación.

En cuanto a la legislación urbano-regional, se ha venido desarrollando el Código Urbano que procura integrar diversos ordenamientos en la materia, bajo los principios del desarrollo regional y el ordenamiento territorial, determinando la zonificación de espacios costeros y fronterizos y la sistematización de programas regionales y sectoriales de desarrollo urbano, planes y programas de zonas conurbadas y/o metropolitanas, e integración de los Sistemas de Información Geográfica para los servicios urbanos básicos, (planeación urbana, catastro y agua potable), en coordinación con los Ayuntamientos.

También establece las bases de la consulta ciudadana y los mecanismos de participación de los actores que intervienen en el proceso de urbanización, resolviendo la diversidad de intereses que constituyen la cuestión urbana; proponiendo para ello, la creación de nuevas figuras jurídicas para confrontar aspectos medulares del proceso como son: el Consejo Estatal de Desarrollo Urbano y Rural, el Sistema Estatal para la Atención de Zonas de Riesgo Urbano, los Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Rural; así como algunos instrumentos de participación ciudadana como el plebiscito, referéndum, consulta vecinal e iniciativa popular.

Las tendencias favorecen el fortalecimiento de la capacidad local de gestión y posibilitan la convergencia de los intereses locales y regionales. En este contexto ha de aprovecharse el extraordinario desarrollo de las tecnologías de comunicación para ampliar la participación informada de la ciudadanía en el conocimiento de planes y programas de desarrollo; de esta forma la consulta pública se refuerza en la gestión del desarrollo.

Componente sustantivo de la gestión del desarrollo son los sistemas de información geográfica. A la fecha existen avances significativos en varias áreas de la administración pública que coadyuvan a la coordinación institucional.

Dada nuestra situación de frontera, el intercambio comercial y turístico de Baja California con California y Arizona se ha convertido en una de las bases del desarrollo económico, social y urbano de diversas comunidades y en si de una amplia región de ambos estados fronterizos, es por ello que en 1994 se firmó un documento de Política Binacional denominado "Memorando de Entendimiento sobre el Proceso de Planeación Terrestre en Ambos Lados de la Frontera entre México y Estados ", acción que ha derivado en la planeación conjunta de Gestión Binacional a través de los siguientes Comités:

Conferencia de Gobernadores Fronterizos México - Estados Unidos.

Comité Conjunto de Trabajo México - Estados Unidos (CCT).

Grupo Binacional México - Estados Unidos sobre Puentes y Cruces Internacionales.

Comité de Oportunidades Regionales Binacionales (COBRO).

Mecanismos de Enlace Fronterizo Tijuana – San DIEGO.

Grupo de Trabajo de Facilitación Fronteriza.

La Gestión y planeación conjunta entre México y Estados Unidos ha sido un

factor importante en el logro de objetivos de beneficio común, que favorecen el intercambio de bienes y servicios como también el paso de personas de una amplia región, de estos Estados Fronterizos.

Esta región comprende la zona metropolitana donde destacan las ciudades de Los Ángeles y San Diego en California y Tijuana, Ensenada, Tecate, Playas de Rosarito y Mexicali en Baja California, sumando más de 20 millones de habitantes, estimándose que en 20 años se incrementa a más de 25 millones de personas, Las instalaciones mencionadas, han tenido algunas de ellas mejoras o modernizaciones en los últimos 10 años, pero otras tienen amplios rezagos; de ahí que resulta indispensable la suma de esfuerzos de los dos países por medio de los gobiernos Federales, Estatales y Locales, así como del sector privado para generar soluciones.

Los puertos fronterizos existentes se identifican como:

Puerta México - San Ysidro, tipo turístico.

Otay - Mesa de Otay, tipo comercial y turístico.

Tecate B.C. – Tecate Cal., tipo comercial y turístico.

Mexicali - Calexico, tipo turístico.

Nuevo Mexicali y Calexico, tipo comercial y turístico.

Los Algodones - Andrade, tipo turístico y comercial limitada.

Cruces ferroviarios de Tijuana , Tecate y Mexicali.

Esta infraestructura resulta ser una de las bases del desarrollo económico, social y urbano de diversas comunidades. Mediante la Gestión Binacional, se ha logrado establecer acuerdos que han redituado en mejoras o modernizaciones, para los próximos 3 años se lograron convenir las siguientes acciones y una inversión de 1 mil 109 millones de pesos en beneficio del Estado:

Construcción y ordenamiento del Recinto Fiscal Chaparral - Puerta México, en Tijuana. (2009-2013)

Reordenamiento del Recinto Fiscal Otay en Tijuana. (2009)

Adquisición de terreno y Construcción del Recinto Fiscal Otay II, en Tijuana. (2009-2014)

Adquisición de terreno , Reordenamiento y Ampliación del Recinto Fiscal Tecate. (2009-2013)

Reordenamiento y Ampliación del Recinto Fiscal Mexicali-Río Nuevo. (2010-2013)

Carril SENTRI Mexicali II (2010)

Modernización del Recinto Fiscal Algodones, en Mexicali.(2010)

Además como un acercamiento comprensivo para coordinar la Planeación y la entrega de puertos de entrada y los proyectos de infraestructura de transporte en ambas regiones fronterizas, Caltrans, Gobierno del Estado y el Comité Conjunto de trabajo México/EUA, solicitaron a la Asociación de Gobierno de San Diego (SANDAG) asistencia en el desarrollo de elaboración de el Plan Maestro Fronterizo Baja California/ California.

El Plan Maestro Fronterizo comprende un área geográfica de planeación que abarca una franja a todo lo ancho de la frontera los 100 km. al Norte y Sur de la frontera internacional de Baja California y California. Este plan integra una metodología para la jerarquización de proyectos de infraestructura vial y cruces fronterizos, así como el proceso para institucionalizar el diálogo.

En la cuestión binacional destacan los niveles de integración económica de la franja fronteriza de Baja California y California, frente al aislamiento de los corredores económicos nacionales y la competitividad de otras zonas en la frontera Norte. Dentro de este contexto, el movimiento transfronterizo demanda la atención de necesidades comunes en materia de cruces fronterizos, transporte, medio ambiente, agua, migración, seguridad e infraestructura.

En cuanto a la participación Binacional en materia de agua, existe un contacto permanente entre agencias, organismos y autoridades del agua de Estados Unidos de America y México, tanto del orden federal, estatal y municipal o de condado.

En la ciudad de Tijuana la relación con la San Diego County Water Authority y la Metropolitan Water District of Southern California es estrecha, ya que existen apoyos de capacitación, donaciones de equipos y cooperación mutua con la CESPT.

Otra muestra de buena relación, son las aportaciones en proyectos e inversiones que ha llevado a cabo la Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (COCEF) y BAN-DAN en la región en los últimos años, aportados por la Environmental Protection Agency (EPA) y canalizados en su sede en San Francisco California a través de reuniones de trabajo con funcionarios de ambos países.

Comité Técnico Binacional; (CTB). Con la Comisión Internacional de Límites y Aguas (CILA), tanto Sección México, como Sección Estados Unidos de América, de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) y de la Comisión Estatal del Agua (CEA) participan en la coordinación que analiza las alternativas a fin de abastecer de agua a San Diego CA. E.U.A. y a la zona costa de B.C. y las acciones conjuntas de saneamiento.

Programa Frontera 2012 Como parte del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos de América y Canadá, y en base al Acuerdo de Cooperación para la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la Región FRONTERIZA (Acuerdo de Paz), en un compromiso conjunto entre la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la EPA en octubre de 2001, para trabajar con los diez estados fronterizos y las tribus fronterizas de los Estados Unidos de América, y desarrollar un programa binacional de diez años, para mejorar el medio ambiente y reducir los riesgos a la Salud Pública en la Frontera entre México y Estados Unidos de América, con la misión de un Programa de Proteger el medio ambiente y la salud pública de la región fronteriza México-EUA, de conformidad con los principios de desarrollo sustentable, el 4 de octubre de 2003 se presentó por parte de las autoridades ambientales de ambos países el “Programa Ambiental México- Estados Unidos Frontera 2012”, para avalar el programa y marcar el inicio de diez años de esfuerzos compartidos.

El desarrollo regional está en proceso de consolidación. Los dos polos de desarrollo fronterizos en la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito, y en la Ciudad y Valle de Mexicali, se han fortalecido en sus economías fronterizas, no así en sus mercados internos y en la infraestructura que demanda los niveles alcanzados en su desarrollo económico.

Lo mismo puede decirse para los corredores costeros de San Felipe-Puertecitos y Tijuana-Rosarito-Ensenada, cuyos componentes fronterizos, particularmente el desarrollo inmobiliario de los litorales y los servicios ligados a la actividad turística, mantienen una dinámica de crecimiento poco relacionada con el resto de la entidad y las poblaciones locales que constituyen el apoyo de los servicios básicos. En una palabra los ingresos de la actividad turística e inmobiliaria poco se reflejan en la urbanización de San Felipe o Playas de Rosarito.

Los municipios de Mexicali y Ensenada concentran la actividad agrícola, del Estado; el Valle de Guadalupe conserva características naturales excepcionales

de gran potencial turístico, además de ser una región donde se producen productos de calidad internacional, como lo es el vino donde su importancia le ha dado reconocimiento internacional al país por su calidad mas que por su volumen de producción; por otra parte están San Quintín y el Valle de Mexicali productores de hortalizas que requieren de impulsar su desarrollo y definir alternativas de diversificación y transformación de sus productos.

Por lo que corresponde al Estado en cuanto al proyecto mar de Cortés, se avanza en un esquema de desarrollo que requiere de la integración territorial con el noroeste y la implementación de los consensos que demanda una de las regiones de mayor biodiversidad en nuestro país.

Los procesos de urbanización de las cabeceras municipales se han modificado sustantivamente, con la construcción de vivienda nueva y el arribo de comercios e industrias nacionales. Frente a esta situación, es necesario ampliar la infraestructura y eficientizar el control urbano para respetar los usos y destinos de los planes aprobados. La afectación a la sustentabilidad del desarrollo es mayúscula, tanto por el crecimiento irracional del desarrollo inmobiliario, como por la escasez de áreas verdes y la saturación de la estructura vial, que han incrementado considerablemente la contaminación en Tijuana y Mexicali.

El Plan Estatal de Desarrollo Urbano vigente establece un modelo de ordenamiento territorial; con dos polos de desarrollo en la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Ensenada y en la región de la Ciudad de Mexicali y su Valle; 10 corredores económicos que cubren el territorio Estatal; una zona de influencia binacional que va de la ciudad de Los Ángeles California a la zona metropolitana transfronteriza de San Diego-Tijuana; el corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada en la zona costa; y en la región del Mar de Cortés, cubre desde el estado de Arizona en Estados Unidos hasta las costas de los Estados de Baja California y Sonora.

En este contexto, es indudable el desarrollo económico y el crecimiento urbano de los principales centros de población en los últimos diez años, lo que demanda inversión en la infraestructura de comunicaciones, que deberá ser una prioridad para la integración del desarrollo urbano y regional. En la problemática que deberá atenderse destaca: El aislamiento de los corredores costeros y valles agrícolas al Sur de los Municipios de Ensenada y Tecate por la falta de vialidades regionales, es el caso de San Felipe-Puertecitos-Bahía de los Ángeles, el Valle de la Trinidad y el Valle de Guadalupe, los accesos a las

Ciudades o Libramientos de Mexicali, Ensenada, Playas de Rosarito y Tijuana y los corredores urbano-regionales no están integrados al desarrollo urbano de los centros de población, obstaculizando la expansión del desarrollo regional, es el caso del Circuito Rosarito-Parque Industrial Pacífico-Reforma-Sánchez Taboada en Tijuana y los Circuitos del Valle de Mexicali entre los más importantes.

Las comunidades costeras muestran un mínimo desarrollo en sus infraestructuras portuarias, para aprovechar los potenciales turísticos y pesqueros; y la infraestructura aeroportuaria deberá evaluarse para aprovechar la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Rosarito.

El aumento en las interrelaciones entre localidades, que ha dado como resultado el reconocimiento de las dinámicas de aglomeración urbana que conforma nuevos esquemas de ocupación del territorio, a contribuido a determinar la regionalización del Estado.

Zona Costa.

Destaca principalmente el aumento en la interacción entre las Ciudades de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, en proceso de conformación de zona metropolitana. En esta dinámica se incorpora el poblado de Valle de las Palmas, como receptor de fuertes dinámicas de desarrollo urbano, que están dando lugar a un nuevo polo de ocupación habitacional. En otro sentido, el espacio entre Tijuana y Tecate, zonas de Valle Redondo, El Gandúl y Paso del Águila, sostienen una tendencia constante que avizora la eventual conurbación entre ambas Ciudades. Por su parte, Tijuana y Playas de Rosarito ya mantienen un proceso de conurbación. Alrededor de 29,000 ha de ocupación urbana, caracterizan a esta aglomeración y tendencias de crecimiento de hasta 5%, que proyectan una demanda de alrededor de 700,000 viviendas para el año 2025 (de acuerdo a proyecciones de población y densidades globales).

Por otro lado, se reconoce la dinámica transfronteriza entre Tijuana, Baja California y San Diego, California pero ya como aglomeración de dos zonas metropolitanas: la mayor aglomeración urbana a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos. La interacción se mantiene principalmente por las relaciones económicas y los cerca de 90,000 vehículos diarios, que cruzan por los tres puertos fronterizos que unen a ambas zonas metropolitanas.

Zona Valle.

Se mantiene la predominancia de la Ciudad de Mexicali, como centro urbano principal que adquiere ahora el sentido de zona metropolitana, por la dinámica urbana que gira en torno a ella: Por un lado, la relación de dependencia que guardan los poblados del Valle de Mexicali; y por otro lado, la conurbación e interacción que sostiene con las Ciudades del Valle Imperial en el lado norteamericano, complementado con las ligas con San Luis Río Colorado Sonora México y Yuma Arizona en Estados Unidos.

Zona Sur.

Al Sur se mantienen las relaciones ligadas a los flujos sobre la Carretera Transpeninsular, con la Ciudad de Ensenada como el soporte para las localidades menores.

La Regionalización.

Derivado de las dinámicas descritas y las relaciones interurbanas, es posible agrupar las dinámicas urbanas y regionales en los siguientes apartados territoriales:

Zona Metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate

Zona Metropolitana Mexicali

Valle Sur (Gpe. Victoria)

Valle Norte (Algodones)

Corredor Mexicali-San Luís

Corredor Costero Tijuana –Rosarito-Ensenada(Ensenada-La Misión)

Colonet-La Misión

Corredor Costero San Felipe-Puertecitos-San Luis Gonzaga-Bahía de los Ángeles

Valle de Guadalupe (Testerazo-San Antonio de las Minas)

Luís Echeverría-La Rumorosa

Ojos Negros-Valle de la Trinidad

Santo Tomás-San Vicente

Santa Rosaliíta-Bahía de los Ángeles

En relación al tráfico fronterizo, este creció aproximadamente en 140% desde la puesta en marcha del TLCAN; y en 1999, el volumen del flujo del tráfico fronterizo se estimó en 4.2 millones de cruces de camiones de carga. Por tal motivo, la relación comercial y social entre los pares de Ciudades fronterizas demanda una infraestructura de cruces internacionales ágil e integrada de manera eficiente a las estructuras urbanas.

En materia de equipamiento urbano, 7 de las 13 localidades más importantes del Estado, disponen de instalaciones suficientes para su desarrollo y no obstante las ventajas locacionales de la Entidad en lo que a servicios médicos se refiere, siguen siendo insuficientes los hospitales de especialidades. Tanto, la ciudad de Mexicali como Tijuana o Los Algodones muestran una demanda considerable de servicios de salud poco aprovechada.

La ocupación del territorio de Baja California, presenta una clara distribución de localidades alrededor de las principales carreteras pavimentadas y una elevada concentración de la población en la parte Norte del Estado, especialmente en zonas adyacentes a la demarcación fronteriza. El Noroeste del Estado se distingue por una elevada concentración de localidades alrededor de las Ciudades de Tijuana y Playas de Rosarito, mientras que la parte Noreste, está encabezada por la Ciudad de Mexicali y los poblados que integran su Valle.

Descendiendo hacia el Sur, por la Costa del Pacífico, existe toda una continuidad de localidades que se extienden longitudinalmente, en forma adyacente a la Carretera Escénica del denominado Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada (COCOTREN). Al concluir éste, en la península de Punta Banda, existe otra pequeña concentración de localidades en el Valle de El Maneadero, después las localidades se expanden siguiendo siempre la línea de la Carretera Transpeninsular, aunque la continuidad se interrumpe en pequeños tramos, condicionados por la propia orografía, pero siguiendo siempre la Carretera que conecta Baja California con la parte Sur de la Península.

Nuevamente se presenta una importante congregación de pequeñas localidades alrededor del Valle agrícola de San Quintín. Al Sur del Valle, la distribución de localidades es más dispersa. De hecho, en El Rosario, que se encuentra a 58 kilómetros al Sur de San Quintín, la Carretera deja de bordear la costa y se introduce por el Desierto Central en el denominado Valle de los Cirios, extendiéndose hacia el Sur hasta llegar al paralelo 28, que divide ambos Estados de la Península. Sin duda, es en la parte Sur donde las localidades se encuentran más apartadas de las Carreteras. La distancia más alejada de un poblado hacia algún tipo de Carretera pavimentada es de aproximadamente 100 kilómetros, y esto se da conforme las localidades se acercan a los límites estatales con el vecino Estado del Sur, especialmente en los poblados más cercanos al Golfo de California, que en la parte Sur, sólo se conectan por caminos rurales, la mayoría en mal estado, lo que hace aún más difícil la

conexión e interacción entre localidades.

Del poblado minero El Arco en el municipio de Ensenada, existe una carretera rural que conecta la parte del Pacífico de la Península, con la parte del Golfo de California hasta San Francisquito y de ahí hacia Bahía de Los Ángeles, donde se da una menor concentración de pequeñas localidades rurales. Es evidente que la Carretera Transpeninsular ha sido el gran eje articulador sobre el cual han ido emergiendo un gran número de localidades, quizá por ello la parte del Golfo es la que aglutina menos localidades.

En la parte del Golfo es donde existe menor infraestructura carretera. La conexión hacia Bahía de San Luis Gonzaga (BSLG) se hace a partir de Laguna Chapala. A partir de BSLG y siguiendo la línea de la Carretera rural hacia el Norte, existe toda una serie de pequeñas localidades que se conectan hasta llegar a Puertecitos, de ahí y hasta San Felipe se forma un corredor de pequeñas localidades, la mayoría formada por asentamientos turísticos residenciales en forma longitudinal a la línea de costa. A partir de San Felipe en el municipio de Mexicali y siguiendo el trazo de la Carretera con dirección Norte, se continúa hacia el Valle de Mexicali, donde existe otra alta concentración de localidades alrededor de la cabecera Municipal. De San Felipe existe una desviación a la altura del sitio conocido como El Chinero, que conecta hacia el municipio Ensenada por el Valle de la Trinidad y Ojos Negros. A lo largo de esta Carretera, se extienden localidades de mediano y menor tamaño en forma discontinua.

Asimismo, continuando desde el Puerto de Ensenada hacia el Norte, existe una mediana concentración de poblados rurales que se conectan desde El Sauzal, pasando por San Antonio de las Minas hasta llegar al Valle de Guadalupe en Ensenada, región formada por pequeñas localidades vitivinícolas que conforman el denominado "Corredor de la Uva"; a partir del Ejido El Provenir, las localidades empiezan a estar más distanciadas unas de otras hasta llegar al Valle de Las Palmas en el municipio de Ensenada, y de ahí se conecta con la Ciudad de Tecate, de donde se empiezan a extender varios poblados por la Carretera de Cuota hacia Mexicali, donde destaca por su tamaño el poblado Luis Echeverría Álvarez, también conocido como El Hongo; desde este punto la carretera y los poblados se enlazan al Oeste con Tijuana y al Este con Mexicali.

En base a datos de los Censos de población y Vivienda el periodo 2000-2005, el número de localidades en el Estado disminuyó, pasando de 4,086 a 3,975, en

cambio la población creció un 14.4% alcanzando los 2'844,469 hab. En el mismo período, el número de localidades urbanas aumentó a 10, mismas que representaron menos del 1% del total estatal, a pesar de que aglutinaron el 85% de la población estatal. Tijuana continúa siendo la localidad con más de un millón de habitantes, concentrando el 46.6% del total de la población del Estado. La cabecera municipal de Mexicali por su parte registró más de 500,000 habitantes (22.1%) y la cabecera municipal de Ensenada más de 100,000 (5.7%).

Cabe destacar que la población de localidades urbanas entre 1995 y 2005 ha crecido al 3.2% y las intermedias que van de los 2,500 a los 15,000 habitantes lo han hecho al 3%. Esta dinámica de crecimiento que se mantiene desde 1970, contrasta con las localidades rurales, donde se observa un estancamiento de la población desde 2000, de tal manera que en el 2005, estas localidades suman una población de 202 mil habitantes, inferior al año 2000 en el que registraron 209 mil.

La distribución de la población por localidades de diferente tamaño; nos muestra un patrón de alta concentración en los espacios urbanos mayores de 100,000 habitantes y una dispersión de localidades rurales con poca población, la mayoría con menos de 100 habitantes. Lo anterior es indicativo de una gran polarización de la población, en las Ciudades contiguas a la línea fronteriza que separa México y Estados Unidos y una mediana concentración, en localidades intermedias cercanas al área de influencia de las cabeceras municipales y a las vías de comunicación Carretera principalmente, configurando de esta manera dos posibles zonas metropolitanas en Tijuana y Mexicali.

Durante los últimos 15 años, el crecimiento y distribución de la población en el Estado se ha caracterizado por tasas mayores a la media nacional y por procesos de urbanización intensivos, sobre todo en las cabeceras municipales y otras localidades urbanas existentes en los litorales del Estado. En este contexto, el crecimiento poblacional viene acompañado de una necesidad de viviendas, no obstante el Eje Temático de Desarrollo Regional Sustentable del Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013, contiene el Sub eje de vivienda, el Tema es abordado al detalle en el Programa Sectorial de Vivienda 2009-2013.

Desde principios de la década del 2000, Baja California ha mantenido un lugar importante en la atracción de inversión extranjera directa, sin embargo, el desarrollo del TLC ha permitido la competencia por igual de otras Entidades de

la República Mexicana. Considerando la inversión acumulada entre 1999 y 2007, el Distrito Federal captó el 56.9% del total, el segundo lugar lo tiene Nuevo León con el 10.3%, el tercero es del Estado de México con el 5.6% , el cuarto es Chihuahua con el 5.0%, el quinto es Baja California con el 4.9%, el sexto es Jalisco con 3.0% y el séptimo es Puebla con 2.4%.

Los mayores índices de competitividad, según el Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE)¹ y los del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), están en la Ciudad de Aguascalientes y en la zona metropolitana de Monterrey. Las Ciudades de Mexicali y Tijuana aparecen entre las de mayor competitividad en ambas clasificaciones, en 2007 el CIDE ubicó a Mexicali en el lugar número 14 y a Tijuana en el sexto; por su parte, el IMCO en 2006 dio a Mexicali el octavo lugar y a Tijuana el noveno.

SUSTENTABILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

El reuso de agua residual tratada es una alternativa de ahorro de uso de agua potable, que generalmente se utiliza para el riego de áreas verdes. La ciudad de Mexicali reuso un 27% del volumen de aguas tratadas, Ensenada un 3%, Tijuana-Playas de Rosarito el 3% y Tecate apenas un 0.4%

En el reuso de agua residual en la ciudad de Mexicali, la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Mexicali (CESPM), se ha preocupado por promover el ahorro y buen uso del agua y una manera de lograrlo es poner a disposición el agua residual, en aplicaciones que van desde la industria, hasta el riego de jardines y camellones públicos; las acciones que la CESPM ha llevado a cabo son las siguientes:

- Desde 2001, se cuenta con un contrato de venta de agua residual tratada con la empresa Servicios Termoeléctrica de Mexicali, S. A. de C. V., asignándole una dotación de hasta 250 litros por segundo, para los sistemas de enfriamiento en la generación de energía eléctrica.
- En el año 2002, se estableció un contrato para proporcionar agua residual cruda a la empresa Intergen, S. A. de C. V., para dotarle 650 litros por segundo. En ambos casos esta agua es utilizada para la generación de energía eléctrica, para la Ciudad de Mexicali y para su exportación a los Estados Unidos de

¹ Secretaría de Economía y CIDE. Competitividad en Ciudades. La Nueva Agenda de la Gestión Urbana. Noviembre de 2007

Norteamérica.

- En el 2005, se construyó una Planta de Tratamiento de agua residual que recibe agua del efluente de la Planta de Tratamiento Mexicali I, después de pasarla por un proceso de clarificación y filtrado que cumple con la normatividad vigente, conforme a la NOM-003. La Planta tiene una capacidad de 15 lps; actualmente, esta agua es utilizada para riego de jardines, como lo es el camellón de la autopista Mexicali-Tijuana y para riego de jardines de parques industriales y comercios. En un futuro, se tienen planes para irrigar con esta agua las áreas verdes del Bosque de la Ciudad.

La Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana (CESPT) está desarrollando proyectos sobre el reuso del agua residual, con alcances tales como un reuso de tipo urbano (riego de áreas verdes y actividades industriales), así como la recarga de nuestras fuentes de abastecimiento de agua a nivel local. Para ello tiene contemplados una serie de estudios necesarios para garantizar la calidad del agua a reusar y la salud de quienes entren en contacto con ella.

A continuación se presenta una reseña de una parte de estos estudios, los primeros dos están terminados.

La Agencia de Protección al Ambiente EUA (EPA), la Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (COCEF) y CESPT, desarrollaron el "Estudio de Factibilidad para el Reuso de Aguas Residuales Tratadas dentro de la Zona Urbana de Tijuana, Baja California", el cual identificará áreas potenciales para la reutilización del efluente tratado, las necesidades de infraestructura y red de distribución de agua residual tratada, volumen del efluente tratado que podría ser reutilizado y las condiciones potenciales de la calidad del agua, determinando los costos estimados.

El Instituto Mexicano de Tecnología de Agua (IMTA) y CESPT, desarrollan un estudio denominado: "Estudio Geohidrológico de la Zona del Valle de las Palmas, Arroyo de las Palmas y Zona Perimetral de la Presa Abelardo L. Rodríguez", que tiene como principal objetivo la evaluación de las condiciones actuales de la zona de recarga en el Acuífero del Valle de las Palmas, Arroyo Las Palmas y sitio probable para una laguna de maduración (ubicada en cercanías del Rancho Santa Anita) con fines de almacenamiento para su posterior reuso; adicionalmente se evalúa la zona perimetral de la Presa Abelardo L. Rodríguez, con el fin de revisar sus condiciones para la creación de

una zona de forestación y conservación. Este estudio en conjunto con el desarrollado por la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) permitirán solo proponer los destinos del reuso, lo siguiente será evaluar la forma de concretar los proyectos que de aquí emerjan.

Por otro lado, la UABC y CESPT, trabajan en el estudio: "Caracterización Estacional del Efluente de una Planta de Tratamiento de Agua Residual de Lodos Activados en La Región Tijuana-Playas de Rosarito y Determinación de la Calidad del Agua Tratada para su Reuso Potable Indirecto". El objetivo del estudio es avalar la calidad lograda en el tratamiento de aguas residuales y comparar esta calidad con la necesaria para recargar acuíferos y/o embalses naturales, que permitan su posterior potabilización, sin descartar otras actividades de reuso como la irrigación de áreas verdes, consumo industrial y/o agricultura.

Aproximadamente el 54% de energía producida en el Estado se genera en 4 centrales geotermoeléctricas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en Cerro Prieto, que en conjunto tiene una capacidad instalada de 720 Megawatts. El resto se genera en la central termoeléctrica del municipio de Playas de Rosarito (24% y en centrales turbogas de los municipios de Tijuana, Mexicali y Ensenada (22%).

La CESP, en aras de promover el ahorro y buen uso del agua, ha logrado poner a disposición el reuso del agua residual para diferentes aplicaciones.

En el ámbito del uso para generación de energía eléctrica, en el proceso de enfriamiento en las centrales termoeléctricas y geotermoeléctricas requiere del uso de agua para enfriamiento de vapor, por lo que desde 2001 existe un contrato de venta de agua residual tratada con la empresa Servicios Termoeléctrica de Mexicali, S.A. de C.V., con asignación de hasta 250 L/s.

De igual forma. Desde el 2002 este organismo operador tiene establecido un contrato para proporcionar agua residual cruda a la empresa Intergen, S.A. de C.V. para dotarle hasta 650 L/s.

Estas empresas privadas de Servicios, Termoeléctrica de Mexicali S.A. de C.V. e Intergen, S.A. de C.V. generan 600 y 489 mega voltios respectivamente, para uso local en el Estado y de exportación a los Estados Unidos de Norteamérica.

AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO

En materia de infraestructura en Agua Potable y Saneamiento, a pesar de que el tema queda incluido entre los subejjes del Desarrollo Regional Sustentable, en este documento se aborda de forma general toda vez que el Programa Estatal Hídrico 2008-2013 lo maneja explícitamente.

El Estado ha realizado grandes avances en la dotación de servicios a las áreas urbanas y suburbanas. Sin embargo, en los últimos años ha surgido la preocupación por las limitaciones en la disponibilidad de agua especialmente en la zona costa, cuyo crecimiento vuelve a estar limitado por el acceso a este recurso. Nuevas propuestas para la desalación de agua de mar están implementándose, se construye una ampliación de 4.00 a 5.33 metros cúbicos/segundo (m³/s) del acueducto adicional Río Colorado-Tijuana para garantizar el abastecimiento al año 2015 de la costa.

El Estado de Baja California tiene asignado un volumen de agua de aproximadamente 3,350 millones de metros cúbicos anuales, según estimaciones de la Comisión Estatal del Agua, este volumen permite hacer frente a las necesidades de los diferentes sectores a los que se destina: 92% al uso agrícola y pecuario, y un 8% al uso urbano, industrial y otros. Y precisamente de este último porcentaje el 85% es consumido en las cabeceras municipales, es decir, en los centros urbanos más importantes del Estado, donde se observan altos ritmos de demanda.

En el año de 1988, el Congreso de los Estados Unidos autorizó el revestimiento del canal Todo Americano, con lo cual se verán afectados los volúmenes de recarga del Valle de Mexicali, al dejar de ingresar alrededor de 100 Mm³, de los cuales 32 Mm³ actualmente son captados por el Dren La Mesa y que suministran el agua para el riego de 1,200 ha.

El volumen restante es captado por aproximadamente 190 pozos del Distrito de Riego, que al carecer de esta recarga se profundizarán sus niveles de explotación, aumentando con ello sus gastos de operación. En algunos casos, habrá necesidad de reponer equipos de bombeo y en otros de reponer las perforaciones.

Los EUA han reconocido los efectos adversos que se causarán en México con

esta medida y han planteado como medida de mitigación el abastecer a México con hasta 462 Mm³ de agua directamente del Canal Todo Americano, siempre y cuando nuestro país participe en la construcción del canal Todo Americano, con una cuota de 3 dólares por cada 1,235 m³, más costos en la operación de esta obra².

Relativo al alcantarillado sanitario y saneamiento, en promedio se cubre un 78% de la población del estado con el servicio.

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

La red carretera de Baja California consta de 2,774 Km. pavimentados y 8,355 Km. sin pavimento. Sin embargo, las 5 principales ciudades, en donde se concentra el 92% de la población y el 95% de la actividad económica, están comunicadas por carreteras modernas compuestas por 4 carriles.

Las conexiones carreteras con California se realizan a través de las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali; que ofrecen enlaces hacia los polos productivos de ambos lados de la frontera. El resto del Estado necesita de inversiones en la red carretera para articular los principales destinos del Sur de Ensenada y San Felipe y los Estados vecinos de Sonora, Baja California Sur y el Estado fronterizo de Arizona.

Las condiciones físicas de las carreteras existentes son aceptables, aunque algunas de las vías que cruzan los centros de población exigen ampliaciones y adecuaciones, por el importante aforo vehicular que presentan.

Mexicali es el punto más cercano de conexión con el resto del país, a través de la Carretera Federal 2 desde Tijuana hasta la Ciudad de México. Esta Carretera Federal se conecta con toda la red de carreteras del país. El Municipio de Mexicali se comunica con el Estado vecino de California, a través de sus tres cruces fronterizos de Mexicali I, Mexicali II y Algodones; para de ahí conectarse de lado norteamericano con la Autopista No. 8 que comunica las Ciudades de San Diego California y Phoenix Arizona.

No obstante que el sistema vial de la Ciudad de Mexicali presenta notables avances en la consolidación de su estructura, que permite enlazar con los cruces fronterizos y con el sistema carretero de la región y del país, el constante

² Programa Estatal Hídrico 2008-2013

aumento del parque vehicular en la ciudad y la falta de un programa permanente de instalación, modernización, monitoreo y sincronización de los semáforos, ocasionan conflictos vehiculares en algunas de sus vialidades principales, situación que se ha estado disminuyendo con la construcción de pasos a desnivel.

El Municipio de Tijuana conecta hacia California mediante sus dos cruces fronterizos de Puerta México y Otay I, ofreciendo conexiones a cualquier parte de EUA y Canadá a través de las Autopistas 5 y 805. Así también, la Ciudad de Tijuana se conecta con el resto del país por la Carretera Libre Federal No.2 y por una Carretera de Cuota que corre de Tijuana hacia Tecate y Mexicali.

La Ciudad de Tijuana cuenta con una estructura vial en parte desarticulada de sus vialidades primarias provocada por el acelerado crecimiento urbano y a los efectos de conurbación con la Ciudad de Rosarito y Tecate, por lo que es necesario realizar nuevas obras viales que logren la conexión entre sus arterias principales y las de estos dos municipios.

El Municipio de Ensenada tiene conexión con el resto del Estado mediante la Carretera Escénica de Cuota Tijuana – Ensenada y la Carretera Libre No. 3 Ensenada-Tecate, en dirección Norte; así también con la Carretera Libre No. 1 Transpeninsular Tijuana – La Paz, B. C. S. hacia el Sur y con la Carretera Libre No. 3 Ensenada-El Chinero hacia el Oriente, misma que se conecta con la Carretera Libre No. 5 Mexicali – San Felipe.

La Ciudad de Ensenada presenta problemas de desplazamiento vehicular desde y hacia fuera de la mancha urbana por la ausencia de ampliaciones y adecuaciones de nodos y vialidades primarias, así como la construcción de un libramiento, que comunique con las Carreteras Tecate – Ensenada, Ensenada – El Chinero y la Carretera Transpeninsular, evitando que los vehículos de carga crucen por la Ciudad.

El Municipio de Tecate se conecta hacia California mediante el puerto fronterizo Tecate, así como con Tijuana, Mexicali y Ensenada, a través de la Carretera Federal No. 2 Tijuana – Mexicali y la Carretera No. 3 Tecate – Ensenada.

El crecimiento urbano y la conurbación con la Ciudad de Tijuana motiva a realizar trabajos de ampliación en la Carretera Federal No. 2, así como desarrollar algunas vialidades que integren una estructura vial coherente.

El Municipio de Playas de Rosarito se encuentra comunicado de Norte a Sur por

las Carreteras Libre No. 1 Transpeninsular Tijuana – La Paz, B. C. S y de Cuota Tijuana – Rosarito - Ensenada, la primera de ellas altamente congestionada. Su acelerado crecimiento urbano hacia el Oriente de la Ciudad y la conurbación con la Ciudad de Tijuana demanda a corto plazo la construcción de nuevas vialidades que refuercen su estructura vial y conecten con las arterias principales de Tijuana.

En resumen las cabeceras municipales del Estado requieren del fortalecimiento de sus estructuras viales, mediante la construcción de circuitos, pasos a desnivel y la modernización de los sistemas de control de tránsito para lograr una adecuada movilidad urbana sin presentar conflictos y contratiempos.

La red ferroviaria del Estado de Baja California es de 223.2 km., incluyendo ramales, troncales y 29 kilómetros auxiliares; de los cuales 132 km. están concesionados a la empresa Ferromex (Ferrocarril Mexicano) a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y 71.42 Km. de longitud, que corresponden al tramo Tijuana – Tecate, concesionada al Gobierno Estatal. La red ferroviaria estatal representa el 0.8 % de la red nacional.

Por el lado del desierto, la línea Ferromex es una de las compañías de ferrocarriles que da servicio a Mexicali, está asociada en un 50% con Union Pacific.

Por el lado de Tijuana, presta servicio una ruta corta que se extiende hasta Tecate y conecta con la red ferroviaria norteamericana, el servicio es de carga exclusivamente y la administración se encuentra a cargo del Gobierno del Estado, y es operada por la Empresa Norteamericana Carrizo and George, esta es una vía pequeña que va de Tijuana a Tecate, Baja California y mueve una vez al día principalmente cargas de madera, bienes agrícolas e insumos y productos para la cervecería en Tecate.

Tecate cuenta con un cruce fronterizo ferroviario a Campo, California. La conexión de Campo a Plaster City en Calexico se encuentra rehabilitada para el transporte de carga, así que cualquier tipo de carga pudiera ser trasladada por ferrocarril desde Tijuana a Mexicali, y al resto del país.

Existe la necesidad de crear nuevas líneas alimentadoras que integren los actuales centros de producción, distribución y consumo, así como de las zonas urbanas y económicas emergentes que se prevén hacia el Sur del Estado, como es el nuevo Puerto de Punta Colonet.

Cabe destacar que debido al crecimiento de los centros de población, las antiguas instalaciones de terminales, almacenes, talleres y áreas de movimientos de cambios de vía, han quedado inmersas en áreas centrales de las Ciudades, provocando zonas de conflictos por los flujos de los distintos modos de transporte.

El transporte ferroviario de pasajeros o de carga, se observa como una oportunidad que tendría efectos multiplicadores, al optimizar sus instalaciones con el desarrollo de nodos multimodales de transporte interconectados con terminales aéreas, marítimas y de transporte foráneo de pasajeros.

En la actualidad se llevan a cabo pequeñas operaciones de carga multimodal a través del Ferrocarril Tijuana – Tecate a la altura de el Florido, Valle Redondo y en la Cervecería Tecate.

En infraestructura aeroportuaria, el Estado de Baja California ocupa el quinto lugar en movimiento de pasajeros de aviación comercial, contando con cuatro aeropuertos, de los cuales tres son comerciales y de carácter internacional (Tijuana, Mexicali y San Felipe) y un aeropuerto militar (El Ciprés en Ensenada). Existen además 86 pistas o aeródromos dispersos en todo el territorio, entre pistas para pequeñas aeronaves de turismo y las que se utilizan en la agricultura. Las aeropistas más importantes en la zona Sur del Estado se ubican en Isla de Cedros, Bahía de los Ángeles, Punta Prieta, San Quintín e Isla de Guadalupe.

En su vasta extensión marítima Baja California tiene 5 puertos; 4 en la Costa del Pacífico y 1 en el Mar de Cortés, siendo el de mayor importancia el de Ensenada, por ser uno de los puertos de altura con mayor movimiento comercial del país en el pacífico; es la puerta de entrada a la Cuenca del Pacífico y tiene un gran potencial para el comercio con la Costa Oeste de los E.U.A. y con los países de Asia como Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Singapur, etc.

Diez kilómetros al Norte de Ensenada, se localiza el Puerto de El Sauzal de Rodríguez, que es una terminal de cabotaje, con dársena, canal de acceso y con posibilidades de desarrollo de la actividad industrial y comercial, mediante el transporte de productos semiacabados; dicho Puerto tiene un parque industrial anexo para la elaboración de productos terminados.

El Puerto de Rosarito se encuentra sobre la misma costa a 20 Km. de la frontera

con E.U.A. y su función es servir de terminal de desembarque de productos petrolíferos para el abasto del Estado, los cuales son embarcados en Salina Cruz, Oaxaca.

En Isla de Cedros, en el mismo Océano Pacífico a 105 Km. de la costa, se encuentra un Puerto que es utilizado para el embarque de sal mineral que se despacha a Japón y la cual es obtenida en las Salinas de Guerrero Negro. El movimiento anual de carga es de 14 millones de toneladas. En el Mar de Cortés a 200 Km. de la frontera con E.U.A. se localiza el Puerto de San Felipe, el cual es utilizado para las operaciones pesqueras y turísticas.

EQUIPAMIENTO

En materia de Equipamiento Educativo para educación básica y media superior, en el ciclo escolar 2005-2006 había en el Estado 3,584 escuelas, de las cuales 868 eran particulares. La mayor parte de los alumnos, escuelas y grupos de todos los niveles educativos, se concentran en el sector público, siendo la primaria el nivel con mayor demanda.

El comportamiento de los municipios presenta un patrón similar al Estatal: Existe una alta concentración de planteles en el nivel primaria; siendo a la fecha Tijuana, el municipio con mayor oferta de planteles escolares y alumnos inscritos.

El nivel medio superior que incluye el bachillerato general, el técnico y profesional técnico cubre 91,903 alumnos. El 77% estudia en escuelas públicas y el resto en privadas, notándose un déficit de escuelas del sector público en este nivel.

Y en el nivel de educación superior, Baja California es uno de los Estados del país con reconocimientos a escala nacional. En términos generales se atiende a 67,600 alumnos, de los cuales el 90% al nivel licenciatura, el 7% a posgrado, el 1% al sistema abierto y el 2% al nivel técnico superior. De las instalaciones de nivel superior con las que cuenta la Entidad, destaca la Universidad Autónoma de Baja California, que es el centro que capta la mayor parte del alumnado.

En cuanto a las instalaciones deportivas y recreativas, el Municipio de Mexicali cuenta con la mayor cantidad, ya que dispone de 313 instalaciones deportivas, 46 áreas recreativas y 3 auditorios. Tijuana cuenta con 181 instalaciones para el

deporte y 20 unidades deportivas. Por lo que respecta al Municipio de Ensenada, sólo cuenta con 31 instalaciones deportivas; hay 11 gimnasios, 9 canchas múltiples, 4 albercas y otros más de diferentes usos. Rosarito por su parte cuenta con 29 instalaciones, entre las que destacan 10 canchas de uso general, 5 unidades deportivas, 2 ejidales, 2 unidades municipales y 1 auditorio, entre otros.

En la infraestructura cultural, el Municipio de Mexicali cuenta con 9 teatros, 6 galerías y auditorios, 28 bibliotecas, 2 museos, 10 centros de capacitación artística y dos foros más de diversa índole. Por su parte Ensenada tiene una infraestructura formada por una Casa de la Cultura, dos galerías de arte, nueve museos, siete salas de cine, 19 bibliotecas y tres teatros. Tijuana ofrece 20 bibliotecas, 2 Casas de la Cultura, y un espacio cultural importante que es el Centro Cultural Tijuana (CECUT), que cuenta con: Un cinema planetario, un amplio teatro, múltiples salas de exhibición, museo, cafetería, centro comercial, librería, y además, es sede de la Orquesta Sinfónica de Baja California.

Los servicios médicos que imparte el Sistema Estatal de Salud lo hace a través de tres componentes: El Sistema de Seguridad Social (IMSS, ISSSTE, ISSSTECALI, SEDENA, SEMAR) que atiende al 56% de la población, el Sistema de Asistencia Social que atiende el 6.3%, y las Instituciones Privadas el 2.7% del total de la población del Estado. (INEGI. II Censo de Población y Vivienda 2005.)

En el 2006 el Estado contaba con 266 unidades médicas, de las cuales 29% pertenecen al sistema de Seguridad Social y 71% al de asistencia social. Por otro lado, ha de mencionarse que la mayoría de las instalaciones son de consulta externa y hay pocas de hospitalización general (29), existiendo un hospital de especialidades en la 3ª Etapa del Río Tijuana.

ENERGIA

El Subtema de Energía es otro de los subejos del Eje de Desarrollo Regional, para efectos de este documento se presenta un panorama general del sistema de Energía en el Estado y las acciones que se han implementado en busca de la autosuficiencia Energética; el tema de manera mas explicita y sus estrategias son tratadas en el Programa Estatal de Energía 2009-2013.

El sistema eléctrico de Baja California proviene de dos centros principales de

producción de electricidad, uno en Rosarito llamado “Termoeléctrica Central Presidente Juárez” y el otro en Mexicali llamado “Geotérmica Central Cerro Prieto”.

En El Estado existen siete centrales generadoras de energía eléctrica, de las cuales una funciona con vapor, tres con turbogas, 2 de ciclo combinado y otra con energía geotérmica.

Los sistemas de transmisión y distribución del estado de Baja California no están conectados con la red nacional y tampoco lo son algunos sistemas pequeños en la región Noreste.

Las interconexiones entre Baja California y los Estados Unidos de America al igual que la de México y Belice, operan como conexiones “permanentes” las cuales son usadas para las operaciones normales del sistema.

La mayor parte de la electricidad disponible en el Estado, de alguna manera, es regulada y controlada por la agencia del Gobierno Federal denominada Comisión Federal de Electricidad (CFE).

Es importante considerar las fuentes alternativas para la generación de energía teniendo como base los recursos naturales, de los cuales la Entidad tiene un potencial todavía desconocido en su totalidad.

Retomando este compromiso, el 25 de junio del 2008 se publico el Acuerdo de creación del Órgano Descentralizado de la Administración Pública Estatal, Comisión Estatal de Energía de B.C.; que persigue dentro de sus objetivos el Gestionar recursos de fondos federales e internacionales para la realización y ejecución de los proyectos de “Generación de energías limpias”

La Misión de este Órgano descentralizado es la de desempeñarse como una entidad que coordina la creación y ejecución de los proyectos relacionados con la generación de Energía, así como el desarrollo del Programa Estatal de Energía, que sienta las bases para lograr la autosuficiencia energética del Estado.

Capítulo 2. ¿A Dónde Queremos Llegar?

2.1 Visión Sectorial

Una economía más competitiva brindará mejores condiciones para las inversiones y la creación de empleos que permitan a los individuos alcanzar un mayor nivel de bienestar económico. El mejor desempeño y la sustentabilidad de una economía que crece a tasas elevadas se encuentra en la inversión en activos físicos y en las capacidades de la población, así como en el crecimiento de la productividad.

Ante ello, es necesario que podamos garantizar el acceso a los servicios básicos e infraestructura para que todos los habitantes del Estado puedan participar plenamente en las actividades productivas y tengan una vida digna.

Las políticas de desarrollo establecidas en este Programa, tienden al logro de una mayor igualdad de oportunidades para toda la población del Estado, de tal modo que se inserten con éxito a la vida económica y social en el futuro inmediato. En efecto, los patrones de crecimiento y de la migración implican que la proporción de población urbana continuará incrementándose, así como lo ha hecho en el pasado, a lo largo del proceso de desarrollo. Para garantizar que esto suceda de manera ordenada y sin dislocaciones sociales se requiere de una coordinación efectiva del Estado con el Gobierno Federal y los Municipios.

El horizonte a largo plazo contempla lograr un entrono urbano, rural y regional concentrado en polos de desarrollo eficazmente planificado, orientados hacia un crecimiento equilibrado y ordenado, propicio al desarrollo de las actividades económicas y sociales, a la preservación de las condiciones que aseguran la calidad de vida de sus habitantes y en armonía con el medio ambiente y sus recursos naturales.

Con base a la premisa anterior, se establecen los siguientes escenarios:

Contar con la identificación de aptitudes, potencialidades y capacidades regionales del Estado que permitan planificar las acciones gubernamentales.

Contar con un marco jurídico, claro, actualizado y apegado a las condiciones

actuales, que agilice y de sustentabilidad al proceso de Desarrollo Urbano.

Se cuenta con un sistema de planeación Estatal actualizado y vinculado entre sí, el proceso de planeación se lleva con personal profesionalizado, consensado entre las distintas instancias gubernamentales, iniciativa privada y sociedad.

Centros de población con una distribución territorial ordenada en relación a sus asentamientos poblacionales y sus actividades, áreas naturales conservadas y protegidas, y un desarrollo integral sustentable y armónico con la región.

El Estado cuenta con información de su territorio sistematizada, de actualización permanente y de uso común entre las diferentes dependencias de los gobiernos Municipales y Estatal; las diferentes dependencias cuentan con procesos unificados y mecanismos para hacer la información disponible y manejable.

El Gobierno cuenta con la Reserva Territorial suficiente y habilitada para el desarrollo urbano.

El Gobierno cuenta con políticas para propiciar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas, al igual que previene, controla y abate el deterioro ambiental.

Se logran avances sustanciales en la ampliación de los servicios de agua potable, alcantarillado sanitario y saneamiento; mejorando su calidad con una visión sustentable en las localidades del Estado.

Se impulsa el fortalecimiento de la administración del agua, con el aprovechamiento de los recursos humanos, financieros y técnicos de manera integrada.

Se implementa el sistema de desalación de agua de mar en el Estado, para ser aprovechada como fuente de abastecimiento complementaria a las fuentes actuales.

El Estado cuenta con un Sistema Vial Carretero y Urbano Regional planeado, moderno, seguro, cómodo y eficazmente funcional; proporcionando componente esencial para la integración urbana y regional con el desarrollo social equilibrado, así como para incrementar la competitividad de la economía Estatal.

Los habitantes del Estado viven dignamente en igualdad de oportunidades y tienen garantizado el acceso a los servicios básicos e infraestructura, que les permite participar plenamente en las actividades productivas, para alcanzar bienestar económico y social.

Se complementa el equipamiento Urbano-Regional y de transporte con una visión a largo plazo.

El Estado cuenta con infraestructura de cruces fronterizos, suficiente, moderna y segura, que agiliza la movilidad peatonal, vehicular y de transporte de carga.

Se impulsa la autosuficiencia y eficiencia energética, el uso de fuentes renovables de Energía y el establecimiento de tarifas eléctricas competitivas.

2.2 Prioridades para el Estado en el Sector

El crecimiento económico resulta de la interacción de varios elementos como son: las instituciones, la población, la planeación, los recursos naturales, la dotación de capital físico, las capacidades de los ciudadanos, la competencia, la tecnología y la infraestructura disponible. Para que el desarrollo sea sustentable, la sociedad debe invertir suficientemente en todos estos factores del sistema económico y social.

La infraestructura constituye un insumo fundamental para la actividad económica del Estado, siendo factor determinante de los costos de acceso a los mercados, tanto de los insumos como de los productos o los bienes finales. Por su importancia en el ámbito del desarrollo regional y de la generación de empleos, este sector se integra como un componente esencial de la estrategia para la integración regional, el desarrollo social equilibrado, así como para incrementar la competitividad de la economía estatal y, con ello, alcanzar un mayor crecimiento económico y generar un mayor número de empleos mejor remunerados.

Las Prioridades del sector quedan establecidas en los siguientes objetivos estratégicos que establece el Plan Estatal de Desarrollo Urbano:

a) Fortalecer la planeación del desarrollo de las subregiones y de los centros de población bajo un enfoque de sustentabilidad. Lo que conlleva la conservación y crecimiento de los centros de población de manera ordenada,

donde los planes y programas sectoriales estén vinculados entre sí para lograr el desarrollo armónico de las regiones.

b) Articular el desarrollo regional con la protección de los ecosistemas estatales y binacionales. La sustentabilidad y el cuidado al medio ambiente son elementos vinculados estrechamente al desarrollo Urbano, y requieren de ser incorporados desde una perspectiva de planeación estratégica ambiental como una herramienta que integre las iniciativas de desarrollo de infraestructura y equipamiento regional, crecimiento urbano y desarrollo industrial.

c) Mejorar y diversificar los sistemas de captación, potabilización y distribución del agua potable, así como los sistemas de tratamiento de aguas residuales. El agua y saneamiento es un tema de vital importancia para el desarrollo regional sustentable, esto se dará en la medida en que se logre ofrecer el servicio a los diferentes sectores sociales, desde la perspectiva de manejo integral, donde intervenga el gobierno, la sociedad y los empresarios; deberá considerar que el agua es un recurso compartido entre dos naciones, por lo cual su planeación deberá incorporar los acuerdos de cooperación entre México y Estados Unidos en materia de dotación y saneamiento del recurso.

d) Consolidar la infraestructura y el equipamiento regional de las poblaciones urbanas y rurales. En materia de infraestructura y equipamiento, se busca potenciar la capacidad ya instalada, proyectar las necesidades a largo plazo y proponer mecanismos para solventarlas.

e) Integrar la política energética de Baja California. Esto busca ser parte del Desarrollo Regional sustentable, orientada a implementar nuevos esquemas para la cogeneración y distribución de energía eléctrica, ya sea desde la infraestructura actual o con el uso de fuentes alternativas renovables, a fin de promover la autosuficiencia energética, se pretende modernizar, ampliar y mantener en buen estado la infraestructura urbana, rural y regional, tanto vial como de comunicaciones; ampliar la cobertura de equipamiento y de servicios a las poblaciones que aún faltan por atender y mejorar el sistema de transporte regional.

2.3 Política Sectorial

La política Sectorial queda enmarcada en la tercer estrategia del Plan Estatal de Desarrollo, donde establece que a través de las actuaciones integrales y transversales en todos los ámbitos del desarrollo se procurara el mejorar las condiciones de bienestar general de la sociedad especialmente en la personas, familias y regiones mas desprotegidas, que requieren de la creación de oportunidades de acceso a recursos, bienes y servicios en aspectos como la educación, la salud, la vivienda, Infraestructura , la seguridad pública , el empleo o los ingresos.

Capítulo 3. ¿Cómo Vamos a Lograrlo?

El actual gobierno asume como premisa básica la búsqueda del Desarrollo Humano Sustentable; esto es, el proceso permanente de ampliación de capacidades y libertades que permita a todos los bajacalifornianos tener una vida digna sin comprometer el patrimonio de las generaciones futuras.

El eje de Desarrollo Regional Sustentable tiene como objetivo “Incrementar la disponibilidad, cobertura y calidad de la vivienda, de servicios básicos, infraestructura y energía que permitan un desarrollo planificado de los centros de población, en un marco de armonía con el medio ambiente”. Dentro de este eje destaca el apartado de Planeación y Desarrollo Urbano Regional que propone las estrategias para “reposicionar la planeación y el desarrollo regional deben incluir: confiar más en las redes de infraestructura que en el comportamiento de los mercados para impulsar el desarrollo; modificar en la legislación el concepto del desarrollo urbano enriqueciéndolo con el amplio espectro de objetivos de desarrollo social; condicionar las políticas sectoriales con criterios de distribución territorial, incluyendo el desarrollo económico de las ciudades, la protección ambiental y el desarrollo urbano; fortalecer la institucionalización del Plan Estatal de Desarrollo los organismos de gestión y fomento del desarrollo; y, finalmente, hacer explícito en el instrumental de los planes y programas la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo. Esta propuesta de desarrollo urbano regional comprende los temas siguientes: Desarrollo regional, Planeación urbana, Gestión gubernamental, Administración urbana, Infraestructura vial y Equipamiento y queda ligada a las estrategias establecidas en los Programas correspondientes de los temas de Agua Potable y Saneamiento, Reservas Territoriales y Vivienda, Energía así como de Sustentabilidad y Medio Ambiente.

Atiende la infraestructura, equipamiento y servicios, modernizando y ampliando de manera integral su cobertura en el Estado, en función de factores económicos, sociales, ambientales y de actualización de la normatividad, procedimientos técnicos y administrativos. Refuerza un Estado productivo, funcional y económico, que se logra a través del desarrollo de vialidad y transporte, ligado a las estrategias planteadas en los temas de agua y energía acorde a las necesidades. Para atender esta problemática, es necesario el diseño de políticas públicas a partir de una visión integral que considere las dimensiones ambientales, culturales, sociales y económicas del espacio urbano donde se materializan.

3.1 Objetivo General.

Incrementar la disponibilidad de instrumentos de planeación y legislación, equipamiento, servicios básicos, infraestructura carretera que permitan un desarrollo planificado de los centros de población, en un marco de armonía con el medio ambiente.

3.2 Objetivos Específicos, Estrategias del Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013 y Metas a lograr:

Planeación y desarrollo urbano regional

3.1.1 Desarrollo regional

3.1.1.1 Objetivo

Identificar las aptitudes regionales para planificar las acciones gubernamentales de fomento del desarrollo de acuerdo a las condiciones particulares de la región, así como establecer mecanismos para una mayor y mejor comunicación y delegación de responsabilidades entre las diferentes instancias, orientadas a alcanzar un mejor desarrollo regional y contar con un marco jurídico que promueva el desarrollo urbano regional para el estado.

3.1.1.1.1 Estrategia: Actualizar la matriz de potencialidades regionales.

Línea de acción: Elaboración de matriz de potencialidades regionales considerando criterios de sustentabilidad urbano regional.

Meta:

Contar con matriz de potencialidades regionales.

3.1.1.1.2 Estrategia: Elaborar diagnósticos para identificar y potenciar las capacidades regionales.

Línea de acción: Elaboración de planes y programas desarrollo urbano, regional y sectorial, considerando las características locacionales de costa y frontera que identifican al estado, en coordinación con los tres niveles de gobierno y la participación ciudadana.

Metas:

- Actualización del Programa Estatal de Desarrollo Urbano.
- Actualización del Programa Regional del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.
- Elaboración del Programa Regional de Desarrollo Urbano-Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Puertecitos-San Luis Gonzaga-Bahía de los Ángeles.
- Elaboración del Programa de Ordenamiento de Zona Metropolitana Tijuana-Playas de Rosarito-Tecate.
- Impulsar la elaboración del Programa de Desarrollo Urbano de centro de Población de Bahía de los Ángeles.
- Impulsar la elaboración del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de población de San Luis Gonzaga.
- Impulsar la elaboración Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Punta Colonet.
- Elaboración de esquemas de desarrollo urbano-turístico-ambiental en las localidades de Santa Rosalita y Bahía de los Ángeles.
- Elaboración del ordenamiento territorial que incluya los Valles de San Vicente y Santo Tomás.
- Elaboración del Programa Sectorial de la Zona Vitivinícola del Valle de Guadalupe.
- Elaborar el Programa Regional del Corredor Camalú-San Quintín.
- Elaboración de estudios de productividad y aprovechamiento sustentable de recursos en la franja costera El Rosario-Santa Rosalita, Villa Jesús María-Guerrero Negro y Zona El Barril-San Francisquito.
- Elaboración de esquemas de desarrollo urbano-turístico-ambiental en las localidades de Santa Rosalita y Bahía de los Ángeles.
- Fomento al desarrollo de actividades turísticas y de pesca ribereña e integración al proyecto Mar de Cortés.
- Elaboración del Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Bahía de San Quintín.
- Elaboración de Directrices Generales de Desarrollo Urbano del Corredor Punta Banda – Colonet.
- Elaboración del Plan Maestro Corredor Geoturístico Mexicali-San Felipe.

3.1.1.1.2.1 Estrategia: Fortalecer el proceso de descentralización en la toma de decisiones.

Línea de acción: Convenir con los gobiernos municipales la administración y control de proyectos regionales.

Metas:

- Elaboración del convenio de Estado Municipios para la administración y control del Programa regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Tecate, Rosarito.
- Elaboración del convenio de Estado Municipios para la administración y control del Programa regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Bahía de los Ángeles.

3.1.1.1.2.2 Estrategia: Promover la coordinación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad en el desarrollo regional.

Línea de acción: Promover la participación de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en la aprobación y consulta de los programas regionales.

Metas:

- Promover la participación de los tres ordenes de gobierno y la sociedad en la aprobación y consulta del Programa regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Tecate, Rosarito.
- Promover la participación de los tres ordenes de gobierno y la sociedad en la aprobación y consulta del Programa regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Bahía de los Ángeles.

3.1.1.1.2.3 Estrategia: Fortalecer la cooperación transfronteriza como instrumento del desarrollo regional.

Línea de acción: Gestión y seguimiento a reuniones de carácter regional transfronterizo ante instancias de los gobiernos federal y de Estados Unidos de America (E.U.A.)

Meta:

- Gestión ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SPF), SCT, INDAAABIN, Aduanas y de instancias del Gobierno de E.U.A. (CALTRANS, SANDAG y GSA) para promover la inversión en la construcción y mejoramiento de cruces fronterizos y/o obras viales complementarias para su mejor funcionamiento.

3.1.1.1.3.1 Estrategia: Actualizar la legislación urbana estatal.

Línea de acción: Actualizar las leyes y reglamentos estatales considerando los procesos de planeación del desarrollo, regionales y sustentables.

Metas:

- Actualizar la Ley de Desarrollo Urbano integrando el concepto de Zona Metropolitana.
- Actualizar la Ley de Desarrollo Urbano integrando el concepto de Energía Sustentable.
- Actualizar la Ley de Desarrollo Urbano integrando los nuevos organismos de planeación del desarrollo.

3.1.1.1.3.2 Estrategia: Promover al Integración de los conceptos urbano y ecológico en la legislación para impulsar el desarrollo sustentable.

Línea de acción:

Promover la Reforma de Ley, de la Ley de Desarrollo Urbano para legitimar el Plan Estatal de Ordenamiento Territorial.

Meta:

- Actualización de la Ley de Desarrollo Urbano y el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, así como su Publicación.

3.1.1.1.3.3 Estrategia: Elaborar normas urbanas para la realización de las acciones de urbanización en el estado.

Línea de acción: Elaborar un instrumento legal que permita la habilitación del suelo rustico o previamente urbanizado para alojar actividades de habitación, educación, esparcimiento y producción de bienes y servicios.

Meta:

- Normas Estatales de Desarrollo Urbano para acciones de Urbanización.

3.1.1.1.3.4 Estrategia: Promover la elaboración y actualización del reglamento en materia urbana en el estado.

Línea de acción: Elaboración del Reglamento Estatal de Zonificación Urbana.

Meta:

Reglamento Estatal de Zonificación Urbana.

3.1.2 Planeación Urbana

3.1.2.1 Objetivo

Ordenar de manera integral los asentamientos poblacionales y sus actividades en el territorio estatal, así como impulsar y fomentar la coordinación institucional de los tres ordenes de gobierno para una aplicación acorde y efectiva de las políticas de planeación urbana, buscando elevar la calidad del ejercicio de la planeación y la administración del desarrollo urbano.

3.1.2.1.1.1 Estrategia: Actualizar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano.

Línea de acción: Consenso y seguimiento a la publicación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano.

Meta:

- Publicación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano.

3.1.2.1.1.2 Estrategia: Fomentar el crecimiento ordenado de las ciudades del estado.

Línea de acción: Emitir Dictamen Técnico de Congruencia de acuerdo a lo establecido en los instrumentos de planeación Oficiales y a la facultad que otorga la Ley de Desarrollo Urbano.

Meta:

- Dictamen de Técnico de Congruencia al 100% de los solicitados de los cinco ayuntamientos que sean de ingerencia Estatal.

3.1.2.1.1.3 Estrategia: Fomentar la adopción del enfoque de ordenamiento territorial en los programas sectoriales y municipales en materia de desarrollo urbano.

Línea de acción: Mediante Dictamen Técnico de congruencia verificar que los programas sectoriales y municipales de desarrollo urbano contengan el ordenamiento territorial.

Metas:

- Emitir dictamen técnico de Congruencia del Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Tecate, Rosarito.
- Emitir dictamen técnico de Congruencia del Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Bahía de los Ángeles.
- Emitir dictamen técnico de Congruencia del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ensenada.
- Emitir dictamen técnico de Congruencia del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Colonet, Municipio de Ensenada.

3.1.2.1.1.4 Estrategia: Impulsar por parte del gobierno del estado la implementación de la planeación de la zona fronteriza.

Líneas de acción: Coordinar y dar seguimiento a los proyectos de planeación a lo largo de la franja fronteriza del Estado y de beneficio binacional.

Metas:

- Coordinar y dar seguimiento a los proyectos de modernización de cruces fronterizos.
- Silicon Border.
- Transporte Multimodal binacional.
- Proyectos de Integración vial a la ciudad de los Puertos fronterizos de entrada.

3.1.2.1.1.5 Estrategia: Coordinar con los gobiernos municipales el diseño de un programa de conurbación Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito para el ordenamiento de la Zona Metropolitana.

Línea de acción: Coordinar y dar seguimiento a reuniones y mesas de trabajo para la elaboración, propuestas de reforma de Ley y oficialización del programa de conurbación Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito para el ordenamiento de la Zona Metropolitana.

Meta:

- Publicación del Programa de Conurbación Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito.

3.1.2.1.2.1 Estrategia: Institucionalizar, regular y normar la planeación urbana y regional.

Línea de acción: Elaborar normas para la institucionalización, regulación de la planeación urbana y regional.

Meta:

- Elaborar el documento de Normas técnicas Estatales de Desarrollo Urbano.

3.1.2.1.2.2 Estrategia: Implementar una política de desarrollo urbano a nivel estatal, en coordinación con el orden federal, que refuerce la capacidad local de gestión.

Línea de acción: Establecer mecanismos de coordinación para una mayor y mejor comunicación y delegación de responsabilidades entre las diferentes instancias para un mejor desarrollo regional.

Metas:

- Conformación del Consejo, Comité Técnico y Fideicomiso Metropolitano Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Coordinación con el Estado de Sonora para el desarrollo turístico de la Riviera del Mar de Cortés.
- Coordinar y dar seguimiento a la Creación del Consejo metropolitano e integración de cartera de proyectos de la Zona Metropolitana en el Estado.

3.1.2.1.2.3 Estrategia: Instrumentar políticas sectoriales integradas entre sí y respondiendo a una política general de desarrollo urbano y calidad de vida.

Línea de acción: Gestionar la realización de actividades conjuntas de participación de los organismos que participan en el desarrollo urbano para integrar la política general de desarrollo urbano y calidad de vida.

Meta:

- Integrar a los organismos que participan en el desarrollo urbano dentro de la elaboración de los planes y programas de desarrollo urbano estatal.

3.1.2.1.3.1 Estrategia: Profesionalizar al personal para elevar la calidad del ejercicio de la planeación y la administración del desarrollo urbano.

Línea de acción: Promover la participación del personal que realiza sus actividades dentro del ejercicio de la planeación y la administración del desarrollo urbano.

Meta:

- Participación del personal responsable de las acciones de planear y administrar el desarrollo urbano en cursos de planeación y administración urbana.

3.1.3 Gestión gubernamental

3.1.3.1 Objetivo

Establecer las condiciones necesarias para ejercer una gestión gubernamental efectiva y amplia, que permita construir consensos entre las distintas instancias gubernamentales, la iniciativa privada y la sociedad, para la elaboración de instrumentos y propuestas que impulsen el desarrollo regional y urbano.

3.1.3.1.1.1 Estrategia: Fortalecer el marco institucional Estatal en materia de desarrollo urbano.

Línea de acción: Elaborar proyectos de Ley para la actualización de la Ley de Desarrollo Urbano de acuerdo a las necesidades actuales del territorio Estatal y a las políticas y estrategia de Gobierno.

Metas:

- Elaborar el Proyecto de Ley para actualizar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado con la inclusión del término de Zona Metropolitana.
- Elaborar el Proyecto de Ley para actualizar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado para la inclusión del concepto de Energía Renovable.
- Elaborar el Proyecto de Ley para actualizar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado para la inclusión del Instituto Estatal de Planeación y su participación en materia de Desarrollo Urbano.
- Revisión y actualización del Proyecto del Código Urbano.

3.1.3.1.1.2 Estrategia: Establecer estrategias de coordinación transfronteriza como instrumento de Planeación Urbana, tanto con las Entidades de Gobierno como con la sociedad organizada.

Línea de acción: Impulsar la Integración de instrumentos de Planeación Urbana consensuados con las diferentes instancias de Gobierno, organizaciones no gubernamentales, cámaras y colegios, como estrategias transfronterizas de impulso al desarrollo del Estado.

Metas:

- Programa de Impulso del Corredor Mexicali-San Luis Río Colorado, de alcance interestatal y binacional, integrando San Luis Río Colorado Sonora y Yuma Arizona como parte de la región Mexicali-Valle Imperial.
- Plan Maestro del corredor Geoturístico Mexicali-San Felipe.
- Elaboración del Programa Sectorial de la Zona Vitivinícola del Valle de Guadalupe.
- Programa de fomento al desarrollo de actividades turísticas y de pesca ribereña e integración al proyecto Mar de Cortés.

3.1.3.1.1.3 Estrategia: Impulsar la regeneración urbana de espacios estratégicos.

Línea de acción: Definir espacios estratégicos a lo largo de los corredores económicos urbanos determinados en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU)

Metas:

- Relación de espacios y estrategias del corredor económico urbano Tijuana-Mexicali.
- Relación de espacios y estrategias del corredor económico urbano Algodones – El Faro-El Chinero-San Felipe en el municipio de Mexicali.
- Relación de espacios y estrategias del corredor económico Geoturístico Mexicali-San Felipe.
- Relación de espacios y estrategias del corredor económico urbano Ensenada-Valle de la Trinidad.
- Relación de espacios y estrategias del corredor económico urbano San –Felipe-Puertecitos.

3.1.4 Administración urbana

3.1.4.1 Objetivo

Establecer mecanismos de coordinación y apoyo con los Municipios para sistematizar información cartográfica y alfanumérica del territorio para un mejor control, promoción e impulso de la dinámica urbana y normalización del estado legal del uso del suelo urbano y rural.

3.1.4.1.1.1 Estrategia: Controlar, impulsar y promover la dinámica urbana.

Línea de acción: Convenir con los municipios del estado la realización de acciones conjuntas en materia de administración urbana para el desarrollo urbano.

Meta:

- Convenio Estado Municipio para el control y seguimiento de la actualización del catastro municipal en apoyo a la dinámica urbana.
- Convenio Estado Municipio para el control y seguimiento de las autorizaciones de acciones de urbanización municipal en apoyo a la dinámica urbana.

3.1.4.1.1.5 Estrategia: Crear un banco de datos a nivel Estatal para el control de la información catastral.

Línea de acción: Convenir con los municipios del estado la entrega de información catastral actualizada de forma permanente, oportuna y sistematizada.

Meta:

- Banco de Datos que integra información gráfica y alfanumérica de los 5 municipios del Estado, de acuerdo a los avances de los catastros municipales al 2012.

3.1.4.1.1.6 Estrategia: Crear equipos de trabajo para revisar terrenos nacionales y procesos de desincorporación y dominio pleno.

Línea de acción: Coordinar acciones de seguimiento con la Secretaría de la Reforma Agraria y el Registro Agrario Nacional, para la revisión de terrenos nacionales, procesos de desincorporación y dominio pleno.

Metas:

- Reuniones de trabajo para revisar terrenos nacionales con la Secretaría de la Reforma Agraria y dependencias estatales y municipales de acuerdo al caso.
- Mesas de procesos de desincorporación para resolver conflictos social o adquisición de terrenos para obras estatales o municipales.
- Gestión y asesoría a dependencias de los 3 niveles de Gobierno y a ejidos para adquirir dominio pleno en terrenos ejidales, a fin de que puedan enajenar la propiedad de interés para la construcción de obras de los gobiernos federales, estatales y municipales.

3.1.4.1.2.2 Estrategia: Impulsar la modernización tecnológica y administrativa del Registro Público de la Propiedad y del Comercio (RPPC) y de los Catastros Municipales.

Línea de acción: Impartición de asesorías y cursos a los Catastros Municipales, para facilitar la Integración de una sola base de datos Estatal.

Metas:

- Impartición de 10 cursos (2 cursos anuales) sobre el Sistema de Información Geográfica ante el Registro Publico de la Propiedad y los Catastros Municipales.
- Impartición de 10 cursos (2 cursos anuales) sobre los Procesos Geodésicos ante el Registro Publico de la Propiedad y los Catastros Municipales.

Infraestructura y equipamiento

3.4.1 Infraestructura vial

3.4.1.1 Objetivo

Aumentar y mejorar la infraestructura vial del Estado y de los centros de población.

3.4.1.1.1 Estrategia: Construir y modernizar vialidades.

Líneas de acción: Construcción y modernización de vías primarias de conexión de diferentes sectores y acceso a la ciudad.

Metas:

- Construcción de Vía Rápida Alamar en Tijuana.
- Construcción de un tercer carril por sentido en la Carretera Libre Tijuana – Playas de Rosarito.
- Ampliación de un carril por sentido del Corredor Tijuana- Playas de Rosarito en zona urbana.
- Construcción de Blv. Siglo XXI, Blv. Poliducto, Blv. Huahuatay y acceso Col. Morelos.
- Ampliación de Blv. Vicente Guerrero y Blv. San Quintín, en Ensenada.
- Ampliación de Carretera El Faro - San Felipe en Mexicali.

3.4.1.1.2 Estrategia: Llevar a cabo la rehabilitación y mantenimiento de la red carretera.

Línea de acción: Implementar acciones de rehabilitación y mantenimiento de enlaces carreteros.

Metas:

- Impulsar obras de pavimentación con participación ciudadana en vialidades del Valle de Mexicali a través del Programa de Pavimentos Económicos.
- Ampliación de Carretera Tijuana – Tecate, tramo Toyota - Paso del Águila.
- Ampliación y mejoramiento de Carretera Libre Tijuana – Playas de Rosarito.
- Ampliación Carretera Libre Tecate – Tijuana, del Rancho La Puerta al Nodo Paso del Águila en Tecate.
- Ampliación de la Carretera Tecate – Ensenada, a dos carriles de circulación por sentido, del Blv. Santa Anita a la Col. Hindú en Tecate.
- Construcción de Liga de Carretera Libre Tijuana – Tecate.
- Construcción de Libramiento Ensenada-El Sauzal- El Maneadero.
- Ampliación y adecuación de Carretera libre Ensenada-Tijuana, tramo San Miguel-Puerto de Ensenada.
- Ampliación de Carreteras libre Tecate – Guadalupe y Sauzal – Guadalupe.
- Construcción de Carretera Puertecitos Chapala Mexicali.
- Mejoramiento de Carretera San Felipe-Puertecitos en el municipio de Mexicali.

3.4.1.1.3 Estrategia: Equipar y realizar obras complementarias en la red carretera.

Línea de acción: equipamiento y construcción de ramal carretero a localidades estratégicas.

Metas:

- Ampliación de Carreteras El Faro-Gpe. Victoria, Gpe. Victoria- San Luis R.C. y Gpe. Victoria-Geotérmica.
- Ampliación de Carret. Ensenada, tramo El Maneadero – Punta Colonet.
- Construcción de Carretera La Calentura - V. Trinidad.
- Construcción del Camino de Acceso a Bahía de lo Ángeles.
- Estudio de evaluación y factibilidad para la construcción de la Autopista Costera Punta Banda-Colonet.

3.4.1.1.2.1 Estrategia: Construir y modernizar vialidades primarias.

Línea de acción: Construcción y modernización de vías primarias de desfogue de cruces fronterizos y de acceso a la ciudad.

Metas:

- Construcción de puente vehicular sobre canalización Río Tijuana.
- Construcción de puente vehicular de integración vial de la Vía Rápida Oriente a la Vía Rápida Poniente.
- Construcción de puente adosado a Puente Existente en la canalización del Río Tijuana.
- Construcción de Puente Vehicular de integración vial Vía Rápida Oriente a acceso Puerta México.
- Construcción de adecuación del nodo vial Blv. Garita de Olay I y Blv. Bellas Artes.
- Construcción de incorporación vuelta derecha Blv. Industrial - Terán Terán.
- Construcción de ampliación tercer carril Blv. Industrial - Terán Terán y Corredor Tijuana – Rosarito.
- Construcción de Puente vehicular Arroyo Alamar.
- Construcción de puente vehicular vialidad Arroyo Alamar - Corredor Tijuana - Rosarito.
- Construcción de vialidad de acceso turístico
- Construcción de ampliación para un tercer carril en la Av. México.
- Construcción de la vialidad Colón Poniente dentro del recinto fiscal.
- Construcción de la vialidad Av. Colón Poniente y Periférico Poniente.
- Construcción de puente vehicular Garita - López Mateos.
- Construcción de puente ferrocarril.
- Construcción de puente vehicular Av. Colón Poniente dentro del Recinto Fiscal sobre embovedado.
- Construcción de puente vehicular callejón Zorrilla y acceso a estacionamiento.

3.4.1.1.2.2 Estrategia: Llevar a cabo la rehabilitación y mantenimiento de vialidades.

Línea de acción: Gestionar y asignar recursos para la pavimentación de colonias en los cinco municipios del estado.

Metas:

- Pavimentación de 40,264 m2 en la ciudad de Ensenada.
- Pavimentación de 131,341 m2 en la ciudad de Mexicali.
- Pavimentación de 39,606 m2 en la ciudad de Rosarito.
- Pavimentación de 20,667 m2 en la ciudad de Tecate.
- Pavimentación de 150,000 m2 en la ciudad de Tijuana.

3.4.1.1.2.3 Estrategia: Impulsar la urbanización de los centros de población.

Línea de acción: Gestionar y asignar recursos para la elaboración de proyectos ejecutivos para pavimentación de vialidades en los cinco municipios del estado.

Metas:

- Proyectos ejecutivos para la ciudad de Ensenada.
 - Para la Pavimentación de la col. Revolución (4ta etapa).
 - Para la Pavimentación de la col. Márquez de León (4ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Escritores (2da Etapa).
 - Para la Pavimentación de la col. Popular 89 7ma (Etapa).
 - Para la pavimentación de la Col. Maneadero (1ra Etapa).
- Proyectos ejecutivos para la ciudad de Mexicali.
 - Para la pavimentación de la col. González Ortega (11va Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Rivera Campestre (3ra Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Flores Magon (3ra Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Nuevo Mexicali (2da Etapa).
 - Para la pavimentación de la Col. Alamos (5ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. División del Norte (5ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Ex Ejido Orizaba (3ra Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Hidalgo (10va Etapa)
 - Para la pavimentación de la Col. González Ortega (12va Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Hidalgo (11va Etapa).
 - Para la pavimentación de la Col. Robledo (4ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Ampl. Lucerna (2da Etapa).
- Proyectos ejecutivos para la ciudad de Rosarito.
 - Para la pavimentación de la col. Reforma (3ra. Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Colinas De Aragón (1ra. Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Ampl. Lucio Blanco (2da. Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Constitución (14va. Etapa)
- Proyectos ejecutivos para la ciudad de Tecate.
 - Para la pavimentación de la col. Lázaro Cárdenas (6ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. La Bondad (3ra Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Bellavista (2da Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Escudero (2da Etapa)
- Proyectos ejecutivos para la ciudad de Tijuana.
 - Para la pavimentación de la col. Las Torres 2da Secc (2da Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Jardín Dorado (4ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Lomas Del Matamoros (2da Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Mariano Matamoros (5ta Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. Cuauhtémoc (2da Etapa).
 - Para la pavimentación de la col. La Morita (3ra Etapa)
 - Para la pavimentación de la col. Lomas de la Amistad (4ta Etapa).

Para la pavimentación de la col. Buenos Aires Sur (4ta Etapa).
Para la pavimentación de la col. Buenos Aires Norte (4ta Etapa).
Para la pavimentación de la col. 3 de Octubre (2da. Etapa).
Para la pavimentación de la col. Cumbres (2da Etapa).
Para la pavimentación de la col. San Luis (Sainz) (1ra Etapa).
Para la pavimentación de la col. Terrazas del Valle (6ta. Etapa)

3.4.1.1.2.4 Estrategia: Impulsar la pavimentación de accesos a centros de población y zonas urbanas.

Línea de acción: Gestionar y asignar recursos para la pavimentación de centros de población y zonas urbanas en los cinco municipios del estado.

Metas:

- Pavimentación de accesos de 2 centros de población y/o zonas urbanas en el Municipio de Ensenada.
- Pavimentación de accesos de 2 centros de población y/o zonas urbanas en el Municipio de Mexicali.
- Pavimentación de un acceso de una zona urbana en el Municipio de Rosarito.
- Pavimentación de un acceso de una zona urbana en el de Tecate.

3.4.2 Equipamiento y servicios

3.4.2.1 Objetivo

Dotar y consolidar el equipamiento de los centros de población con una visión de largo plazo.

3.4.2.1.1.1 Estrategia: Impulsar la elaboración del Programa Estatal de Equipamiento Urbano y Regional en todos sus subsistemas.

Línea de acción: Gestionar los recursos para la elaboración del Programa Estatal de Equipamiento Urbano y Regional.

Meta:

- Elaboración del Programa Estatal de Equipamiento Urbano y Regional.

3.4.2.1.1.2 Estrategia: Promover la adquisición de terrenos necesarios para el desarrollo del equipamiento.

Línea de acción: Gestionar los recursos para la adquisición de terrenos necesarios para el desarrollo del equipamiento.

Metas:

- Gestionar recursos para la adquisición de terrenos para el desarrollo de Equipamiento Regional de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Rosarito.
- Gestionar recursos para la adquisición de terrenos para el desarrollo de Equipamiento Regional de la Zona Metropolitana de Mexicali y su Valle.

3.4.2.1.1.3 Estrategia: Impulsar la oferta de equipamiento Estatal y Regional.

Línea de acción: Diseño y construcción de equipamiento en los rubros de Salud, Educación, Cultura, Deporte, Administración y Seguridad Pública de acuerdo a las necesidades de cada municipio o Región del Estado.

Metas:

- **Equipamientos de Salud:** Ampliación del Hospital General y Hospital de Especialidades del ISSSTECALI.
- **Equipamientos Educativos:** Centro Educativo COBACH en Mexicali, Oficinas Administrativas del Sistema Educativo Estatal Delegación Mexicali.
- **Equipamiento de Cultura:** Centro de Convenciones Metropolitano Tijuana-Rosarito, Salón de Usos múltiples del Centro de las artes Mexicali, Centro de las artes Tijuana-Tecate, Museo Interactivo El Trompo, Centro de las Artes Musicales en Tijuana.
- **Equipamiento Deportivo:** Edificio de Ingreso de Ciudad Deportiva en Mexicali, Gimnasio de Fuerza Ciudad Deportiva en Mexicali, Edificio de Ingreso de Ciudad Deportiva, Gimnasio de Halterofilia y Fortalecimiento Físico en Valle Mexicali, Gimnasio de Box y Lucha Olímpica en San Quintín, casa de botes y muelle en San Felipe, B.C., Polideportivo en Ensenada, remodelación estadio de Potros Tijuana, Alberca Semi olímpica Rosarito y Pista atlética Unidad Deportiva Reforma en Rosarito.
- **Equipamientos de Administración pública:** Proyecto ejecutivo del Nvo. Edificio (Estacionamiento) de Gobierno del Estado, en Mexicali, Plaza Zócalo 11 de Julio en Tijuana, Consorcio Tecnológico de Tijuana, Órgano de Fiscalización Superior en Mexicali y Ensenada. Construcción de Hospital e instalaciones deportivas en Vicente Guerrero. Construcción de Centros de Desarrollo Familiar
- **Equipamientos de Seguridad pública:** Juzgados Penales en el Municipio de Mexicali, Agencia del Ministerio Público en el Municipio de Mexicali, Centro de Reclusión Preventiva en Mexicali, Adecuación del CERESO Mexicali, construcción de CERESO en Tijuana, construcción de CERESO en el HONGO, Salas de Garantía anexas al CERESO Mexicali, Nuevo Centro de Justicia Penal en Mexicali, Nuevos Juzgados en CD. Morelos, San Felipe, Rosarito, San Quintín y Tijuana. Comandancia de Policía en San Quintín.

3.4.2.1.1.4 Estrategia: Promover la creación de parques y jardines

Línea de acción: Convenir con los Municipios la creación de parques y jardines Regionales.

Metas:

- Promover la creación de un parque regional Metropolitano del Municipio de Mexicali.
- Promover la creación de un parque regional Metropolitano en la zona costa de Tijuana, Tecate, Rosarito

3.4.2.1.1.5 Estrategia: Promover el rescate de espacios públicos (como plazas, alamedas, áreas verdes, parques, playas, jardines, espacios deportivos y culturales, camellones, centros de las Ciudades, entre otros)

Línea de acción: Gestión de recursos federales para el rescate de espacios públicos en coordinación con los municipios del estado

Meta:

- Regeneración del Centro Histórico y Comercial de Ensenada.
- Regeneración del Centro Histórico y Comercial de Mexicali.
- Regeneración del Centro Histórico y Comercial de Playas de Rosarito.
- Regeneración del Centro Histórico y Comercial de Tecate.
- Regeneración del Centro Histórico y Comercial de Tijuana.

3.4.3 Infraestructura de transporte

3.4.3.1 Objetivo

Ampliar y modernizar la infraestructura estratégica de transporte de personas y mercancías para el impulso a la competitividad internacional de la economía regional.

3.4.3.1.1.1 Estrategia: Coordinar esfuerzos y construcción de consensos con el Consejo Estatal de Infraestructura.

Línea de acción: Promover reuniones del Consejo Estatal de Infraestructura para la aprobación de las obras de infraestructura Estatal.

Metas:

- Llevar a cabo reunión Consejo Estatal de Infraestructura para la aprobación de las obras estatales de agua potable.
- Llevar a cabo reunión Consejo Estatal de Infraestructura para la aprobación de las obras de infraestructura de carreteras estatales.
- Llevar a cabo reunión Consejo Estatal de Infraestructura para la aprobación de las obras de infraestructura para el transporte.

3.4.3.1.1.2 Estrategia: Fortalecer e impulsar el Programa Estatal de Transporte y Movilidad Urbana en coordinación con la iniciativa privada y gobiernos federal y municipales.

Línea de acción: Promover la realización del Programa Estatal de Transporte y Movilidad Urbana.

Meta:

- Elaborar el Programa Estatal de Transporte y Movilidad Urbana.

3.4.3.1.1.3 Estrategia Ampliar y modernizar los puertos terrestres, marítimos y aéreos, así como la infraestructura ferroviaria.

Línea de Acción:

Ampliar y modernizar la infraestructura estratégica de transporte de personas y mercancías.

Metas:

- Impulsar mediante la Planeación Regional, la comunicación ferroviaria del Valle de Mexicali con la zona productiva agrícola (jitomate, cebada en grano, olivo verde, avena forrajera, fresa, flores) del Valle de la Trinidad y Valle de San Quintín.
- Impulsar mediante la Planeación Regional, la terminal intermodal de carga Tijuana-Tecate.
- Impulsar mediante la Planeación Metropolitana la implementación del Sistema del Tren Ligero Tijuana-Rosarito vinculado a la reestructuración y complemento del sistema de transporte público urbano y metropolitano.
- Impulsar mediante la Planeación Regional, la construcción de red ferroviaria desde el Puerto de Colónet a Mexicali, con conexión a los E.U.A.
- Impulsar mediante la Planeación del Desarrollo Regional el desarrollo de un puerto de altura en Punta Colónet, recinto fiscalizado y multimodal para transporte y manejo de contenedores ligado por ferrocarril al Valle de Mexicali, Los Ángeles y Arizona.
- Impulsar mediante la Planeación Regional la construcción de Puerto de Abrigo en Santa Rosalita.
- Impulsar mediante la Planeación Regional, instalaciones portuarias para traslado de productos de consumo básico e industriales en Guerrero Negro, Isla de Cedros y San Francisquito, enlaces marítimos para actividades pesqueras y turísticas en Santa Rosalita, El Rosario, Bahía de los Ángeles y San Luis Gonzaga.
- Conformación de un circuito de enlace productivo La Rosita-Ejido Cuernavaca, para integración de las principales vías de acceso a la Ciudad de Mexicali a los cruces fronterizos y aprovechamiento industrial de la infraestructura energética.
- Impulsar la Integración de sistemas de transporte multimodal para la horticultura de alta productividad en el Corredor Guadalupe Victoria-Ciudad Morelos.

3.4.4 Administración institucional y financiamiento

3.4.4.1 Objetivo

Crear mecanismos de colaboración interinstitucional y de cooperación intergubernamental para eficientizar la administración pública y el financiamiento de infraestructura y equipamiento.

3.4.4.1.1.1 Estrategia: Impulsar el desarrollo de infraestructura de manera eficiente, eficaz y sectorial.

Línea de acción: Eficientizar los procesos de Gestión y Servicios relacionados con la obra pública.

Metas:

- Lograr que se ejerzan los recursos aprobados en un 100% de inversión a los organismos del sector SIDUE y lo convenido con los ayuntamientos en infraestructura.
- Lograr la implantación de un Sistema para la Digitalización de los Planos cartográficos del Estado.
- Digitalizar el 20% de los planos cartográficos del Estado, que están en resguardo de la SIDUE.
- Ampliar la cobertura del servicio de control de calidad en el muestreo de materiales del total de obras del estado de un 30% a un 40%.
- Impulsar el reciclado de 900,000 m² de vialidades en todo el estado.
- Lograr una cobertura mayor al 30% en la supervisión de la ejecución de obra pública en todo el estado.
- Realizar en tiempo y forma el 100% de las solicitudes de servicios de las licitaciones, contratos y padrón de contratistas, así como la actualización y distribución de tabulador de costos.

3.4.4.1.2.1 Estrategia: Planear a corto plazo la inversión pública y su distribución equitativa.

Línea de acción: Eficientizar los procesos de planeación para la asignación de recursos de obra pública.

Meta:

- Lograr que se ejerzan los recursos aprobados en un 100% de inversión a los organismos del sector SIDUE y lo convenido con los Ayuntamientos en infraestructura.

3.4.4.1.3.1 Estrategia: Gestionar una coordinación dinámica entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad organizada.

Línea de acción: Promover la participación de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en la elaboración y seguimiento de las acciones de desarrollo urbano.

Meta:

- Realizar la Evaluación anual del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano con la participación de los tres órdenes de gobierno y la sociedad organizada.

3.4.4.1.3.2 Estrategia: Promover la participación pública de los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada.

Línea de acción: Promover la participación de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en la elaboración y seguimiento de las acciones de desarrollo urbano.

Meta:

- Realizar la Evaluación anual del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano con la participación de los tres órdenes de gobierno y la sociedad organizada.

3.4.4.1.3.3 Estrategia: Promover la creación de mecanismos de cooperación financiera entre gobierno estatal, federal, municipal y desarrolladores.

Línea de acción: Gestionar la elaboración de convenios gobierno estatal, federal, municipal y desarrolladores.

Meta:

- Gestionar incentivos financieros entre gobierno estatal, federal, municipal y desarrolladores.

3.4.5 Cruces Fronterizos

3.4.5.1 Objetivo

Desarrollar y modernizar la infraestructura de cruces fronterizos, así como la movilidad peatonal, vehicular y el transporte de carga.

3.4.5.1.1.1 Estrategia: Continuar con la gestión interinstitucional de carácter regional transfronterizo ante los Gobiernos de México y Estados Unidos, para la modernización, agilización y eventual ampliación de los cruces fronterizos.

Línea de acción: Gestión con Instituciones de gobierno Federal (Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), SCT, INDAABIN, ADUANAS y de Estados Unidos (CALTRANS, SANDAG Y GSA) para la concertación de acuerdos en la construcción de Cruces Fronterizos.

Metas:

- Convenio de Coordinación Interinstitucional de acciones entre INDAABIN y el Gobierno del Estado, a efecto de ejecutar la obra pública en los cruces fronterizos de Puerta México-Chaparral, Puerto Fronterizo Otay II, Puerto Fronterizo Tecate y Puerto Fronterizo Mexicali I Río Nuevo.
- Promoción del Puerto Fronterizo en Jacumé, como nuevo polo de infraestructura logística.

3.4.5.1.1.2 Estrategia: Promover la creación, ampliación y mejoramiento de cruces fronterizos con la finalidad de lograr una mayor integración económica y social binacional.

Línea de acción: Promover ante Instituciones de gobierno Federal (Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), SCT, INDAABIN, ADUANAS y de Estados Unidos (CALTRANS, SANDAG Y GSA) para la creación, ampliación y mejoramiento de Cruces Fronterizos.

Metas:

- Ampliación de las instalaciones del Cruce Fronterizo Mexicali I, hacia terrenos desocupados por aduanas de México y E.U.A.
- Construcción de carril SENTRI en Cruce Fronterizo Mexicali II.
- Renovar y modernizar las instalaciones del Cruce Fronterizo de Los Algodones, propiciando mejor servicio para vehículos y peatones.
- Convertir el puerto existente Puerta México-San Ysidro, solo de circulación sur-norte; y construir una nueva conexión norte-sur en Chaparral-Av. Virginia, ampliando capacidades para ambos sentidos.
- Construcción de nuevo Cruce Fronterizo Otay II.
- Complementar las instalaciones existentes, con un ducto fiscal dentro de Estados Unidos para el transporte de carga en el cruce fronterizo de Tecate; del lado mexicano se ampliarán los patios fiscales.

3.4.5.1.1.3 Estrategia: Mejorar los accesos de las Ciudades hacia los cruces fronterizos y puntos de conexión con otros modos de transporte.

Línea de acción: Planear, definir una estrategia de Mejoramiento vial y gestión de recursos para agilizar el tráfico turístico y de carga hacia los cruces los cruces fronterizos y puntos de conexión con otros modos de transporte.

Metas:

- Proyecto Ejecutivo. Puente Vehicular sobre canalización Río Tijuana.
- Proyecto Ejecutivo Puente Vehicular de integración vial de la Vía Rápida Oriente a la Vía Rápida Poniente.
- Proyecto Ejecutivo de Puente Adosado a Puente Existente en la canalización del Río Tijuana.
- Proyecto Ejecutivo de Puente Vehicular de integración vial Vía Rápida Oriente a acceso Puerta México.
- Proyecto Ejecutivo Integral de Edificación Cruce Fronterizo El Chaparral – Puerta México- Puerta Bicentenario.
- Proyecto Ejecutivo de acceso (salida de tractocamiones vacíos del recinto fiscal).
- Proyecto Ejecutivo de adecuación del nodo vial Blv. Garita de Otay I y Blv. Bellas Artes.
- Proyecto Ejecutivo de adecuación de sección vial mediante un nuevo carril para tractocamiones vacíos en acceso a la garita de

- exportación.
- Proyecto Ejecutivo de Incorporación vuelta derecha Blv. Industrial - Terán Terán.
- Proyecto Ejecutivo de ampliación tercer carril Blv. Industrial - Terán Terán y Corredor Tijuana – Rosarito.
- Proyecto Ejecutivo de Puente vehicular Arroyo Alamar.
- Proyecto Ejecutivo de puente vehicular vialidad Arroyo Alamar - Corredor Tijuana - Rosarito.
- Proyecto Ejecutivo de vialidad de acceso turístico.
- Proyecto Ejecutivo de ampliación para un tercer carril en la Av. México.
- Proyecto de Edificación de la Garita de Importación y Exportación.
- Proyecto ejecutivo de la vialidad Colón Poniente dentro del recinto fiscal.
- Proyecto ejecutivo de la vialidad Av. Colón Poniente y Periferico Poniente.
- Proyecto Ejecutivo de Puente vehicular Garita - López Mateos.
- Proyecto Ejecutivo de puente ferrocarril.
- Proyecto ejecutivo de edificación Cruce Fronterizo Mexicali I - Río Nuevo.
- Proyecto Ejecutivo Puente vehicular Av. Colón Poniente dentro del Recinto Fiscal sobre embovedado.
- Proyecto Ejecutivo Puente Vehicular Callejón Zorrilla y acceso a estacionamiento.
- Proyecto Ejecutivo de Puente Peatonal.
- Proyecto Ejecutivo de embovedado de Río Nuevo.
- Proyecto Ejecutivo para carril SENTRI en el Cruce Fronterizo Mexicali II.
- Proyecto Ejecutivo para la Incorporación de carril turístico a Garita de Carga en fines de semana y días festivos.
- Proyecto Ejecutivo de Cruce Fronterizo Los Algodones.

3.4.5.1.1.4 Estrategia: Dar seguimiento en coordinación con la federación y los municipios al estudio del Plan Maestro Fronterizo Baja California-California.

Línea de acción: Seguimiento y actualización del Plan Maestro fronterizo Baja California-California.

Meta:

Coordinación y seguimiento para la actualización del Plan Maestro Fronterizo Baja California-California.

3.4.5.1.2.1 Estrategia: Fomentar la coordinación binacional para el impulso y la consolidación de la región transfronteriza Baja California-California en el marco de un esquema de desarrollo económico y social que permita la inserción competitiva de la región en la dinámica global.

Línea de acción: Promover acciones que mejoren la competitividad de la region transfronteriza Baja California-California

Meta:

- Promover el mejoramiento de los accesos de los cruces fronterizos para una mayor fluidez del comercio entre la frontera

3.4.5.1.2.2 Estrategia: Crear un organismo que atienda la agenda de coordinación y la problemática de los cruces fronterizos.

Línea de acción: Gestionar la conformación de un organismo de gobierno que atienda la agenda de coordinación y la problemática de los cruces fronterizos.

Meta:

- Crear el órgano de asuntos transfronterizos Estatal.

3.4.5.1.2.3 Estrategia: Institucionalizar el Plan Maestro Fronterizo Baja California-California.

Línea de acción: Promover la oficialización del Plan Maestro Fronterizo Baja California-California.

Meta:

- Oficializar el Plan Maestro Fronterizo Baja California-California.

3.4.5.1.2.4 Estrategia: Crear un banco de datos binacional para la evaluación permanente de indicadores económicos.

Línea de acción: Gestionar los recursos para la conformación de un banco de datos binacional para la evaluación permanente de indicadores económicos.

Meta:

- Creación del banco de datos binacional.

3.4.5.1.2.5 Estrategia: Fomentar la coordinación con la federación.

Línea de acción: Promover y gestionar reuniones de trabajo para analizar acciones en conjunto estado-federación.

Meta:

- Participar anualmente en reuniones de análisis binacional, con autoridades federales, estatales y municipales.

3.3 Factores Críticos de Éxitos

El cumplimiento de objetivos, estrategias y metas, establecidos en este documento y los Programas correspondientes a los temas de Sustentabilidad y

medio Ambiente, Agua Potable y Saneamiento, Vivienda y Reservas Territoriales y Equipamiento, estará en función directa de que se lleve a cabo la Reforma Hacendaria propuesta al Congreso, así como la realización de todas las reformas que se requieren en materia de Legislación, Planeación e Infraestructura, que impulsen la disposición de fuentes y esquemas de financiamiento adecuados (modalidades de inversión pública o privada, con la que se prevé desarrollar cada proyecto).

La materialización de esta inversión dependerá de que se generen los recursos públicos y privados que se requieren, incluyendo el uso y diseño de nuevos esquemas de financiamiento de participación pública y privada, con una clara asignación de riesgos y que signifiquen la posibilidad de generar mayores beneficios para el Estado y por consiguiente para el país.

Un incremento sustancial en la cobertura y calidad de la infraestructura no se logrará si sólo se consideran los recursos públicos. Es indispensable impulsar un mayor financiamiento de la inversión en infraestructura con recursos provenientes del sector privado, con base en el marco jurídico establecido, las reformas a promover y la selección de las mejores alternativas para la realización de cada proyecto.

Por lo que será necesario el identificar fuentes de recursos financieros para la ejecución de obras que respondan a las políticas y estrategias del Programa (Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Banca de Desarrollo, Programas del sector privado y social), así como de los mecanismos para acceder a dichos recursos en sus diversas modalidades. La inversión en el Programa dependerá en buena medida de la promoción económica de Proyectos detonantes.

Asimismo, para que el Programa adquiera su validez normativa como instrumento de planeación, es necesario dar cumplimiento al proceso establecido en la Ley Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California del 24 de junio de 1994. Las etapas del proceso son las siguientes:

- Convenios con la Federación.
- Consulta y aprobación de los Municipios involucrados en el Programa.
- Aprobación del Gobernador del Estado.
- Convenios de Coordinación Estado-Municipios.
- Acuerdo Aprobatorio del Programa.

Por último, un factor que no debemos soslayar es la situación de la economía global, así como los precios mundiales de nuestros principales recursos y materias primas, cuyos vaivenes constantes, en caso de volverse críticos pueden poner en situación de alto riesgo el cumplimiento de algunas de las metas propuestas.

3.4 Indicadores de Gestión y Seguimiento

Una vez controlados y disipados los factores críticos de riesgo enunciados, los cuales inciden directamente en las variables manejadas en nuestros Índices de Gestión, estaremos colocados en posición de dar cumplimiento a los compromisos contraídos a corto, mediano y largo plazo, mediante el presente Programa Sectorial.

Los Indicadores de Gestión y Seguimiento al Programa Sectorial de Desarrollo Urbano que podrán medir la implementación de la estrategia del Desarrollo del Estado, se han agrupado por los Subejes del Desarrollo Regional Sustentable:

Desarrollo Regional

Transfronterizos:

- Número anual de cruces fronterizos por garita y totales.
- Tiempos de espera en garitas (autos y camiones).
- Pérdidas económicas por tardanzas en cruces.

Costas:

- Número de fideicomisos incorporados anualmente.
- Inversión anual en desarrollos turísticos costeros.

Zona metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate:

- Tasa de crecimiento demográfico anual.
- Inversión anual en infraestructura metropolitana.

Regiones estratégicas:

- Número de proyectos de desarrollo regional puestos en marcha en el estado al año.
- Inversión anual en proyectos de desarrollo regional.

Competitividad y Eficiencia Urbana

- Superficie de crecimiento urbano sobre áreas planificada (según los

Planes de Desarrollo Urbano del Centro de Población).

- Tiempos máximos de recorrido en transporte público en áreas urbanas.
- Nivel de urbanización por ciudad.
- Inversión urbana per cápita.
- Porcentaje de captación predial por municipio.
- Porcentaje de baldíos intraurbanos por ciudad.
- Superficie urbanizada per cápita por ciudad.

Gestión Local

- Número de autorizaciones de fraccionamientos y % que representa su superficie del crecimiento de las ciudades.
- Número de cambios de uso de suelo autorizados por los ayuntamientos en áreas urbanas.
- Número de resoluciones de Comisión Coordinadora relativas a cambios de uso de suelo, tipo y superficie y localización.

Calidad De Vida

- Índice de marginación por ciudad y localidades principales del estado.
- Índice de desempleo.
- Porcentaje de asegurados a servicios de salud.
- Metros cuadrados de aéreas verdes por habitante.
- Porcentaje de viviendas propias en el estado.
- Porcentaje de la población sin servicios de agua, electricidad y drenaje.

Sustentabilidad y Manejo Eficiente de Recursos

- Porcentaje de la producción de electricidad que genera impactos importantes al medio ambiente (Cerro Prieto y termoeléctrica Rosarito).
- Porcentaje de la producción de electricidad a través de sistemas “limpios” (eólica, solar, hídrica).
- Número de días en que se rebasa la norma de calidad del aire IMECA en espacios urbanos.
- Grado de explotación de las fuentes superficiales y subterráneas de agua.
- Porcentaje de aguas negras vertidas a cuerpos receptores sin tratamiento.
- Porcentaje de agua que se reusa en el estado.
- Generación de desechos sólidos en toneladas vs. Capacidad de manejo del sistema recolector y rellenos sanitarios.
- Superficie autorizada anualmente para cambio de uso de suelo forestal a urbano por la SEMARNAT

- Tasa de reforestación anual.

Infraestructura Eficiente

- Porcentaje de eficiencia en el manejo del agua urbana por los organismos operadores (CESPM, CESPTT, CESPTE).
- Proporción de enlaces carreteros en el estado (km. /hab.).
- Longitud de la red de acueductos estatal y porcentaje de la población a la que atiende.
- Capacidad de almacenamiento de agua en volumen y tiempo.
- Número de líneas de teléfono por cada 1000 habitantes.
- Número de usuarios de internet por cada 1000 habitantes.