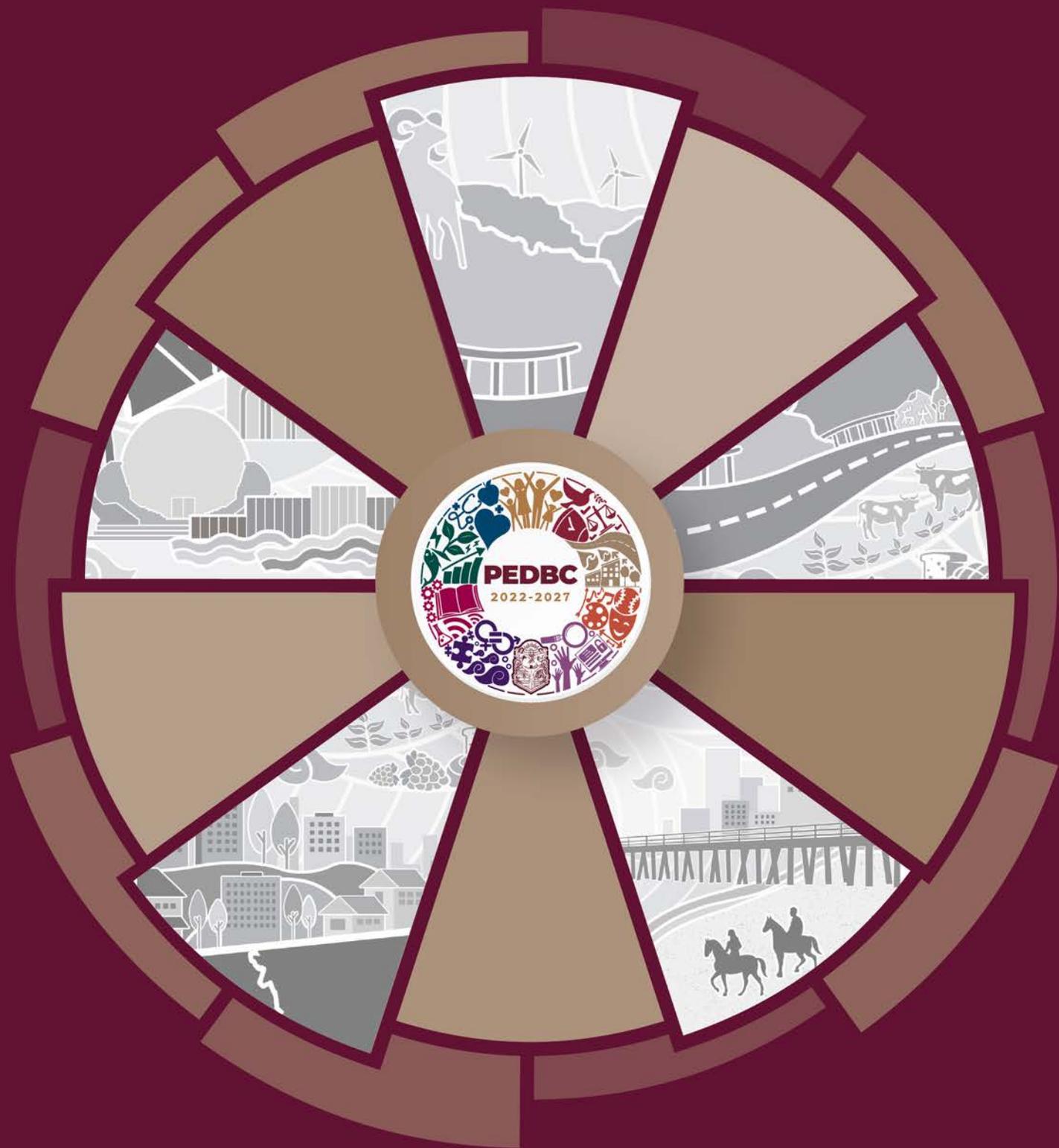


Programa Metropolitano de Tijuana

Baja California



BAJA CALIFORNIA
GOBIERNO DEL ESTADO

DESARROLLO URBANO
Secretaría de Infraestructura,
Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial



DESARROLLO TERRITORIAL
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano



Programa Metropolitano de Tijuana Baja California

Presentación

En Baja California resaltamos la importancia del ordenamiento territorial en nuestros asentamientos humanos para elevar la calidad de vida de sus habitantes; el Programa Metropolitano de Tijuana (PMT), se integra como una línea de política relevante en nuestro Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027, con este instrumento se tendrá una guía clara y ordenada para la gestión institucional de una de las zonas metropolitanas del estado integrada por los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.

El PMT es el resultado de la acción colaborativa entre todos los sectores de la población, con la participación activa de la ciudadanía en un proceso de consulta pública comprometido con las acciones de planeación y ordenamiento urbano, así como la cooperación del Gobierno de México por medio de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) quienes impulsaron que hoy contemos con más y mejores planes y programas urbanos para el desarrollo de la entidad. El Programa, se centra en un enfoque integral de acciones para la infraestructura, la movilidad, los servicios públicos y los componentes urbanos de Tijuana y los municipios conurbados de Playas de Rosarito y Tecate, y que de forma conjunta integran el programa para el desarrollo y crecimiento sostenible de la Zona Metropolitana de Tijuana, estrechamente vinculada al desarrollo económico entre México y Estados Unidos de América.

Bajo una misma visión metropolitana, contamos con un plan para la toma de decisiones urbanas y las políticas públicas para el crecimiento orientado a la mejora de nuestras ciudades. Todos tenemos un papel importante en la construcción de nuestra metrópoli, con el PMT proponemos con el corazón por delante soluciones significativas a las principales problemáticas urbanas de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, y los nuevos centros de población que surgen de esta Zona Metropolitana de carácter binacional, como una región próspera y sostenible por el bienestar y el desarrollo de quienes la habitan.



Marina del Pilar Ávila Olmeda
Gobernadora Constitucional
del Estado de Baja California



Créditos

Coordinación Institucional

Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano

Román Guillermo Meyer Falcón

Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Daniel Octavio Fajado Ortiz

Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda

Luis Alberto Paz Gálvez

Director General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda

Álvaro Lomelí Covarrubias

Coordinador General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad

Edgar Rodrigo Buenrostro Salazar

Director de Operación Urbana

Omar Alejandro Aréizaga Gutiérrez

Director de Planeación y Ordenamiento Metropolitano

Marcos Daniel Tuyub Poot

Director de Gobernanza y Vinculación Metropolitana

Hiram Olaya Contreras

José Eduardo Sánchez Arce

Rufino Modesto Medellín Tapia

Daniel Ubaldo Álvarez Meza

Revisión de Contenidos

Estado de Baja California

Marina del Pilar Ávila Olmeda

Gobernadora del Estado de Baja California

Arturo Espinoza Jaramillo

Secretario de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial

Porfirio Vargas Santiago

Subsecretario de Reordenación Territorial y Desarrollo Urbano

Ana Lourdes López Meza

Directora de Reordenación Territorial

José Guadalupe Rodríguez Reséndiz

Jefe del Departamento de Reordenación y Desarrollo Territorial de la SIDURT

Brígida María Fernández Rubio

Directora General del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado

Carlos Arreola Rizo

Coordinador Técnico

Ayuntamientos de Zona Metropolitana de Tijuana

Montserrat Caballero Ramírez

Presidente Municipal de Tijuana

Alejandra Edith Padilla Orozco

Presidente Municipal de Playas de Rosarito

Edgar Darío Benítez Ruiz

Presidente Municipal de Tecate

Elaboración de Contenidos

Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (IMPLAN Tijuana)

Revisión de Contenidos

Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT)

Instituto Municipal de Planeación de Playas de Rosarito (IMPLAN Playas de Rosarito)

Instituto de Planeación del Desarrollo Municipal de Tecate (INPLADEM Tecate)

Consulta Pública

Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE)



Índice

Introducción

1-Etapa de Fundamentación

2- Etapa de Diagnóstico

3-Etapa de Planeación y Gestión

4-Etapa de Monitoreo

Referencias



Introducción

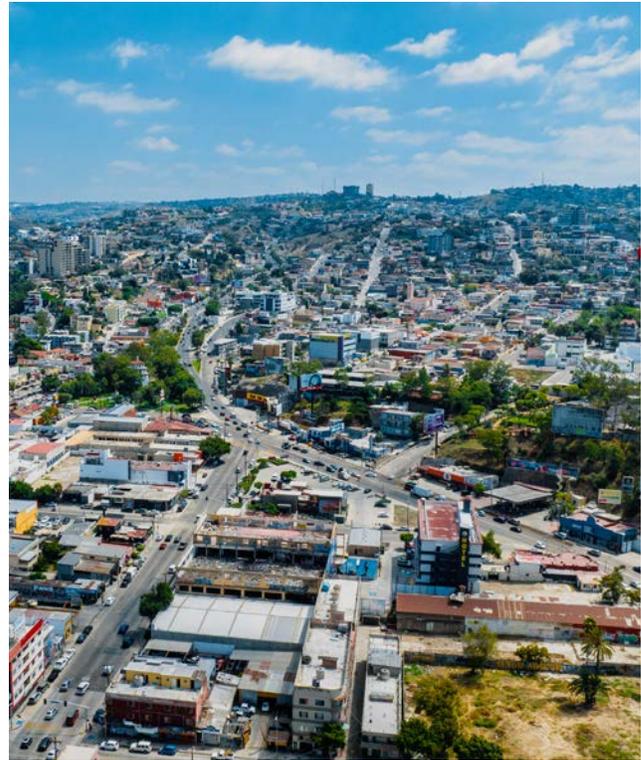
El Programa Metropolitano de Tijuana, forma parte de una iniciativa de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), donde, a través de un proceso de planeación estratégica se busca impulsar y fortalecer la gobernanza metropolitana.

Al respecto la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, indica en su capítulo sexto, que para lograr una eficaz gobernanza metropolitana se deberán establecer los mecanismos e instrumentos que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad, además de señalar la obligatoriedad de la adecuación de los planes o programas metropolitanos una vez publicada esta Ley.

En este sentido, el Gobierno del Estado de Baja California, advierte la necesidad de actualizar el instrumento de ordenamiento territorial a escala metropolitana publicado en el año 2012, identificándolo como prioritario para el desarrollo del Estado y de los municipios que integran esta Zona Metropolitana: Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito. De conformidad con los Principios Generales para la elaboración de los Programas Metropolitanos, la actualización de este Programa es una oportunidad para construir una visión compartida de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, permitiendo desarrollar dinámicas colaborativas entre estos municipios, la sociedad civil y el sector privado.

Con este Programa se buscará contribuir a que el uso, ocupación, aprovechamiento del territorio y de los recursos naturales transiten hacia un modelo de desarrollo metropolitano basado en el uso racional de los recursos disponibles, la capacidad de carga del territorio y el bienestar de la población.

Asimismo, será el instrumento de ordenamiento estratégico y de visión metropolitana que puede ser replanteado en el tiempo derivado de los cambios que lleguen a presentarse en función de las distintas dinámicas sociales, políticas, económicas, urbanas, medioambientales y binacionales, tomando en consideración una mayor participación público privada, con esquemas de trabajo compartido y procesos de corresponsabilidad entre gobierno, sociedad civil, instituciones y empresas.



Su contenido se estructura en cinco grandes apartados: Fundamentación (Antecedentes, metodología y marco normativo); Diagnóstico (Diagnóstico Metropolitano); Planeación y Gestión (Modelo de Ordenamiento Territorial); Monitoreo (Evaluación, Seguimiento y Difusión) y, Socialización (Proceso de Planeación Participativa y Consulta Pública).

En el primer apartado, Fundamentación se reconocen los instrumentos de planeación que han sido elaborados previamente, se presenta una justificación para la actualización del Programa vigente, se establecen los objetivos del programa y se define el área de aplicación del mismo tomando en consideración los antecedentes que dieron origen a la actual Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito. Asimismo, se incorpora la metodología para definir la estructura y contenido del programa, así como el proceso de planeación participativa y de consulta pública. Finalmente se incluye la fundamentación jurídica y el contexto superior de planeación para el Programa.



En el segundo apartado, que corresponde al Diagnóstico Metropolitano se abordan cinco dimensiones: físico ambiental, sociodemográfica y económica, urbana, urbano-Rural y Binacional; y se concluye este apartado con la síntesis de las dinámicas metropolitanas donde se incorpora la percepción de actores clave, grupos focales, así como los análisis técnicos.

Con respecto al tercer apartado, Planeación y Gestión se integra por el Modelo de Ordenamiento Metropolitano, y en este se define tanto Visión metropolitana como objetivos metropolitanos; el esquema estratégico espacial para la zona metropolitana; escenarios; estrategias metropolitanas clasificadas en siete ejes; las normas generales de ordenación metropolitana donde se incluye una zonificación primaria, la delimitación de los centros de población, el esquema vial metropolitano y una serie de lineamientos generales para la ordenación de la metrópoli. De igual manera, en este apartado se plasma la agenda metropolitana integrada por 71 proyectos estratégicos clasificados por eje y los mecanismos propuestos para la instrumentación del programa.

En el cuarto apartado Monitoreo, se integra por la Evaluación, Seguimiento y Evaluación. En este se plantean los mecanismos de seguimiento y evaluación para el programa, estableciéndose las instancias de gobernanza que darán seguimiento al cumplimiento y evaluación del programa, así como aquellas encargadas de la aprobación del mismo. Se incluye una batería de indicadores para el monitoreo de este instrumento y se proponen también mecanismos de comunicación y difusión del mismo.

El quinto apartado, Socialización, integrado por el Proceso de Planeación Participativa y Consulta Pública, corresponde al registro de los procesos de planeación participativa desarrollados en las etapas de diagnóstico y de planeación, así como la etapa de la consulta pública del programa.



(IMPLAN Tijuana)/IA.adobe



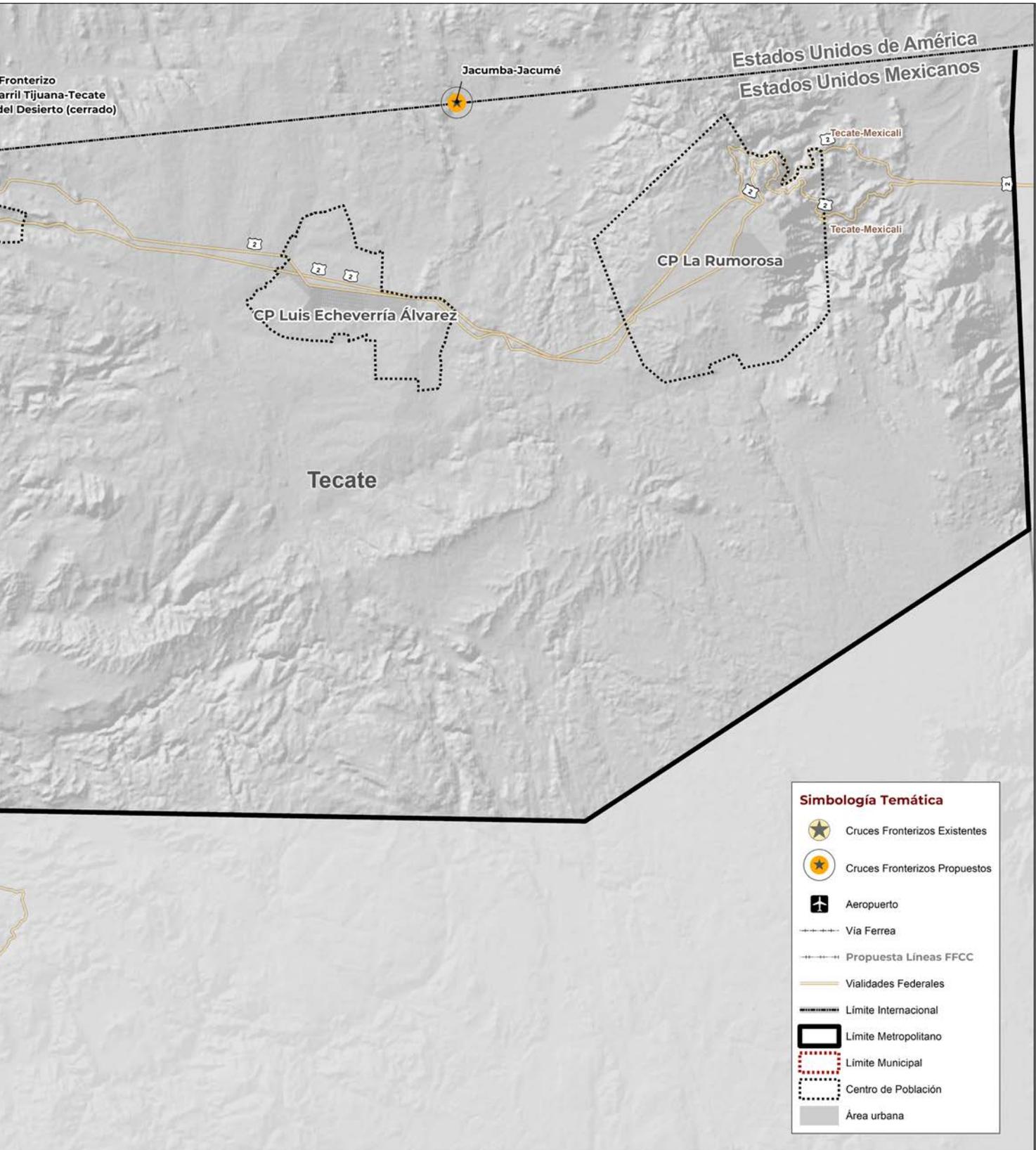
Entidad Federativa:
Baja California



Zona Metropolitana
Tijuana



Municipios
·Tijuana
·Playas de Rosarito
·Tecate



Superficie
444,483.3608 hectáreas



Población
2,157,853 habitantes



Distribución de población
49.5% Mujeres
50.5% Hombres



Viviendas habitadas
645,957 viviendas



IMPLAN
Instituto Metropolitano
de Planeación de Tijuana



_01

Fundamentación

Contar con un instrumento de regulación
y gestión de desarrollo metropolitano
con una visión a largo plazo.



Objetivos del programa

Con la elaboración de este programa se busca cumplir con los siguientes objetivos:



_01

Contar con un instrumento de regulación y gestión de desarrollo metropolitano con una visión a largo plazo.



_02

Planear, ordenar y regular el ordenamiento del territorio y los asentamientos humanos de la Zona Metropolitana de manera conjunta y coordinada, respetando en todo momento los aspectos que son competencia de cada municipio.



_03

Promover y fortalecer la gobernanza metropolitana mediante la acción coordinada de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.



_04

Establecer estrategias, acciones y proyectos para el desarrollo integral de la Zona Metropolitana.



Metodología



(IMPLAN Tijuana)

Estructura y Contenido del Programa.

Para la definición de la estructura y contenido del presente programa, se llevó a cabo una revisión y alineación del marco normativo local en materia de planeación metropolitana con respecto a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) y el Anexo Técnico Programa de Mejoramiento Urbano 2023 Vertiente Planeación Urbana, Metropolitana y Ordenamiento Territorial (PUMOT); tomando en consideración específicamente aquellos artículos que hicieran referencia a la figura de un Programa Metropolitano y el contenido que este debía tener, ya que el objetivo de esta actividad fue definir únicamente la estructura o índice de contenido del programa, por ello lo que se presenta en este numeral, en conjunto con la tabla de equivalencias no supe o sustituye el apartado de fundamentación jurídica, en donde se revisa con mayor detalle las leyes y articulados en materia metropolitana.



(IMPLAN Tijuana)



Contenido del PM-Tijuana

<p>1. Antecedentes. Metodología y Marco Normativo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Reconocimiento de instrumentos previos -Justificación -Área de aplicación -Objetivos del programa -Metodología -Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación 	<p>Preparativos y metodologías de procesos participativo</p>
<p>2. Diagnóstico Metropolitano.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Dinámicas Metropolitanas -Dimensión Físico Ambiental -Dimensión Sociodemográfica y Económica -Dimensión Urbana -Dimensión Urbano-Rural -Dimensión Binacional -Síntesis del Diagnóstico de las Dinámicas Metropolitanas 	<p>Talleres de Planeación y Participación</p> <p>Talleres de planeación y participación, Mesas de trabajo con grupos focales, actores clave, organizaciones no gubernamentales, audiencias. Encuestas. Presentaciones ante autoridades.</p>
<p>3. Planeación Metropolitana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Modelo de Ordenamiento Metropolitano -Visión y Objetivos Metropolitanos -Estrategias y Acciones Metropolitanas -Normas Generales de Ordenamiento Metropolitano -Agenda Metropolitana -Mecanismos de instrumentación 	
<p>4. Evaluación, Seguimiento y Difusión.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Batería de Indicadores -Evaluación del Consejo Metropolitano -Mecanismos de Comunicación y Difusión del Programa 	
<p>5. Consulta Pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Reuniones con grupos focales y/o actores clave -Difusión en sitios oficiales de internet de los Ayuntamientos, IMPLANES y Gobierno del Estado -Presentación y Consulta del Documento -Audiencias y/o Talleres -Consulta Digital -Estrategias de socialización de la Población -Presentación ante el Consejo Metropolitano 	<p>30 días de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano para B.C</p>



Proceso de planeación participativa

Con base en la experiencia previa que se ha tenido en esta región, con respecto al desarrollo de talleres para la elaboración de instrumentos a escala metropolitana, se planteó llevar a cabo Talleres de Planeación Participativa basados en los preceptos de la Planeación Estratégica, mediante el establecimiento de un sistema continuo de toma de decisiones, identificación de cursos de acción específicos, formulación de indicadores de seguimiento sobre resultados, a través de involucrar a agentes sociales, económicos, urbanos y ambientales a lo largo del proceso.



En este sentido para llevar a cabo el proceso de planeación participativa, se identificó en primera instancia la definición de actores clave y grupos focales por municipio; con el fin de trabajar diversos talleres durante la etapa de diagnóstico y planeación metropolitana.

Talleres de Planeación Participativa

Con el fin de dar cumplimiento con los principios generales para la elaboración de los Programas Metropolitanos y lograr una gobernanza metropolitana, es necesario establecer mecanismos e instrumentos que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.

En este sentido, como parte de los procesos de participación ciudadana se llevaron a cabo una serie de talleres de planeación participativa en los tres municipios, para las etapas de Diagnóstico y Planeación Metropolitana, con grupos focales y actores clave, sumando un total de 18 talleres.



(IMPLAN Tijuana)



Talleres con actores clave



Etapa Diagnóstico

Etapa Planeación

Talleres de Grupos focales



Etapa Diagnóstico

Etapa Planeación



Consulta Pública

De conformidad con el artículo 30 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la legislación estatal de Desarrollo Urbano determinará la forma y procedimientos para que los sectores social y privado participen en la formulación, modificación, evaluación y vigilancia de los planes o programas de Desarrollo Urbano.

Cumplidas las disposiciones establecidas en el art. 51 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, a efecto de obtener la instrucción correspondiente y llevar a cabo el proceso de consulta pública, el proyecto del Programa se puso a disposición de la ciudadanía por un periodo de 30 días, con el fin de que se formularan por escrito las observaciones, comentarios y proposiciones concretas que consideraran oportunas, dichas observaciones y/o propuestas fueron recabadas por el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE).

Por la escala del Programa, el comunicado señalado anteriormente, se planteó que su publicación se realice en los sitios oficiales del Gobierno del Estado, a través del COPLADE como entidad encargada de conducir e impulsar el proceso de planeación para el Desarrollo del Estado, la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDURT) y como coadyuvantes del proceso en los sitios de internet los tres Ayuntamientos, a través de los Institutos Municipales de Planeación, con el fin de contar con una mayor difusión.

El documento del programa puesto a consulta pública estuvo disponible en las oficinas de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDURT), así como también de manera digital en los sitios oficiales de la propia SIDURT, el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE) y los Ayuntamientos, a través de los Institutos Municipales de Planeación.

Durante este periodo, se llevaron a cabo dos audiencias públicas, sin embargo, quedaron abiertas las audiencias que fueran solicitadas a las autoridades por parte de la ciudadanía.

Por otro lado, como parte del proceso de participación social, desde la etapa de los talleres de planeación se pusieron a disposición de los participantes encuestas, en formatos impresos y de manera digital, tanto en oficinas como sitios oficiales de internet del gobierno estatal y los municipales, con el fin de recabar la opinión y aportaciones de la ciudadanía en general para retroalimentar los apartados de diagnóstico y planeación metropolitana del documento del programa.

La estructuración de la encuesta se planteó en cinco secciones, con un total de ocho temas: Dimensión Sociodemográfica y Económica, Urbana, Físico Ambiental, Modelo de Ordenamiento Metropolitano, Gobernanza Metropolitana y Aportaciones Ciudadanas. De conformidad con los lineamientos establecidos por la SEDATU para la elaboración de los instrumentos de escala metropolitana la cantidad de encuestas solicitada fue de 80, sin embargo, durante el proceso de planeación de los talleres participativos se obtuvieron un total de 127.

Una vez cumplido el plazo de consulta, el proyecto del programa fue revisado y ajustado de conformidad con las observaciones recibidas, que fueron procedentes. Posteriormente el documento fue enviado a la SIDURT, y esta a su vez lo remitió a la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado (COCODEUR). Derivado de las observaciones realizadas por miembros de la COCODEUR, así como por parte de la SEDATU, el documento fue ajustado y enviado a la Comisión Metropolitana para su revisión y validación.



Reuniones con autoridades Federales, Estatales y Municipales

Se llevaron a cabo seis reuniones con autoridades Federales, Estatales, Municipales, la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Tijuana y el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano, con el fin de validar metodología, propuesta de trabajo, identificar los actores clave y grupos focales; presentación de los resultados de los talleres de planeación participativa, los resultados obtenidos durante el proceso de consulta pública; así como para la correspondiente aprobación del Programa por parte de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado (COCODEUR) y la Comisión de Ordenamiento Metropolitano (COM). con el fin de recabar la opinión y aportaciones de la ciudadanía en general para retroalimentar los apartados de diagnóstico y planeación metropolitana del documento del programa.



Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación

Fundamentación Jurídica

Ámbito Internacional

- Ley General de Asentamientos Humanos,
- Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Ámbito Estatal

- Constitución Política del Estado libre y soberano de Baja California
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California
- Ley de Zonas Metropolitanas para el Estado de Baja California
- Ley de Planeación para el Estado de Baja California
- Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California
- Ley de Protección al Ambiente del Estado de Baja California
- Ley de Protección Civil y Gestión Integral de Riesgos del Estado de Baja California
- Reconocimiento de la Zona Conurbada de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito
- Decreto de creación del Consejo para el Desarrollo de la Zona Metropolitana de Tijuana

Ámbito Federal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
- Ley de Planeación
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente
- Ley de Vivienda
- Ley de Aguas Nacionales
- Ley General de Protección Civil
- NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos
- NOM-002-SEDATU-2022, Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial. Clasificación, terminología y aplicación
- NOM-0034 SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras
- NOM-003-SEDATU-2023, Que establece los lineamientos para el fortalecimiento del Sistema Territorial para Resistir, Adaptarse y Recuperarse ante amenazas de origen natural y del cambio climático a través del Ordenamiento Territorial
- NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para Vías Urbanas. Especificaciones y Aplicación



Ámbito Municipal

Municipio de Tijuana

- Reglamento de Protección al Ambiente para el Municipio de Tijuana, Baja California
- Reglamento de Zonificación y Usos del Suelo del Centro de Población de Tijuana
- Reglamento de Acciones de Urbanización para el municipio de Tijuana

Municipio de Playas de Rosarito

- Reglamento de Zonificación y Uso de Suelo del Centro de Población de Playas de Rosarito, Baja California
- Reglamento para la Atención a los Pueblos Indígenas para el Municipio de Playas de Rosarito, Baja California
- Reglamento de Edificaciones, Desarrollo Urbano y Habitabilidad para el Municipio de Playas de Rosarito, Baja California
- Reglamento de Protección al Ambiente del Municipio de Playas de Rosarito, Baja California
- Reglamento de Parques y Áreas Verdes Municipio de Playas de Rosarito, Baja California

Municipio de Tecate

- Reglamento de la Administración Pública para el Municipio de Tecate, Baja California
- Reglamento de Protección al Ambiente para el Municipio de Tecate, Baja California
- Reglamento de Parques y Jardines del Municipio de Tecate, Baja California
- Reglamento para la Seguridad Civil, Prevención, Control de Incendios y Explosiones del Municipio de Tecate, Baja California
- Reglamento de Edificaciones para el Municipio de Tecate



Contexto Superior de Planeación

Ámbito Federal

- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
- Política Nacional de Suelo
- Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial
- Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024
- Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU) 2021- 2024
- Programa Nacional de Vivienda 2019-2024

Ámbito Estatal

- Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027.
- Programa Estatal Hídrico 2022-2027
- Programa Estatal de Vivienda 2022-2027
- Programa Estatal de Protección al Ambiente 2022-2027
- Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California 2014
- Programa Sectorial de Infraestructura (PSIBC) 2022-2027
- Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable del Estado de Baja California (PSMTS) 2022-2027.
- Programa Estatal de Energía de Baja California 2022-2027
- Atlas de Riesgos de Baja California: Identificación y actualización de peligros, 2014.

Ámbito Municipal

- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
- Política Nacional de Suelo
- Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial
- Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024
- Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU) 2021- 2024
- Programa Nacional de Vivienda 2019-2024

Ámbito Regional

- Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada (COCOTREN)
- Plan Estratégico Metropolitano Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, (PEM) 2034.
- Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito Baja California



_02

Diagnóstico

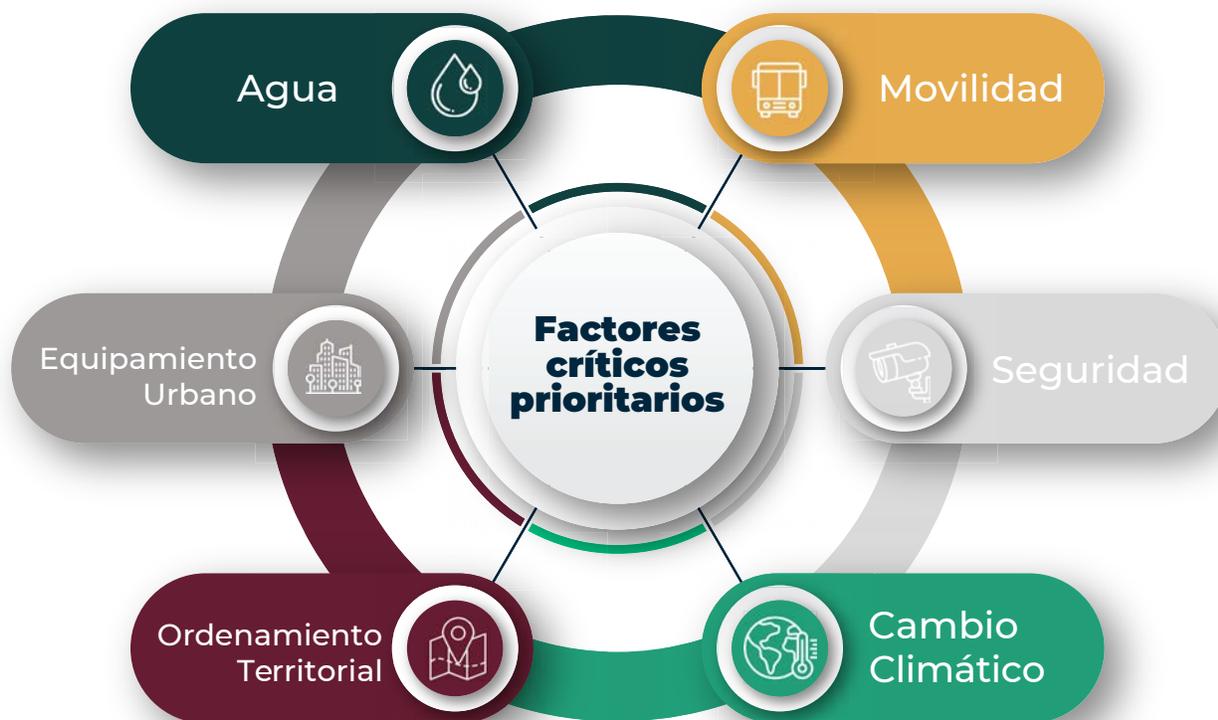
Planear, ordenar y regular el ordenamiento del territorio y los asentamientos humanos de la Zona Metropolitana de manera conjunta y coordinada, respetando en todo momento los aspectos que son competencia de cada municipio.



Diagnóstico Metropolitano

De acuerdo con el proceso de planeación participativa en la etapa de diagnóstico se obtuvieron 56 factores críticos a atender en la ZMT, de los cuales siete factores críticos tienen una prioridad alta para la población. Estos siete factores críticos dan cuenta de las dinámicas metropolitanas en seis grandes temáticas; agua, movilidad, seguridad, cambio climático, equipamiento urbano y ordenamiento territorial, las cuales se analizan en las cinco dimensiones que conforman el programa.

Temáticas de los factores críticos de las dinámicas metropolitanas



Fuente: IMPLAN Tijuana 2023 con base en resultados de los talleres de planeación participativa, etapa de diagnóstico.



Dimensión Físico-Ambiental

Al interior de la ZMT se identificaron cinco categorías de riesgos tanto en datos crudos en registros, así como en talleres realizados con actores claves y grupos focales de la ZMT. El riesgo geológico más relevante identificado son los deslizamientos, los cuales pueden ser inducidos por fenómenos naturales y antropogénicos, siendo el 36% de los deslizamientos por inestabilidad de ladera, de los cuales la mayoría de estos se dieron en zonas habitacionales, lo que ha provocado el desalojo y pérdida materiales de las personas que habitan en el área.

De conformidad con el diálogo establecido con los actores clave de la zona metropolitana, se advierte que la problemática a los deslizamientos es por la falta de instrumentos de regulación y ordenamiento para la protección del ambiente, así como por los asentamientos irregulares, razones por las cuales identifican como parte de las posibles soluciones refieren a una educación ambiental para la población en general de la ZMT, integrar grupos de trabajo y vigilancia con ciudadanos, así como la constante actualización de los instrumentos de ordenamiento y planeación de la ZMT.



En materia de riesgos hidrometeorológicos el peligro por inundación fue uno de los temas más relevantes, tanto en la parte estadística y registral como en los talleres de planeación participativa con grupos focales y actores clave, esto por las precipitaciones intensas de poca duración, lo que provoca escurrimientos rápidos, advirtiéndose que la infraestructura pluvial es insuficiente o bien presenta problemas de mantenimiento tanto preventivo como correctivo. En este sentido, la percepción de la ciudadanía es que no se cuenta con una infraestructura adecuada, planteándose el desarrollo de infraestructura para la recolección del agua de lluvia. Ante esta situación se considera pertinente realizar una evaluación y/o diagnóstico de la infraestructura pluvial con el fin de conocer las condiciones actuales y a partir de ello establecer las acciones y estrategias a seguir que detonen en soluciones para resolver este grave problema.

Con respecto a riesgos sanitarios-ecológicos la calidad del agua en la ZMT se ve como un problema grave por su alto grado de contaminación en pozos de agua, arroyos, playas y océano, dadas las altas concentraciones de sólidos disueltos, lo cual también fue identificado por los actores clave a través de los talleres. Los actores claves indicaron como problema a este riesgo la falta de infraestructura para el mantenimiento de aguas residuales que sea adecuado, lo que conlleva a un desecho de las aguas residuales sin un tratamiento adecuado previo, contribuyendo a afectar la calidad del agua para la población. La extracción de materiales pétreos se visualiza como una problemática por la extracción excesiva de arena, lo cual aumenta el riesgo de contaminación y alteración del balance hídrico y geomorfológico; y los niveles de lechos de ríos baja, ocasionando que se disminuya la capacidad de infiltración del acuífero. De igual modo, la calidad del aire de la ZMT se presenta como un riesgo dado los niveles altos de contaminación presentes en el aire, siendo las unidades automotrices las que más contaminación representan.

Para prevenir y ayudar a disminuir las afectaciones del cambio climático a la ZMT, así como tratar de aumentar la resiliencia de la misma, en opinión de los actores clave de los talleres de planeación participativa se identificaron los siguientes mecanismos:

- ◆ Programa Estatal de Acción ante el Cambio Climático de Baja California.
- ◆ Red de monitoreo de la Calidad del Aire, así como, actualización del inventario de GEI.
- ◆ El consejo de contingencia.
- ◆ Monitoreo del aumento en el nivel mar en la zona costera.
- ◆ La actualización y análisis de riesgos y vulnerabilidad del Plan de acción climática.
- ◆ GCOM (Pacto Global de alcaldes por el clima y la energía) ya que el municipio de Tijuana fue seleccionado para este programa.
- ◆ Atlas de Riesgos de los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito.
- ◆ Boletines informativos por parte de secretaria de Protección Civil.
- ◆ Relaciones académicas con expertos en materia de Resiliencia y Cambio Climático Global.
- ◆ Relaciones binacionales para el trabajo en conjunto con el Gobierno de los Estados Unidos de América.
- ◆ Sistemas de alertamiento y difusión para incrementar las medidas de protección de la sociedad presente en los municipios de la ZMT.
- ◆ Sistema de activación de emergencias activo y eficiente.



Dimensión Sociodemográfica y Económica

La Zona Metropolitana de Tijuana (ZMT) se encuentra conformada por un total de 2,157,853 personas, de las cuales 89% residen en Tijuana, 6% en Playas de Rosarito y 5% en Tecate. Situación que ejemplifica el peso de Tijuana en la generación de indicadores para la ZMT, además las dinámicas sociodemográficas y económicas son diversas con problemáticas multifactoriales.

De acuerdo con las dinámicas económicas; el desarrollo económico ha sido predominado históricamente por la industria maquiladora, actividad que se ha vinculado con problemas tales como la destrucción de ecosistemas, aumento en el nivel de contaminación, edificación de viviendas en periferia, así como la liberación de gases y desechos contaminantes al medio ambiente, sin embargo se ha identificado que las vocaciones productivas de la zona metropolitana se están desplazando hacia actividades del sector terciario, como lo son el comercio, servicios especializados, turismo y alimentos, es por ello que se advierte la necesidad de fortalecer las microempresas para evitar que estas sean un negocio de subsistencia y pasen a ser generadoras de empleo. Aunado a ello, el sector empresarial visualiza dos puntos que están perjudicando la llegada de inversión extranjera, el primero; es el aumento de la delincuencia y el segundo; la falta de preparación académica del personal, las cuales de no atenderse podrían perjudicar el desarrollo económico de la ZMT.

En este sentido, se identifica la influencia de los parques industriales en la construcción de vivienda de interés social, localizándose predominantemente en zonas alejadas de los centros de población de los municipios que conforman la ZMT, principalmente en el municipio de Tijuana. Asimismo, se identifica que los centros urbanos presentan viviendas con precios inaccesibles para la población con ingresos promedios, lo que ha forzado a la población a residir en las periferias. Estas situaciones se contraponen con la visión de una metrópolis compacta, generando problemáticas como inaccesibilidad a servicios urbanos y equipamiento, teniendo como consecuencia largos trayectos para el desarrollo de actividades. Cabe mencionar que, dichos factores infieren en la posible generación de marginación y vulnerabilidad social en distintas zonas.



Además, en los talleres de participación también se identificó como problemática la inseguridad, siendo un problema estructural; cuyas causas, es necesario precisar, son complejas y multidimensionales. Al interior de la ZMT los delitos con mayor incidencia son los robos, seguidos de amenazas, narcomenudeo, violencia familiar, así como delitos menores, además se estima que los homicidios corresponden a 1 de cada 20 delitos que se comenten en la ZMT. Asimismo, la percepción de inseguridad por parte de los participantes de los talleres está relacionada con presuntas desapariciones, persecuciones, homicidios, así como cobro de piso y extorsiones a turistas. Por parte de los NNA se menciona un presunto contacto cercano con el narcomenudeo, además de una mayor percepción de inseguridad por parte de las mujeres, NNA y personas de la diversidad sexual (LGBTTTIQA+) debido al acoso en vía pública y en el transporte público, dichas situaciones se advierten como problemáticas que limitan en gran medida el Derecho a la ciudad, presentando un gran reto para atender las causas complejas y multifactoriales de la inseguridad para permitir el habitar, utilizar y ocupar todos los espacios de la ZMT.



De acuerdo con las problemáticas antes mencionadas es importante mencionar que, las mismas impactan de forma diferenciada a las Personas Con Discapacidad (PcD), de las cuales se identifican 146,685 PcD, las cuales representan el 6.8% del total de la población de la ZMT. En este sentido, en los talleres de participación se identificó la necesidad de equipamiento urbano para Niños, Niñas y Adolescentes (NNA) con alguna discapacidad o neurodiversidad. Asimismo, se identificaron las dificultades de movilidad a las que se enfrentan las PcD debido a que los espacios no cuentan con un diseño universal, aunado a la topografía accidentada de la ZMT, volviendo aún más complejos sus desplazamientos, limitando el Derecho a la Movilidad, afectando la calidad de vida urbana de las PcD, así como a la población en general. Teniendo en cuenta las problemáticas y los principales retos a los que se enfrentan las PcD en la ZMT se requiere de mayor desarrollo de políticas, programas, equipamientos e infraestructura vial para la accesibilidad universal que propicie el bienestar de la población. Además, en el proceso planeación de participativa se identifica la necesidad de un servicio psicológico sin costo, principalmente en mujeres.

la falta de una traza vial ordenada y vialidades eficientes están afectando otras áreas de desarrollo económico y bienestar social que ponen en riesgo la estabilidad y el crecimiento de la ZMT.

Otro problema vinculado a la movilidad es la prioridad que tiene actualmente el transporte pesado de distribución de productos industriales en las vialidades de la ZMT, afectando la movilidad multimodal alternativa.



Dimensión Urbana.

De acuerdo con las problemáticas expuestas en los talleres de participación de la ZMT, en el tema de infraestructura se advierte la falta de acceso al servicio de agua potable, así como el cumplimiento de la vida útil de las redes de abastecimiento, continuado por el déficit de infraestructura para el tratamiento de aguas residuales y la deficiencia de la recolección de las aguas residuales, la cual tiene como consecuencia el riesgo a enfermedades infecciosas y la falta de oportunidad para reutilizar el agua debido a que la capacidad de las plantas de tratamiento es menor a la generación de aguas residuales de la ZMT.

Asimismo, en los talleres de planeación participativa se identificó la poca accesibilidad con la que cuentan los espacios públicos que brindan servicios recreativos y deportivos a la población, puesto que su localización genera mayores tiempos de recorrido y asimismo mayor costo. Aunado a esto, se advierte la falta de espacios y programas que fomenten el deporte y las actividades con enfoque para los NNA, provocando que estos acudan con menos frecuencia a espacios públicos. Cabe mencionar que de los elementos de espacio público que se encuentran al interior de la ZMT, se advierte que pocos cuentan con mantenimiento y seguimiento por parte de los municipios, lo cual tiene como posible consecuencia espacios abandonados que conllevan a inseguridad y espacio subutilizados.

Otra problemática identificada es la falta de accesibilidad universal en los elementos de espacio público. En este sentido, se identifica los elementos que se encuentran clasificados como accesibles no cumplen con los requisitos mínimos para brindar accesibilidad a las PCD, lo cual afecta a un 6.8% de la población en la ZMT.

Respecto al equipamiento urbano, se advierte un déficit de elementos de asistencia social, salud, educación y cultura, considerando la dispersión e inaccesibilidad de los elementos existentes. Es importante mencionar la necesidad de información oficial para determinar la capacidad de servicio real con la que cuentan los elementos de equipamiento urbano en el interior de la ZMT, con el objetivo de determinar si la demanda actual está siendo cubierta, o en su caso, está existiendo un déficit de elementos.



En este sentido, en el subsistema de educación, los ciudadanos que formaron parte de los talleres de planeación participativa advierten la falta de oferta académica dentro de los municipios de Tecate y Playas de Rosarito, puesto que la población que se encuentra estudiando el nivel superior debe realizar trayectos de un mínimo de dos horas, debido a la falta de conectividad, lo cual puede colocarlos en situaciones de inseguridad en los traslados.

Con respecto al subsistema de cultura, la población advirtió que estos elementos únicamente son accesibles para las personas que cuentan con un vehículo particular por lo que la frecuencia con la que acuden a este tipo de elementos es mínima.

Dentro del subsistema de asistencia social, la población advirtió la falta de elementos que brinden apoyo a personas con adicciones e hicieron hincapié en la exposición de NNA al narcomenudeo en las escuelas y espacios públicos, por lo cual, se advierte la necesidad de programas de prevención de uso de psicoactivos. Asimismo, se advirtió la necesidad de centros alojamiento para personas de la tercera edad.

Para el subsistema de salud, una problemática importante mencionada es la falta de servicios médicos y de especialidades al interior de los municipios de Tecate y Playas de Rosarito por lo cual se tienen que desplazar al municipio de Tijuana para recibir dichos servicios.

Con respecto al subsistema de servicios urbanos, se identifica la falta de constancia en el servicio de recolección de basura al interior de la ZMT y su disposición final ya que, aunque los rellenos sanitarios cuentan con la superficie adecuada para brindar servicio, estos están llegando al fin de su vida útil, lo cual ocasiona la creación de basureros clandestinos los cuales se convierten en foco de propagación de incendios poniendo en riesgo tanto a la población como al medio ambiente.

Parte importante del resultado de los talleres de planeación participativa de la ZMT, menciona que la movilidad, la conectividad, el tiempo de traslado y los costos de transporte son preocupaciones apremiantes para la población de la ZMT. El rezago en la modernización del sistema de movilidad urbana, la falta de una traza vial ordenada y vialidades eficientes están afectando otras áreas de desarrollo económico y bienestar social que ponen en riesgo la estabilidad y el crecimiento de la ZMT.

Otro problema vinculado a la movilidad es la prioridad que tiene actualmente el transporte pesado de distribución de productos industriales en las vialidades de la ZMT, afectando la movilidad multimodal alternativa.



Dimensión Urbana-Rural

Las localidades rurales de la ZMT presentan desafíos complejos específicamente en los municipios de Tecate y Playas de Rosarito debido a la elevada dispersión poblacional, situación que conlleva una mayor exposición a la carencia de servicios públicos y equipamiento urbano, situación que acentúa las dificultades para el acceso a servicios de salud especializados y educación superior, al no contar con niveles de población suficiente para la implementación de este tipo de servicios, provocando con ello la necesidad de trasladarse hacia los centros urbanos con el fin de acceder a estos, para lo cual requieren transitar caminos que en la mayoría de los casos carecen de rutas de transporte público o siquiera un camino definido, exponiendo a estas poblaciones a múltiples riesgos. La atención de estas problemáticas conlleva un proceso complejo, pues los residentes de estas comunidades no buscan formar parte o convertirse en localidades urbanas, motivo por el cual se requiere generar estrategias las cuales permitan brindar la atención de necesidades de esta población, respetando la cultura y tradiciones de estas comunidades.



Dimensión Binacional

La relación binacional existente con el condado de San Diego ha beneficiado a la ZMT con múltiples elementos, sin embargo, esta misma cercanía ha conllevado a la aparición de problemáticas, siendo una de las principales el aumento de la población estadounidense que reside en este lado de la frontera debido al bajo costo de vida comparado con su país de origen, situación que ha generado un aumento en los niveles de renta y vivienda provocando así el desplazamiento de la población originaria a la periferia de los municipios y un encarecimiento en el estilo de vida; en relación a este problema de gentrificación también se ha generado un aumento en los tiempos de espera para cruzar a Estados Unidos debido a las actividades laborales de esta población, la cual al utilizar principalmente el auto particular como método de transporte generan un caos vial principalmente en el municipio de Tijuana, situación que ha conllevado a que la población residente de la ZMT exija soluciones a este problema, así como el fortalecimiento de las relaciones de las administraciones públicas de cada país con la finalidad de realizar planes y programas en conjunto, los cuales encuentren soluciones a problemáticas de la región tales como el desarrollo económico, vivienda, sostenibilidad y contaminación, calidad de vida, migración, derechos humanos, entre otros.

Síntesis de la problemática metropolitana

De acuerdo con los factores críticos y las problemáticas identificadas en la síntesis de las dinámicas metropolitanas; resultado del diagnóstico técnico, así como de la etapa de diagnóstico del proceso de planeación participativa se ubicaron aquellas problemáticas significativas de forma espacial. Por consiguiente, se describen los factores críticos y problemáticas que se identifican en el mapa de síntesis de la problemática metropolitana.

Los principales factores críticos identificados en la ZMT son los deslizamientos y la inestabilidad de laderas, las cuales son una combinación de factores geológicos, geomorfológicos y antropogénicos, que se presentan a lo largo de los municipios, los cuales desencadenan una situación de riesgo para el desarrollo de la ZMT. Además, se advierte la presencia de epicentros y fallas geológicas en los municipios que conforman la ZMT, la cual se desarrolló en una zona catalogada con nivel de peligrosidad sísmica alta.

El riesgo por inundaciones es un problema a considerarse debido a la topografía accidentada y las precipitaciones intensas de poca duración, sumado al incremento del nivel del mar, y las inundaciones en la zona costera, que hacen que la situación climática cobre mayor importancia.

Otra de las problemáticas identificadas es la falta de atención y aplicación de regulaciones con respecto al desarrollo de la zona costera; así también se identifica una problemática en materia de extracción de materiales pétreos, lo cual repercute alterando las cuencas debido a la extracción excesiva, situación que además aumenta el riesgo de contaminación y alteración del balance hídrico.

Asimismo, uno de los factores críticos significativos de la ZMT es la carencia de desarrollo ordenado de las manufacturas, las cuales se distribuyen a lo largo de los municipios, situación que se traslada a problemáticas de sobrecarga de vialidades y elevados niveles de contaminación.

De acuerdo con el índice de marginación el 9.53% de las colonias presenta un grado de marginación alto y muy alto en la ZMT, lo que advierte la falta de infraestructura para brindar acceso a los servicios básicos.

Otro factor crítico significativo en cuanto al espacio público, es la falta de elementos deportivos y recreativos que cubran las necesidades de la ZMT, se identifica que el 94.95% de la superficie de la ZMT cuenta con déficit de elementos deportivos y recreativos. Además, los elementos existentes son poco accesibles por las distancias y tiempos de traslado.



Asimismo, la principal problemática identificada de equipamiento urbano es la falta de accesibilidad y conectividad, puesto que se identifican elevados tiempos de traslado y costos a los elementos de educación superior. En este sentido, se advierte que el 87.69% de la ZMT cuenta con un déficit de elementos de esa índole, lo cual genera recorridos superiores a una hora a los elementos de educación superior, esto considerando como media el tráfico estándar de las siete de la mañana en la ZMT.

De igual manera, en el mapa de síntesis de la problemática se identifican únicamente cinco rutas de transporte público que brindan una cobertura metropolitana, situación que refleja la falta de un sistema de movilidad urbana moderno que brinde una conectividad integral en la ZMT.

Aunado a ello, se pueden observar las problemáticas relacionadas con la dispersión de localidades rurales y su consecuente crecimiento que desarrollan la aparición de centros de población dispersos, complicando la capacidad de los municipios para brindar servicios públicos, equipamiento urbano y espacio público.

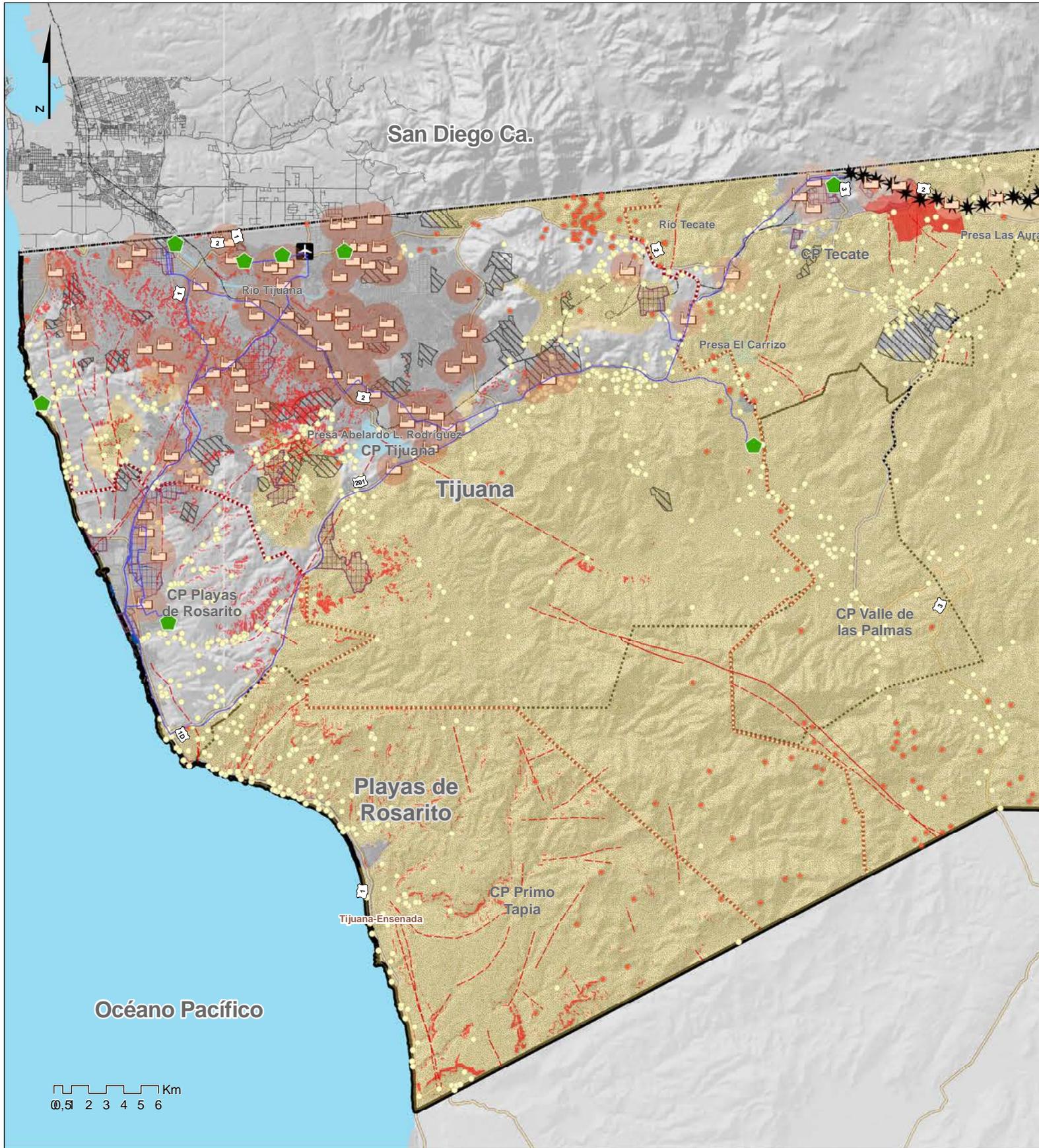
Síntesis de las dinámicas metropolitanas

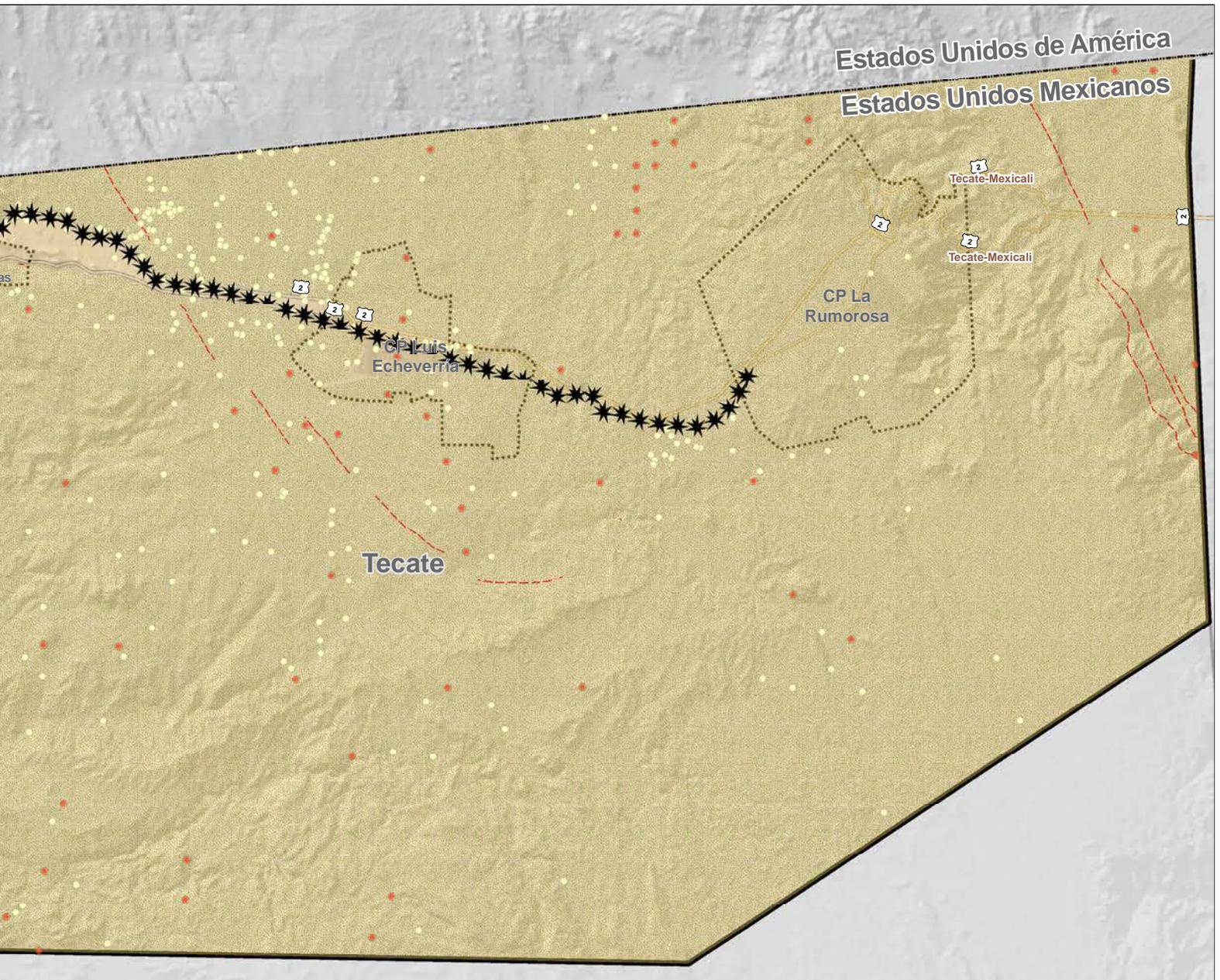


Fuente: IMPLAN Tijuana, 2023.



Síntesis de la problemática metropolitana





Simbología Temática:

Rutas de transporte metropolitano	Industria manufacturera
Falta de conectividad	Mayor tiempo de traslado a Espacio Público
Zonas con mayor índice de delincuencia	Localidades rurales
Mayor tiempo de traslado a equipamiento educativo superior	Elemento de educación superior
Sin acceso a infraestructura	

Fuente: IMPLAN Tijuana 2023 con base en resultados de los talleres de planeación participativa, etapa de diagnóstico.



IMPLAN
Instituto Metropolitano
de Planeación de Tijuana

_03

Planeación y Gestión

Promover y fortalecer la gobernanza metropolitana mediante la acción coordinada de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.





Modelo de Ordenamiento Territorial

Visión Metropolitana

La Zona Metropolitana de Tijuana, está conformada por los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, su zona núcleo la forman los centros de población de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y Valle de las Palmas; es una Metrópolis Interconectada y Accesible que la hace ser muy Eficiente en su movilidad y en su distribución de usos del suelo: es Sustentable en el manejo de sus recursos y tiene gran capacidad de Resiliencia; es Segura, Incluyente y Participativa y ofrece igualdad de oportunidades a todas las personas; es Inteligente, Innovadora y Competitiva y fomenta el desarrollo económico bajo principios de bienestar social; es Transfronteriza, Vanguardista y Multicultural, referente Internacional; es Ordenada, Amigable y Sensible, con acceso a servicios e infraestructuras para todos que genera progreso y desarrollo humano, en un entorno de Cooperación y Gobernanza Participativa, con Honestidad y Compromiso Social para elevar la Calidad de Vida de la población.

Objetivos Metropolitanos

Objetivo General

Desarrollar un modelo de ordenamiento y gestión metropolitana que a través de la coordinación y cooperación regional y transfronteriza logre elevar la calidad de vida de la población, conformando una estructura de movilidad sustentable y una distribución de usos del suelo más eficiente para que permita dar accesibilidad y proximidad al trabajo: un ordenamiento metropolitano que sea sustentable, sostenible y aproveche de manera responsable sus recursos, resiliente para prevenir los impactos del cambio climático; con un modelo de gestión y ordenamiento que la haga una metrópolis competitiva y con un desarrollo económico con enfoque social; y un marco de gobernanza participativa donde todos los agentes de la sociedad viertan sus ideas para hacer de este espacio metropolitano un referente internacional.

Objetivos Particulares

1

Metrópoli interconectada, ordenada y accesible: Desarrollar un modelo ordenado de metrópoli conformado por una red de ejes que permita la conexión entre los sectores metropolitanos los corredores regionales y los centros de actividad, a través de los diversos medios de movilidad, atendiendo a criterios de proximidad, densidad y mezcla de usos de suelo.

2

Metrópoli amigable y sensible: Desarrollar un modelo de metrópolis humana que ofrezca oportunidades de acceso a la vivienda, los servicios y el empleo, en un entorno ordenado y vivible.

3

Metrópoli segura e incluyente: Fortalecer los programas de prevención del delito para disminuir y erradicar la incidencia delictiva.

4

Metrópoli inteligente, innovadora y competitiva: Promover un desarrollo económico con conciencia social asegurando la capacitación y el acceso al empleo bien remunerado.

5

Metrópoli sustentable y resiliente: Fomentar el desarrollo de un enfoque sustentable que garantice una planeación ordenada de la ciudad, impulse la protección del medio ambiente y del frente costero, el saneamiento de los recursos hídricos de la región, el uso de energías limpias a través de instrumentos que den cumplimiento a la norma y legislación gubernamental.

6

Metrópoli cooperativa y con gobernanza participativa y Metrópoli transfronteriza, vanguardista e internacional: Fomentar el desarrollo social, económico y cultural de la región, a través del fortalecimiento y seguimiento a los mecanismos de interacción metropolitana y binacional.



Lineamientos Estratégicos INTERCONECTADA ORDENADA Y ACCESIBLE

Objetivo General

Desarrollar una red de ejes que permita la conexión entre los sectores metropolitanos los corredores regionales y los centros de actividad, a través de los diversos medios de movilidad, atendiendo a criterios de proximidad, densidad y mezcla de usos de suelo

Objetivos Particulares

Desarrollar un modelo de movilidad sustentable y ligado a una distribución eficiente de los usos del suelo

Mejorar la conectividad carretera para asegurar la movilidad regional eficiente

Fomentar el equilibrio territorial de la ocupación del suelo y los asentamientos humanos mediante un ordenamiento territorial consensuado



Lineamientos Estratégicos AMIGABLE Y SENSIBLE

Objetivo General

Desarrollar un modelo de metrópolis humana que ofrezca oportunidades de acceso a la vivienda, los servicios y el empleo, en un entorno ordenado y vivible

Objetivos Particulares

Asegurar un desarrollo urbano con equidad

Facilitar el acceso a la vivienda social

Dotar de manera equilibrada los equipamientos y servicios

Ampliar la dotación de infraestructuras y servicios urbanos

Implementar una estrategia de atención a grupos vulnerables responsable y humana

Asegurar la disponibilidad de vivienda social con proximidad a servicios y empleo

Promover la creación de equipamientos metropolitanos



Lineamientos Estratégicos SEGURA E INCLUYENTE

Objetivo General

Fortalecer los programas de prevención del delito para disminuir y erradicar la incidencia delictiva

Objetivos Particulares

Fomentar y establecer medidas coordinadas para la seguridad ciudadana



Lineamientos Estratégicos INTERCONECTADA ORDENADA Y ACCESIBLE

Objetivo General

Promover un desarrollo económico con conciencia social asegurando la capacitación y el acceso al empleo bien remunerado

Objetivos Particulares

Promover la descentralización de las fuentes de empleo mejorando la relación empleo-residencia mediante la consolidación de las centralidades en los centros de población

Desarrollar el potencial económico de los corredores regionales

Mejorar la vinculación del sector educativo con las actividades productivas



Lineamientos Estratégicos SUSTENTABLE Y RESILIENTE

Objetivo General

Fomentar el desarrollo de un enfoque sustentable que garantice una planeación ordenada de la ciudad, impulse la protección del medio ambiente y del frente costero, el saneamiento de los recursos hídricos de la región, el uso de energías limpias a través de instrumentos que den cumplimiento a la norma y legislación gubernamental

Objetivos Particulares

Hacer un uso sustentable de los recursos especialmente atender el ciclo del agua en cuanto a captación, distribución y reúso

Preservar los ecosistemas terrestres y marinos

Desarrollar los instrumentos de planeación ambiental para el uso racional de los recursos del territorio

Establecer un manejo sustentable de residuos sólidos

Prevenir la contaminación y los impactos y riesgos generados por el cambio climático

Establecer un modelo de coordinación binacional para la atención de contingencias ambientales

Fomentar la cultura de prevención de riesgos en la población y las instituciones

Proteger y ordenar la playa como espacio natural y público



Objetivos Particulares

Mejorar la imagen urbana del frente costero y acceso al mar

Consolidar espacios públicos que vinculen la zona de playa y la zona urbana.



Lineamientos Estratégicos COOPERATIVA Y CON GOBERNANZA PARTICIPATIVA TRANSFRONTERIZA, VANGUARDISTA E INTERNACIONAL

Objetivo General

Fomentar el desarrollo social, económico y cultural de la región, a través del fortalecimiento y seguimiento a los mecanismos de interacción metropolitana y binacional

Objetivos Particulares

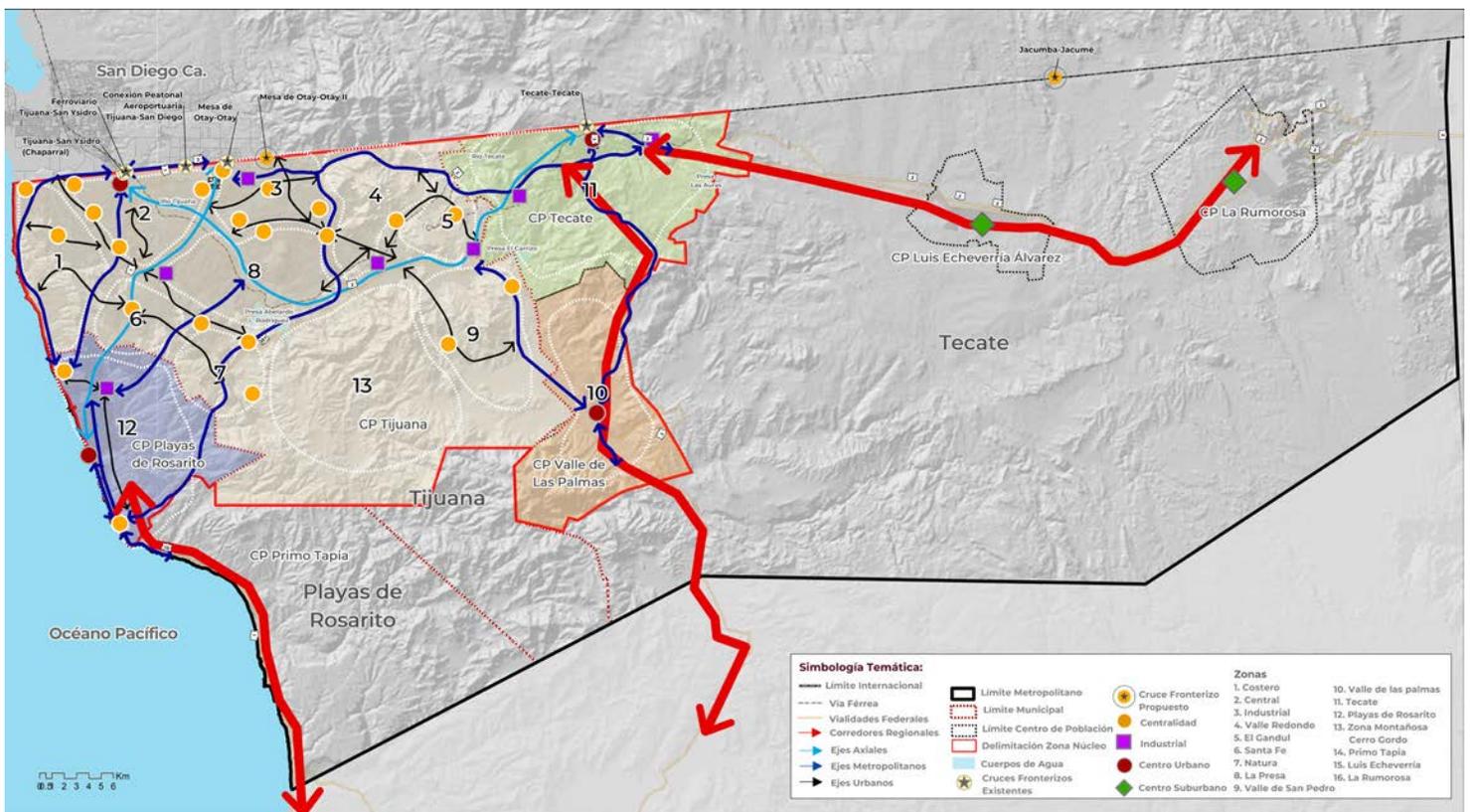
Establecer un proceso continuo de cooperación en la gestión metropolitana y regional

Ampliar la infraestructura de cruces fronterizos y hacer más eficiente su operación

Atender de manera conjunta el tema migratorio

Fuente: IMPLAN Tijuana, 2023.

Esquema estratégico espacial de la zona metropolitana





Escenarios

Tendencial

El escenario Tendencial Centros de Población, calcula la tasa de crecimiento media anual durante la década de 2010 al año 2020 en cada centro de población con base en la información de los Censos de Población y Vivienda de los años 2010 y 2020 del INEGI. De esta forma se estima que la población en la ZMT en 2042 alcanzaría 3,383,961 habitantes. En este escenario en 2042 Tijuana participa con el 90.1% de la población es decir 3,050,037, el 6.69% corresponde a Playas de Rosarito, el 3.12% a Tecate y a Valle de las Palmas el 0.06%.

Programado

Con respecto al escenario Programado, utiliza del escenario Tendencial al año 2042 la población total estimada para la ZMT, redistribuyendo a partir de 2024 la participación porcentual de cada centro de población en el total de la ZMT. Es así que en 2042 Tijuana participa en la ZMT con el 88.0% reduciendo su participación en 2.13 puntos porcentuales respecto del escenario Tendencial, Playas de Rosarito, Tecate y Valle de las Palmas por su parte aumentan su participación 7.50, 3.70 y 0.80 por ciento respectivamente.

De Consenso

El tercer escenario denominado Consensado retoma la propuesta de los programas de desarrollo urbano de centro de población (PDUCP) de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate. Para Valle de las Palmas se propone utilizar la tasa media de crecimiento anual 2010-2020 de 1.6% que se presentó en el centro de población de Tecate.

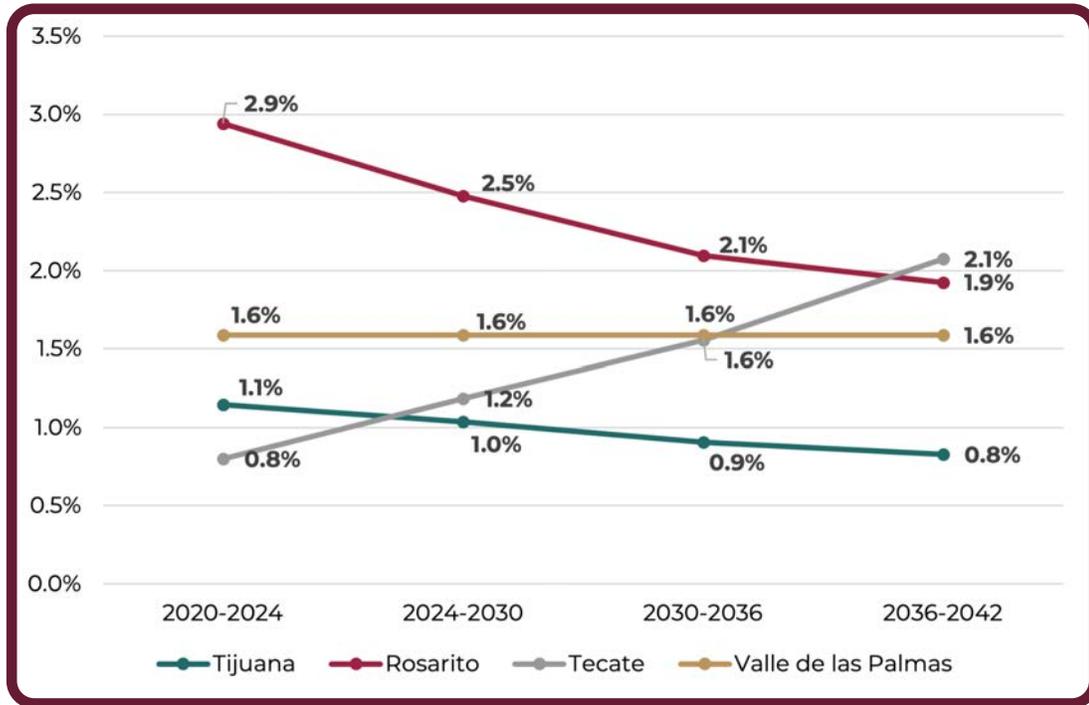
Concensuado (PDUCP's).

Centro de población	2024	2030	2036	2042	Porcentaje de distribución de la población
Tijuana	2,012,079	2,140,523	2,259,644	2,374,128	88.40%
Playas de Rosarito	123,441	142,956	161,897	181,514	6.76%
Tecate	95,096	102,069	111,969	126,642	4.72%
Valle de las Palmas	2,570	2,825	3,105	3,413	0.13%
Total	2,233,186	2,388,200	2,536,425	2,685,590	100%

Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, la información presentada corresponde a los datos incluidos en los PDUCP's de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate. Para Valle de las Palmas se retoma la tasa de Tecate.



Escenario de consenso. Tasas de crecimiento 2020-2042



Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, con base en los PDUCP's de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate.

Valle de las Palmas tiene una tendencia negativa y participación baja, como es un escenario hipotético se determina que absorberá una proporción mayor de la población de la zona metropolitana ante las presiones de crecimiento de la zona sureste de Tijuana y con la publicación del su Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población.

Para los cálculos de demandas se considera que el más congruente es el escenario Consensado, para dar seguimiento a lo propuesto en instrumentos de planeación a escala de centros de población de reciente elaboración y validación.

Requerimientos futuros

Demanda de suelo urbano

Demanda de suelo urbano 2042.

Centro de población	Incremento de población 2020-2042	Área urbana 2020 (ha)	Demanda de suelo 2042 (ha)	Área Urbana 2020 + Demanda de suelo 2042 (ha)
Tijuana	451,606	36,573.7225	13,803.2959	50,377.0184
Playas de Rosarito	71,590	4,668.8528	3,703.5590	8,372.4118
Tecate	34,527	3,258.1400	1,918.1696	5,176.3096
Valle de las Palmas	1,000	531.6600	71.4286	603.0886
Total	558,722	45,032.3753	19,496.4531	64,528.8284

Fuente: IMPLAN Tijuana con base en Área urbana al año 2020 conforme a PDUCP's, excepto en Valle de las Palmas que fue elaboración propia con base en imagen satelital Google Earth 2020.



Demanda de vivienda

El incremento poblacional, natural o migratorio, ha devenido en un comportamiento muy dinámico de la situación de la vivienda en la ZMT, lo cual ha originado una demanda de vivienda tanto nueva como de reemplazo debido a un alto grado de deterioro.

Para estimar el requerimiento de vivienda para la ZMT se retoman los criterios propuestos en los programas de desarrollo urbano de centro de población de Tijuana y Playas de Rosarito.

Demanda de suelo urbano 2042.

Centro de población	Viviendas particulares habitadas 2020	Densidad domiciliaria (hab/viv)	Demanda de vivienda al año 2042	Proyección de vivienda 2042
Tijuana	574,853	*	258,227	833,080
Playas de Rosarito	32,680	3.34	21,700	54,380
Tecate	27,107	3.35	10,641	37,748
Valle de las Palmas	671	3.29	368	1,039
Total	635,311		290,869	926,215

Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, con base en los PDUCP's de Tijuana y Playas de Rosarito y el Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI.

*Densidad domiciliaria: Para Tijuana la establecida en el PDUCP de Tijuana, va de 3.95 Hab/viv en 2010 a 3.17 Hab/viv en 2040, la densidad extrapolada para el año 2042 fue de 3.14 Hab/viv. Para el resto de los centros de población es de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2020 INEGI (promedio de habitantes por vivienda particular habitada).

Demanda de infraestructura

Considerando que el contar con una óptima cobertura y dotación de infraestructura básica es de suma importancia para el desarrollo urbano, social y económico, se busca prever las necesidades futuras de infraestructura de la zona metropolitana para mitigar el impacto ante cualquier escenario, buscando la dotación de forma oportuna en las áreas urbanizables a corto, mediano y largo plazo, contribuyendo así a un crecimiento ordenado, y atendiendo la reposición y modernización de sistemas que así lo requieran según su demanda.





Agua potable

Demanda media diaria proyectada

Año	Dotación			Demanda media diaria	
	Población	Agrícola	Otro	Tendencial	Propuesto
	lt/hab/día	m3/día	m3/día	l/s	l/s
2025	220	4,328.77	15,863.01	5,409.39	5421.4
2030	220	4,328.77	16,739.73	5,692.44	5694.3
2040	220	4,328.77	20,098.63	6,284.60	6231.2

Fuente: IMPLAN Tijuana 2020, con datos de la CEA 2019.

Energía Eléctrica

Consumo eléctrico en centros de población de la ZMT, 2024-2042.

Centro de población	Consumo anual GWh/año			
	2024	2030	2036	2042
Tijuana	4,189	4,973	5,904	7,009
2025	309	357	405	454
2030	238	255	280	317
2040	6	7	7	8
Total	4,736	5,586	6,589	7,779

Fuente: IMPLAN Tijuana, 2023, con base en los PDUCP's de Tijuana y Playas de Rosarito.

Demanda de equipamiento

Con el objetivo de estimar el requerimiento de equipamiento urbano de escala regional para la ZMT, se consideró lo establecido en los programas de desarrollo urbano de centro de población de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate.



Demanda de equipamiento urbano escala regional ZMT.

Tijuana		2040	
Elemento	Módulos	Superficie (ha)	
Subsistema Educación			
Universidad Estatal	3	47.79	
Instituto Tecnológico	1	8.4	
	4	56.19	
Subsistema Salud			
Hospital general (IMSS)	4	9.7532	
Hospital general (SSA)	1	1.5	
	5	11.2532	
Subsistema Servicios urbanos			
Central de bomberos	4	0.18	
	4	0.18	
	Total (ha)	67.6232	

Playas de Rosarito		2040	
Elemento	Módulos	Superficie (ha)	
Subsistema Educación			
Universidad Pedagógica	1	0.56	
	1	0.56	
Subsistema Salud			
Hospital general (IMSS)	2	4.8766	
Hospital general (SSA)	3	6	
Hospital general (ISSSTE)	1	0.7	
	6	11.5766	
Subsistema Administración Pública			
Oficinas de gobierno estatal	1	0.17	
Tribunales de justicia del estado	1	0.6375	
	2	0.8075	
Subsistema Servicios urbanos			
Central de bomberos	1	0.225	
	1	0.225	
Total (ha)		12.3616	

Tecate		2040	
Elemento	Módulos	Superficie (ha)	
Subsistema Abasto			
Rastro TIF Metropolitano	1	2.6051	
Central de abasto Metropolitana	1	23.103	
Subsistema Transporte			
Central de servicios de carga Metropolitana	1	6.00	
Subsistema Salud			
Hospital General (IMSS)	1	0.61	
Total ZMT =	Total (ha)	32.3181	
	Total (ha)	112.3029	



Estrategias metropolitanas

El espacio metropolitano, el espacio intermunicipal conformado por Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, deberá comprenderse como un espacio abierto, interdependiente, de coordinación necesaria y de posicionamiento regional ante sus ventajas de localización internacional. La competitividad de la región es uno de los grandes temas de este contexto binacional y deberá ser un punto de partida para la conformación de un organismo metropolitano entre Tijuana, Rosarito y Tecate.

Un punto de partida para el posicionamiento de una zona metropolitana debe realizarse en función a una imagen de ciudad que responda a las capacidades locales y a las oportunidades externas. Se proponen 7 ejes estratégicos metropolitanos, cuyas estrategias parten de la problemática observada en los talleres de planeación participativa.

1

Eje metropolitano

Metrópoli interconectada y accesible

Esta estrategia tiene como principios la conformación de una estructura de enlaces y movilidad que permita conectar los nodos de concentración de actividades dentro de la metrópoli. Para eso se buscará consolidar los ejes en sus distintas funciones: regionales, axiales, metropolitanos y urbanos, de acuerdo al esquema estratégico metropolitano. En este sentido, la red de enlaces permitirá ordenar las actividades mejorando la accesibilidad por los distintos modos, dando prioridad al transporte masivo y la integración a los nodos de transporte de modos activos y usos intensivos. Se consolida la estructura espacial mediante la planeación y regulación del desarrollo en los sectores metropolitanos de acuerdo a las interacciones identificadas en el modelo estratégico.

Estrategias Particulares

+

1

Ejes de movilidad metropolitana. Desarrolla la estructura de ejes de la zona metropolitana incorporando los distintos modos de movilidad y el transporte troncal.

2

Equilibrio territorial. Plantea los instrumentos de ordenamiento territorial necesarios para la estructuración de usos y actividades dentro de la metrópoli.

3

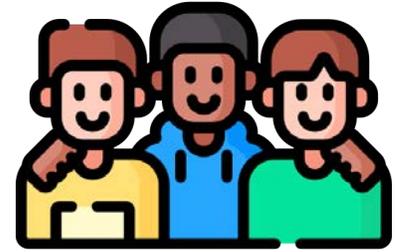
Conectividad regional. Propone acciones para mejorar la conectividad carretera de los corredores regionales de la metrópoli y la integración adecuada de las localidades que soportan las dinámicas regionales.



2
Eje
metropolitano

**Metrópoli ordenada,
amigable y sensible**

La parte humana y de equidad se desarrolla mediante esta estrategia, la cual busca asegurar un desarrollo urbano con equidad proveyendo de los satisfactores de alcance urbano-regional que las personas necesitan para su desarrollo pleno. Cabe mencionar que esta estrategia se vincula a líneas de política pública que van más allá de los alcances territoriales del programa, entre otras: tratamiento de migrantes basado en los derechos humanos, impulsar el precepto de desarrollo urbano con equidad, el procurar el acceso a la vivienda social próxima a servicios y empleos.



+ Estrategias Particulares

1
Desarrollo de equipamientos de alcance metropolitano. Se refiere al establecimiento de grandes equipamientos de alcance metropolitano dentro del núcleo urbano de la metrópoli.

2
Desarrollo de políticas o instrumentos a nivel de los centros de población para regular la gentrificación de espacios centrales ofreciendo incentivos a desarrolladores y propietarios para fomentar la inclusión de vivienda social dentro de las ciudades.

3
Consolidación de servicios y equipamientos básicos en localidades suburbanas. Busca consolidar la dotación de equipamientos básicos en los centros de población suburbanos ligados a los corredores regionales.

4
Gestión de la migración. Busca atender el aspecto migratorio con respecto a la integración social, laboral, cultural, educativa, de salud, gestión de servicios públicos y desarrollo económico.

3
Eje
metropolitano

**Metrópoli segura
e incluyente**

Aunque este eje estratégico se deriva de la necesidad de ofrecer a las personas un entorno seguro y libre de violencia, el enfoque territorial busca desarrollar acciones en el entorno urbano para prevenir que las actividades y los desplazamientos de las personas se desarrollen de manera segura.



Estrategias Particulares

1
Diseño de espacios seguros. Desarrollar principios para que los proyectos de espacios públicos cumplan con condiciones físicas y de infraestructuras para que las actividades se den de manera segura.



2
Seguridad Metropolitana. Implementar una Política Metropolitana de Seguridad Urbana, que vincule planes, programas, proyectos y/o acciones para atender el tema de inseguridad; así como el desarrollo de un modelo Metropolitano de Seguridad que ayude a disminuir el peligro y/o riesgo de los habitantes de la Zona Metropolitana.



4 Eje metropolitano

Metrópolis sustentable y resiliente



El Eje de Sustentabilidad y Resiliencia busca fomentar el enfoque de desarrollo sustentable en todas las acciones que se emprendan en la metrópoli, considerando el uso racional de los recursos; específicamente se busca el manejo sustentable del ciclo del agua y de los residuos sólidos, procurar el derecho de las personas a un ambiente libre de contaminación y sin riesgos, que impulse la protección del medio ambiente y del frente costero, así como preservar las áreas con valor natural; adicionalmente se busca establecer medidas para conformar un entorno urbano más resiliente y con una adaptación más responsables a las condiciones fisiográficas y climáticas de la región.

Estrategias Particulares



1

Uso sustentable del agua. Siendo el agua uno de los recursos más limitados en la zona metropolitana (de hecho, existe una dependencia total a fuentes externas: Río Colorado y Mesa Arenosa de San Luis a través del acueducto Río Colorado – Tijuana) esta estrategia propone el reconocimiento del ciclo del agua en todo proyecto metropolitano, uso y reúso del agua, y búsqueda de fuentes locales. Considerar en esta estrategia el manejo sustentable de la cuenca binacional del Río Tijuana.

2

Saneamiento. Esta estrategia busca extender la cobertura de los servicios de drenaje sanitario y ampliar las capacidades de tratamiento de aguas negras, controlar las descargas irregulares a arroyos y de manera prioritaria eliminar las descargas de agua no tratada al mar. Se vincula esta estrategia a la resolución binacional de los afluentes contaminados que lleva el Río Tijuana y que descargan en la costa sur del condado de San Diego.

3

Manejo sustentable de los residuos sólidos. Los residuos sólidos también deben manejarse considerando su ciclo metabólico bajo los principios de reducción en la generación, reúso y reciclaje de residuos, principios que deben privar en toda la zona metropolitana para no "exportar" impactos de un municipio a otro. Habrán de procurarse infraestructuras compartidas para el manejo de los residuos sólidos y de manejo especial.

4

Entorno resiliente y libre de contaminación. Atiende la seguridad de las personas y sus patrimonios ante los efectos medioambientales del cambio climático, asegurando que los asentamientos se den en sitios sin riesgos. Por otro lado, busca generar un medio ambiente libre de contaminación, en especial aire, agua y suelo.

5

Desarrollo de instrumentos de planeación y gestión de áreas de importancia natural. La estrategia determina la necesidad de contar con instrumentos para la gestión ambiental actualizados y con instrumentos suficientes para asegurar la integración urbana sin generar impactos negativos al medio ambiente. Se incluyen aquí las provisiones derivadas de los PDUCP relativas a áreas de importancia ambiental o zonas que habrán de decretarse como ANP, Corredores verdes o Áreas de servicios ecosistémicos.

6

Implementación de políticas públicas en coparticipación con el gobierno federal para el saneamiento de playas y la recuperación de la franja costera como espacio público, vigilando el uso responsable de las concesiones y estableciendo acuerdos de destino de espacio de zona federal. Sera necesario implementar una estrategia administrativa a escala metropolitana con la asistencia del Gobierno Federal y coordinación binacional.

7

Protección al frente costero. La estrategia se enfoca en la protección y ordenamiento de la playa como espacio natural y público, en mejorar la imagen urbana del frente costero y acceso al mar, así como consolidar espacios públicos que vinculen la zona de playa y la zona urbana.



5

Eje metropolitano

Metrópolis Inteligente, innovadora y competitiva

Esta estrategia busca aprovechar los potenciales productivos y la posición geográfica de la zona metropolitana para el desarrollo económico y elevar la competitividad regional, vinculado a la descentralización de los centros productivos para acercar el empleo a las comunidades mediante la consolidación de una estructura metropolitana policéntrica en la cual se ligan las centralidades a los ejes de conectividad. Reconoce el papel que juegan los sectores metropolitanos, sus potenciales y capacidades para generar desarrollo económico. En la parte de política se busca promover un desarrollo económico incluyente que genere oportunidades y bienestar a todas las personas; vincular la actividad productiva al entorno educativo para generar innovación y desarrollo tecnológico.

Estrategias Particulares



1

Descentralización de la actividad económica. Identifica y promueve los potenciales de diversas zonas a lo largo de la metrópoli con actividad productiva incipiente o en desarrollo. La estrategia forma parte de la consolidación de centralidades generadoras de actividad económica dentro de la metrópoli.

2

Potenciar la economía de los corredores regionales. Estrategia que da fuerza y posicionamiento a la actividad económica en los corredores regionales.

6

Eje metropolitano

Metrópolis cooperativa y con gobernanza participativa

Este es un eje transversal a toda la estrategia, determina los procesos de coordinación y colaboración entre los tres municipios de la zona metropolitana, para la aplicación y desarrollo de las estrategias y acciones de los otros ejes. Implica el establecimiento de un proceso continuo de gestión metropolitana, la conformación de instrumentos para el seguimiento de las estrategias y acciones y la evaluación de todo el proceso.

Estrategias Particulares



1

Gestión metropolitana continua. Determina el establecimiento de un programa de trabajo sustentado en las acciones que se desprenden del Programa Metropolitano, un proceso de coordinación sustentado por el Consejo Metropolitano y sus Comisiones, y el establecimiento de un sistema de monitoreo mediante la conformación del Observatorio Metropolitano. Se establece una mejor comunicación y coordinación entre los municipios que integran la zona metropolitana, teniendo como prioridad la agenda de cada municipio el tema metropolitano.

7

Eje metropolitano

Metrópolis transfronteriza, vanguardista e internacional

Este eje reconoce la condición transfronteriza de la metrópoli y como tal busca establecer las bases de coordinación y cooperación con las agencias corresponsables estadounidenses en los ámbitos de impacto transfronterizo como el medio ambiente, la infraestructura de cruces fronterizos y el tema migratorio.

Estrategias Particulares



1

Mejoramiento de cruces fronterizos. Esta estrategia da seguimiento al desarrollo de proyectos de mejora y/o creación de puertos fronterizos, así como el proceso de gestión binacional para el desarrollo de dichos proyectos.

2

Planeación transfronteriza. Establece un esquema continuo de planeación donde participan agencias de ambos lados de la frontera para lo que, a través de mesas de trabajo permanentes se les dé seguimiento a los temas de interés común como medio ambiente, posicionamiento económico regional, innovación, bienestar e infraestructura transfronteriza.



Normas generales de ordenación metropolitana

Zonificación primaria

De conformidad con la LGAHOTDU la Zonificación Primaria son las áreas que integran y delimitan un centro de población; comprendiendo las Áreas Urbanizadas y Áreas Urbanizables, incluyendo las Reservas de Crecimiento, las Áreas No Urbanizables y las Áreas Naturales Protegidas, así como la red de Vialidades Primarias.

En este sentido para la Zona Metropolitana de Tijuana, la zonificación se integra a partir de la armonización de la zonificación primaria de los instrumentos de planeación municipales y de centros de población de los tres municipios que la conforman, quedando integrada, en un primer nivel bajo cuatro grandes categorías: Área Urbanizada, Área Urbanizable, Área No Urbanizable y Polígonos de Actuación.



Área Urbanizada

De conformidad con la LGAHOTDU, el área urbanizada, es el territorio ocupado por los asentamientos humanos con redes de infraestructura, equipamientos y servicios. Asimismo, esta área queda definida por el suelo urbano reconocido y ocupado por usos, destinos de suelo y actividades, que conforman el área urbana de los planes y programas de desarrollo urbano de los centros de población de los tres municipios.



Área Urbanizable

Se integra por el territorio para el crecimiento urbano contiguo a los límites del área urbanizada, identificado como suelo con potencial de desarrollo, donde es factible la implementación de usos y actividades condicionadas a los estudios que establezca la normatividad y disposiciones de uso de suelo de cada municipio. Estas áreas pueden ser identificadas como programadas y general no programada.

Las áreas urbanizables podrán presentar una desagregación más detallada en los instrumentos locales a nivel municipal, pudiéndose identificar zonas urbanizables restringidas, con aprovechamiento limitado, controlado, zonas destinadas a crecimiento, así como también zonas destinadas a un aprovechamiento sustentable donde existen limitaciones considerables para las acciones de urbanización y edificación siendo necesaria la realización de estudios específicos de suelo e ingeniería para poder implementarlas, los cuales serán definidos en lo particular de conformidad con la normatividad local del municipio que se trate. En esta categoría se incluye también el suelo disponible al interior de las áreas urbanas.



(IMPLAN Tijuana)/Unplash.com



Área Urbanizable Programada

Esta área corresponde al área urbanizable dentro del Núcleo Urbano de la ZMT, y en esta se establecen prioridades de desarrollo por plazos. El Corto Plazo o Prioridad 1 corresponde a un periodo de 6 años con horizonte 2024-2030; el Mediano Plazo o Prioridad 2 a un periodo de 5 años con horizonte 2031-2036 y, finalmente el Largo Plazo o Prioridad 3 le corresponde un periodo de 6 años con horizonte 2037-2042.



Área Urbanizable General No programada

Estas áreas corresponden a zonas del territorio de la ZMT, que pudiendo ser urbanizables con base en las zonificaciones vigentes de los instrumentos de planeación de escala municipal, su desarrollo no está programado, por lo que no se establece un horizonte para estas áreas y se prohíbe su crecimiento urbano, en tanto no se consolide la ocupación de las áreas urbanizables programadas, por ser las únicas superficies restantes de suelo con capacidad para ser ocupadas. Lo anterior no se contrapone con que dentro las áreas urbanizables pueden existir áreas identificadas como: Unidades de Gestión Ambiental valoradas con Política de Conservación y/o Aprovechamiento Sustentable en los Programas de Ordenamiento Ecológico, para las cuales estos instrumentos les definen una serie de lineamientos y criterios de carácter ecológico, les determina usos y/o actividades compatibles e incompatibles que deben ser observados, atendidos, condicionados y regulados por la autoridad competente para que, en caso que aplique, se pueda llevar a cabo el desarrollo urbano.

Además de cumplir con las características descritas, se remite a las normas generales de ordenación metropolitana para la ocupación del área urbanizable general no programada, haciendo énfasis que dentro de estas áreas no todo es apto para ser ocupado para aprovechamiento de actividades humanas y podrá ser definido en particular dentro de los instrumentos de escala municipal, estudios de impacto urbano, ambiental y de riesgo.



Área No urbanizable

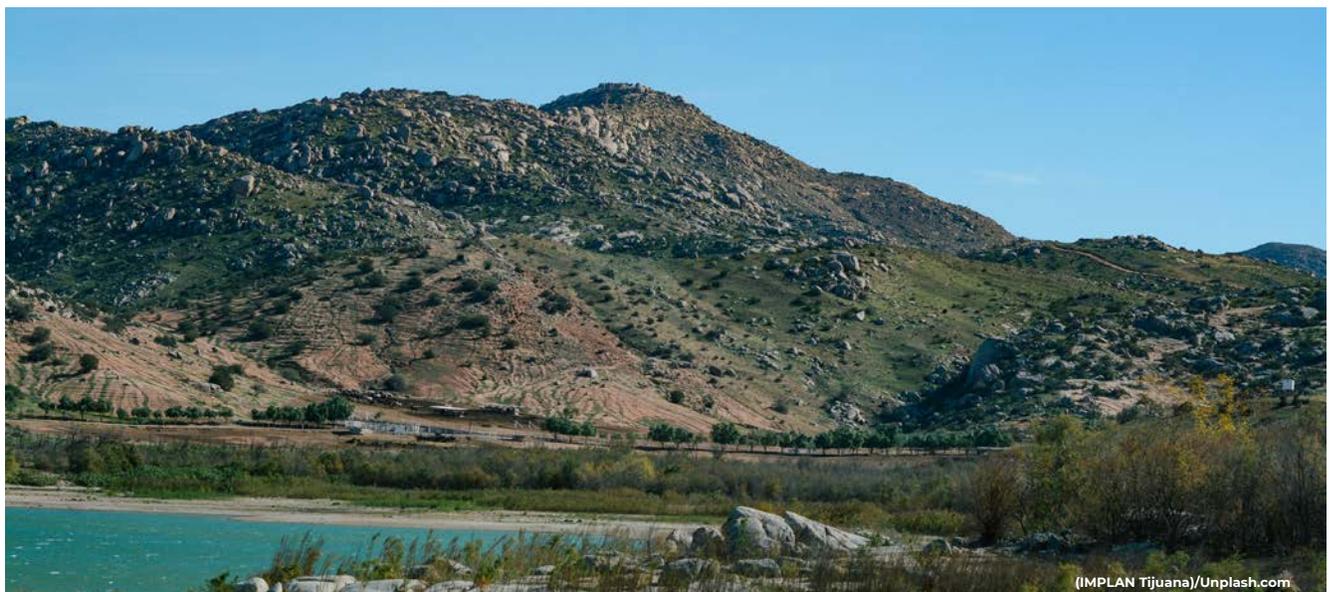
Esta área comprende zonas que se identifican bajo el rango “no apto y/o restringido” en los modelos de aptitud física de los municipios, áreas identificadas con valor ambiental, áreas naturales protegidas, regiones terrestres prioritarias (RTP), sitios de atención prioritaria, sitios prioritarios terrestres, sitios prioritarios acuáticos epicontinentales, identificados por los Programas de Ordenamiento Ecológico vigentes y que indiquen en el territorio de la ZMT, cauces de arroyos, así como zonas de riesgo que no son aptas para el desarrollo urbano, es decir, donde queda prohibida cualquier acción de edificación y/o urbanización que pueda alterar las condiciones de estas zonas y desencadene factores de riesgo.

Estas áreas sólo podrán utilizarse de acuerdo a su vocación agropecuaria, forestal o ambiental, en los términos que determina la LGAHOTDU y demás leyes que le sean aplicables.



Polígonos de Actuación

Los polígonos de actuación son aplicables en zonas urbanizadas y urbanizables que, por un lado, pueden conformar de manera total o parcial el área de estudio o aplicación de un instrumento de planeación municipal. Asimismo, aplican también a zonas susceptibles al desarrollo urbano, pudiendo ser zonas de transición urbana identificadas en los programas de centros de población, zonas de conservación, zonificación programada, zonificación programada de pueblos originarios y/o usos especiales. Estos polígonos pueden presentar también una o más características para ser áreas con potencial de desarrollo, mejoramiento, de revitalización con opción a densificación y/o áreas de conurbación. En este sentido se han definido 15 polígonos de actuación a nivel zona metropolitana, los cuales corresponden a instrumentos de planeación tales como planes, programas, directrices de desarrollo urbano, o bien zonas con potencial de desarrollo. Los polígonos de actuación, para su desarrollo y/o posible integración urbana, están sujetos a cumplir con la normatividad, análisis, estudios técnicos y/o lineamientos que sean determinados por los municipios en los que se localizan, de manera que permitan la definición de las zonas que pueden ser urbanizables, de conservación y no urbanizables.





PLAYAS DE ROSARITO

PA1	San José de la Zorra	Zonificación Programada Pueblos Originarios (reserva Kumiai) Programa de Centro de Población
PA2	Primo Tapia	

TIJUANA

PA3	Natura	Plan Maestro Natura Definición del tipo de Polígono sujeto a instrumentos de planeación locales. Definición del tipo de Polígono sujeto a instrumentos de planeación locales. Definición del tipo de Polígono sujeto a instrumentos de planeación locales.
PA4	San Isidro Ajolojol	
PA5	Valle Redondo	
PA6	Presa Este	

TECATE

PA7	Héroes del Desierto	Gasoducto Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) Gasoducto Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) y futuro programa de Centro de Población. Programa de Centro de Población Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU) Programa de Centro de Población Directrices Generales de Desarrollo Urbano (DGDU)
PA8	Agua Prieta	
PA9	Mi Ranchito	
PA10	Luis Echeverría Álvarez	
PA11	Agua Hechicera	
PA12	Delegación Luis Echeverría Álvarez	
PA13	Parques Eólicos	
PA14	La Rumorosa	
PA15	Parques Eólicos	

Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, con base en información proporcionada por el IMPLAN Playas de Rosarito e INPLADEM Tecate.

Zonificación Primaria de la Zona Metropolitana de Tijuana

De acuerdo con lo anterior, se propone una Zonificación Primaria que muestra una distribución espacial de áreas urbanizada, urbanizable, y no urbanizable, con la mayor proporción correspondiendo a Área No Urbanizable, con el 60.11% del total de la ZMT, ubicadas principalmente en su parte sur y este, mientras que las áreas urbanizables, que representan el 29.72% de la ZM, se concentran en la parte suroeste colindando con la costa y las áreas urbanas de los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito, así como en la parte central y norte, en las alledañas de los centros de población de Tecate y Tijuana, y al oeste con las zonas urbanas de los centros de población de Luis Echeverría y La Rumorosa (Ver Tabla y Mapa de Zonificación Primaria en la ZMT).

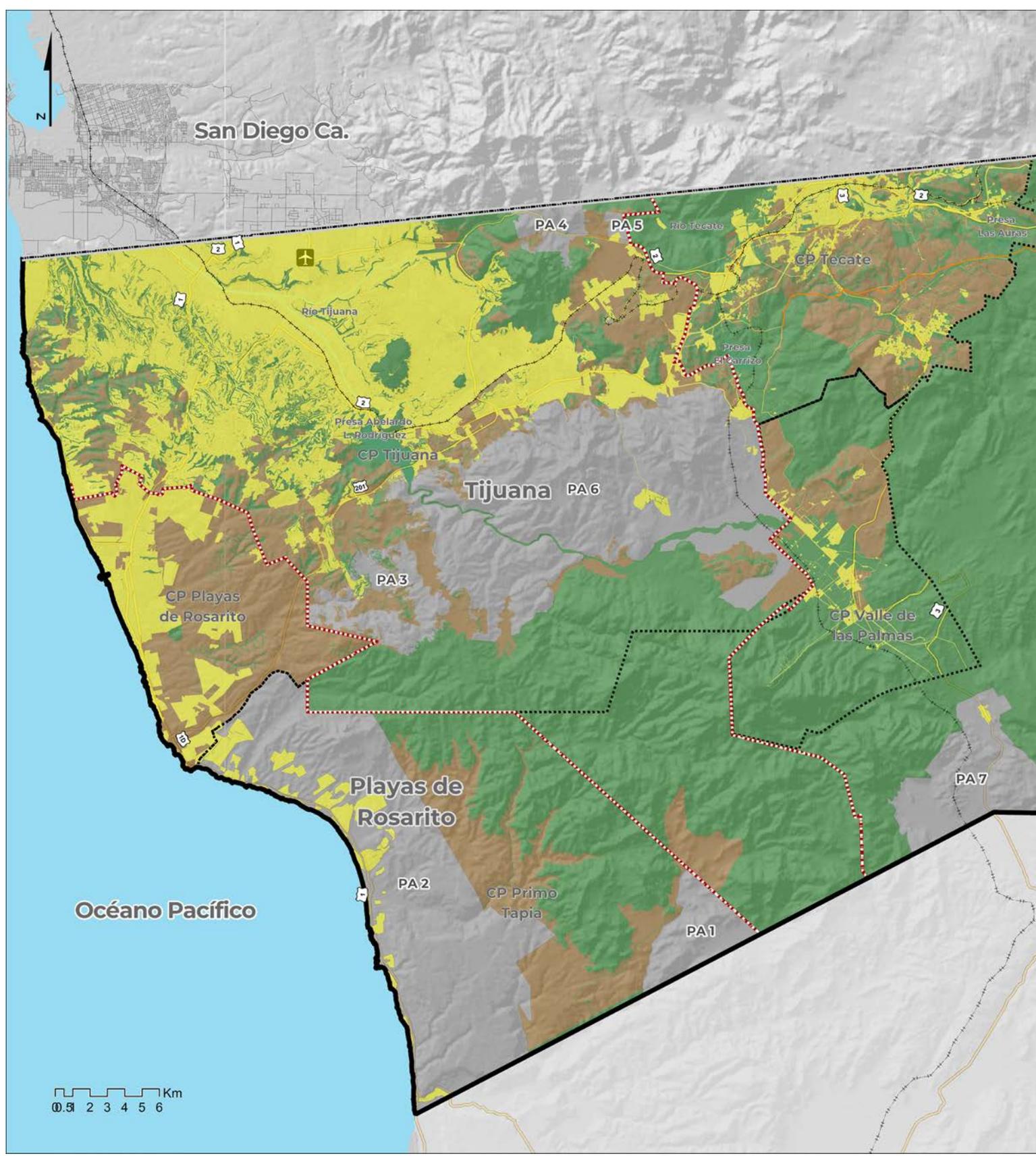
TIPOLOGÍA	(ha)	(%)
Área Urbanizada	45,206.96	10.17%
Área Urbanizable (incluye polígonos de actuación)	132,097.11	29.72%
Área No Urbanizable	267,179.2908	60.11%
Total ZMT =	444,483.36	100.00%

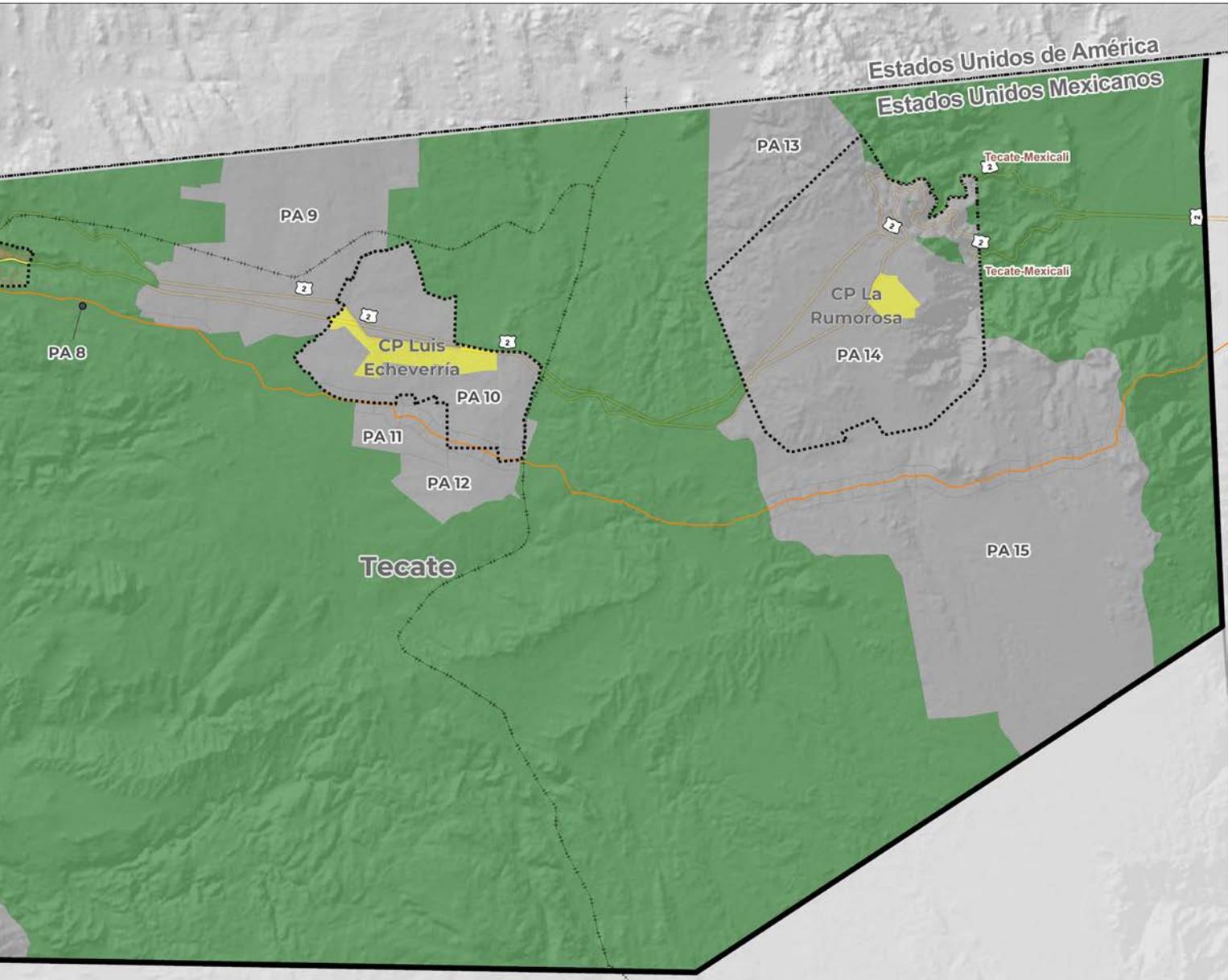
Fuente: IMPLAN Tijuana, IMPLAN Playas de Rosarito, e INPLADEM Tecate, 2023.

La superficie urbanizable designada como prioridad a corto plazo es menor que el resto de las etapas debido a que en la primera etapa incluye la ocupación de predios intraurbanos y una proporción de crecimiento en áreas sujetas a redensificación. El paso de un área urbanizable por plazo de prioridad a otro, se llevará a cabo preferentemente de acuerdo a la ocupación territorial del suelo, para garantizar que dicha ocupación se de en los términos deseables establecidos en este Programa.



Zonificación Primaria de la Zona Metropolitana de Tijuana



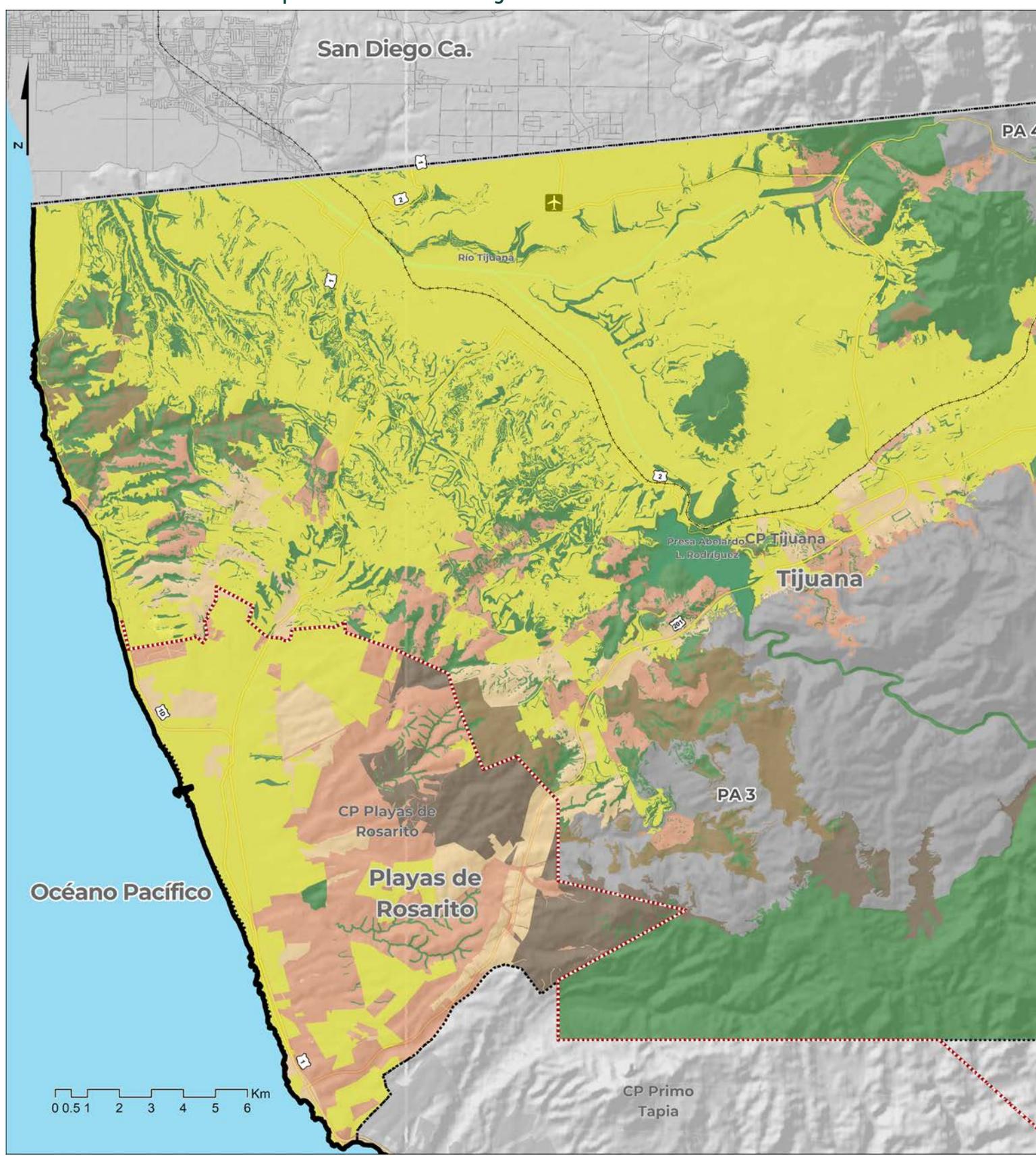


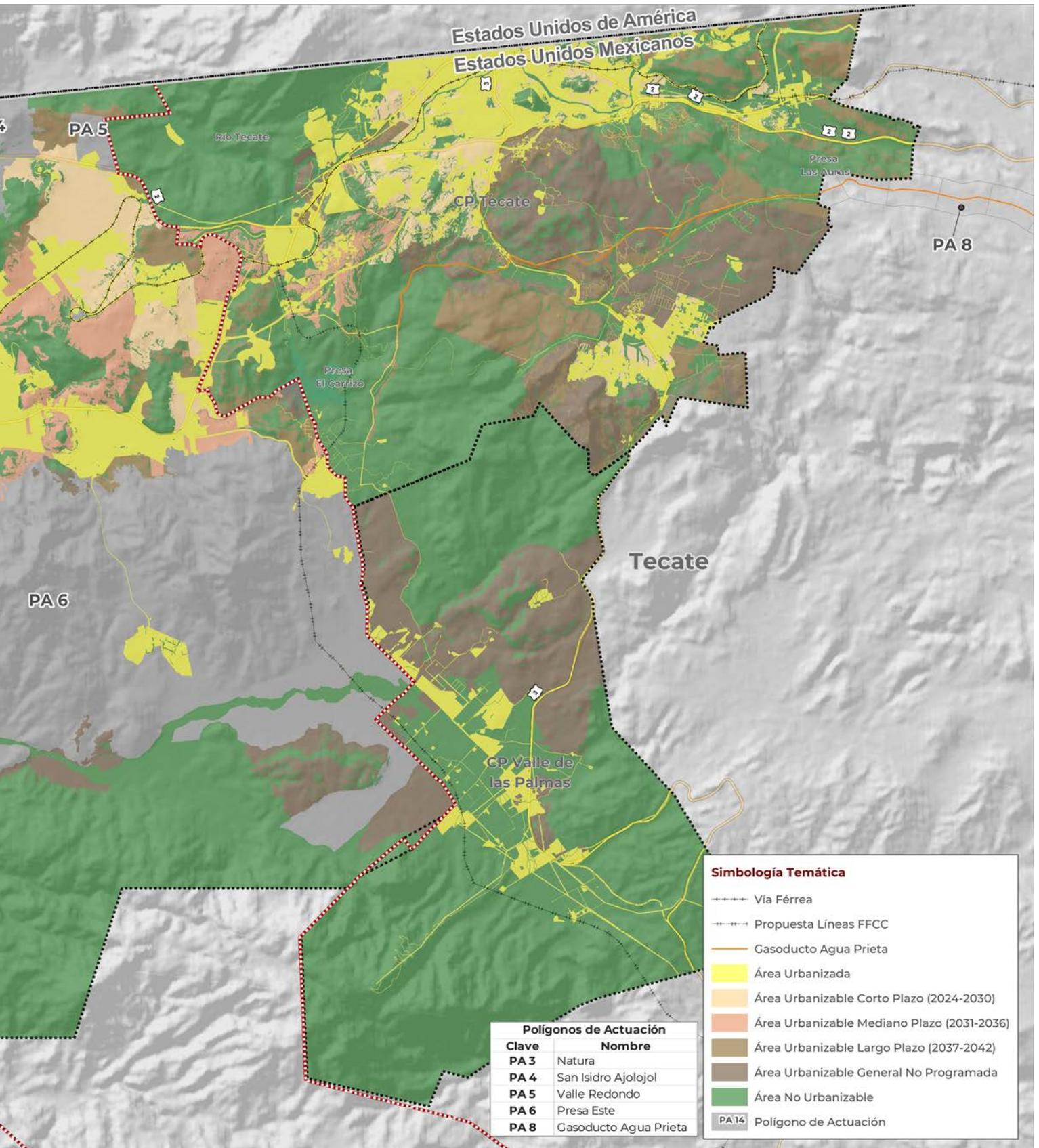
Polígonos de Actuación	
Clave	Nombre
PA 1	San José de la Zorra
PA 2	Primo Tapia
PA 3	Natura
PA 4	San Isidro Ajolojol
PA 5	Valle Redondo
PA 6	Presa Este
PA 7	Héroes del Desierto
PA 8	Casoducto Agua Prieta
PA 9	Mi Ranchito
PA 10	Luis Echeverría Álvarez
PA 11	Agua Hechicera
PA 12	Delegación Luis Echeverría Álvarez
PA 13	Parque Eólico
PA 14	La Rumorosa
PA 15	Parque Eólico

Simbología Temática	
	Vía Férrea
	Propuesta Líneas FFCC
	Gasoducto Agua Prieta
	Área Urbanizada
	Área Urbanizable
	Área No Urbanizable
	PA 1 Polígono de Actuación



Zonificación primaria por prioridades en el Núcleo Urbano de la Zona Metropolitana de Tijuana







Zonificación Primaria en el Núcleo Urbano de la ZMT

En cuanto a las superficies de la Zonificación Primaria en el Núcleo Urbano de la ZMT, conformado por los centros de población de Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Valle de las Palmas, a este nivel se establecen las prioridades de desarrollo por plazos de las áreas urbanizables, por ser las de mayor relevancia en la dinámica metropolitana inmediata, lo que resulta en un crecimiento promedio de área urbanizable del 17.3% por plazo, como se muestra en la siguiente tabla.

Distribución de Superficies de Zonificación Primaria en el Núcleo Urbano de la ZMT

TIPOLOGÍA	(ha)	(%)
Área Urbanizada	42,030.91	29.10%
Área Urbanizable Prioridad 1 (Corto Plazo 2024-2030)	6,055.68	4.19%
Área Urbanizable Prioridad 2 (Mediano Plazo 2031-2036)	7,096.14	4.91%
Área Urbanizable Prioridad 3 (Largo Plazo 2037-2042)	8,718.56	6.04%
Área Urbanizable General (No Programada/Sin horizonte)	11,897.19	8.24%
Área No Urbanizable	68,615.08	47.51%
Total Núcleo Urbano ZMT =	144,413.56	100.00%

Fuente: IMPLAN Tijuana, 2023.

La superficie urbanizable designada como prioridad a corto plazo es menor que el resto de las etapas debido a que en la primera etapa incluye la ocupación de predios intraurbanos y una proporción de crecimiento en áreas sujetas a redensificación. El paso de un área urbanizable por plazo de prioridad a otro, se llevará a cabo preferentemente de acuerdo a la ocupación territorial del suelo, para garantizar que dicha ocupación se de en los términos deseables establecidos en este Programa.

Normas generales de ordenación metropolitana

Este instrumento respeta y reconoce las facultades y atribuciones conferidas a los municipios en sus respectivas jurisdicciones, por lo que las normas que aquí se establecen son de carácter general y estas no invadirán competencias de orden municipal.

Cabe mencionar que estas normas generales tendrán que ser vinculatorias con los instrumentos de planeación territorial vigentes en el Estado de Baja California, y tendrán la capacidad de ser adaptativas a futuras reglamentaciones, por lo que se precisarán estudios técnicos especializados, o en su caso, prevalecerá la de mayor jerarquía en dado caso que se contraponga con alguna de estas Normas de Ordenación Metropolitana.



Lineamientos y normas generales

Lineamientos y normas generales para la Zona Metropolitana de Tijuana.

Medio ambiente

Lineamiento normativo

Debe ser un factor limitante y de oportunidades potenciales para promover el desarrollo de asentamientos humanos, actividades productivas y proyectos de desarrollo, lo siguiente: la disponibilidad de agua para uso humano; la prevención y gestión integral de residuos sólidos; y las zonas identificadas con potenciales amenazas de origen natural y del CC y aquellas consideradas como sumideros de carbono para absorber Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (GyCEI)

Evitar el cambio de usos del suelo en zonas proveedoras de bienes y servicios ecosistémicos, para ordenar la expansión de las áreas urbanas en ubicaciones no aptas

Considerar las disposiciones jurídicas aplicables en materia de Áreas Naturales Protegidas (ANP) de carácter federal, estatal y municipal, sitios Ramsar, Áreas Destinadas Voluntariamente a la Conservación y las correspondientes en las áreas verdes urbanas

Considerar las áreas prioritarias para la conservación definidas por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), así como las estrategias de manejo sustentable de la biodiversidad y conservación del hábitat aplicables.



Prevención, control y atención de riesgos

Lineamiento normativo

Cualquier desarrollo urbano que se pretenda ubicar en zonas cercanas a pozos naturales o artificiales, cuevas, cavernas, minas, o con problemas de hundimiento, así como en terrenos inestables, arenosos (dunas) o con conflictos dados por sus características de expansión, colapso, granulación suelta, dispersión de material, corrosión o alto contenido orgánico, está prohibido de facto, en tanto no se demuestre mediante estudios técnicos, la viabilidad de su procedencia.

Las zonas, sitios o predios en los que se identifiquen o presenten algún tipo de riesgo, bajo cualquier rango (muy alto, alto, medio o bajo), así como en los que existan áreas de taludes, quedarán sujetos a lo que para el caso determine la normatividad local del municipio en donde se localicen. Sin embargo, se deberá observar lo dispuesto por la normatividad en materia de riesgos, protección civil, ordenamiento ecológico, así como también los atlas de riesgos.

Para el caso de autorizaciones de construcciones en terrenos que colinden con zonas federales de ríos y arroyos, la autoridad competente deberá notificar a la CONAGUA sobre el caso, para determinar las áreas donde la federación tiene injerencia directa y las áreas de protección que deberán quedar libres para acceso, mantenimiento e inspección periódica a que se refiere la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento.

En las zonas, sitios o predios considerados naturalmente riesgosos como lechos de arroyos y ríos, así como áreas susceptibles al deslizamiento, zonas cuyo suelo haya sido contaminado y alterado con sustancias peligrosas, desechos radiactivos, tóxicos, inflamables, explosivos y corrosivos, se deberán negar permisos y/o licencias de desarrollo urbano.

Las áreas susceptibles a deslizamientos, quedan sujetas a lo que para el caso determine la normatividad local del municipio que se trate. Sin embargo, se deberá observar lo dispuesto por la normatividad en materia de riesgos, protección civil, ordenamiento ecológico, así como también los atlas de riesgos.

Con el objeto de prevenir problemas de riesgo en la autorización de los usos del suelo, se deberán revisar y reconocer los atlas de riesgos municipales y estatal, en los análisis, evaluaciones, opiniones técnicas, dictámenes, evaluaciones de estudios de impacto urbano, estudios viales o de movilidad y seguridad vial, realizados por parte de las autoridades correspondientes, previo cualquier tipo de autorización.

Los planes, programas e instrumentos de planeación de escala metropolitana y aquellos que los municipios de la zona metropolitana expidan deberán incorporar en sus normas o disposiciones de ordenación lineamientos en materia de infraestructura verde con el fin de mitigar los riesgos y restaurar el equilibrio ecológico de las Zonas de Conservación No Urbanizables o No Aptas.



Áreas de Conservación

Lineamiento normativo

La identificación de nuevas áreas de conservación se delimitará de conformidad con estudios específicos de áreas de valor ambiental, elementos naturales de valor ecológico y, para el caso de la costa se deberán realizar estudios específicos de mareas.

En las áreas de conservación reconocidas en los Planes y Programas de Desarrollo de nivel municipal, queda prohibido de facto llevar a cabo acciones de urbanización y/o edificación, en tanto no se demuestre mediante estudios técnicos, la viabilidad de su procedencia.

Manejo de Taludes

Lineamiento normativo

En todo proyecto de urbanización y edificación, se deberán reconocer y cuantificar las áreas de taludes que pueden resultar en deslizamientos de masas de terreno, a fin de que el proyecto, evite aumentar la zona del problema.

Previo a cualquier autorización, el promovente deberá realizar y entregar a la autoridad competente los estudios técnicos geológicos, geofísicos y geotécnicos de la zona, de forma que permitan su análisis y la posible utilización de sistemas de estabilización.



Áreas Urbanizables

Lineamiento normativo

El paso de un área urbanizable por plazo de prioridad a otro, se llevará a cabo preferentemente de acuerdo a la ocupación territorial del suelo, para garantizar que dicha ocupación se de en los términos deseables establecidos en este Programa.

Cualquier acción de urbanización o edificación en una zona no acorde con las etapas de crecimiento planeadas en este programa quedará sujeta a lo establecido en los planes y programas de desarrollo urbano de nivel municipal.

Cuando se pretendan llevar a cabo acciones de urbanización o edificación dentro de un área urbanizable general no programada, estas quedarán sujetas a lo que para el caso establezcan los planes y programas de desarrollo de nivel municipal.

Áreas No Urbanizables

Lineamiento normativo

La precisión de la compatibilidad de usos de suelo dentro de las áreas no urbanizables es materia de los Planes Municipales y los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población; sin embargo, las áreas definidas bajo esta categoría sólo podrán utilizarse de acuerdo a su vocación agropecuaria, forestal o ambiental, en los términos que determina la LGAHOTDU y demás normatividad en la materia que les sea aplicable.

La implementación de proyectos de infraestructura que ayuden a reducir riesgos quedarán sujetos a los estudios técnicos necesarios que sean requeridos por las autoridades competentes.



Polígonos de Actuación

Lineamiento normativo

Los polígonos de actuación quedarán sujetos a lo que para el caso establezca la normatividad local aplicable del municipio en que este se localice

Los polígonos de actuación que incidan en zonas de influencia de algún área natural protegida o en alguno de los seis tipos de designación territorial identificados por las leyes y/o programas en materia de ordenamiento ecológico deberán observar, los lineamientos, disposiciones, criterios de regulación ecológica y estrategias establecidas por estos.

Las zonas susceptibles al desarrollo urbano, localizadas en un polígono de actuación deberán contar con los análisis necesarios para su posible integración urbana quedando sujetas también a la elaboración de los estudios técnicos y/o lineamientos que sean determinados por los municipios en los que se localizan y se deberán observar, los lineamientos, disposiciones, criterios de regulación ecológica y estrategias establecidos por las leyes y/o programas en materia de ordenamiento ecológico.





Uso de suelo

Lineamiento normativo

Elaboración de estudio de impacto urbano y estudio de prevención de riesgo para cualquier acción u obra de urbanización y/o edificación de gran importancia.

Elaboración de **estudios técnicos específicos (geológicos, geofísicos, mecánica de suelos)** para cualquier acción u obra de urbanización y/o edificación que pretenda localizarse en terrenos vulnerables o susceptibles a la inestabilidad física.

Tomar en consideración los **atlas de riesgos** para la autorización o no de cualquier tipo de construcciones, obras de infraestructura o asentamientos humanos.

Observar los lineamientos, disposiciones, criterios de regulación ecológica y estrategias establecidos por las leyes y programas en materia de **ordenamiento ecológico y de riesgo**.

Los usos industriales, quedarán sujetos a lo que para el caso sea establecido en los planes y programas de nivel municipal y deberán cumplir con los criterios de regulación y lineamientos establecidos por los planes y programas en materia ambiental y ordenamiento ecológico.

Los proyectos turísticos deberán integrarse a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en la normatividad urbana y ambiental.

Para la aprobación del uso del suelo de acciones de urbanización que se pretendan llevar a cabo fuera de los límites de los Centros de Población, así como las obras de infraestructura regional, se requerirá el Dictamen Técnico de Congruencia expedido por la SIDURT, los estudios de Manifiesto de Impacto Ambiental, la observancia de la normatividad establecida por las leyes e instrumentos en materia de ordenamiento ecológico, estudios de Impacto Urbano, la solución de la infraestructura, así como cumplir con lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal.

Se deberá limitar la expansión urbana en zonas que se encuentren en proceso de consolidación urbana y que colindan con actividades agropecuarias donde existan terrenos de alta productividad agrícola.

Ordenación del suelo

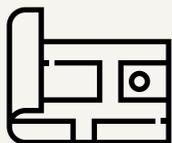
Lineamiento normativo

Promover la combinación armónica de los usos urbanos, áreas industriales existentes y aquellas unidades espaciales articuladoras de la dinámica económica y urbana en la zona metropolitana, que, por su naturaleza concentran equipamiento, servicios y fuentes de trabajo.

Los municipios de la zona metropolitana deberán implementar en la planeación de su territorio la aplicación de la NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos.

Los municipios de la zona metropolitana, deberán considerar y observar, en sus instrumentos de planeación, los lineamientos establecidos en la NOM-003-SEDATU-2023, con respecto a los subsistemas ambientales, sociales, culturales, económicos y de gobernanza; para el fortalecimiento del sistema territorial para resistir, adaptarse y recuperarse ante amenazas de origen natural y del cambio climático.

Los municipios de la zona metropolitana y concesionarios, deberán considerar y observar, la planeación de su territorio, la NOM-004-SEDATU-2023 misma que es de aplicación obligatoria para todas las calles existentes y de diseño nuevo, desde su proyecto hasta su ejecución, de jurisdicción federal, estatal o municipal, del territorio nacional; incluidas aquellas concesionadas.



Densificación

Lineamiento normativo

La Densificación en las edificaciones, será permitida siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la Movilidad. Los promotores o desarrolladores deberán asumir el costo incremental de recibir estos servicios y los municipios establecerán los mecanismos para aplicar dicho costo y ajustar la capacidad de infraestructuras y equipamientos que permita a promotores o desarrolladores incrementar la densidad de sus edificaciones y la mezcla de Usos del suelo.



Movilidad y transporte sustentable

Lineamiento normativo

Mejorar y ampliar la oferta de transporte público a nivel metropolitano para facilitar la transferencia modal del automóvil al transporte público.

Se deberán elaborar **Estudios de Movilidad y Seguridad Vial** con el fin de evaluar los impactos de movilidad, entendidos como el resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas*

*Artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Se deberá reducir la dependencia del automóvil a través del desarrollo de sistemas de transporte masivo a escala metropolitana y de estaciones intermodales a escala municipal.

Impulsar la movilidad sustentable a través de la implementación de una red de transporte público diversa a nivel local e intermunicipal, que sea diseñada en torno al ciudadano y no al automóvil particular.

Reactivar las rutas intermunicipales de transporte público, preferentemente a través de sistemas de transporte masivo metropolitano que favorezcan la interconexión entre los habitantes, las actividades productivas y los servicios urbanos.

Todo proyecto de diseño vial para vías urbanas o para la rehabilitación de las existentes debe cumplir con las disposiciones contenidas en la NOM-004-SEDATU-2023.

Todo proyecto de señalización y dispositivos viales para calles o carreteras nuevas o para la rehabilitación de las existentes, deberá cumplir con las disposiciones contenidas en la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022.

La señalización existente, horizontal y vertical, así como los dispositivos viales que no se ajusten a las disposiciones indicadas en esta Norma, deben ser corregidos por la autoridad responsable de conservar la calle o carretera respectiva, o en el caso de que sea concesionada, por el concesionario correspondiente, durante los trabajos de conservación y reposición de la señalización.

Frente costero

Lineamiento normativo

Los municipios, en coordinación técnica con la SEMARNAT podrán gestionar las solicitudes de polígonos con uso y destino de vialidades bajo acuerdo de destino para el uso preferente de espacio público y la salvaguarda de los sitios y/o accesos al mar.

Las superficies destinadas para acceso a la playa deberán mantenerse, protegerse y mejorarse en los términos de los convenios interinstitucionales y atribuciones municipales oficiales referentes a la administración de la vía pública y los bienes nacionales.

Los nuevos desarrollos, edificaciones y/o construcciones de carácter público o privado que pretendan ubicarse en el frente costero deberán establecer una servidumbre de paso que garantice el libre acceso a la zona federal marítimo terrestre y las playas marítimas.

Los nuevos desarrollos, edificaciones y/o construcciones de carácter público o privado ubicadas en el frente costero deberán presentar ante la autoridad correspondiente del municipio que se trate, dictamen, opinión técnica o trámite correspondiente de no afectación a la Zona Federal Marítimo Terrestre.

En caso de que exista una afectación a la Zona Federal Marítimo Terrestre, los nuevos desarrollos, edificaciones y/o construcciones deberán presentar ante la autoridad competente su respectiva concesión de Zona Federal Marítimo Terrestre. Para el caso de entidades públicas, se deberá presentar, ante la SEMARNAT, el permiso correspondiente de acuerdo administrativo de destino.

Se prohíbe la construcción, edificación e instalación de elementos y obras que impidan el libre tránsito en la Zona Federal Marítimo Terrestre, atendiendo el artículo 7 fracción II del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar, a excepción de aquellas relacionadas con actividades y usos recreativos o de espacio público, así como con la prestación de servicios públicos.



Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, con base en Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Ley General de Protección Civil, NOM-003-SEDATU-2023, NOM-004-SEDATU-2023, NOM-034-SCT2/SEDATU-2022.



Agenda Metropolitana

Cartera de proyectos.

Conforme a los ejes estratégicos, se establecen los proyectos propuestos que aplican a toda la zona metropolitana a fin de lograr los cambios necesarios para hacer frente a las principales problemáticas del desarrollo urbano de la metrópoli, así como la contribución en el ejercicio de los derechos humanos vinculados con el desarrollo urbano y territorial.

Se plantean alrededor de setenta proyectos y estos se agrupan por Eje Estratégico Metropolitano.

Con respecto a los plazos de ejecución planteados para esta cartera de proyectos, el Corto Plazo (C) corresponde a un periodo de 2 años, el Mediano Plazo (M) de 3 a 10 años y finalmente el Largo Plazo (L) a más de 10 años.

1.- Metrópoli interconectada, ordenada y accesible

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
1MI 1	Plan integral de movilidad urbana sustentable para la zona metropolitana	Plan	C		
1MI 1	· Estudio de factibilidades técnicas, financieras y normativo para el sistema integrado de transporte público (rutas troncales)				
1MI 1	· Normatividad de ciclovías e integración de la infraestructura ciclista al sistema de transporte publico				
1MI 1	· Estudio de rutas intermunicipales metropolitanas de transporte público y rutas escolares				
1MI 1	· Proyectos de reordenamiento vial en tramos carreteros de localidades suburbanas				
1MI 1	· Proyectos de reordenamiento vial en tramos carreteros Tijuana-Tecate y Tijuana-Playas de Rosarito				
1MI 1	· Mejoramiento vial Corredor 2000				
1MI 1-1	-Corredor 2000, 3er. Carril confinado 0+000 al 12+000				
	-Ampliación Blvr. Limón Padilla de Corredor 2000 – Calle 11 Norte				
1MI 1-2	- Puente Casablanca– Corredor Tijuana - Rosarito 2000				
1MI 1-3	- Puente Delicias (sobre corredor Tijuana-Rosarito 2000)				
1MI 1	· Estudio de transporte multimodal				
1MI 1	· Seguimiento al Sistema Vial Metropolitano (SIVIM).				
1MI 1	· Estudio de movilidad del cuidado y generación de programa de apoyo a personas que prestan estos servicios				
1MI 1	· Programa VISION ZERO para erradicar accidentes y fatalidades sobre peatones y ciclistas en vías publicas				
1MI 1	· Estudio para la implementación de vehículos eléctricos en el sistema de transporte público masivo, en corredores regionales y metropolitanos.				
	prestan estos servicios				
	· Programa VISION ZERO para erradicar accidentes y fatalidades sobre peatones y ciclistas en vías publicas				
	· Estudio para la implementación de vehículos eléctricos en el sistema de transporte público masivo, en corredores regionales y metropolitanos.				



1.- Metrópoli interconectada, ordenada y accesible

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
1MI 6	Sistema Tram-Tren metropolitano (Tren ligero)	Proyecto	C		
1MI 2	Reglamento de rutas de carga intra e interurbanas	Estudio	C		
1MI 15	Conexión Valle Redondo-Carr. de Cuota Tijuana-Tecate (Blvr. Ferrocarril)	Obra	C		
1MI 3	Central de servicios de carga metropolitana	Obra		M	
1MI 4	Liga UABC Valle de las Palmas-Carretera Tecate Ensenada	Obra		M	
1MI 5	Bulevar Siglo XXI (Rosarito-Primo Tapia)	Obra	C		
1MI 16	Rediseño y renovación urbana Blvr. Artesanal Popotla "Crucero del Arte"	Proyecto		M	
1MI 14	Viaducto elevado Tijuana/Zapata (obra en proceso)	Obra	C		
1MI 17	Bulevar Las Torres	Obra	C		
1MI 18	Modernización Nodo Morelos	Obra	C		
1MI 19	Distribuidor Vial Morelos	Obra	C		
1MI 20	Bulevar García Segundo Cuerpo	Obra	C		
1MI 7	Circuito Metropolitano Rosarito-Tijuana	Obras		M	
1MI 7-1	1) Bulevar Metropolitano (prolongación Sánchez Taboada Tijuana-Rosarito)				
1MI 7-2	2) Blvr. Liga Sharp- Baja California Center				
1MI 7-3	3) Real de Rosarito				
1MI 7-4	4) Blvr. y Puente Josefa Ortiz de Domínguez				
1MI 7-5	5) Corredor Norte-Sur: Blvr. Acapulco e Integración Blvr. Hisense-Blvr. Real de Rosarito (Acapulco)				
1MI 7-6	6) Nodo Sharp (Fases I y II)				
1MI 8	Modernización vía férrea Tijuana-Tecate y Terminal multimodal Tijuana	Obra		M	
1MI 9	Estudios de factibilidad líneas ferroviarias el Sauzal-Tecate, Colonet-Jacume	Estudio			L
1MI 21	Blvr. Sánchez Taboada (Blvr. Rosas Magallón – Centro de Convenciones)	Obra	C		
1MI 10	Actualizar Programa Regional COCOTREN	Programa	C		
1MI 11	Sistema de catastro metropolitano	Proyecto	C		
	Programa de regularización de ZOFEMAT		C		
1MI 12	Lineamientos para el desarrollo y gestión de polígonos de actuación	Acuerdo	C		
1MI 13	Programa de reordenamiento de ocupación en zona federal marítimo terrestre	Programa	C		



2.- Metrópoli amigable y sensible

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
2MA 9	Estudio de flujos migratorios para la zona metropolitana	Estudio	C		
2MA 10	Programas municipales de vivienda para promover el acceso a la vivienda digna	Programa	C		
2MA 13	Programa Metropolitano de atención a Migrantes	Programa	C		
2MA 1	Norma general para el funcionamiento de albergues para la atención del migrante	Norma	C		
2MA 2	Hospital de especialidades (Centro metropolitano de la Salud)	Obra	C		
2MA 3	Rastro TIF metropolitano	Obra	C		
2MA 4	Sistema de parques metropolitanos:	Obra	C		
2MA 4-1	1) Parque metropolitano Esperanto (La Presa Abelardo L. Rodríguez)				
2MA 4-2	2) Parque Metropolitano en Rosarito				
2MA 4-3	3) Bosque de la ciudad (Ruba)				
2MA 4-4	4) Parque urbano metropolitano en zona de conurbación Tecate-Tijuana (La Presa El Carrizo)				
2MA 4-5	5) Parque lineal Independencia				
2MA 4-6	6) Parque Poliducto				
2MA 14	Unidades médicas de emergencia, estación de bomberos y policía en localidades suburbanas	Obra	C		
2MA 6	Ciudad deportiva Metropolitana	Obra		M	
2MA 7	Central de Abastos Metropolitana	Obra		M	
2MA 8	Ampliación de infraestructura de educación universitaria	Obra		M	
2MA 8-1	7) Unidad del Tecnológico Nacional de México en Playas de Rosarito				
2MA 8-2	8) Ampliación UABC Campus Rosarito				
2MA 11	Corazón Metrópoli (Centro Metropolitano de Servicios y Equipamiento)	Proyecto			L
2MA 12	Planta Hidroeléctrica (Tecate – El Carrizo)			M	



3.- Metrópoli segura e incluyente

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
3MS 1	Programa metropolitano de zonas de atención prioritaria	Programa	C		
3MS 2	Programa metropolitano de rutas seguras hacia las escuelas	Programa	C		
3MS 3	Programa metropolitano de rescate de espacios públicos	Programa	C		
3MS 4	Normas técnicas en materia de accesibilidad universal	Norma	C		
3MS 5	Plan Metropolitano de Seguridad	Plan	C		

4.- Metrópoli sustentable y resiliente

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
4MS 1	Plan de sustentabilidad hídrica metropolitana y de gestión de cuencas y microcuencas con visión binacional	Plan	C		
4MS 14	Programa sectorial metropolitano de agua y saneamiento	Programa	C		
4MS 2	Reglamento para el uso y reúso del agua	Reglamento	C		
4MS 3	Programa de gestión áreas de valor natural	Programa	C		
4MS 4	Programa de Ordenamiento Ecológico Metropolitano	Programa	C		
4MS 5	Atlas de Peligros y Riesgos Metropolitano.	Instrumento	C		
4MS 6	Programa integral de manejo de residuos solidos	Programa	C		
4MS 6-1	1)Relleno sanitario metropolitano	Programa	C		
4MS 7	Programa de incentivos a actividades privadas para zonas de conservación				
4MS 8	Programa de resiliencia metropolitana	Programa	C		
4MS 15	Plan Metropolitano de Acción ante el Cambio Climático	Plan	C		
4MS 9	Sistema metropolitano de monitoreo de la calidad del aire	Programa	C		
4MS 10	Programa de mejoramiento ambiental de las playas	Programa	C		
4MS 11	Sistema de corredores e infraestructura verde y azul metropolitana incluyendo la declaratoria del Arroyo Alamar	Proyecto	C		
4MS 16	Inventario forestal de la zona metropolitana	Estudio	C		
4MS 12	Planta Desalinizadora de Playas de Rosarito	Obra	C		
4MS 13	Ampliación acueducto Río Colorado-Tijuana	Obra	C		
4MS 14	Proyecto de infraestructura y Equipamiento para la habilitación de los accesos al mar- Polígonos de Acuerdo de Destino SEMARNAT.	Proyecto	C		
4MS 17	Canalización de arroyo Huahuatay	Obra	C		



5.- Metrópoli Inteligente, innovadora y competitiva

Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
5MII 1	Corredor turístico-productivo Guadalupe (Testerazo-San Antonio de las Minas)	Proyecto	C	M	
5MII 6	Programa Sectorial Industrial Metropolitano		C		
5MII 2	Corredor logístico Ojos Negros-Jacume	Proyecto			L
5MII 3	Nuevo polo logístico y cruce fronterizo en Jacume	Proyecto			L
5MII 4	Infraestructura portuaria-turística en COCOTREN	Proyecto		M	
5MII 4-1	1) Rampa de botado Popotla				
5MII 4-2	2) Marina Puerto Nuevo				
5MII 4-3	3) Parque Submarino Rosarito				
5MII 4-4	4) Estudios oceanográficos para infraestructura de protección y consolidación de equipamiento				
5MII 4-5	5) Paseo de la Playa Abelardo L. Rodríguez.				
5MII 5	Distritos de Regeneración Económica	Proyecto		M	
5MII 5-1	1) Zona Rosarito				
5MII 5-2	2) Distrito turístico Puerto Nuevo				
5MII 5-3	3) Centro Metropolitano de Convenciones				
5MII 5-4	4) Santa Anita				
5MII 5-5	5) Popotla				
5MII 5-6	6) Centro tradicional Primo Tapia				
5MII 5-7	7) Km 38				

6.- Metrópoli cooperativa y con gobernanza participativa

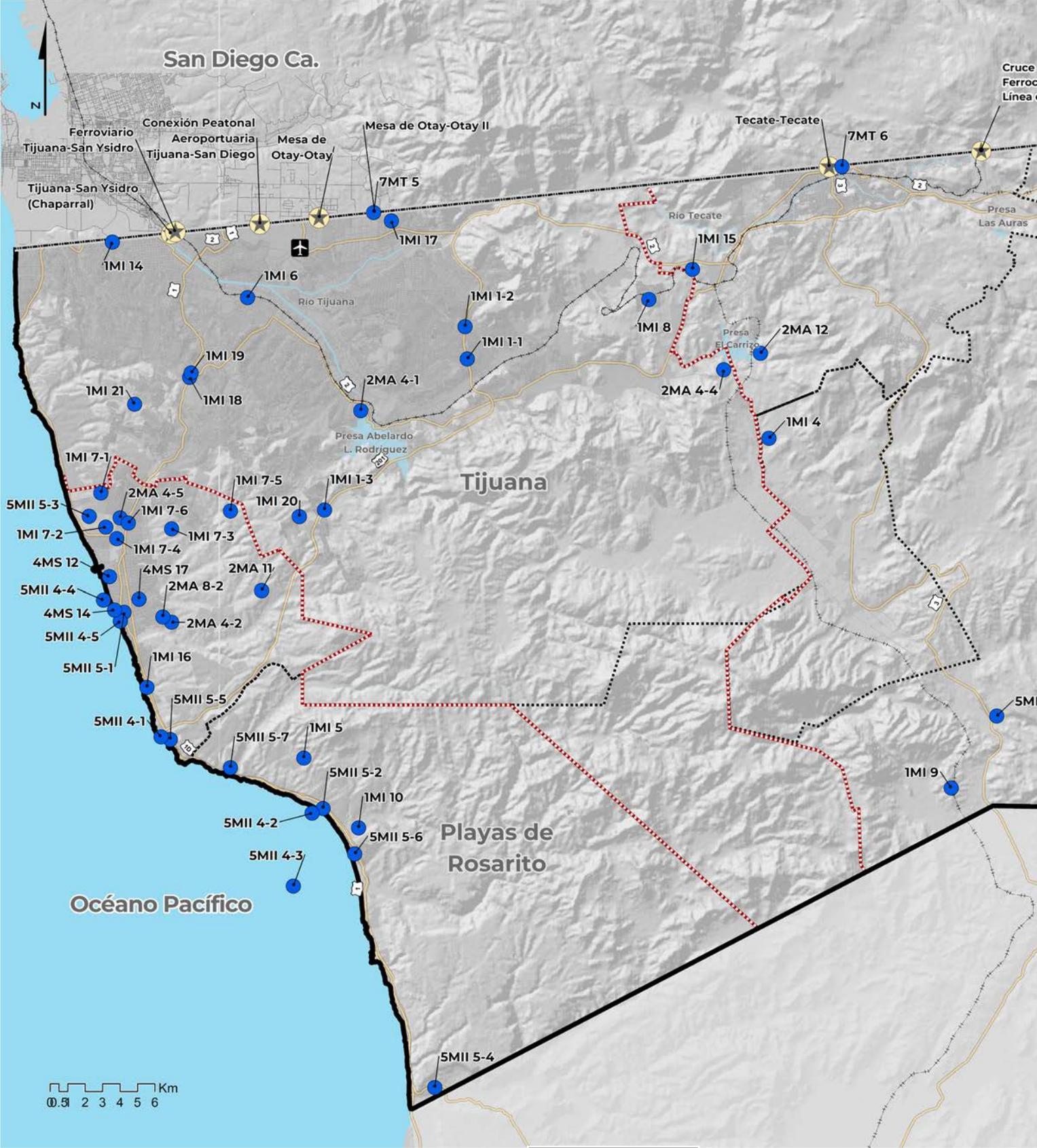
Clave	Proyecto	Unidad	Plazo		
			C	M	L
6MC 1	Observatorio Metropolitano	Instrumento	C		
6MC 2	Instituto Metropolitano de Planeación	Agencia		M	
6MC 3	Fondo metropolitano	Instrumento	C		

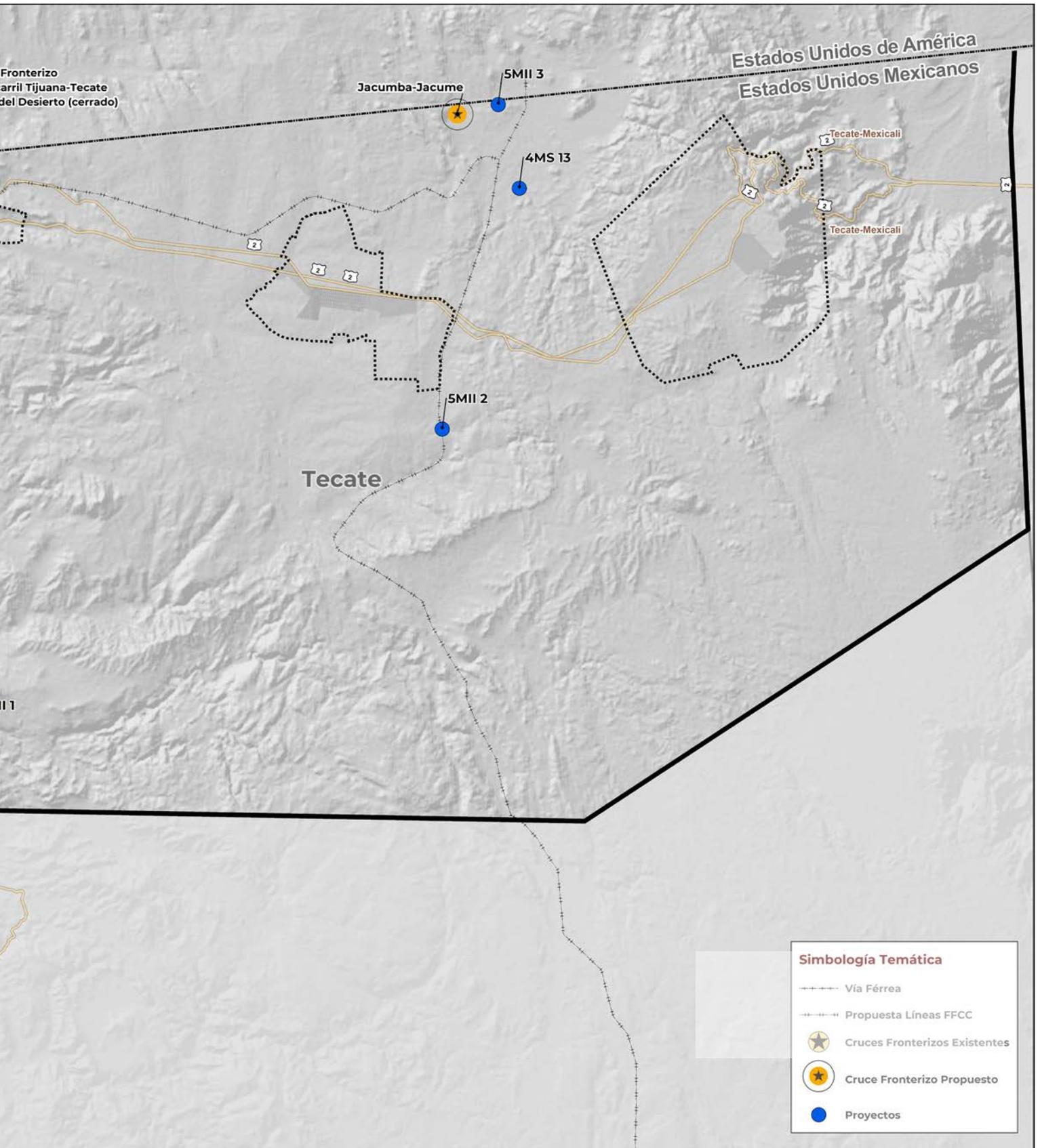
7.- Metrópoli transfronteriza, vanguardista e internacional

Clave	Proyecto	Unidad	C	M	L
7MT 4	Mejoramiento de cruces fronterizos	Obra		M	
7MT 5	Cruce fronterizo Otay II (obra en proceso)	Obra	C		
7MT 6	Ampliación cruce fronterizo Tecate	Obra		M	
7MT 7	Foro de planeación y colaboración binacional	Foro	C		



Cartera de proyectos





Fuente: IMPLAN Tijuana 2023, con base en Talleres de Planeación Participativa, instrumentos de desarrollo urbano a nivel Estatal y municipal; y la colaboración de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito, y Tecate.



Mecanismos de instrumentación

Conforme Comprende las herramientas y mecanismos que permitirán la ejecución del PMT, haciendo que se concrete. Los instrumentos pueden ser jurídico, administrativos, financieros.

Instrumentos Jurídico Administrativos



Ley de Zonas Metropolitanas para el Estado de Baja California.
Creación del Comité técnico para el seguimiento a la Subcomisión Intermunicipal de Conurbación Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.
Consejo Municipal de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda de Playas de Rosarito.
Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana de Tijuana.
Creación del Observatorio Metropolitano.
Consejo de Coordinación Transfronteriza Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito-Asociación de Gobiernos de San Diego.

Instrumentos Normativos

Polígonos de actuación y vivienda social.
Zonas de restricción al crecimiento.
Sistema de Planes y Programas.

Instrumentos Financieros

Recursos federales
Ramo 28.
Ramo 33.
FONADIN
SEDATU





Recursos municipales



Aplicación de los sistemas de plusvalía.
 Fideicomiso del Suelo.
 Disminución de la irregularidad fiscal.
 Rediseño del impuesto predial.
 Creación del impuesto de planeación urbana.

Instituciones financieras nacionales



Sociedades Financieras de Objeto Limitado,
 Financiamiento de banca de desarrollo,
 Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS)
 Programas de Restructuración de Pasivos.

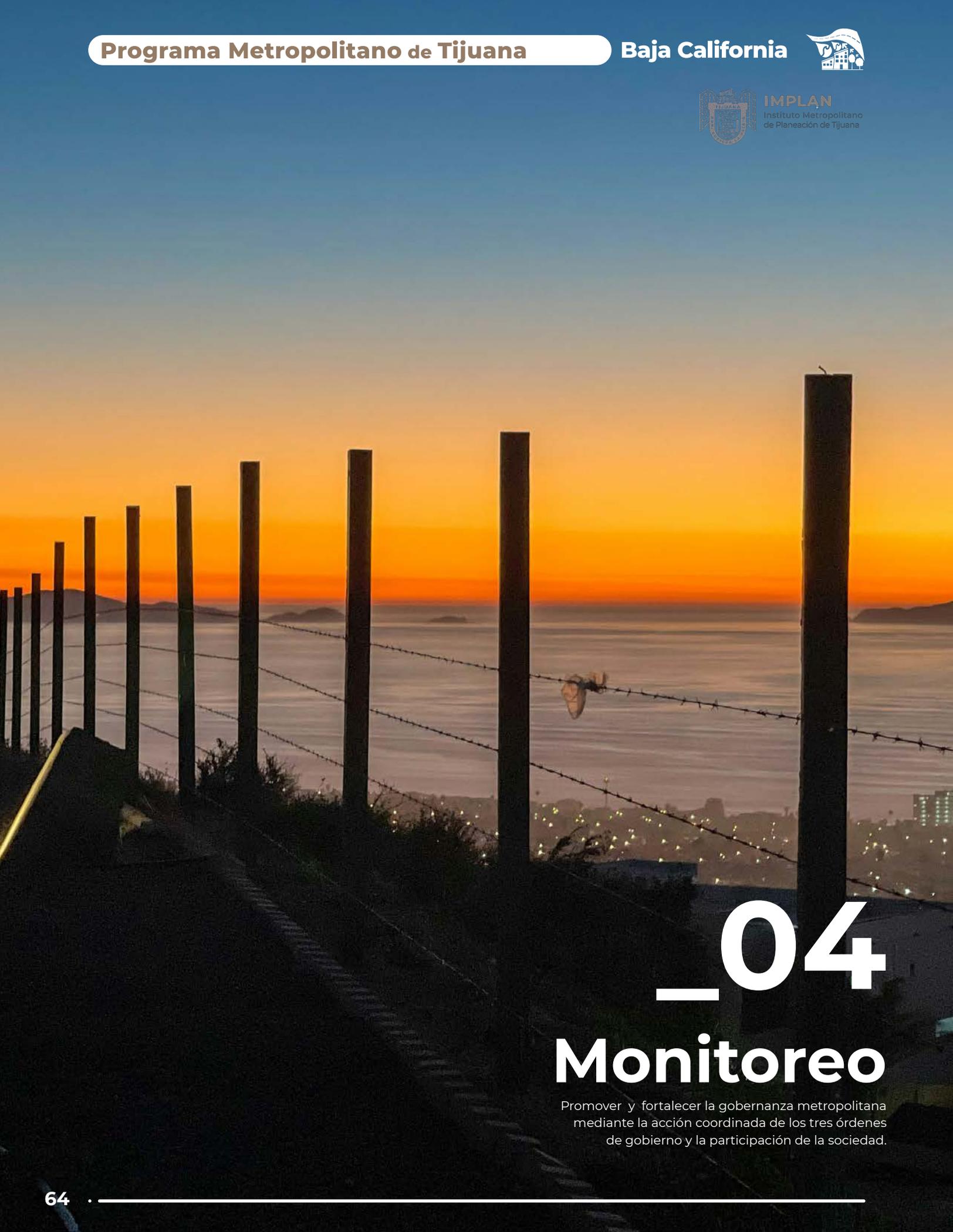
Instituciones financieras internacionales

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
 Instituciones financieras internacionales
 Banco Mundial (BM)
 Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
 Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN)
 Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (COCED)
 Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM)
 Alianza de América del Norte para la Acción Comunitaria Ambiental (NAPECA)

Fondos Privados y APP.



IMPLAN
Instituto Metropolitano
de Planeación de Tijuana



_04

Monitoreo

Promover y fortalecer la gobernanza metropolitana mediante la acción coordinada de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.



Mecanismos de seguimiento y evaluación



Comisión de Ordenamiento Metropolitano

De conformidad con la LGAHOTDU la comisión de ordenamiento metropolitano se integrará por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales de la zona de que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios a que se refiere dicha Ley.

Como parte de las atribuciones de la Comisión, esta misma ley señala: coordinar la formulación y aprobación de los programas metropolitanos, así como su gestión, evaluación y cumplimiento. Asimismo, establece que podrá contar con subcomisiones o consejos integrados por igual número de representantes de los tres órdenes de gobierno.

Asimismo, como parte de sus objetivos se encuentra elaborar, aprobar, implementar y evaluar el cumplimiento del Programa Metropolitano, demás instrumentos de planeación y programación derivados de las áreas sujetas a coordinación metropolitana, presentar proyectos de impacto metropolitano con la finalidad de acceder a mecanismos de financiamiento federal, estatal, municipal e internacional, además de acordar la creación de Comisiones Técnicas para la atención de asuntos de interés metropolitano y convenir la creación de instancias o agencias para la prestación de servicios públicos comunes.

Tomando como base lo anterior, la participación e involucramiento de la Comisión en todos los procesos de elaboración, evaluación, aprobación, publicación, seguimiento y monitoreo del Programa con respecto a sus objetivos, estrategias, acciones y agenda metropolitana es fundamental.



Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano

Con respecto al consejo consultivo de desarrollo metropolitano, la LGAHOTDU estipula que este promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución y seguimiento de los programas.

Como parte de las atribuciones del Consejo, el Reglamento Interior establece: emitir opiniones y formular propuestas sobre la aplicación y orientación de las políticas de ordenamiento territorial y la planeación del Desarrollo Urbano y Metropolitano de la Zona Metropolitana de Tijuana; fungir como organismo de gobernanza metropolitana con participación técnica, especializada y ciudadana; fungir como auxiliar en materia de desarrollo urbano, infraestructura y equipamiento metropolitano; proponer a los municipios el seguimiento de las acciones, obras o servicios propuestos en el Programa de Ordenamiento; y las demás que señale el Reglamento Interior.

Asimismo, en específico con respecto a la evaluación, seguimiento y procesos de consulta pública del Programa Metropolitano, el Reglamento estipula que el Consejo deberá participar en la evaluación y seguimiento del cumplimiento de los programas metropolitanos; apoyar a las autoridades en la promoción, difusión y cumplimiento de los planes y programas de la materia; efectuar el proceso de consulta pública para la elaboración de los programas de zonas metropolitanas y sus modificaciones; aprobar programas, proyectos, obras, estudios y análisis de carácter metropolitano para ser turnados a la Comisión; recibir y analizar las observaciones, proposiciones o solicitudes de modificación a los Programas de Zonas Metropolitanas; evaluar, revisar y actualizar periódicamente los Programas Metropolitanos de la Zona Metropolitana o conurbación proponiendo los anteproyectos de modificación de dichos programas.

Por lo anterior, el Consejo se reconoce como una figura indispensable para los procesos de evaluación, seguimiento y difusión del presente programa.



Subcomisiones y mesas de gestión metropolitana

Como órganos auxiliares e instancias técnicas que asesoran y apoyan a la Comisión y Consejo, este programa también reconoce a las Subcomisiones y Mesas de Gestión Metropolitana para la atención y seguimiento de los temas metropolitanos que les sean asignados.

Sus atribuciones, integración y disposiciones quedan especificadas en el Reglamento Interior de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano Del Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano.

Subcomisiones

Serán órganos auxiliares de la Comisión cuya función es informar, desahogar, proponer, recomendar, analizar, investigar, opinar y evaluar los Asuntos Metropolitanos que la Comisión le designe. Estas se integran por los representantes de la Federación, el Estado y los Municipios de la Zona Metropolitana; y de conformidad con el Reglamento Interior de la Comisión del Consejo, entre sus atribuciones se encuentra participar en el ámbito de su respectiva competencia, en la elaboración del Programa de Ordenamiento. Para la conformación de las Subcomisiones, se propone que estas sean creadas en función de los siete Ejes Estratégicos propuestos en este programa, de la siguiente forma





Mesas de Gestión Metropolitana

Las mesas de gestión metropolitana son órganos auxiliares, instancias técnicas que asesoran a la Comisión y el Consejo, se forman por las dependencias municipales y estatales que tienen la atribución de la planeación en cada territorio municipal.

Tienen como principal finalidad la elaboración de políticas públicas metropolitanas, que establecen las características, especificaciones, criterios y/o procedimientos que deben observar los municipios y el Estado que integran y conforman la Comisión.

Entre sus atribuciones se encuentra: atender el tema de interés metropolitano asignado por la Comisión; realizar el análisis y estudio del tema asignado; presentar a la Comisión los productos derivados de los análisis realizados; elaborar y proponer proyectos, normas técnicas y demás productos a la Comisión para su aprobación, así como aquellas que le otorgue el Reglamento y la Comisión.

Batería de indicadores

El seguimiento del programa deberá asegurarse mediante dos instrumentos claves: el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano y el Observatorio Metropolitano. El Consejo (ya conformado e instalado) debe mantener la representatividad institucional de los tres municipios y gobierno del estado, sin embargo, habrá de consolidar la participación de los distintos agentes de la sociedad organizada, a fin de asegurar el consenso de las acciones y el seguimiento de las mismas. El Observatorio Metropolitano será la herramienta que hará la medición de las metas de desarrollo y proveerá la información relevante, a través de los indicadores metropolitanos, para la toma de decisiones y el seguimiento de la operatividad y eficacia de las acciones y proyectos de la Agenda Metropolitana.

El Consejo deberá procurar la realización de tres tareas básicas para asegurar la continuidad de la gestión metropolitana: Vinculación, Proyección y Promoción, y Evaluación y Monitoreo. El Consejo deberá asignar esta tarea a mesas específicas de trabajo.

VINCULACIÓN

La VINCULACIÓN se refiere a la integración de los actores relevantes para la implementación de la Agenda Metropolitana; para esta misión será necesario integrar las políticas sectoriales de escala metropolitana, consolidar y mantener un ambiente político de cooperación que permita la realización de convenios para la continuidad de la gestión metropolitana.



PROYECCIÓN Y PROMOCIÓN

La PROYECCIÓN y PROMOCIÓN es la actividad para potenciar las capacidades locales y reforzar el posicionamiento regional de la metrópoli, aprovechando sus ventajas de localización para elevar el desarrollo económico y la calidad de vida de la población. En este sentido se busca la construcción de una imagen real del desarrollo metropolitano para su promoción regional y global; el seguimiento a través de los indicadores y su difusión deben demostrar el desarrollo integral de la metrópoli.



EVALUACIÓN Y EL MONITOREO

representa el seguimiento del desarrollo metropolitano a través de los indicadores del Observatorio Metropolitano.





Referencias





Glosario

Accesibilidad Universal: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales

Áreas Naturales Protegidas: Zonas del territorio nacional que el gobierno ha delimitado porque sus recursos naturales aún no han sido significativamente alterados por la actividad humana. Su riqueza biológica, cultural o histórica requieren ser preservadas y restauradas.

Aptitud Territorial: Capacidad presente en el suelo para el desarrollo prolongado y sustentable de actividades estratégicas o algún servicio ambiental

Centralidad: Grado de influencia que un núcleo de población ejerce sobre su área de atracción. Su medición suele realizarse estableciendo la proporción entre todos los bienes y servicios ofrecidos por un núcleo y los necesarios tan sólo para sus propios residentes.

Conurbación: la continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población.

Crecimiento: acción tendente a ordenar y regular las zonas para la expansión física de los Centros de Población.

Desarrollo Metropolitano: Proceso de planeación, regulación, gestión, financiamiento y ejecución de acciones, obras y servicios, en zonas metropolitanas que, por su población, extensión y complejidad, deberán participar en forma coordinada los tres órdenes de gobierno de acuerdo a sus atribuciones.

Desarrollo Urbano: el proceso de planeación y regulación de la Fundación, Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población.

Dispersión: Separación, esparcimiento o extensión de un conjunto o de una cosa que está unida.

Equipamiento: Conjunto de instalaciones comunitarias que facilitan el tránsito seguro de peatones o vehículos y permiten el acceso a actividades sociales, culturales y recreativas

Gobernanza: Capacidad, de cada uno de los actores que conforman el estado, de gobernar con el propósito de obtener un equilibrio institucional y una mayor legitimidad

Infraestructura: Se le llama así a cualquier equipo o construcción útil para prestar algún servicio o realizar determinada actividad (carretera, planta de tratamiento de aguas residuales, drenaje, energía eléctrica, aeropuerto, cines, tiendas, etcétera).

Inmigración: Fenómeno demográfico que ocurre cuando la gente llega a una ciudad, estado o país diferente del lugar donde habitaba o nació.

Marginación: Falta de participación de individuos y grupos en aquellas esferas en las que de acuerdo con determinados criterios les correspondería participar, se entiende como marginación, esto es una situación de exclusión en áreas determinadas al quehacer económico y social. No toda la población Marginada es parte de la población con Pobreza.

Migración: Desplazamiento de personas que cambian su residencia habitual desde una unidad político-administrativa hacia otra dentro de un mismo país, o que se mudan de un país a otro, en un periodo determinado.

Movilidad: Capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma.

Participación Ciudadana: Es la participación de todos los hombres y mujeres que quieren implicarse en los problemas que les afectan, aportando puntos de vista, inquietudes y soluciones

Población Ocupada: Personas de 15 y más años de edad que en la semana de referencia realizaron alguna actividad económica durante al menos una hora. Incluye a los ocupados que tenían trabajo, pero no lo desempeñaron temporalmente por alguna razón, sin que por ello perdieran el vínculo laboral con este; así como a quienes ayudaron en alguna actividad económica sin recibir un sueldo o salario.

Población Económicamente Activa: Personas de 15 y más años de edad que tuvieron vínculo con la actividad económica o que lo buscaron en la semana de referencia, por lo que se encontraban ocupadas o desocupadas.

Población Rural: Se refiere a la gente que vive en localidades menores de 2 500 habitantes.

Población Urbana: Es el conjunto de personas que viven en localidades de 2 500 habitantes o más.

Región: Porción de territorio determinada por caracteres étnicos o circunstancias especiales de clima, producción, topografía, administración, gobierno, etc.

Resiliencia: Es la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad potencialmente expuesta a un peligro para resistir, asimilar, adaptarse y recuperarse de sus efectos en un corto plazo y de manera eficiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales, logrando una mejor protección futura y mejorando las medidas de reducción de riesgos.

Sustentabilidad: Preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de los recursos naturales, para mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, sin comprometer la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

Uso de Suelo: Es el uso para fines particulares que podrían dedicarse en determinadas zonas o predios de un centro de población o asentamiento humano.

Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional.

Zonificación: La determinación de las áreas que integran y delimitan a un centro de población; sus aprovechamientos predominantes y las reservas, usos y destinos, así como la delimitación de las áreas de conservación, mejoramiento y crecimiento del mismo.

Zonificación Primaria: la determinación de las áreas que integran y delimitan un centro de población; comprendiendo las Áreas Urbanizadas y Áreas Urbanizables, incluyendo las reservas de crecimiento, las áreas no urbanizables y las áreas naturales protegidas, así como la red de vialidades primarias



Bibliografía

- Atlas de Riesgos de Baja California: Identificación y actualización de peligros, 2014.
- Atlas de Riesgos Naturales del municipio de Playas de Rosarito, 2015
- Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Tijuana 2014 Publicado en el POE No. 34, Tomo CXXIII, Índice, de fecha del 29 de julio de 2016.
- Castañeda (2023), Debe evitar autoridad 'contaminación' de 'chocolates': Aaatyt, El Imparcial: <https://www.elimparcial.com/tijuana/tijuana/Deberan-evitar-contaminacion-de-vehiculos-irregulares-tras-finalizar-decreto-Aaatyt-20230319-0009.html>
- CENAPRED 2003, Identificación de peligros por almacenamiento de sustancias químicas en industrias de alto riesgo en México, Informe Técnico, México. Recuperado de http://centro.paot.org.mx/documentos/cenapred/sustancias_quimicas.pdf.
- CENAPRED 2007, Riesgos Químicos, Serie Fascículos, México. Recuperado de http://www.proteccioncivil.gob.mx/work/models/ProteccionCivil/Resource/373/1/images/fasciculo_rq.pdf.
- CENAPRED 2021, Inestabilidad de laderas, Serie Fascículos, México. Recuperado de <https://www.cenapred.unam.mx/es/Publicaciones/archivos/7-FASCICULOINESTABILIDADDELADERAS.PDF>.
- Censo de Población y Vivienda 2020, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021)
- Censos Económicos 2019, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020)
- Central de Autobuses de Tijuana (s.f). Autobuses a Central de Autobuses, Tijuana. Recuperado de: <https://www.reservamos.mx/central-autobuses/t-tijuana-central>
- Comisión Estatal del Agua de Baja California, 2022. Indicadores de Gestión Organismos Operadores de Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado. Marzo 2022.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III (2016)
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 5 de febrero de 1917. Última reforma publicada en el DOF de fecha del 28 de mayo de 2021
- Constitución Política del Estado libre y soberano de Baja California Publicada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California (POE), No. 23, Tomo LXVI de fecha del 16 de agosto de 1953. Última reforma publicada en el POE No. 50, Sección II, de fecha del 25 de agosto de 2023.
- Contaminación Fronteriza. (s. f.). Scripps Institution of Oceanography. <https://scripps.ucsd.edu/contaminacion-fronteriza>
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) ratificada por México en 2007
- DataMéxico, Secretaría de Economía. (2023)
- Decreto de creación del Consejo para el Desarrollo de la Zona Metropolitana de Tijuana Publicado en el POE No. 30, Tomo CXVI, de fecha del 03 de julio de 2009.
- Decreto por el que se establece veda para el alumbramiento de aguas del subsuelo en el Estado de Baja California Publicado en el Diario Oficial de la Federación, con fecha del 15 de mayo de 1965.
- Dirección de Protección Civil, 2020-2023.
- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023)
- El Hongo (s.f). Rutas. Recuperado de: <https://elhongo.com.mx/>
- Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023)
- Estadística Estatal y Municipal, Secretaría de Seguridad Ciudadana del Estado de Baja California. (2023)
- Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 09 de abril de 2021.
- Evolución y extensión de los vientos Santana de febrero de 2002 en el océano, frente a California y la Península de Baja California, 2003
- FAO, 2015, Base referencial mundial del recurso suelo 2014. Sistema internacional de clasificación de suelos para la nomenclatura de suelos y la creación de leyendas de mapas de suelos. Informes sobre recursos mundiales de suelos, Recuperado de <https://www.fao.org/3/i3794es/i3794es.pdf>.
- Gutiérrez, Carmen (10 noviembre 2022). Inicia operaciones nueva ruta de transporte para estudiantes de Rosarito a UABC. El Imparcial. Recuperado de: <https://www.elimparcial.com/tijuana/rosarito/Inicia-operaciones-nueva-ruta-de-transporte-para-estudiantes-de-Rosarito-a-UABC-20221110-0028.html>
- IMOS (s.f). Rutas de transporte de pasajeros. Recuperado de: <http://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/imos/doctos/Rutas-Tijuana.pdf>
- Indicadores Macroeconómicos, Centro Metropolitano de Información Económica y Empresarial. (2020)
- Índice de marginación por entidad federativa y municipio 2020. Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/indices-de-marginacion-2020-284372>
- ITDP (2018). Peatones primero: Herramientas para una ciudad caminable. (1ª Ed). New York, Estados Unidos: Institute for Transportation and Development Policy. p. 13.
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California publicada en el POE No. 26, Tomo CI, Sección I, de fecha del 24 de junio de 1994. Última reforma POE No. 37, Índice de fecha del 23 de junio del 2023.
- Ley de Planeación para el Estado de Baja California publicada en el POE No. 29, Número Especial, Tomo CXV, de fecha del 25 de junio de 2008. Última reforma publicada en el POE No. 48, Sección IX, de fecha del 28 de octubre de 2016.
- Ley de Zonas Metropolitanas para el Estado de Baja California Publicada en el POE No. 14, Tomo CXXV de fecha del 15 de marzo del 2013. Última reforma POE No. 1, Sección V de fecha del 12 de abril del 2019.
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo publicada en el DOF de fecha del 28 de noviembre del 2016. Última reforma publicada en el DOF de fecha del 01 de junio de 2021.
- NOM-001-SEDATU-2021 Publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 22 de febrero del 2022.
- Normas Técnicas para proyectos de Agua Potable de Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario de Baja California POE No. 46, Sección VI, del 18 de octubre del 2019, Tomo CXXVI
- ONU-Hábitat (2019). Elementos de una vivienda adecuada. Recuperado en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/elementosde->
- Perfil de Resiliencia Urbana, Tijuana, Baja California, publicado en el 2018.



- Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 Publicado en POE No. 13, Tomo CXXVII, Sección IV, de fecha del 06 de marzo de 2020.
- Plan Estratégico Metropolitano Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, (PEM) 2034.
- Plan Municipal de Contingencia para Riesgos Socio-Organizativos, elaborado por Dirección de Protección Civil, 2018.
- Plan Municipal de Desarrollo del municipio de Playas de Rosarito 2022-2024 POE No. 16 Gobierno Municipal, Sección III, Tomo CXXIX, del 25 de febrero de 2022.
- Plan Municipal de Desarrollo del municipio de Tecate 2022-2024 POE No. 16 Gobierno Municipal, Sección I, Tomo CXXIX, del 25 de febrero de 2022.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tecate, B.C. 2018-2036 Publicado en el POE No. 42, Tomo CXXVI, Índice, de fecha del 27 de septiembre de 2019.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, B.C. 2008-2030 Publicado en el POE No. 32, Tomo CXVI de fecha 17 de julio de 2009.
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 Publicado en el DOF de fecha del 12 de julio de 2019.
- PMD 2020-2021, publicado en el POE No. 16, Tomo CXXVII, Sección I, el 20 de marzo de 2020.
- POEBC, publicado en el POE No. 34, Número especial, Tomo CXXI, el 3 de julio de 2014.
- Política Nacional de Suelo Instituto Nacional del Suelo Sustentable, 10 de agosto de 2020.
- Principales Localidades por municipio 2020, elaborado por el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado Recuperado en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/pub-sociodemograficas/2021/Municipioscomunidades- poblacion.pdf>, con fecha del 22 de octubre de 2023.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de los Poblados Luis Echeverría – Ejido Baja California del Municipio de Tecate Publicado en el POE No. 46, Tomo CVIII, Sección II, de fecha del 26 de octubre de 2001.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Playas de Rosarito PDUCP PR 2021- 2040 Publicado en el POE No. 87, Tomo CXXVIII, Índice, de fecha del 26 de octubre de 2021.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Primo Tapia, Municipio Playas de Rosarito, Baja California, PDUCP PT 2007-2030 Publicado en el POE No. 51, Tomo CXVII, Índice, de fecha del 26 de noviembre de 2010.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tecate, B.C. 2020-2040 Publicado en el POE No. 87, Tomo CXXVIII, Índice, de fecha del 26 de octubre de 2020.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, PDUCP T 2010-2030 Publicado en el POE No. 38, Tomo CXVII, Índice, de fecha del 03 de septiembre de 2010.
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población del Poblado de la Rumorosa Publicado en el POE No. 46, Tomo CVIII, Sección I, de fecha del 26 de octubre de 2001.
- Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2018-2027, elaborado por SEMARNAT, en 2018.
- Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California 2014 Publicado en el POE No. 34, Tomo CXXI, No. Especial, de fecha del 03 de julio de 2014.
- Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Tijuana, Baja California Publicado en el POE No. 44, Tomo CXXVI, Índice, de fecha del 11 de octubre de 2019.
- Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito Publicado en el POE No. 9, Tomo CXIX, de fecha del 17 de febrero de 2012.
- Programa Estatal de Energía Periódico oficial del Estado de Baja California No. 60 Tomo CXXX, Sección I, 20 de octubre de 2023.
- Programa Estatal Hídrico del Estado de Baja California, 2018.
- Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU) 2021- 2024 Publicado en el DOF de fecha del 02 de junio de 2021.
- Programa para Mejorar la Calidad del Aire, de la Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito 2012-2020, elaborado por Gobierno del Estado, en 2012.
- Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada (COCOTREN) Publicado en el POE No. 61, Tomo CXXI, de fecha del 26 de diciembre del 2014.
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024 Publicado en el DOF de fecha del 26 de junio de 2020.
- Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022 -2027.
- Proyecto de Sistema de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario para el Estado de Baja California POE No. 47, Sección II, del 26 de septiembre de 2014, Tomo CXXI
- Reconocimiento de la Zona Conurbada de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito Publicado en el POE No. 12, Tomo CXI, de fecha del 12 de marzo de 2004.
- Reglamento de Zonificación y Usos del Suelo del Centro de Población de Tijuana.
- Reglamento de Zonificación y Usos del Suelo del Centro de Población de Tijuana Publicado en el POE No. 38, Tomo CXVII, de fecha del 03 de septiembre de 2010. Última reforma publicada en el POE No. 49, de fecha del 14 de agosto del 2020.
- Ruta 664 (s.f). Mapa. Recuperado de: <https://ruta664.wordpress.com/mapa/>
- SEMARNAT, 2002 Suelos República Mexicana Obtenido de https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe_12/pdf/Cap3_suelos.pdf.
- Servicio Geológico Mexicano. (marzo de 2022). Rocas sedimentarias. Recuperado el 2023, de Museo Virtual, Rocas: <https://www.sgm.gob.mx/Web/MuseoVirtual/Rocas/Rocas-sedimentarias.html>.
- Servicio Meteorológico Nacional, 2023. Tomado de <https://smn.conagua.gob.mx/es/climatologia/diagnosticoclimatico/estatusdelnino#:~:text=Los%20pron%C3%B3sticosaseguran%20que%20se%20desarrollar%C3%A1un,2023%20a%20enero%20de%202024>.
- Suburbaja (s.f). Nuestros servicios. Recuperado de: <https://sites.google.com/view/suburbaja/servicio>
- Uniradio Informa (11 de noviembre 2022). IMOS anuncia nueva ruta para estudiantes Rosarito-Valle de las Palmas. Recuperado de: <https://www.uniradioinforma.com/tijuana/imos-anuncia-nueva-ruta-estudiantes-rosarito-valle-palmas-n635944>
- Vehículos de Motor Registrados en Circulación, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023)





**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

DESARROLLO URBANO

Secretaría de Infraestructura,
Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial



DESARROLLO TERRITORIAL

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Programa Metropolitano de Tijuana, Baja California, se publicó en el Periódico Oficial del Estado con fecha 7 de mayo de 2024, Tomo CXXXI, No. 23, Sección II.

Este documento puede consultarse en la página web:

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

Programa Metropolitano de Tijuana

Baja California



Descarga la versión digital de este programa,
escaneando el código QR con un teléfono inteligente



**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

COPLADE
Comité de Planeación
para el Desarrollo del Estado

Con el
corazón
por delante.