

Periódico Oficial

del Estado de Baja California

Órgano del Gobierno Constitucional del Estado de Baja California.



Francisco Arturo Vega de Lamadrid
Gobernador del Estado

Loreto Quintero Quintero
Director

Autorizado como correspondencia de segunda clase por la Dirección General de Correos el 25 de Marzo de 1958.

Las Leyes y demás disposiciones obligan por el solo hecho de publicarse en este periódico.

Tomo CXXV Mexicali, Baja California, 13 de julio de 2018. No. 33

índice

SECCIÓN I

PODER EJECUTIVO ESTATAL

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

ACUERDO DEL EJECUTIVO mediante el cual se aprueban modificaciones al "PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DE CENTRO DE POBLACIÓN DE MEXICALI 2025" **3**

GOBIERNO MUNICIPAL

H. XXII AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE TIJUANA, B.C.

ACUERDO DE CABILDO mediante el cual se aprueba Punto de Acuerdo 3.5 relativo a las acciones y reformas de normatividad en materia de Transporte Público Municipal..... **52**

ACUERDO DE CABILDO mediante el cual se aprueba Punto de Acuerdo 3.4 relativo a propuesta de Modernización del Sistema de Estacionómetros e Implementación de Sistemas No Motorizados Públicos en el Municipio de Tijuana, Baja California..... **81**



FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID, GOBERNADOR DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 49 FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA; Y CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS NUMERALES 3 Y 9, DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, 10 FRACCIONES VI Y VII, 20 FRACCIÓN II, 23, 26 Y 28 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; Y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la planeación del desarrollo nacional como el eje que articula las políticas públicas que lleva a cabo el Gobierno de la República, pero también como la fuente directa de la democracia participativa a través de la consulta con la sociedad; en ese tenor el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, constituyen el marco jurídico fundamental conforme al cual los tres órdenes de gobierno, con la participación de la sociedad, dentro de un esquema de concurrencia y responsabilidades compartidas, enfrentan la problemática de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano del país.

SEGUNDO.- Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2013, es el documento de trabajo que rige la programación y presupuestación de toda la Administración Pública Federal. De acuerdo con la Ley de Planeación, todos los Programas Sectoriales, Especiales, Institucionales y Regionales que definen las acciones del gobierno, deben elaborarse en congruencia con el citado Plan. Este es también un ejercicio de reflexión que invita a la ciudadanía a pensar sobre los retos y oportunidades que el país enfrenta. Particularmente, el Plan Nacional de Desarrollo ha sido concebido como un canal de comunicación del Gobierno de la República, que transmite a toda la ciudadanía de una manera clara, concisa y medible la visión y estrategia de gobierno de la presente Administración.

En dicho Plan se establecen cinco Metas Nacionales, un México en Paz, un México Incluyente, un México con Educación de Calidad, un México Próspero y un México con Responsabilidad Global.

En la meta de un México Próspero, se busca impulsar y orientar un crecimiento verde, incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo de manera eficaz. Para ello se busca implementar una política integral de desarrollo que vincule la sustentabilidad ambiental con costos y beneficios para la sociedad, definiendo como líneas de acción el impulsar la planeación integral del territorio, considerando el ordenamiento ecológico y el ordenamiento territorial para lograr un desarrollo regional y urbano sustentable, así como impulsar una política en mares y costas que promueva

d

oportunidades económicas, fomenta la competitividad, la coordinación y enfrenta los efectos del cambio climático protegiendo los bienes y servicios ambientales.

TERCERO.- Que el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2014, establece seis objetivos que promueven la transición hacia un modelo de desarrollo sustentable e inteligente. Este nuevo modelo busca fomentar un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para los ciudadanos. Ciudades productivas, en las que los ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se genere un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social.

CUARTO.- Que el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 en su actualización, publicada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, el 23 de septiembre de 2016; plantea como áreas de oportunidad, evaluar qué se ha logrado en la atención de las estrategias y objetivos de los siete ejes temáticos del Plan Estatal; asimismo busca sentar las bases que orienten a los cinco municipios para la elaboración de sus planes municipales de desarrollo con el propósito de aprovechar las oportunidades locales y potenciar el trabajo interinstitucional en favor de la sociedad bajacaliforniana.

El Eje Rector 5, denominado "Infraestructura para la Competitividad y el Desarrollo", plantea como objetivo general contribuir a la modernización de infraestructura, ordenamiento, fluidez e interconexión de las ciudades aumentando su competitividad en beneficio de los habitantes del Estado. Se busca que la infraestructura sea detonadora de desarrollo económico, social, productivo, competitivo y sostenible, y pueda darse privilegiando los criterios de sustentabilidad como garantía para el bienestar de las generaciones presentes y futuras; asimismo, el referido Plan Estatal establece en su línea de acción 5.2 denominada "Sistema de Administración Urbano Territorial" el mejorar el desarrollo de ciudades competitivas con espacios ordenados y funcionales que respondan a las necesidades de crecimiento urbano en beneficio de los habitantes del Estado, a través del fortalecimiento del Sistema de Administración Urbano Territorial, así como actualizar los planes y programas de desarrollo urbano acordes a las nuevas políticas y estrategias federales y de ordenamiento territorial.

QUINTO.- Que el Municipio de Mexicali, Baja California, cuenta con el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Mexicali, Baja California 2025, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 2 de marzo del 2007; instrumento conforme al cual el gobierno municipal de Mexicali, viene a concretizar los objetivos, metas, políticas y estrategias en materia de desarrollo urbano, de los niveles superiores de planeación para el centro de población de Mexicali, conforme a los lineamientos y postulados en materia de asentamientos humanos, planeación y uso de suelo contenidos en la normatividad aplicable.

Que el referido Programa considera las tendencias en la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano y regional, las actividades económicas y la interacción fronteriza. Estas tendencias indican la reducción en el uso de los recursos naturales en el desarrollo y cambios en los esquemas de diversificación económica y localización de las actividades. En este sentido, la participación de la actividad agrícola y los establecimientos maquiladores en la

generación de la riqueza en el municipio y en la creación de empleos se mantiene, y a futuro se prevé una mayor convivencia con el fortalecimiento y consolidación de los servicios, el comercio y la reconversión industrial. Este esquema de actividades favorece la concentración urbana y una tendencia a la metropolización. Así mismo, la localización de actividades económicas a largo plazo se concentra en los espacios urbanos y, por lo tanto, resulta urgente dotarlos de nuevas capacidades de gestión con una triple perspectiva: regional, nacional y binacional.

SEXO.- Que el Plan Estatal de Desarrollo Urbano publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 5 de Abril del 2010, a través de su Modelo de Ordenamiento Territorial considera la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano y regional, las actividades económicas y la gestión urbana, para esto clasifica el territorio por unidades del gestión territorial que son la base geográfica para la evaluación de tierras o aptitud del territorio, elemento necesario para llevar a cabo el Ordenamiento Territorial, y de esta manera garantiza las capacidades de los recursos naturales para su aprovechamiento junto con la comunicación y las ventajas locacionales de las diferentes localidades y regiones en el estado que comprende acciones territoriales hacia dentro y fuera del territorio estatal. En este contexto, la Unidad de Gestión Territorial UGT1. Mexicali y su Valle, tiene definido una política general de Aprovechamiento con Consolidación y una estrategia específica de Aprovechamiento con consolidación urbana (Acu), donde deben aplicarse los criterios de desarrollo urbano establecidos en los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población y lo que marque la normatividad federal, estatal y municipal.

SÉPTIMO.- El Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Mexicali, Baja California, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 17 de febrero del 2012, fortalece el proceso de planeación y apoya la gestión de las inversiones que se requieren en infraestructura regional para el desarrollo sustentable con el propósito de lograr la competitividad a nivel internacional con la participación de los tres órdenes de gobierno y los sectores social y privado. El objetivo de este programa es en general impulsar el posicionamiento de la zona metropolitana de Mexicali, para redistribuir los recursos en los dos polos de desarrollo del Estado y fortalecer el aprovechamiento de los potenciales comercial, turístico, industrial y agroindustrial del Municipio, considerando las ventajas de localización fronteriza, la entrada al mar de Cortés y el acceso a la península de Baja California. Asimismo pretende integrar el ordenamiento de dicha zona a los planes y programas de desarrollo urbano y regional del municipio de Mexicali, para orientar los procesos y la toma de decisiones en los próximos veinte años; e identificar los proyectos estratégicos con visión fronteriza competitiva y posicionamiento económico del municipio, para desarrollar los estudios de factibilidad que confirmen la viabilidad de su instrumentación.

Para el análisis de las relaciones funcionales de las localidades y de la población, dicho Programa identifica tres áreas de la zona metropolitana identificadas como Unidades de Gestión Territorial (UGT); una de ellas es la identificada como UGT 1.1, que incluye el Centro de Población de Mexicali, su área urbana, considerando los límites de las Delegaciones Cerro Prieto, González Ortega, Hechicera y parte de la Delegación Progreso.

OCTAVO.- Que la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, prevé que la planeación del desarrollo urbano en el Estado estará a cargo del Gobernador, a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado, los Ayuntamientos en sus respectivas jurisdicciones y la participación social en los términos establecidos en la Ley de Planeación para el Estado y demás disposiciones aplicables, y que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado se realizará a través de los Planes y Programas a nivel estatal, regional y municipal, entre los que se encuentran los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población, mismos que deberán ser congruentes con los objetivos, políticas y metas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo, y deben estar orientados a afrontar estructuralmente la problemática de los Asentamientos Humanos y el Desarrollo Urbano de los centros de población, así como a inducir su eficaz cumplimiento, el cual debe llevarse a cabo a través del correcto ejercicio de las atribuciones que de acuerdo a la legislación tienen a su cargo las distintas Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal en una adecuada coordinación entre los distintos niveles de Gobierno y de éstos con los particulares.

NOVENO.- Que el XXII Ayuntamiento de Mexicali, Baja California, por conducto del Comité de Planeación para el Desarrollo del Municipio de Mexicali sometió a consulta pública de las dependencias e instituciones públicas, así como de asociaciones y de la comunidad, las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios lote 2, 3 y 4 Fracción Porción 4 Fracción 2, lote 2 Fracción C y 3 Fracción B y lote 2, 3 y 4 Fracción Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, con claves catastrales 07-H5-002-402, RU-005-693 y 07-H5-002-401 respectivamente, de la Col. Alamitos de la ciudad de Mexicali, B. C., con una superficie de 33.2466 hectáreas localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California,** promovido por la empresa PIMSA, Desarrolladores Industriales; en reunión extraordinaria de fecha 23 de noviembre del 2017, y aprobado por dicho Comité mediante Dictamen número 05/17 de fecha 15 de diciembre de 2017.

DÉCIMO.- Que de conformidad con lo previsto en los artículos 11, fracción I y 78, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, fue sometida a aprobación del XXII Ayuntamiento de Mexicali, Baja California, las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamitos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California,** a fin de que sea acorde con las circunstancias de desarrollo del Centro de Población de Mexicali; documento que fue aprobado mediante sesión extraordinaria de Cabildo número 26 del XXII Ayuntamiento de Mexicali, Baja California, en fecha 1 de febrero de 2018.

DÉCIMO PRIMERO.- Que el XXII Ayuntamiento de Mexicali, Baja California, en fecha 2 de febrero de 2018, solicitó al Ejecutivo Estatal opinión y, en su caso la aprobación, de las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002- 402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamitos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California.**

DÉCIMO SEGUNDO.- Que de conformidad con lo previsto en los artículos 7 fracción V, 10, fracción VI, 14 y 20, fracción II, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano, con el apoyo técnico y asesoría de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en sesión celebrada el 27 de febrero de 2018, emitió dictamen técnico de congruencia respecto al documento que contiene las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002- 402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamitos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California.**

DÉCIMO TERCERO.- Que Mexicali es una ciudad fronteriza en la que su impulso económico ha dependido históricamente en gran medida de la inversión extranjera en el sector manufacturero. La ciudad constituye un importante cluster industrial que desarrolló el ramo aeroespacial, la industria médica, automotriz, electrónica y energías renovables, por lo que se considera a Mexicali como un destino importante para negocios de empresas nacionales e internacionales que se ve reflejado en el Índice de Competitividad Urbana 2016 del Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), en la que Mexicali obtuvo la calificación más alta en el subíndice de Mercado de Factores Eficiente, que mide la eficiencia de los mercados de factores de la producción, principalmente el laboral y de energía, valorando costos y la productividad del trabajo y los costos de producción de energía eléctrica. En el municipio de Mexicali, la industria manufacturera absorbe el 33.38% del personal ocupado, el 56% de las remuneraciones y el 61% de la producción bruta total, de acuerdo con datos del Censo Económico 2014 del INEGI.

Que conforme a las tendencias del proceso de urbanización del centro de población de Mexicali, requieren consolidarse haciendo las zonas más eficientes en términos urbanos, a través de la incorporación de otros usos logrando una dosificación de usos más acordes con la realidad, los beneficios serán de conveniencia urbana para la ciudad de Mexicali, por el desarrollo de zonas industriales con fuentes de empleo para los trabajadores; es decir, más fuentes de trabajo, lo que ocasionará que se involucren otros sectores de la ciudad. Es en este sentido que surge al noreste del área urbana de Mexicali dentro del sector E, en las

d

inmediaciones del Puerto Fronterizo Mexicali II, un proyecto denominado PIMSA VIII, el cual vendrá a aportar a la recuperación del sector maquilador en la ciudad; la importancia de contar con reservas industriales designadas, incluidas dentro de las redes de infraestructura y con accesibilidad única a la red vial y a la infraestructura transfronteriza le asigna un valor de oportunidad importante a nuevos proyectos industriales. En la referida zona se localizan tres predios, los cuales integran el polígono de la propuesta de proyecto del Parque Industrial PIMSA VIII, y colindan al norte con la vialidad primaria Calzada Abelardo L. Rodríguez, y se ubican justo en el acceso del Puerto Fronterizo Mexicali II.

Los beneficios de la incorporación del nuevo parque industrial PIMSA VIII, más allá de la generación de nuevos empleos ofrece: proximidad a fuentes de trabajo, generación de donaciones de impacto social, aporta derechos de vía para consolidar la estructura vial de la zona, ocupación de suelo intraurbano ocioso, reducción de fuentes contaminantes, dinamiza el sector industrial en la localidad, amplía la base tributaria y, en general mejora la dinámica inmobiliaria y la imagen urbana de la zona.

La modificación a la estructura urbana propuesta del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025, viene a reforzar la integración de circuitos viales en la zona de estudio a través de la consolidación y prolongación de vialidades existentes que vendrán a resolver la circulación interna de la zona y la conexión hacia el resto de la ciudad. Se propone ajustar la estructura vial propuesta de los Distritos E1 y E2, previendo la prolongación de la Calle Cuarta (Álamo Chopo) hacia el norte y de la Avenida 2 de Octubre hacia el este sobre la colindancia de los predios propuestos para el nuevo parque industrial PIMSA VIII. La estrategia general para consolidar la estructura vial, es la conformación de circuitos internos que permitan apoyar los flujos locales hacia y desde las vialidades primarias, resolviendo la continuidad vial alrededor de los parques industriales de la franja norte. Se propone la conformación de lotes industriales ligados a un eje vial interno con dos conexiones a la Calzada Abelardo L. Rodríguez; el acceso norte para vehículos ligeros y principal acceso peatonal al parque industrial; un segundo acceso hace el este del parque estará destinado para la circulación de vehículos de carga, con la conveniencia de que esta incorporación para la Calzada Abelardo L. Rodríguez será semaforizada para facilitar el ingreso y la salida.

El nuevo parque Industrial PIMSA VIII aportará beneficios: ser referencia positiva regional a una puerta de entrada al país y el estado; elevar la plusvalía de la zona al restarle terrenos baldíos con un nuevo desarrollo industrial de vanguardia; promover la consolidación de la estructura vial de la zona y mejora la imagen urbana y la seguridad ciudadana; ofertar nuevos empleos directos e indirectos en especial a la población residente de las colonias al sur del desarrollo industrial; mejorar la accesibilidad en la zona mediante el complemento de la Avenida 2 de octubre, con lo cual se mejora al mismo tiempo la seguridad de la población colindante, ampliar la oferta de localización industrial en la ciudad; entre otros.

En tal virtud y atento a lo anteriormente expuesto, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 49, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 3 y 9, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California, resulta procedente dictar el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- De conformidad con lo dispuesto por los artículos 10, fracción VII, 26 y 27, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, publíquese en forma abreviada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California y en dos diarios de mayor circulación en la entidad, a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, de las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002- 402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamitos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California.**

SEGUNDO.- Las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002- 402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamitos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California,** tienen el carácter de obligatorias para los sectores público, social y privado respecto a los objetivos, estrategias, programas y acciones que de dicho programa se deriven, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

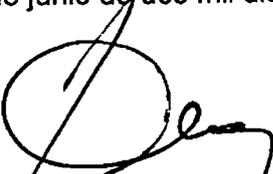
PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

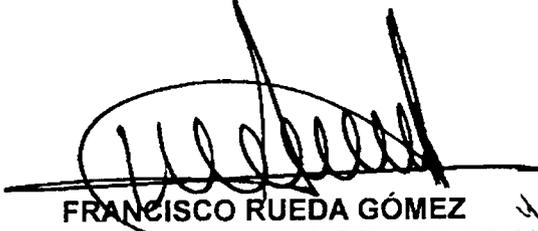
SEGUNDO.- De conformidad con lo dispuesto por los artículos 10, fracción IX, 27, 28 y 134, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, remítase al Congreso del Estado para su conocimiento, copia de las **modificaciones al "Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025" para cambio de la estructura vial y de uso de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCION 4 FRACC. 2; LOTE 2 FRACC. C y 3 FRACC. B; y LOTE 2, 3 y 4 FRACC. PORCIONES 2, 3 y 4 FRACC. 1 PORCION D, con claves catastrales 07-H5-002-**

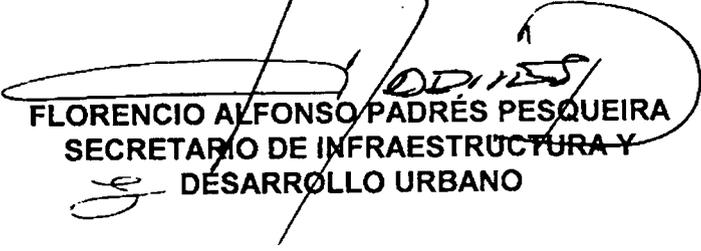
402; RU-005-693 y, 07-H5-002-401 respectivamente, de la Colonia Alamos de la ciudad de Mexicali, Baja California; con una superficie de 33.2466 hectáreas, localizados al noreste de la ciudad de Mexicali, Baja California; e inscribáse en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio dentro de los veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente Acuerdo, asimismo, póngase para consulta pública en las oficinas en donde se lleve a cabo su registro en la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, así como en las dependencias municipales que designe el Ayuntamiento de Mexicali, Baja California, según corresponda a su nivel de aplicación.

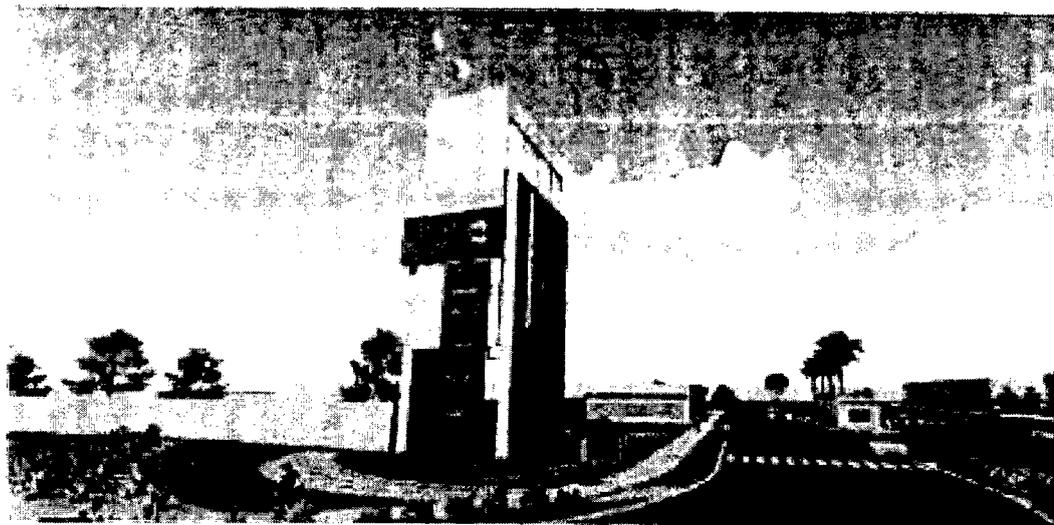
De conformidad con lo dispuesto por el artículo 49, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, imprímase y publíquese el presente Acuerdo para su debido cumplimiento y observancia.

DADO en el Poder Ejecutivo del Estado, en la Ciudad de Mexicali, Baja California, el día veintiseis de junio de dos mil dieciocho.


FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID
GOBERNADOR DEL ESTADO


FRANCISCO RUEDA GÓMEZ
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO


FLORENCIO ALFONSO PADRÉS PESQUEIRA
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA Y
DESARROLLO URBANO



Estudio de Justificación de cambio de la estructura vial y usos de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-00-000000 y 07-H5-002-401 respectivamente.

Versión abreviada

Febrero de 2018



VITRAN, S. C.

city & community

CONTENIDO

1.- ANTECEDENTES

- 1.1 Introducción.
- 1.2 Localización del predio y delimitación del área de estudio.
- 1.3 Bases jurídicas que sustentan el cambio de uso.
- 1.4 Antecedentes de planeación.
- 1.5 Cambios de uso en la zona.

2.- DIAGNÓSTICO.

- 2.1 Aspectos urbanos.
 - 2.1.1 Suelo urbano.
 - 2.1.2 Vivienda.
 - 2.1.3 Movilidad y transporte.
 - 2.1.4 Equipamiento urbano.
 - 2.1.5 Infraestructura.
- 2.2 Medio natural y medio ambiente.
- 2.3 Aspectos sociales.
- 2.4 Síntesis del diagnóstico.

3.- JUSTIFICACION DEL CAMBIO DE USO DEL SUELO

- 3.1 Referencia al Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali al 2025.
- 3.2 La importancia del impulso económico y las reservas para uso industrial en Mexicali.
- 3.3 Propuesta de modificación a la estructura urbana propuesta del PDUCP Mexicali 2025
 - 3.2.1 Modificación a la estructura urbana propuesta.
 - 3.2.2 Identificación de efectos y medidas compensatorias.

4.- PROPUESTA DEL PROYECTO INDUSTRIAL

- 4.1 Visión de la zona industrial.
- 4.2 Modelo de integración vial del proyecto.
- 4.3 Propuesta de desarrollo industrial.
- 4.5 Normatividad aplicable al proyecto

5.- ACCIONES Y COMPROMISOS

- 5.1.- Compromisos y acuerdos.
- 5.2.- Beneficios

6.- CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

1.- ANTECEDENTES

1.1 Introducción.

De acuerdo con el proyecto de Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Mexicali 2015, entre el 2009 y el 2012 en el municipio de Mexicali hubo una **disminución de la oferta de empleos en el sector manufacturero de alrededor del 43%**, situación vinculada con la crisis económica de los Estados Unidos (IMIP, 2015). En general, ante nuevas inversiones industriales, se vislumbra un marco de oportunidad para la población de la ciudad de Mexicali ante las restricciones de empleo que han venido recrudesciéndose en los últimos 5 años.

Los beneficios de la incorporación del nuevo parque industrial PIMSA VIII más allá de la generación de nuevos empleos, ofrece: proximidad a fuentes de trabajo, generación de donaciones de impacto social, ocupación de suelo intraurbano ocioso, reducción de fuentes contaminantes, dinamiza el sector industrial en la localidad, amplía la base tributaria, y en general mejora la imagen urbana de la zona.

El presente estudio busca como objetivo general: proponer la modificación al Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población Mexicali 2025 (PDUCP Mexicali 2025) ¹ mediante el **cambio de la estructura vial y usos de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamitos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-005-693; y 07-H5-002-401 respectivamente, con una superficie de 33.2466 ha. localizados al noreste de la ciudad de Mexicali.**

Se busca la **incorporación urbana de Parque Industrial PIMSA VIII** mediante la homologación de usos de suelo industrial y la reestructuración de las vialidades circundantes de tal forma que se consolide la estructura urbana en la zona.

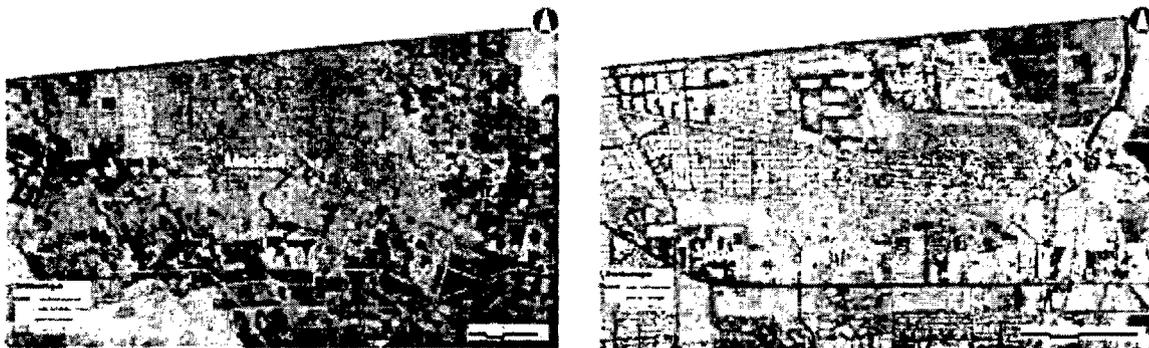
1.2.- Localización del predio y delimitación del área de estudio

El sitio se localiza hacia la parte noreste de la ciudad dentro de un espacio diverso en materia de usos de suelo. La zona de estudio identificada cubre **888.13 ha.** Al norte limita con la línea internacional, al oeste con la Calz. Manuel Gómez Morín (Periférico Oriente), al sur con la franja comercial con frontera a la Calz. Cety y al este con la Calz. Abelardo L. Rodríguez y el Canal de Riego (Dren Mexicali).

Al interior de la zona de estudio se encuentran los predios denominados **Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamitos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-005-693; y 07-H5-002-401 respectivamente, que corresponden al**

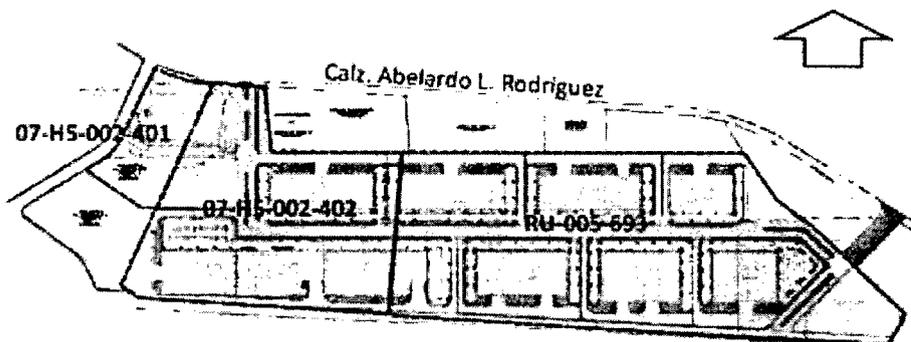
¹ Como antecedente también es necesario mencionar que de manera simultánea este documento modifica también el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de la Garita III publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California Tomo CIV No. 27 de fecha 4 de julio de 1997, el cual sirvió de base para las estrategias previstas en la zona de estudio que fueron incorporadas en el PDUCP Mexicali 2025. De la misma forma se modifica el Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California de fecha 23 de diciembre de 2011, el cual presenta la misma estructura vial del PDUCP Mexicali 2025.

proyecto industrial PIMSA VIII. Cuentan con una superficie de 33.2466 ha. y sus colindancias son al norte y al este al este con la Calz. Abelardo L. Rodríguez (Calle Novena), al poniente con el Parque Industrial PIMSA IV y al sur con las colonias Imperial y Valle del Álamo.



Localización del predio y límite del área de estudio

Fuente: Propia, 2017.



LOTE	SUPERFICIE (H.A.)
Lote 2, 3 y 4 Fracc. Parcelación 4 (Fracc. 107-H5-002-402)	11.00
Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B (RU-005-693)	20.00
Lote 2, 3 y 4 Fracc. Parcelación 1, 3 y 4 Fracc. 1 Parcelación D (07-H5-002-401)	2.2466
TOTAL	33.2466

Integración de predios a polígono del Parque Industrial PIMSA VIII

Fuente: Propia con base en Grupo PIMSA, 2017

1.3.- Bases jurídicas que sustentan el cambio de uso

Las bases jurídicas principales que sustentan la presente propuesta se desprenden de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, el Reglamento de Fraccionamientos del Estado y el Reglamento de Acciones de Urbanización para el Municipio de Mexicali. El proceso para la presentación de una propuesta de cambio de uso dentro del centro de población de Mexicali se sustenta en las disposiciones de la **Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California en su Capítulo Noveno: De la Modificación o Cancelación de los Planes de Desarrollo Urbano**, de acuerdo con los artículos del 79 al 82 que indican las condiciones bajo las cuales los Planes y Programas de Desarrollo Urbano pueden ser modificados, ante cuales instancias se debe solicitar dichos cambios, bajo qué circunstancias: así como los términos y procedimientos para realizar este trámite.

1.4.- Antecedentes de Planeación

Ámbito Nacional

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 "establece seis objetivos que promueven la transición hacia un modelo de desarrollo sustentable e inteligente. Este nuevo modelo busca fomentar un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para los ciudadanos. Ciudades productivas, en las que los ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se genere un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social" (Sedatu, 2014).

El Programa Regional de Desarrollo del Norte (Sedatu, 2014) establece una estrategia con dos objetivos principales: a) Incrementar la productividad regional, utilizando al máximo el potencial de los recursos ya existentes y aquellos que, por distintos factores, permanecen subutilizados, considerando para ello las vocaciones de la región, y b) Satisfacer las principales necesidades socioeconómicas de la sociedad en conjunto, haciendo particular énfasis en los sectores que permanecen más rezagados. Adicionalmente,

Ámbito estatal

El Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Baja California 2014-2019, en su Eje 3 *Desarrollo Económico Sustentable* busca: "Consolidar el desarrollo regional con participación ciudadana representativa, con altos niveles de competitividad, con la asignación eficiente de funciones y recursos financieros en dependencias de la administración pública, así como con la coordinación institucional urbana, económica y ambiental para la promoción de la inversión, la investigación y desarrollo de opciones productivas locales, la vinculación de vocaciones regionales y economía fronteriza, el uso de energías limpias y la protección al medio ambiente". Por otra parte, en el eje 5 *Infraestructura para la Competitividad y el Desarrollo* establece "Dotar al Estado de infraestructura para un desarrollo competitivo, disponiendo de suelo, vivienda y equipamiento de calidad que permitan desarrollar el potencial y la formación integral de su población, bajo un marco participativo y sustentable.

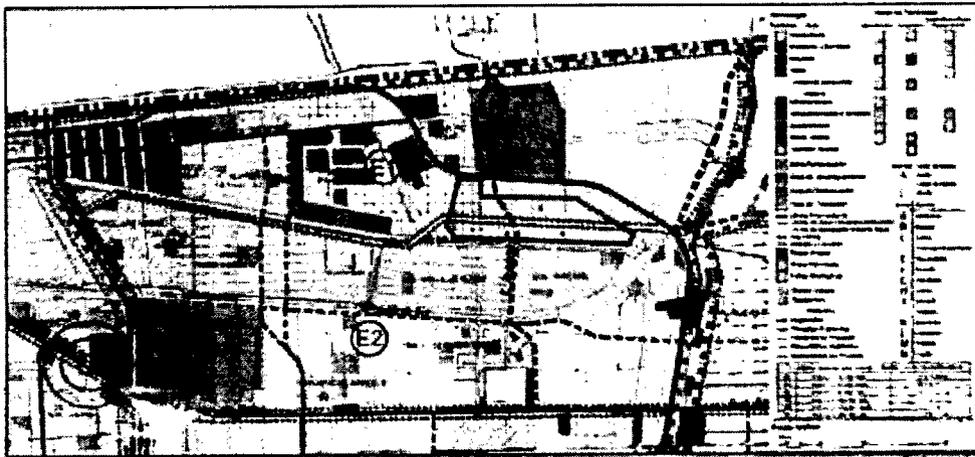
El proyecto de Programa de Ordenamiento Territorial del Estado de Baja California (Sidue, 2015), establece en cuanto a modalidades de poblamiento la compactación de las ciudades, no solo

buscando limitar la expansión urbana y la dispersión, sino buscando consolidar las estructuras de usos de suelo y movilidad urbana a través de una política integral de modernización del transporte público y de proyectos de densificación urbana vinculados a las redes de transporte. En materia logística y dinámica comercial, el programa busca vincular de forma eficiente a las zonas metropolitanas de alcances transfronterizas (Mexicali y Tijuana).

Ámbito Municipal²

Programa de Ordenamiento Territorial de Zona Metropolitana de Mexicali publicado en el **Periódico Oficial del Estado** el 7 de febrero de 2012. Establece que esta zona metropolitana es uno de los tres centros urbanos internacionales en el estado por su condición de frontera; es parte de los corredores logísticos Colonet-Mexicali y Ojos Negros-Jacumé; y considera a la ciudad de Mexicali con una estrategia de promoción del desarrollo tecnológico para posicionarla como ciudad con servicios de logística. El proyecto de actualización del Programa de Ordenamiento de Zona Metropolitana de Mexicali (IMIP, 2015), establece como objetivo general la redistribución de los recursos en los dos polos de desarrollo del estado y el aprovechamiento de los potenciales comercial, turístico, industrial y agroindustrial del municipio, considerando las ventajas de localización fronteriza, la entrada al mar de Cortés y el acceso a la península de Baja California.

El Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali al 2025 (PDUCP Mexicali 2025) establece que el predio se encuentra localizado en los distritos E1 y E2, los usos asignados son industria, comercio y almacenaje. El PDUCP en la estructura vial propone la prolongación de la Calle Imperial hacia el norte y sur para conectar la Calz. Cetys y la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

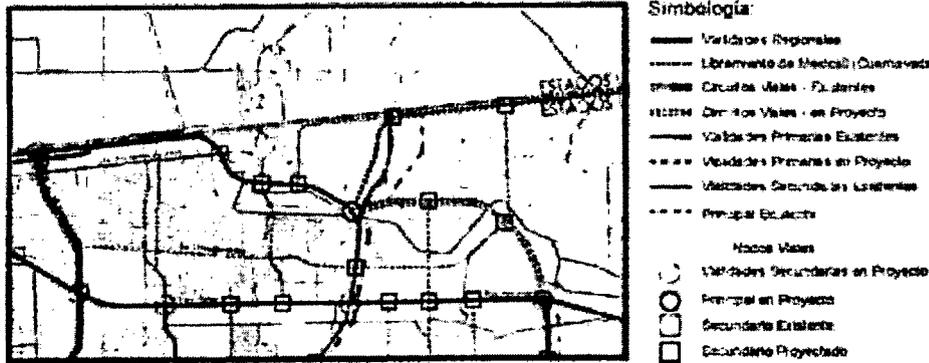


Estructura urbana propuesta por el PDUCP Mexicali 2025 y localización del predio a desarrollar

Fuente: PDUCP Mexicali 2025, Ayuntamiento de Mexicali, 2007.

² En este ámbito es importante mencionar que los tres predios que conforman el polígono propuesto para el nuevo parque industrial ya cuentan con un antecedente de gestión de uso de suelo ante dependencias municipales. El predio HS-002-401 cuenta con Dictamen de Uso de Suelo para Industria Manufacturera por la Dirección de Administración Urbana según oficio DAU-FRACC-0022/2017, en tanto que los predios HS-002-402 y RU-005-693 cuentan con Dictamen Técnico de Uso de Suelo para Industria y Equipamiento para el primero y Comercio y Servicios, Almacenamiento y Servicio para el segundo, expedida por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Mexicali con número de oficios respectivamente: IMIP/DS/107/2015 y IMIP/DS/108/2015 de fecha 14 de abril de 2015. De la misma forma los predios cuentan con Facibilidades de Servicios por parte de la Comisión de Servicios Públicos de Mexicali, como se puede constatar en el anexo correspondiente.

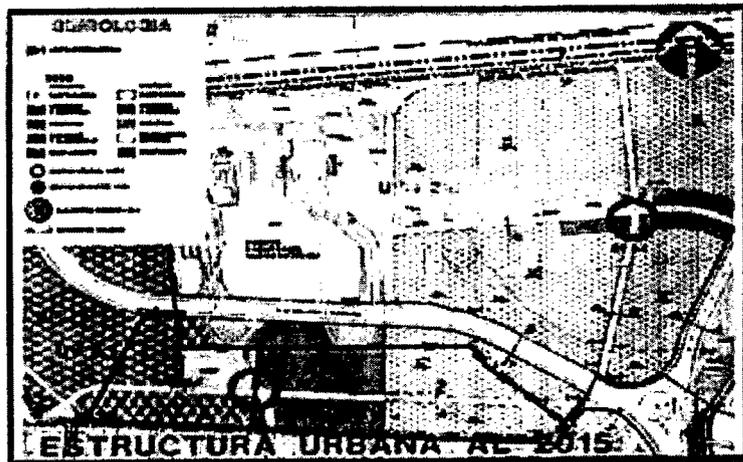
El Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali retoma la estructura vial propuesta por el PDUCP Mexicali 2025, da ahí que las condicionantes viales para el predio son las mismas previstas por el PDUCP: propone la prolongación de la Calle Imperial hacia el norte y sur para conectar la Calz. Cetys y la Calz. Abelardo L. Rodríguez.



Estructura vial propuesta por el Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali y localización del predio a desarrollar

Fuente: Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali, Ayuntamiento de Mexicali, 2011.

Por otra parte, en el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Garita III (1997) Publicado en el Periódico Oficial del Estado el 4 de julio de 1997, se indican los Usos asignados Industria y Comercio, y almacenaje y un núcleo de equipamiento, así como la estructura vial en la que propone la prolongación de la Calle Imperial hacia el norte, la calle Cuarta al norte la Av. 2 de Octubre hacia el este. La Calle Imperial y la Av. 2 de Octubre cruzan el predio propuesto para proyecto Industrial.



Estructura urbana propuesta Programa Parcial de la Zona de la Garita III
Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Garita III, Ayuntamiento de Mexicali, 1997.

1.5.- Cambios de uso en la zona

Cerca de la zona de estudio se han gestionado dos cambios de uso de suelo, con lo que se observa un interés reciente de la dinámica industrial por esta zona de la ciudad:

- 1) Parque Industrial Calafia II. Localizado en el Lote 12 de la Col. Abasolo, este cambio fue gestionado por la empresa Grumesa. Consistió en la modificación del uso comercio, servicios y habitacional por industrial con frente a la carretera a la Abasolo a la altura de la Fábrica de Papel San Francisco. Actualmente, el desarrollo da cabida a las empresas Vanguard Electronics, ERI y Stadco dedicadas al ramo de la electrónica.
- 2) Gestión de Cambio de uso de suelo de lote RU-006-860 y Ru-010-547 con una superficie total de 39.66 ha representado por el lote 7 fracción Este porción sur de la Colonia Abasolo, en la Delegación González Ortega y en el Rancho San Bartolo fracción B Colonia Abasolo, en ambos casos la gestión se realizó ante COPLADEM en octubre de 2015 y ante COCODEUR en febrero de 2016, con una autorización ante cabildo el 15 de diciembre de 2015 cambiando de uso habitacional, comercio y servicios a industrial.



Localización de predios con gestión para cambio de uso de suelo.

Fuente: Propia con base en información de IMP, 2017.

2.- DIAGNÓSTICO

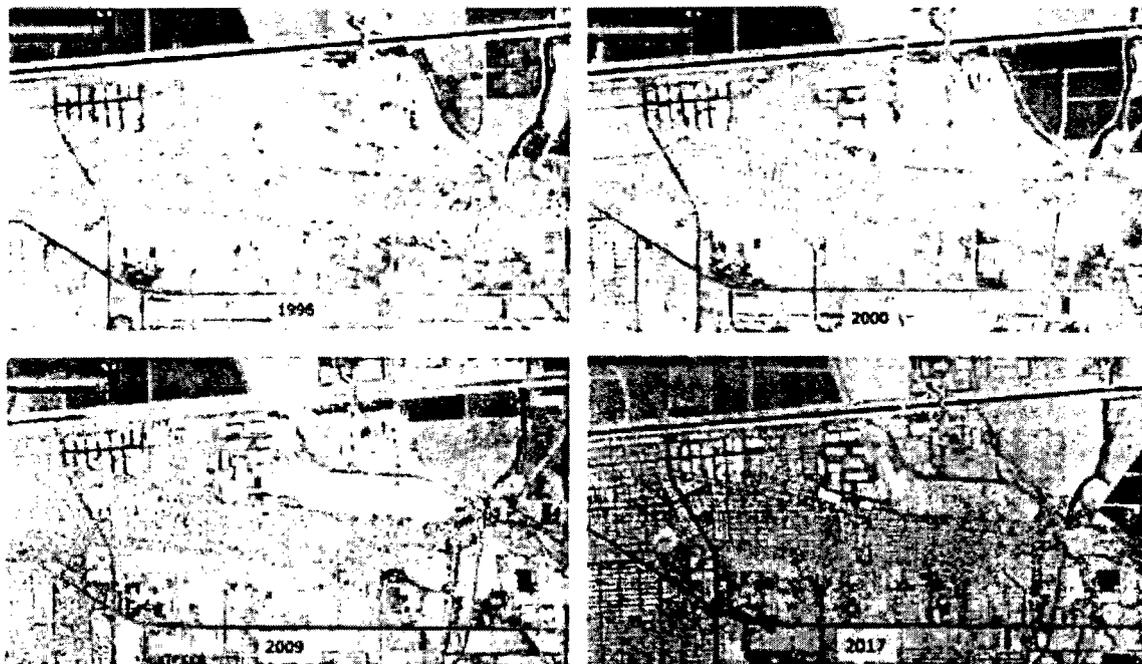
2.1.- Aspectos urbanos

2.1.1.- Suelo urbano

La zona de estudio se distingue por tener grandes predios desocupados los cuales de acuerdo con el PDUCP Mexicali 2025 tienen un uso de suelo propuesto habitacional e industrial principalmente. Actualmente, dentro del área de estudio se identifican usos de suelo habitacional, equipamiento, comercio y servicios e industrial. El uso de suelo predominante dentro de la zona es el habitacional, seguido de equipamiento e industrial; y en menor proporción el comercial y de servicios.

De acuerdo con la distribución física de los usos de suelo en la zona de estudio se puede observar una concentración de usos industriales en la franja norte, seguida de usos habitacionales en la franja central y espacios disponibles en la franja sur colindante con la Calz. Cety-Aeropuerto. Los usos industriales de la parte norte guardan una relación directa con el Calz. Abelardo L. Rodríguez ya que les proporciona accesibilidad vial y los comunica con las instalaciones aduanales del Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali. Esta diversidad de usos le asigna a la zona uno de los atributos más importantes hoy en día para el sano desarrollo de las ciudades: la mezcla de usos, con lo cual se logran grandes ventajas en cuanto a accesibilidad y vitalidad ya que se cuenta con sitios para vivir, trabajar y acceder a servicios comerciales y de esparcimiento. En los últimos años se ha observado un incremento en el interés inmobiliario en la zona que se ve reflejado en nuevos desarrollos mixtos habitacionales-comerciales-oficinas hacia la parte sur, una tendencia que deberá aquilatarse para mejorar las condiciones urbanas de toda la zona.

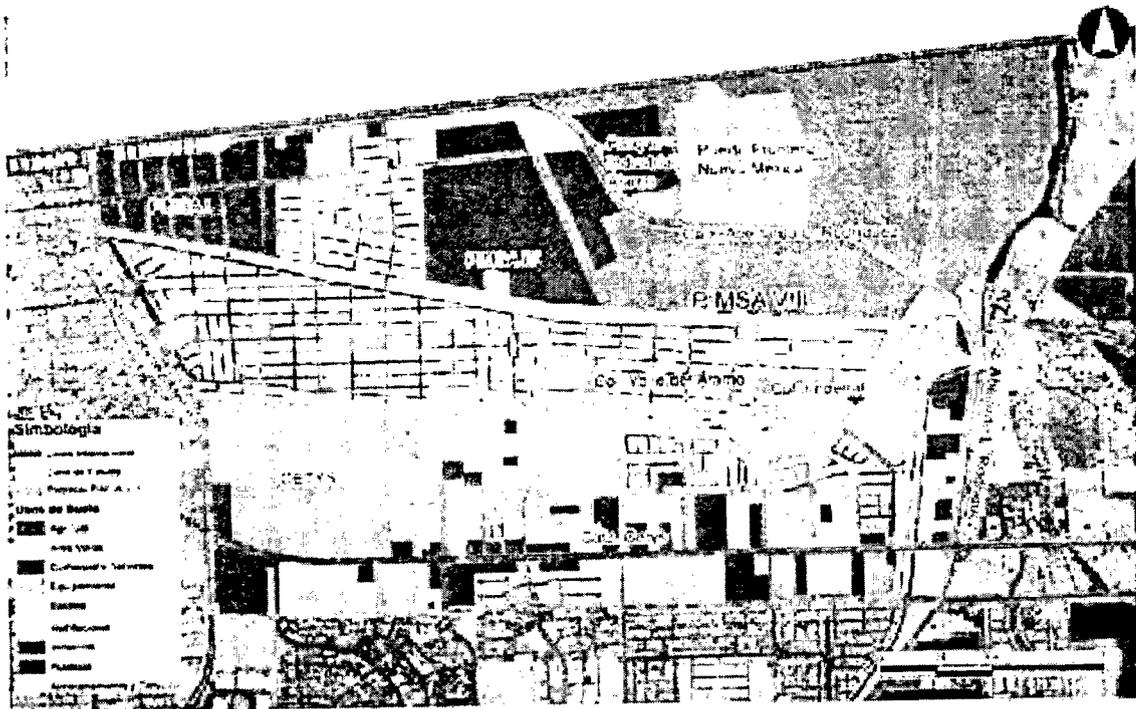
Un comparativo de la ocupación del suelo en 1996 según lo establecido por el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de la Garita III (1997) y el levantamiento de usos de suelo actual (2017) indica que de 1997 a 2017 se incorporaron a la urbanización 122 ha., de las cuales se puede identificar que los usos comercial e industrial incorporaron las mayores superficies con 25.9 ha. y 23.72 ha. respectivamente. El crecimiento estuvo representado por algunos desarrollos habitacionales en la franja sur y usos comerciales frente a la Calz. Cety, vialidad que es portadora de una de las tendencias de crecimiento comercial y de servicios más importantes en la ciudad, con una intensidad de uso del suelo que la destaca como el corredor de mayor interés inmobiliario en la actualidad. Sin embargo, algunos usos sobre este corredor están generando problemas de tráfico como los centros escolares insuficientemente construidos y algunos usos comerciales con insuficiencia de espacios para estacionamiento. En el mismo período se ha observado una tendencia moderada de ocupación sobre la Calz. Abelardo L. Rodríguez con usos industriales sobre el costado oeste del Puerto Fronterizo y usos comerciales y de servicios asociados a la exportación de mercancías en oriente de esta calzada.



Ocupación del suelo en la zona de estudio 1996-2017.

Fuente: Propia con base en Google Earth

De acuerdo con los porcentajes de ocupación de usos de suelo de la zona de estudio actualmente (2017) el uso habitacional representa el porcentaje mayor de ocupación con un 21.09%, el porcentaje de equipamiento es elevado debido a la existencia del campus del Cetys con un 12.50%, le sigue el uso industrial con el 10.04% y las áreas agrícolas con un 9.13%. Mención especial merecen las áreas desocupadas, baldíos y terrenos en breña que juntos suman el 20.62% de la superficie de la zona de estudio. De acuerdo con la cuantificación actual de suelo disponible incluyendo actividades agrícolas, hay una disponibilidad de reservas para consolidación urbana de 264.15 hectáreas, lo que representa el 30% de la zona de estudio. Grandes predios se han mantenido desocupados o con uso agrícola, especialmente los colindantes con la Garita.



Ocupación del suelo en el área de estudio.

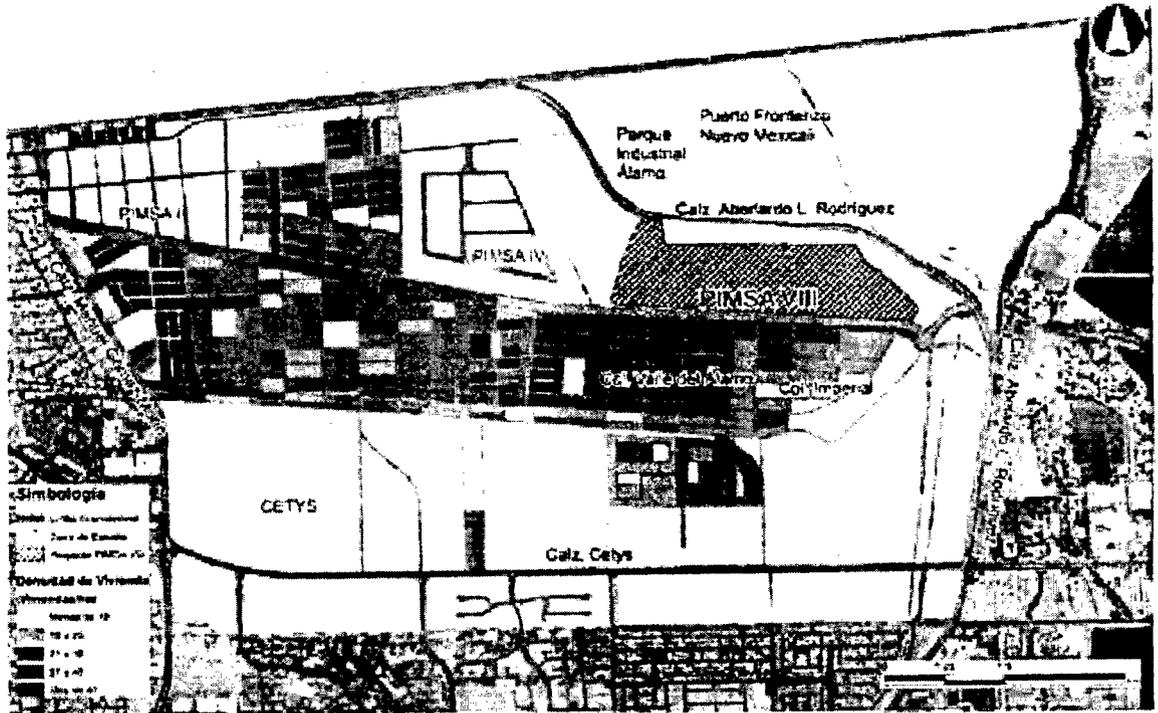
Fuente: Propia, 2017.

2.1.2.- Vivienda

Como ya se mencionó, el uso habitacional se concentra en la franja central de la zona de estudio. La vivienda en lo general se encuentra en un estado regular, predomina la vivienda popular. Los niveles de construcción predominantes son de 1 y 2, sin embargo, en algunos casos se observaron construcciones de hasta 3 niveles. Se emplean diversos tipos de materiales para la construcción tal como ladrillo, adobe, bloque, madera y láminas. Dentro del área de estudio, se encuentran tres fraccionamientos residenciales de nivel medio alto (Duara, Cerrada del Sol, Veredas del Sol, Calzada Residencial (en proceso de construcción), San Pedro I y II), así como que en la franja central la vivienda corresponde principalmente con la tipología popular. Las viviendas que se encuentran al este de la zona de estudio, cerca de las antiguas compuertas son de tipo rural en algunos casos de calidad precaria, de traza muy irregular y difícilmente se integran al comportamiento urbano de la ciudad.

De acuerdo con el censo de INEGI 2010 en la zona de estudio se encuentran 5,679 viviendas en su gran mayoría de tipo unifamiliar en fraccionamientos de densidad media, ya que la mayor parte de zonas habitacionales tiene una densidad de alrededor de 30 viviendas/ha. y las que presentan mayores densidades son de 52 viviendas en el Fracc. Las Hadas al poniente de la zona de estudio. Como se mencionó anteriormente el tipo de vivienda dominante es popular. Las viviendas en su

totalidad cuentan con servicio de energía eléctrica, el 85% cuentan con agua en la vivienda y solo 19 carecen de drenaje sanitario. En cuanto a pavimentación solo algunas áreas de la franja central carecen del mismo, la mayor parte de la zona de estudio se encuentra con pavimento.

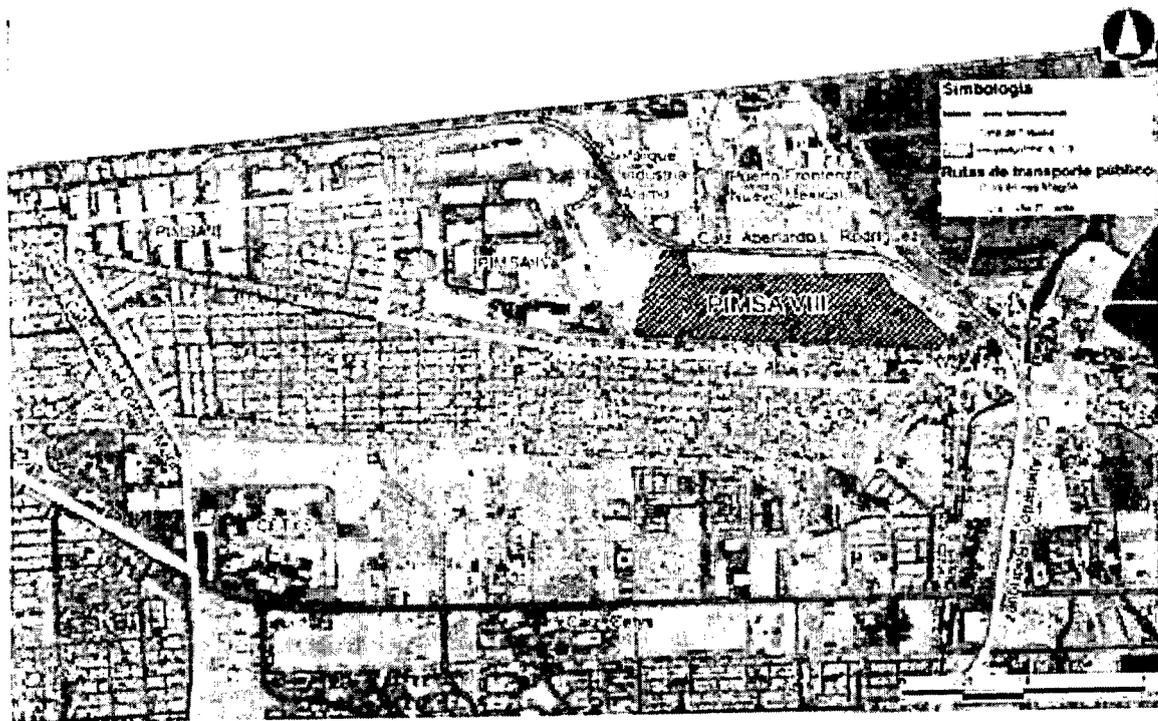


Densidades de vivienda en el área de estudio.

Fuente: Propio con base en INEGI 2010.

2.1.3.- Movilidad y transporte

La zona cuenta con cobertura de transporte público ya que 2 rutas de autobuses y 1 de taxis brindan servicio a la zona. Habrá que mencionar que ninguna de las rutas existentes corre frente al predio propuesto para desarrollar, siendo el único tramo de la Calz. Abelardo L. Rodríguez que no es recorrido por las rutas de autobuses urbanos actualmente. Las rutas son Flores Magón (FA01) y la Ruta AB-05 de la Soc. Coop. de autotransportes amarillo y blanco, S.C.L. En cuanto a rutas de taxis, se observó una: Ruta-09 Las Hadas – Alamitos – Centro.

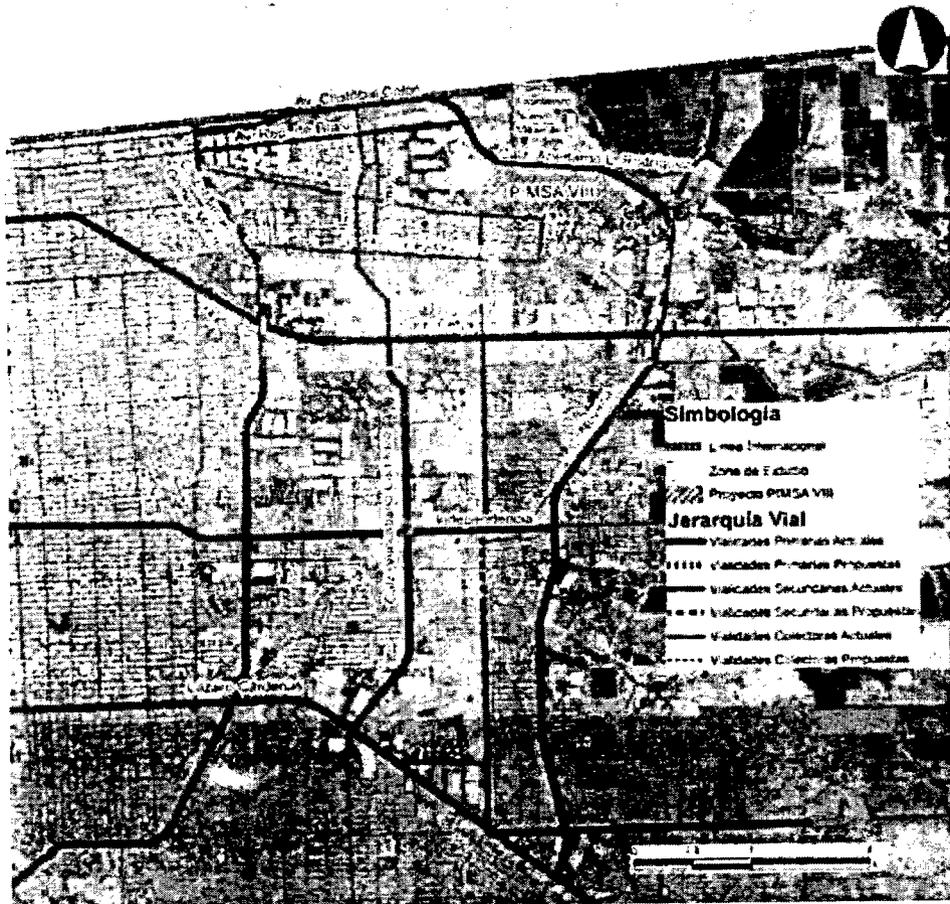


Rutas de autobuses urbanos en la zona de estudio.

Fuente: Propia con base en Sistema Municipal de Transporte, 2017

En materia de conectividad vial, la zona de estudio cuenta con una conectividad directa con el resto de la ciudad a través de cuatro vialidades primarias que forman parte de la estructura vial principal: Calz. Cety's, Calz. Manuel Gómez Morín y Calz. Abelardo L. Rodríguez que se conecta al oeste con la Av. Cristóbal Colón y al sur con la Calle Novena. Estas vialidades comunican hacia las zonas centro y sur de la ciudad, permitiendo comunicar con el Aeropuerto Internacional hacia el oriente y al norte hacia Estados Unidos a través de la conexión del Calz. Abelardo L. Rodríguez con el Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali.

De acuerdo con la estructura vial del sector oriente de la ciudad, se puede observar la importancia que tienen la Calz. Manuel Gómez Morín y la Calle Novena en la conectividad norte-sur, permitiendo comunicar la zona industrial de Palacio con el Puente Fronterizo Nuevo Mexicali; asimismo, las otras dos vialidades que apoyan a la estructura de enlaces primarios norte-sur, son la Calz. Venustiano Carranza y la Calle Cuarta, ambas con una continuidad incompleta por tramos faltantes especialmente al norte, dentro de la zona de estudio. Esta estructura vial primaria y secundaria es la que ocupa reforzarse para una mejor integración de los nuevos desarrollos de al nororiente de la ciudad.



Integración vial primaria y secundaria de la zona de estudio.

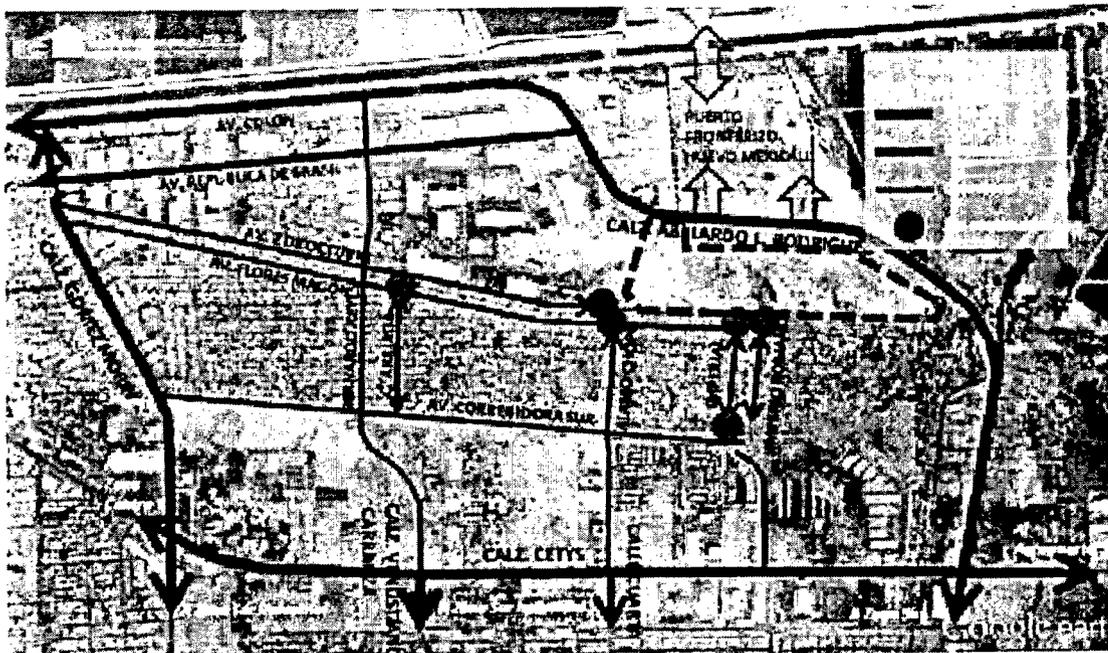
Fuente: Propia, 2017

A nivel de la **zona de estudio**, los flujos principales se dan sobre las vialidades Calz. Manuel Gómez Morín, Calz. Cety's y Calz. Abelardo L. Rodríguez como vialidades principales, que en conjunto canalizan los flujos que provienen del Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali tanto vehículos ligeros como transporte de carga hacia el resto de la ciudad.

Otras vialidades de carácter primario distribuyen flujos dentro de la zona de estudio y hacia el exterior, tales como la Calz. Venustiano Carranza y su prolongación hacia el norte con el par vial propuesto con las Calles Bernardo Reyes y Camilo Arriaga, y la Av. Cristóbal Colón que comunica hacia el poniente. Existen también vialidades secundarias en sentido oriente-poniente como la Av. República de Brasil y en el sentido norte-sur la Calle Cuarta proyectada a prolongarse hacia el norte de la zona de estudio. Finalmente, otras vialidades colectoras ayudan a la circulación interna en la zona, aunque con deficiencias en cuanto a continuidad y condiciones físicas de rodamiento: Av.

Corregidora Sur, Av. 2 de octubre, Av. Ricardo Flores Magón, Calle Álamo Chopo, Calle Imperial y Calle Imperio Romano.

Analizando la estructura vial actual, se observan conflictos existentes en las vialidades tanto en sentido sur-norte como este-oeste, las calles Camilo Arriaga, Álamo Chopo, Calle Imperial e Imperio Romano y la Av. 2 de Octubre ocasionan, debido a su falta de continuidad, que la zona habitacional tenga una limitada conexión a la red vial principal de la ciudad. En particular, tanto la Calz. Venustiano Carranza en su continuidad al norte con el par vial propuesto Camilo Arriaga-Bernardo Reyes, así como la Calle Cuarta (Álamo Chopo), y las avenidas 2 de Octubre y Corregidora Sur requieren de acciones para consolidar su función ya que se convierten en los ejes de comunicación norte-sur y este-oeste en la zona de influencia del Proyecto PIMSA VIII.



Jerarquía vial en la zona de estudio. Temas de continuidad

Fuente: Propia con base en Google Earth, 2017

Para la Integración del nuevo Parque Industrial PIMSA VIII, la Calz. Abelardo L. Rodríguez representa la vía de acceso principal y como tal será hacia la cual se dirigirá el tráfico nuevo que generará el parque. Actualmente, la Calz. Abelardo L. Rodríguez con tres carriles de circulación por sentido tiene una capacidad vehicular para movilizar 60,000 vehículos, y de acuerdo la sección de proyecto, se sumaría una capacidad adicional de 20,000 vehículos al construirse el cuarto carril en el cuerpo principal. Actualmente se presenta una buena fluidez vehicular ya que en esta vialidad se presenta un Transito Promedio Diario Anual de 11,750 vehículos aproximadamente, por lo que se

encuentra funcionando en un Nivel de Servicio "B", de acuerdo con los aforos realizados en el periodo comprendido del 31 enero al 01 de febrero del presente año 2017 en donde tentativamente quedaría el acceso al desarrollo propuesto.

Conectividad peatonal y ciclista

En la zona de estudio no existen rutas ciclistas definidas, sin embargo, la afluencia de ciclistas a las áreas de trabajo dentro de los parques industriales de la franja norte del área de estudio es una forma de transporte aun no contabilizado que demanda infraestructura apropiada, especialmente a lo largo de la Calz. Manuel Gómez Morín y Av. República de Brasil que son las rutas observadas de ciclistas. Estas rutas "informales" son reconocidas por el Proyecto de Rutas Ciclistas para Mexicali (IMIP, 2014), el cual propone rutas ciclistas por la Calz. Abelardo L. Rodríguez-Av. Colón, Calz. Manuel Gómez Morín y Calz. Cetys.

En el tema peatonal, hay que mencionar que las vialidades primarias existentes cuentan con espacios de banquetas con diversos estados de mantenimiento que permiten los desplazamientos peatonales de manera aceptable. El acceso peatonal a las áreas de trabajo es aceptable toda vez que los parques industriales están totalmente urbanizados, aunque limitado el acceso al transporte público en la parte norte debido a que la ruta de transporte público más próxima (Ruta Flores Magón) pasa por la parte posterior de algunos parques industriales. Cabe mencionar que la relación entre las áreas habitacionales de la franja central de la zona de estudio y los parques industriales al norte se logra de manera limitada, ya que el modelo de parque industrial existente es semicerrado.

2.1.4.- Equipamiento urbano

Dentro de la zona de estudio se identificó equipamiento urbano público y privado. En la zona se encuentra equipamiento de los subsistemas de educación con escuelas de nivel preescolar, primaria, secundaria, preparatoria, universidad y un CECATI; asistencia social con un centro de desarrollo humano integral; recreación con parques y jardines; deporte con la unidad deportiva Alamitos; de salud con un hospital y centro de salud y de servicios urbanos con estaciones de policía. Dentro del equipamiento privado, se ubican escuelas preferentemente sobre Calz. Cetys, tales como, Centro Escolar Ingles, Colegio Discovery, Colegio de las Américas, Orbis, St. Jude, y Cetys Campus Mexicali. Cabe mencionar que recientemente se instalaron en la zona los colegios Instituto Angloamericano e Instituto Salvatierra que se ubican sobre el frente sur de la Calz. Cetys; estos están aportando un volumen significativo de autos a la zona y por su dinámica y horarios está causando conflictos al absorber uno de los carriles de la calzada para formar la fila de autos; el problema agrava la congestión ya generada por el Cetys especialmente en horas de entrada y salida de estudiantes.

Ante la necesidad de reforzar los servicios de vigilancia y de atención a emergencias, el grupo empresarial de sector está promoviendo la instalación de nuevas instalaciones de seguridad (estación de policía) aprovechando las donaciones potenciales de grandes proyectos como el del parque industrial PIMSA VIII, lo cual viene a reforzar la justificación y oportunidades de desarrollo que está aportando este nuevo proyecto.

2.1.5.- Infraestructura

La zona cuenta con todos los servicios de infraestructura: energía eléctrica, agua potable, drenaje sanitario; también se cuenta con servicios de telefonía y recolección de basura. En algunas partes no se cuenta con drenaje pluvial y algunas calles en las colonias como Flores Magón, Corregidora y Compuertas aún carecen de pavimentación. No obstante, se observó que recientemente hubo un programa de pavimentación de algunas vialidades ubicadas en la Colonia Imperial, en donde se puede apreciar a simple vista cuál de estas es de reciente pavimentación.

Cabe mencionar que los predios propuestos para el proyecto industrial PIMSA VIII ya cuentan con factibilidades de servicios por parte de la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Mexicali y por Comisión Federal de Electricidad, lo cual le da viabilidad a la propuesta de integración urbana del nuevo parque industrial.

Infraestructura agrícola

Dado que aún existen campos agrícolas dentro de la zona de estudio, aun se pueden observar en funcionamiento algunos drenes y canales hacia la parte oriente de la zona, ligados a los terrenos de cultivo localizados en la parte nororiente y la colonia Compuertas que aún se desarrolla con un patrón de ocupación del suelo rural.

2.2.- Medio natural y medio ambiente

La zona de estudio cubre una porción del área urbanizada de Mexicali y otra porción de las periferias no urbanizadas, pero aún dentro del límite de la ciudad. La ciudad pertenece a la provincia fisiográfica Llanura Sonorense, la cual se caracteriza por un clima árido seco, caliente y extremo con escasa precipitación pluvial. De acuerdo a la clasificación climática de Köppen (modificada por García 1973) y con apoyo en las cartas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI 1982) se obtiene la determinación para el clima para esta zona como $BW(h')hW(x')(e)$.

En la zona de estudio la topografía en general es plana y edafología indica que el suelo dominante es tipo Cambisol, son suelo muy abundantes, se destinan a muchos usos y sus rendimientos son variables pues dependen del clima donde se encuentren. Son de moderada a alta susceptibilidad a la erosión (<http://beta/inegi.org.mx/temas/mapas/edafologia>). En cuanto a la geología el área de estudio está conformada principalmente por roca sedimentaria, como son las areniscas, conglomerados y suelos, perteneciente al periodo cuaternario y de origen aluvial.

Como se mencionó con anterioridad en la parte nororiente aún se desarrollan actividades agrícolas, por este motivo en la zona se encuentran drenes y canales que constituyen el sistema de riego agrícola.

La flora dominante es tipo Matorral Parvifolio Subinerme y la fauna es la característica del matorral desértico y de las zonas agrícolas del Valle de Mexicali (Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Mexicali, 2000).

En cuanto a Riesgos la zonificación por fallas de acuerdo con el Atlas de Riesgo del Municipio de Mexicali (2011) aplica en distancias de 100, 500 y 1000 metros, con lo cual se generó el mapa de afectación por fallas, sin embargo, la franja de los 1000 metros de la Falla Imperial se localiza a 1.5

kilómetros de la zona de estudio. En el tema de riesgos químicos, no se encuentran riesgos en la zona de estudio, aun cuando algunas de las industrias de la zona de estudio se ubican como instalaciones peligrosas, no representan un riesgo por productos químicos.

2.3.- Aspectos sociales

La población en la zona de estudio de acuerdo con INEGI al 2010 es de 18,117 habitantes, de los cuales 9,087 son hombres (50.15%) y 9,030 son mujeres (49.84%). La estimación de la población por grupos de edades en la zona de estudio arroja que la población menor de 5 años es de 1,691 correspondiendo al 9.33% del total de la población, niños en edad escolar de 6 a 11 años es el 9.84% con 1,782 niños, mientras que la población de 12 a 17 años es de 1,648 habitantes que corresponde al 9.10%, los adultos de 18 a 24 años son 2,308 (12.74%), **el 49.94% con 9,047 habitantes lo representan adultos de 25 a 59 años** y los adultos mayores de 60 años son 1,641 habitantes que son el 9.06% de la población total del área de estudio. La Población Económicamente Activa (PEA) es 8,258 que corresponde al 45.58% del total de la población, el 62.55% son hombres esto es 5,166 habitantes y 3,092 personas del sexo femenino que representan el 37.44%.

2.5.- Síntesis del diagnóstico

La zona de estudio involucra la dinámica urbana característica de la periferia de la ciudad de Mexicali que intercala áreas urbanizadas con actividades primarias (agrícolas) e industriales. Dentro de la zona, es clara la división que existe, ubicando las zonas industriales al norte y el Puerto Fronterizo; la zona central tiene un claro dominio de zonas habitacionales caracterizadas por viviendas predominantemente de tipo popular; y en la franja sur existe una mezcla de usos que incluye equipamiento predominantemente educativo, terrenos en breña, uso comercial y vivienda de tipo residencial. Esta última franja forma parte de la llamada "zona dorada" de la ciudad caracterizada por desarrollos habitacionales y comerciales nuevos de alto valor agregado. A pesar de la diversidad de usos de la zona, no existen incompatibilidades de uso de suelo actualmente; habrá que mencionar sin embargo, que la localización de algunos usos como los equipamientos educativos frente a la Calz. Cety's sí están generando conflictos relacionados con el tránsito, por lo que se puede decir que la dinámica vehicular y el inadecuado diseño de estos conjuntos educativos los hace incompatibles con esta vialidad de carácter primario. Las áreas desocupadas constituyen reservas urbanas para usos industriales y habitacionales según el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población Mexicali 2025.

Tanto en el tema de la vivienda como en el de equipamiento, las concentraciones de población y de servicios se dan principalmente en el tercio medio de la zona de estudio, lo que favorece el desenvolvimiento sano y seguro de la población en sus actividades diarias. En general se puede decir que la zona cuenta un buen grado de conectividad y accesibilidad (vialidades) con el resto de la ciudad, sin embargo, las condiciones de la conectividad vial entre la franja central habitacional de la zona de estudio y la estructura vial de los parques industriales no permite una continuidad de las calles locales, lo que dificulta el acceso de los trabajadores que viven dentro de la zona y que deben recorrer mayores distancias para llegar a su centro de trabajo. En este sentido es importante reforzar la estructura vial secundaria y colectora de la zona tanto en el sentido norte-sur como oriente-poniente, resolviendo la prolongación de vialidades como la Calle Cuarta y la Av. 2 de Octubre para

conformar circuitos viales que se enlacen a las vialidades primarias. Cabe mencionar que la Calz. Abelardo L. Rodríguez posee una sección cuyo nivel de servicio le permite incorporar de manera adecuada los futuros flujos vehiculares del nuevo parque industrial PIMSA VIII.

Es de especial importancia reforzar las rutas de transporte público a lo largo del Calz. Abelardo L. Rodríguez para permitir el acceso de la población por este medio. De la misma forma debe respetarse la posibilidad de llegar caminando a las áreas de trabajo y evitar que los parques industriales se conviertan en barreras a los peatones y ciclistas.

Aún falta que la zona de consolide en cuanto a ocupación urbana, y pensando en la afluencia futura de proyectos industriales es de esperarse que estos proyectos dependerán en gran medida de la accesibilidad vehicular; la importancia de la localización del predio radica en la cercanía con el Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali como punto de importancia en el traslado e intercambio de mercancías con el país del norte; así como la corta distancia que existe entre una gran zona habitacional que representa un potencial de mano de obra para este tipo de proyectos; además que se contribuye al mejoramiento de la imagen urbana disminuyendo la gran cantidad de terrenos baldíos que se encuentran frente al acceso fronterizo.

En términos de medio físico natural, no se identifican limitantes para los cambios urbanos propuestos. De la misma manera no existen riesgos limitantes, pero es importante considerar toda normatividad en materia de sismos aun cuando el proyecto se encuentra distanciado la falla Imperial.

El cambio de la estructura vial y usos de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamitos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-005-693; y 07-H5-002-401 respectivamente, y la incorporación urbana del Parque Industrial PIMSA VIII abonará a la consolidación urbana de la zona, generará un mayor potencial de fuente de trabajo y además se contribuirá en el impulso económico de la ciudad mediante proyectos que atraigan inversión no solo local sino regional. Esto aumentará la deseabilidad de la zona, lo que permitirá consolidar la dinámica urbana y ofrecer mayores oportunidades de desarrollo a la población de la zona a menos distancias de desplazamiento.

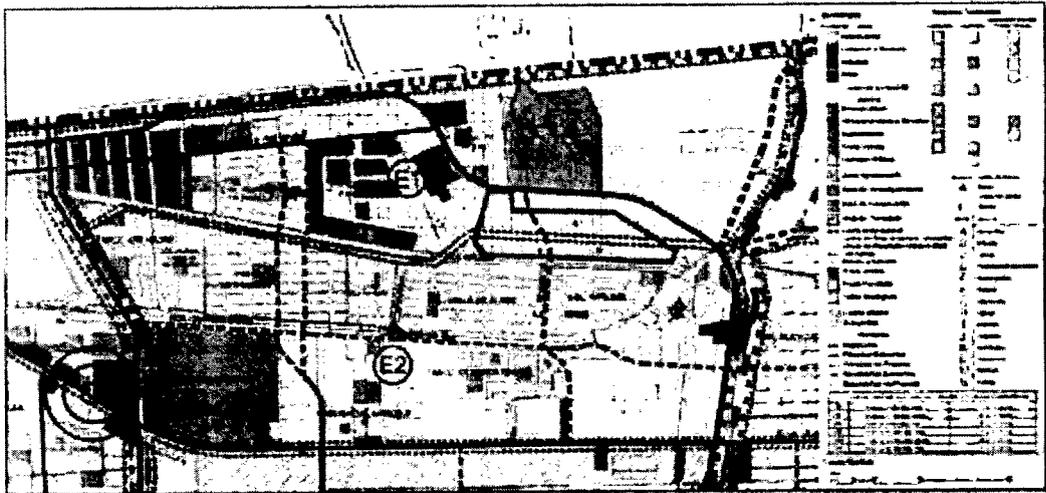
En conclusión, no existe limitante física que limite la integración del Parque Industrial PIMSA VIII a la zona, toda vez que aportará un nuevo impulso al desarrollo urbano, ocupando áreas que se han mantenido por muchos años desocupadas, mejorando así las condiciones ambientales, de imagen urbana y socioeconómicas de la población colindante. La propuesta se enmarca en un proceso de desarrollo integral de la zona nororiente de la ciudad de Mexicali.

3.- JUSTIFICACIÓN DEL CAMBIO DE USO DEL SUELO

3.1.- Referencia al Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mexicali 2025 (PDUCP Mexicali 2025)

La referencia de planeación inmediata para la zona donde se localiza el predio motivo de este estudio es el PDUCP Mexicali 2025 publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 2 de marzo de 2007.

De acuerdo con el PDUCP Mexicali 2025 el predio se encuentra localizado en los distritos E1 y E2, los usos asignados son industria, comercio y almacenaje, cuyas compatibilidades principales son: De industria manufacturera con enfoque en máquinas y herramientas, textiles, madera, productos de papel, ensamble de aparatos eléctricos y electrónicos; así como maquiladoras de otros tipos.



Estructura urbana propuesta por el PDUCP Mexicali 2025 y localización del predio a desarrollar

Fuente: PDUCP Mexicali 2025, Ayuntamiento de Mexicali, 2007.

Con relación a la estructura vial, el PDUCP Mexicali 2025 propone la prolongación de la Calle Imperial hacia el norte y sur para conectar la Calz. Cety y la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

3.2.- La importancia del impulso económico y las reservas para uso industrial en Mexicali.

Mexicali es una ciudad fronteriza en la que su impulso económico ha dependido históricamente en gran medida de la inversión extranjera en el sector manufacturero. En el Municipio de Mexicali la industria manufacturera absorbe el 33.38% del personal ocupado, el 56% de las remuneraciones y el 61% de la producción bruta total, de acuerdo con datos del Censo Económico 2014 de INEGI (<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/cce2014/>); esta condición soporta la importancia de este ramo de actividad no solo en el aspecto económico regional, sino también en el social y económico a nivel de la escala familiar. Sin embargo, la tendencia del desarrollo industrial se ha reducido al interior del área urbana en los últimos años; ubicándolos en algunos casos en las periferias urbanas, lo que genera grandes consecuencias en la facilidad de acceso al empleo para gran parte de la población; esto además se conjuga con la disminución de la oferta de empleo en la industria manufacturera desde el 2009 debido a la crisis económica de los Estados Unidos (proyecto de Programa de Ordenamiento de Zona Metropolitana de Mexicali, IMIP, 2015), afectando de manera importante la oportunidad de empleo para la población de Mexicali.

En la Estrategia de Desarrollo del PDUCP Mexicali 2025 se establece una superficie de reserva para la expansión urbana de 16,385.52 ha., para una superficie total de área urbana propuesta de 31,251.12 ha.; el uso industrial dentro de la propuesta de usos de suelo representa el 7% (2,187.58 ha.), con una superficie de reserva de 1,287.24 ha. (en el 2007 el uso industrial en la ciudad sumaba 900.34 ha.) A través de análisis satelitales más actualizados se observa que existe una ocupación del 10% de las reservas industriales. En el sector E al cual corresponde el predio en cuestión aún cuenta con predios desocupados que forman parte de las reservas industriales designadas por el PDUCP Mexicali 2025.

Si bien en planeaciones pasadas el modelo de uso de suelo sectorizado era preferente, en estudios recientes se ha demostrado que esta sectorización genera graves problemas de movilidad y de equidad en el acceso al empleo, además de las consecuencias en el gasto y uso de recursos, accidentalidad urbana y contaminación, por lo que hacer uso de reservas industriales intraurbanas y con más razón si se encuentran en contacto con zonas habitacionales que aporten mano de obra, resulta una estrategia razonable que ayuda en la eficiencia urbana, en la dinámica socioeconómica y ambiental. **La mezcla de usos existente en el Sector E favorece la relación vivienda-trabajo y a la reducción de largos desplazamientos; la consolidación de las reservas industriales existentes en este sector abona a esta estrategia de uso, mejorando y accesibilidad al empleo que busca la planeación urbana de hoy en día.**

3.3.- Propuesta de modificación a la estructura urbana propuesta del PDUCP Mexicali 2025

La propuesta de modificación al PDUCP Mexicali 2025 que se presenta, se refiere al **cambio de la estructura vial y usos de suelo comercial, almacenamiento y servicios por uso industrial de los predios Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-H5-002-402; RU-005-693; y 07-H5-002-401 respectivamente, con una superficie de 33.2466 ha.** El límite del área urbana propuesta por el PDUCP no se modifica, sin embargo, hay cambios en las superficies de reservas designadas para

uso industrial, comercio y servicios, equipamiento y áreas verdes, almacenamiento y servicios, esto no afecta a la superficie de la reserva habitacional y otros usos.

Derivado de lo anterior, hay una modificación en las superficies de usos y destinos planteadas por el PDUCP Mexicali 2025; en este caso se suman 20.63 ha. a la superficie de reservas industriales y se resta esa misma superficie a los usos comercio y servicios, equipamiento y áreas verdes; así como a almacenamiento y servicios actuales tal como se muestra en la tabla siguiente, la superficie resultante de las reservas industriales son 1,307.88 ha. es decir, un incremento de 20.63 ha., considerando que 12.60 ha. de los predios propuestos actualmente ya tienen asignado el uso industrial.

Modificación a la Estructura Urbana Propuesta a partir de los datos del PDUCP Mexicali 2025

USO	ESTRATEGIA PDUCP	RESERVAS PDUCP		CAMBIOS A INDUSTRIA EN POLIGONO PIMSA VIII	MODIFICACIÓN PDUCP	
		SUP	%		SUP	%
Habitacional	17,492.37	9,056.45	55.27%		9,056.45	55.27%
Comercio y servicios	1,968.62	1,148.21	7.01%	9,164.8	1,138.05	8.95%
Industria	2,187.58	1,287.24	7.86%		1,307.88	7.98%
Equipamiento y Áreas Verdes	2,408.08	1,201.13	7.33%	1,813.1	1,199.32	7.12%
Infraestructura y Vialidad Primaria	4,810.94	2,304.36	14.06%		2,304.36	14.06%
Almacenamiento y Servicios	488.78	400.48	2.44%	9,659.4	390.8008	2.38%
Moto	437.51	303.9	1.85%		303.9	1.85%
Comercio e Industria	1,156.29	564.04	3.44%		564.04	3.44%
Conservación	312.51	120.51	0.74%		120.51	0.74%
TOTAL	31,242.86	18,388.30	100.00%		18,388.30	100.00%
Suma de cambios a industria en polígono PIMSA VIII				20,837.3		
Reserva industrial designada por PDUCP en PIMSA VIII				12,609.3		
TOTAL PIMSA VIII				33,246.6		

NOTA. Actualmente (2017) dentro del polígono propuesto para el parque industrial PIMSA VIII de acuerdo al PDUCP Mexicali 2025 hay 12,609.3 ha designadas con uso industrial. Los renglones resaltados identifican los usos que cambian y la incorporación de superficie industrial al polígono PIMSA VIII.

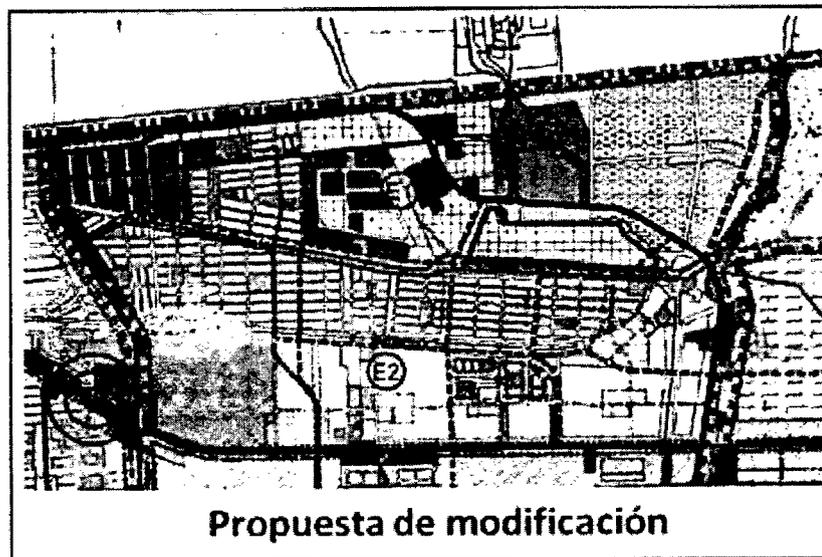
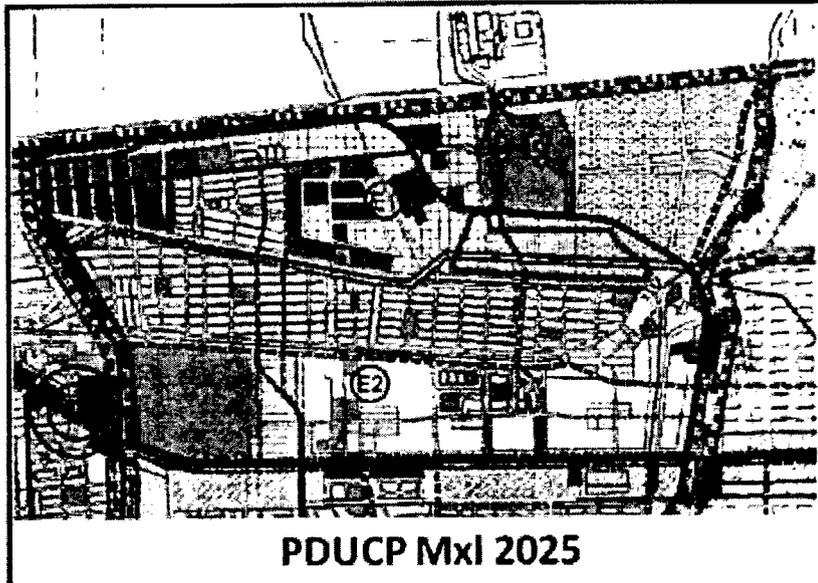
Fuente: Propia con base en PDUCP Mexicali 2025.

3.3.1.- Modificación a la estructura urbana propuesta

La modificación a la estructura urbana propuesta del PDUCP de Mexicali 2025 que propone el presente estudio, viene a reforzar la integración de circuitos viales en la zona de estudio a través de la consolidación y prolongación de vialidades existentes que vendrán a resolver la circulación interna en la zona y la conexión hacia el resto de la ciudad.

Se propone ajustar la estructura vial propuesta de los Distritos E1 y E2 previendo la prolongación de la Calle Cuarta (Álamo Chopo) hacia el norte y de la Av. 2 de Octubre hacia el este sobre la colindancia de los predios propuestos para el nuevo Parque Industrial PIMSA VIII. Se propone entroncar la Calle Imperial hasta la Av. 2 de Octubre y a través de esta tener conexión hacia la Calz. Abelardo L. Rodríguez al este, o hacia la Calle Cuarta (Álamo Chopo) para seguir el flujo hacia el norte y conectarse de igual manera a la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

De acuerdo a la compatibilidad de usos de suelo en el Distrito, se propone el uso industrial para los predios correspondientes al Parque Industrial.



Propuesta de Modificación de usos de suelo dentro del polígono PIMSA VIII

Fuente: Propia con base en PDUCP Mexicali 2025.

3.3.2.- Identificación de efectos y medidas compensatorias.

A continuación, se presentan los posibles efectos (positivos y negativos) de la propuesta y en su caso las medidas compensatorias propuestas:

EFECTOS	MEDIDAS COMPENSATORIAS Y REGULATORIAS
AL ENTORNO NATURAL Y CONSTRUIDO	
Absorción de áreas con otros usos asignados para el desarrollo del proyecto	Parte del predio ya tenía una asignación de uso industrial (12.6093 ha.) desde la publicación del PDUCP Mexicali 2025, los usos comerciales, equipamiento y de almacenaje se incorporan a la superficie industrial sin problemas de compatibilidad.
Demanda de servicios de Infraestructura	Los servicios ya están resueltos toda vez que es un predio urbano y cuenta con factibilidades. El organismo operador a través de las factibilidades otorgadas (ver Anexos) establece las condiciones técnicas necesarias para otorgar la integración a las redes de infraestructura.
Demanda de servicios públicos	Solución por parte del desarrollador para el manejo de residuos sólidos con procesos de reciclaje. Vigilancia privada.
Falta de conectividad vial entre zona Industrial y zonas habitacionales	Reestructuración vial de la zona considerando planteamientos viales propuestos en el PDUCP Mexicali 2025 y propuestas actuales por parte del Depto. De Ingeniería de Tránsito en concordancia con proyectos de grupo promotor del Sector para la conformación de circuitos en toda la zona para apoyar a los flujos internos e incorporación a vialidades primarias perimetrales. Se gestionará la inclusión de ruta de transporte público en la Calz. Abelardo L. Rodríguez para dar mayor accesibilidad al nuevo parque industrial PIMSA VIII. La reestructuración de los flujos viales mediante circuitos favorecerá el funcionamiento del cruce fronterizo, evitando enlaces directos a los puntos de acceso al Puerto Fronterizo que complicarían las filas vehiculares.
Contaminación ambiental por actividades propias de la industria que se establezca en el predio	Condicionar la instalación de industrias a que cuenten con procesos de operación amigables con el ambiente y que fomenten la sustentabilidad.
ECONÓMICO Impulso al desarrollo urbano en la zona	Reactivación del desarrollo urbano de la zona con nueva oferta laboral favorable a las zonas habitacionales adyacentes, con la posibilidad de una reducción importante de los viajes hacia otros centros de trabajo distantes, lo que fomenta la autosuficiencia de la zona. El nuevo desarrollo generará una nueva dinámica de ocupación en la zona lo que motivará a nuevas inversiones, vinculadas a las que se están dando a lo largo del corredor Calz. Cety's.
SOCIALES	
Accesibilidad y proximidad a empleo	Las ventajas de la localización se elevan gracias a la posibilidad

Cambio de usos de suelo para equipamiento por industria. Se restan oportunidades de atender necesidades de la población de la zona.

de integrar el predio a los complejos industriales periféricos y a la oferta de empleo de la zona. La ventaja de proximidad para la población deberá fortalecerse mediante la introducción de rutas de transporte que permita a las distintas comunidades acceder más fácilmente al complejo.

El Parque Industrial PIMSA VIII se vincula a los proyectos de grupo promotor del Sector para la conformación de un núcleo de servicios de vigilancia y emergencia mediante donaciones para equipamiento de acuerdo con los requerimientos reglamentarios como nuevo fraccionamiento industrial.

Impactos y medidas compensatorias y regulatorias

Fuente: Propia

4.- PROPUESTA DEL PROYECTO INDUSTRIAL

4.1.- Visión de la zona industrial e integración del predio propuesto.

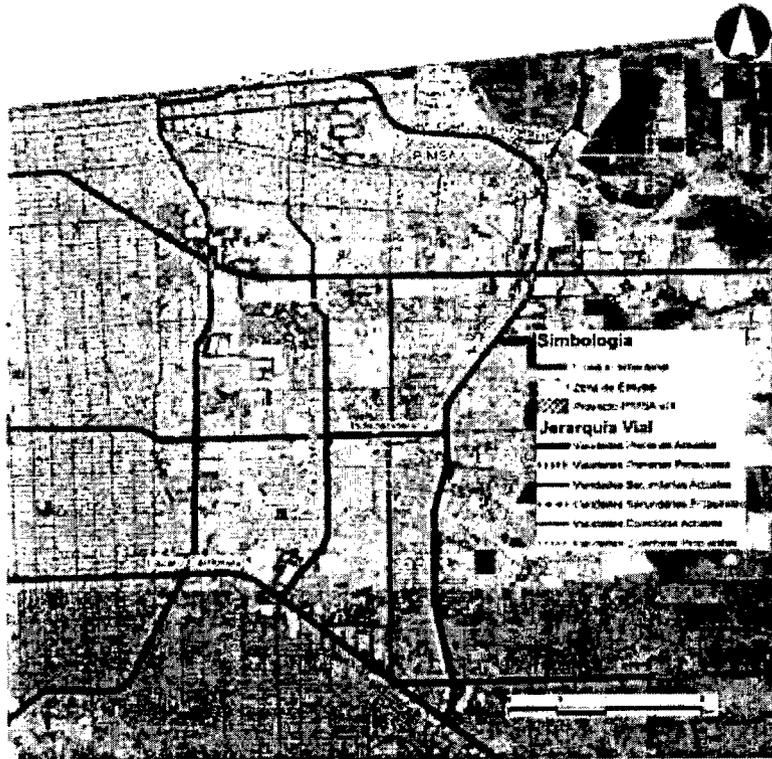
El Parque Industrial PIMSA VIII se ubicará al noreste de la ciudad, frente al Puerto Fronterizo Oriente, con acceso por la Calz. Abelardo L. Rodríguez. El modelo a desarrollar es el de cluster industrial con accesos públicos pero controlados.

4.2.- Modelo de integración vial y de usos de suelo del proyecto.

Las acciones para la consolidación de la estructura vial de la zona se presentan a dos escalas: Sector Oriente de la ciudad para consolidar la comunicación Norte-Sur, y dentro de la zona de estudio para fortalecer la conformación de circuitos viales y resolver la integración vial del proyecto PIMSA VIII con su contexto inmediato.

Consolidación de la estructura vial del sector oriente de la ciudad:

A esta escala habrá que buscar la continuidad de la Calz. Venustiano Carranza y la Calle Cuarta, que son las dos vialidades internas que apoyan los desplazamientos norte-sur que se dan por la Calz. Manuel Gómez Morín y Calle Novena. La prolongación hacia el norte de la Calz. Cetys de la Calz. Venustiano Carranza mediante la conformación del par vial conformado por las calles Bernardo Reyes y Camilo Arriaga y el complemento de los tramos faltantes para conectar la Calle 4ta. al norte con Calle Álamo Chopo, entre Calz. Cetys y Calz. Abelardo L. Rodríguez hacia el sur, de la Calz. Independencia hasta el Blvr. Lázaro Cárdenas.



Integración vial del sector oriente y sur de la ciudad y su relación con la estructura vial de la zona de estudio

Fuente: Propia, 2017

Consolidación de la estructura vial en la zona de estudio:

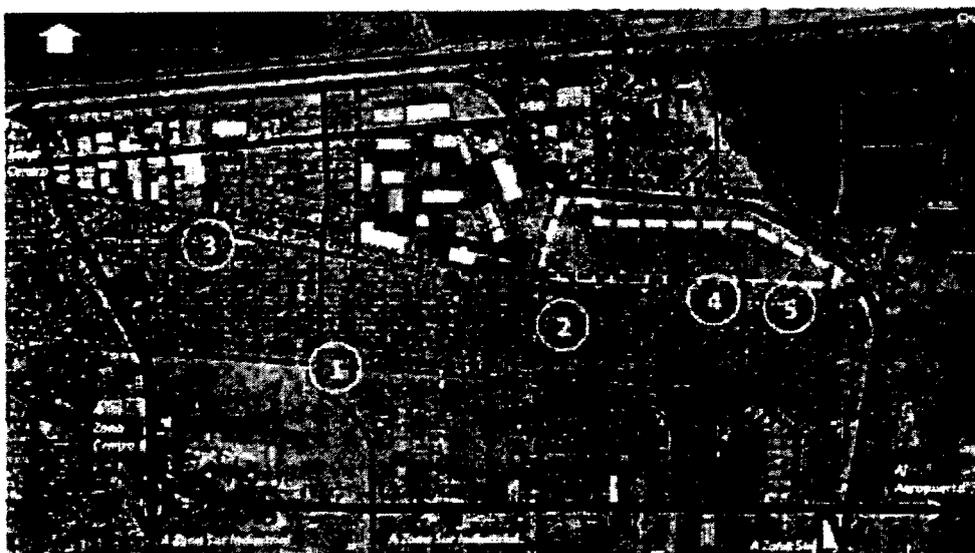
La estrategia general para consolidar la estructura vial de la zona de estudio es la conformación de circuitos internos que permitan apoyar los flujos locales hacia y desde las vialidades primarias, resolviendo la continuidad vial alrededor de los parques industriales de la franja norte. Las acciones particulares en cada sentido de circulación son:

Sentido Norte-Sur:

1. Complementar la continuidad de la Calz. Venustiano Carranza con el par vial conformado por las calles Bernardo Reyes y Camilo Arriaga.
2. Extender la Calle Cuarta con la Calle Álamo Chopo, resolviendo la integración con la Calz. Abelardo L. Rodríguez donde se prevé arribar a la calle lateral del mismo.

Sentido Este-Oeste:

3. En el caso de la Av. 2 de Octubre, existe la posibilidad de establecer un par vial con la Av. Ricardo Flores Magón que se encuentra inmediatamente al sur, para la distribución adecuada del tránsito hacia la Calz. Manuel Gómez Morín.
4. Delimitar el derecho de vía para la prolongación de Av. 2 de Octubre y completar su urbanización hacia el oriente hasta el entronque con la Calz. Abelardo L. Rodríguez.
5. Gestionar derecho de vía para la prolongación hacia el este de la Av. Corregidora Sur (el Depto. de Ingeniería de Tránsito tiene contemplada una sección de 25 y 26 metros y actualmente está trabajando en la composición de carriles donde incluso se está considerando la inclusión de ciclovía) y su conexión con la Av. 2 de Octubre a través de la Calle Imperio Germánico, y completar urbanización hasta el entronque con la Calz. Abelardo L. Rodríguez.



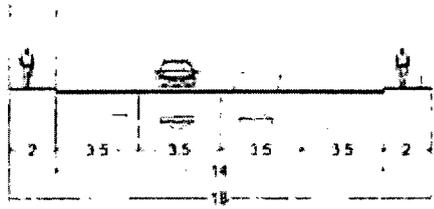
Propuesta de consolidación de la estructura vial en la zona de estudio para la conformación de circuitos viales y la integración del Parque Industrial PIMSA III

Fuente: Propia, 2017

Integración del Parque Industrial PIMSA VIII

De acuerdo con la estrategia de consolidación de la estructura vial de la zona, se proponen las siguientes acciones para la integración vial de los predios destinados al proyecto del parque industrial PIMSA VIII:

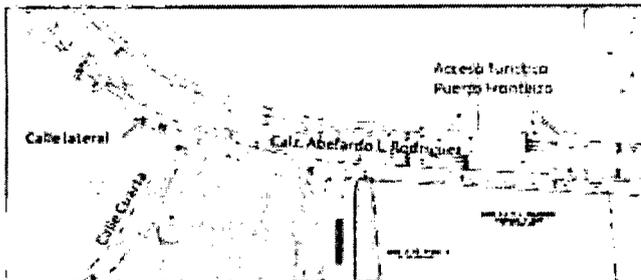
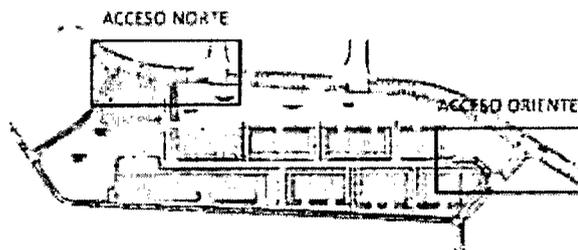
- 1) Liberar el derecho de vía y la urbanización para la prolongación de la Av. 2 de Octubre que actualmente tiene una longitud de 1.5 kilómetros, con una sección de 18 m. hasta su entronque con la Calz. Abelardo L. Rodríguez, en una longitud aproximada de 2.4 kilómetros.



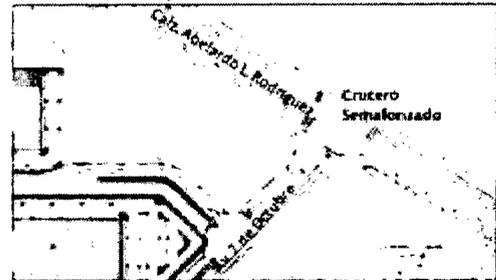
Sección propuesta para la Av. 2 de Octubre

Fuente: Propia, 2017

2) Orientar accesos al parque industrial hacia la Calz. Abelardo L. Rodríguez respetando la sección propuesta de 60 m. Acceso norte, ingreso de vehículos ligeros a través de la calle lateral de la calzada e incorporación solo a la derecha, la incorporación a la calle lateral se hará antes del entronque de la Calle Cuarta y se recomienda que la reincorporación a la Calz. Abelardo L. Rodríguez se de más allá del cruce de ingreso al Puerto Fronterizo para evitar los entrecruzamientos a la salida del Parque Industrial. Acceso oriente, cruce semaforzado para el ingreso y salida de vehículos de carga. Este cruce se enlaza a la prolongación de la Av. 2 de Octubre.



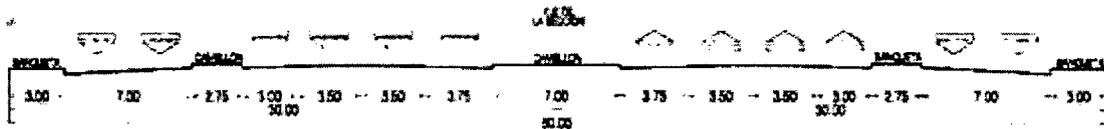
ACCESO NORTE



ACCESO ORIENTE

Criterios para los accesos al parque industrial PIMSA VIII

Fuente: Propia, 2017



Sección propuesta para la Calz. Abelardo L. Rodríguez

Fuente: Gobierno del Estado.

A fin de determinar con precisión el número de viajes que se realizarán desde y hacia el desarrollo industrial PIMSA VIII, se utilizará un promedio de 30 viajes/h, dato obtenido con base a estudios realizados previamente para proyectos similares (desarrollados por la empresa de consultoría en Ingeniería de Tránsito Vitrán para proyectos urbanos de carácter industrial en la ciudad), obteniendo un tránsito generado de 960 vehículos aproximadamente en la hora de máxima demanda una vez el proyecto esté terminado en su totalidad.

Considerando que esos 960 vehículos saldrían por ambas calles de acceso hacia la Calz. Abelardo L. Rodríguez y tomando en consideración el flujo actual que circula por la misma, de acuerdo con el programa de Simulación SYNCHRO 7, el acceso funcionaría en un Nivel de Servicio "A" mediante la instalación de señales de ALTO en ese punto en una primera etapa. En el mediano y largo plazo, se deberá contemplar la semaforización para una adecuada capacidad y fluidez vehicular una vez concluidas todas las etapas del desarrollo.

De acuerdo con el análisis del tránsito generado por el desarrollo industrial denominado PIMSA VIII en sus diversas etapas, éste ocasionará un incremento en los aforos actuales sobre la vialidad Calz. Abelardo L. Rodríguez, ocasionando que dicha vialidad pase a un Nivel de Servicio "B" a un Nivel de Servicio cercano al "C", ya que el volumen por carril se incrementaría de 200 que tiene actualmente a 260 vehículos por hora que tendría una vez que se construyan todas las etapas y estas se encuentren en funcionamiento.

Los movimientos de la hora de máxima demanda en las calles de acceso al Parque Industrial PIMSA VIII, es muy probable que se presenten hacia el norte en una proporción estimada del 85%, con dirección a la Calz. Abelardo L. Rodríguez y de ahí al Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali, la zona poniente o a cualquier otro punto importante de la ciudad.

En función de las consideraciones anteriormente mencionadas, se llevó a cabo la modelación de la intersección formada por las calles de acceso al desarrollo y la Calz. Abelardo L. Rodríguez, la cual, no presenta problema alguno para que opere mediante la instalación de altos en una primera etapa y mediante semaforización de dicho punto en el mediano y largo plazo.

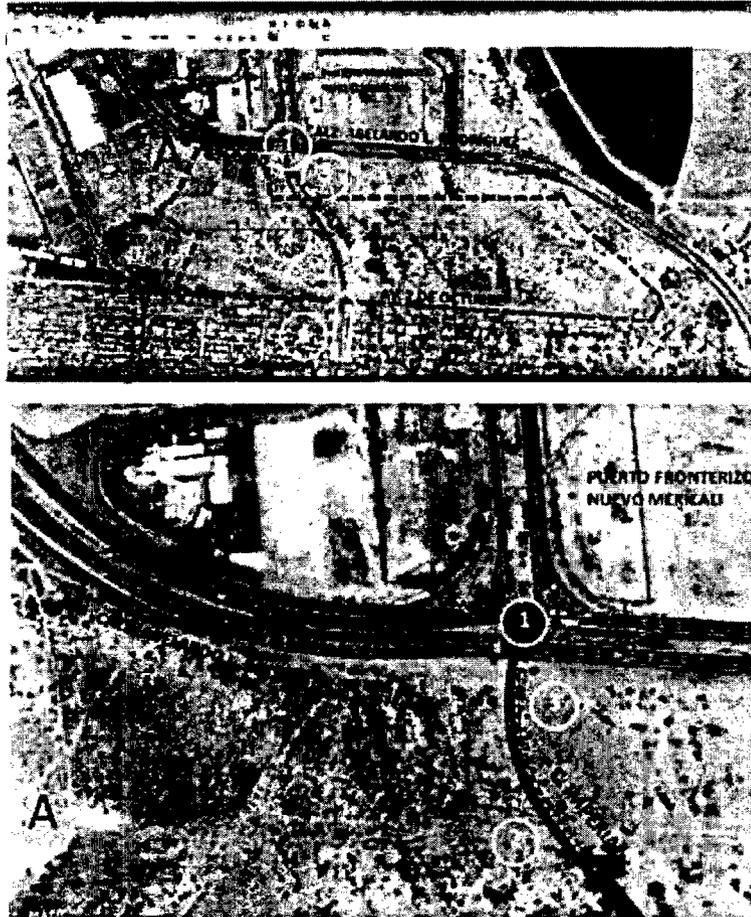
Escenarios de flujos

Para constatar que las acciones propuestas en la zona de estudio sean viables y efectivas en la movilidad vial, se desarrollaron dos modelos de tránsito considerando por un lado la existencia del

tramo de la Calle Imperial entre Av. 2 de Octubre y Calz. Abelardo L. Rodríguez, y un segundo escenario considerando que la calle Imperial llega hasta la Av. 2 de Octubre.

Escenario 1: Los puntos relevantes del escenario con la prolongación de la Calle Imperial hasta el nodo de acceso al Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali son:

- 1) Se llega a una intersección muy conflictiva, como lo es el acceso turístico del Puerto Fronterizo, punto donde se generan largas filas llegando hasta la Calz. Manuel Gómez Morín.
- 2) Por la situación de la intersección, la Calle Imperial dividiría en dos el terreno al sur de la Calz. Abelardo L. Rodríguez, ya que también se presentarían colas a lo largo de esta calle.
- 3) En caso de una solución de puente tipo trompeta en el acceso al Puerto Fronterizo, la Calle Imperial, con dos carriles por sentido, complicaría y haría ineficiente dicha solución. Por otro lado, la propuesta del nodo de acceso en dicho punto tiene una temporalidad de construcción incierta, por lo que la Calle Imperial no alcanzaría a entroncar con la Calz. Abelardo L. Rodríguez ya que dependería de la liberación del derecho de vía sobre un predio de propiedad federal.
- 4) Los habitantes de la zona, tendrían una sola alternativa para salir hacia la Calz. Abelardo L. Rodríguez.



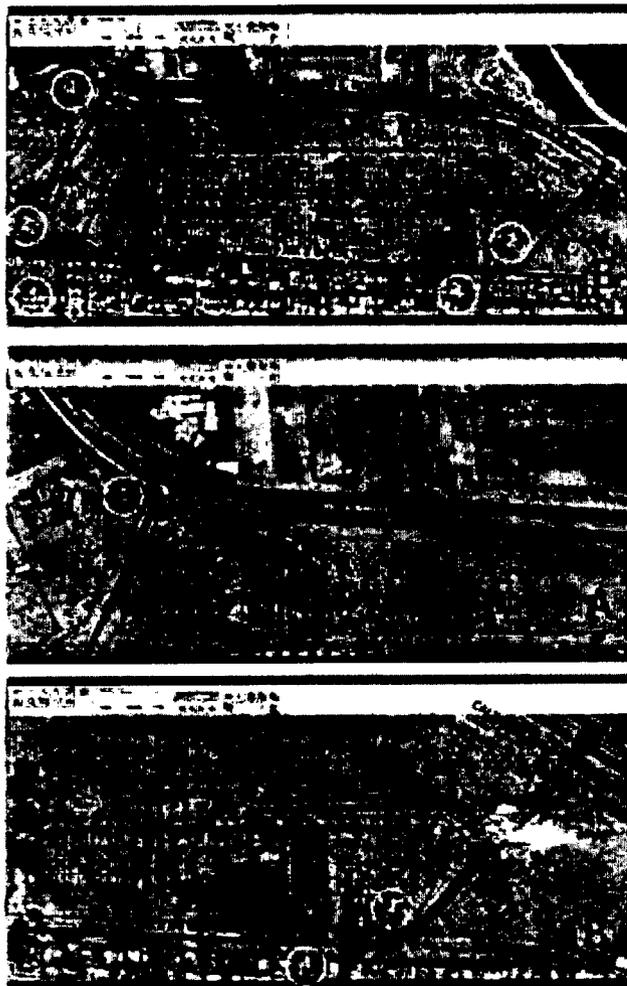
Escenario 1: Flujos con la Prolongación de la Calle Imperial hasta Calz. Abelardo L. Rodríguez. Se observan las filas de autos que se forman tanto en la Calz. Abelardo L. Rodríguez como en la Calle Imperial lo que complica el acceso turístico al Puerto Fronterizo.

Fuente: Propia, 2017

Escenario 2: Los puntos relevantes del escenario sin la prolongación de la Calle Imperial hasta el nodo de acceso al Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali son:

- 1) Con la prolongación de la Calle Álamo Chopo, se tiene la opción de salir hacia la calle lateral de la Calz. Abelardo L. Rodríguez y enfilar hacia el este para incorporarse a la calzada, sin afectar el acceso al Puerto Fronterizo.
- 2) Como segunda opción, los residentes de la zona de estudio podrán utilizar la Av. 2 de Octubre para conectarse a la Calz. Manuel Gómez Morín al oeste o a la Calz. Abelardo L. Rodríguez hacia el este.

- 3) La prolongación de la Calle Álamo Chopo hacia el sur, permitirá a los usuarios llegar a una intersección semaforizada en Calz. Cety's, lo que permitiría la incorporación hacia el este u oeste disminuyendo los riesgos de accidentes.
- 4) Adicionalmente, se propone la Av. Corregidora Sur con una sección de cuatro carriles, permitiendo a los residentes de la zona salir hacia el oeste a la Calz. Manuel Gómez Morín y conectarse con la Calle Imperio Germánico y Av. 2 de Octubre hacia la Calz. Abelardo L. Rodríguez donde se pretende la instalación de semáforos.



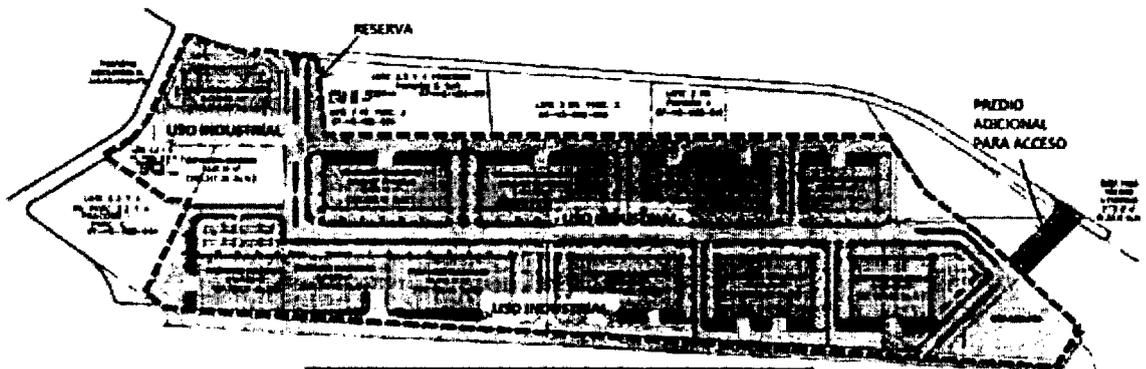
Escenario 2: Flujos con Calle Imperial hasta Av. 2 de Octubre. Integración de Calle Álamo Chopo a Calz. Abelardo L. Rodríguez hacia la derecha (el programa no permite dibujar calle lateral pero se dirige el flujo por el carril inmediato sin interferir con la fila de entrada al Puerto Fronterizo). La salida por Av. 2 de Octubre hacia Calz. Abelardo L. Rodríguez incorpora el flujo de Calle Imperio Germánico que procede de Av. Corregidora Sur.

Fuente: Propia, 2017

4.3.- Propuesta de desarrollo industrial.

El anteproyecto de conjunto propone la conformación de lotes industriales ligados a un eje vial interno con dos conexiones a la Calz. Abelardo L. Rodríguez; el acceso norte para vehículos ligeros y principal acceso peatonal al parque industrial ya que se encuentra adyacente al apeadero de transporte que el parque habilitará; un segundo acceso hacia el oriente del parque estará destinado para la circulación de vehículos de carga, con la conveniencia de que esta incorporación a la Calz. Abelardo L. Rodríguez será semaforizada para facilitar el ingreso y salida.

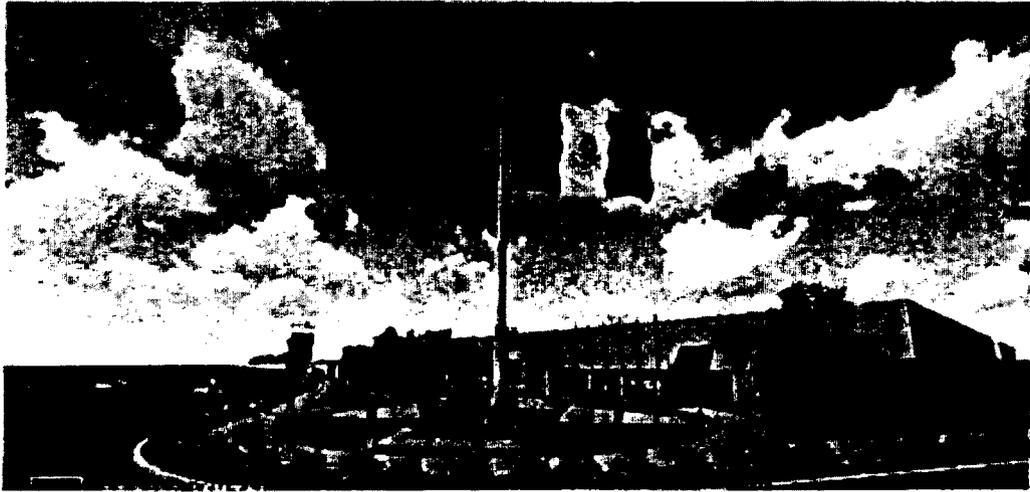
Mención especial tiene la incorporación de áreas verdes a lo largo de la vialidad interna y en los accesos, además de que el parque aportará una plaza exterior con frente hacia el Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali que incluirá un asta bandera monumental (40 metros) como símbolo de bienvenida hacia el país y la ciudad. Adicionalmente, se está reservando un predio de donación municipal hacia la parte sureste del parque que se está considerando para incorporar equipamientos de seguridad de acuerdo a gestiones que un grupo promotor del Sector está haciendo para mejorar la disponibilidad de servicios en la zona; la accesibilidad que le dará la prolongación de la Av. 2 de Octubre a este predio lo hace ideal para el tipo de equipamientos que se están planteando.



USO	SUPERFICIE	%
Industrial	283,065.52	84.61
Reserva	2,101.30	0.63
Vialidades	47,747.73	14.76
TOTAL	332,914.55	100.00
Predio adicional para acceso oriente	3,737.07	

Anteproyecto de Parque Industrial PIMSA VIII

Fuente: Grupo PIMSA, 2017



Plaza de ingreso PIMSA VIII

Fuente: Grupo PIMSA, 2017

4.4.- Normatividad aplicable al proyecto.

4.4.1.- Normatividad federal.

Se debe considerar en este apartado el **Proyecto de Norma Mexicana para Parques Industriales NMX-R-046-SCFI-2015** (Cancela a la NMX-R-046-SCFI-2011), el cual alienta a los desarrolladores de parques industriales a mejorar sus instalaciones y servicios existentes y también sirve para que los nuevos proyectos tengan la oportunidad de planificarse y construirse con estándares de mayor calidad. Su objetivo es: *Establecer las especificaciones de disposiciones legales, Infraestructura, urbanización, servicios y administración, para los parques industriales establecidos en México.*

Para la correcta aplicación de la presente norma, se consultará igualmente las siguientes normas oficiales mexicanas vigentes: **NOM-013-ENER-2013** Eficiencia energética para sistemas de alumbrado en vialidades, **NOM-034-SCT-2011** Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, **NOM-001-SEMARNAT-1996** Que establece límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales, y la **NOM-002-SEMARNAT-1996** que establece los límites máximos permisibles de contaminantes para las aguas residuales tratadas que se reutilicen en servicios al público.

4.5.2.- Normatividad estatal y municipal.

En la normatividad estatal y municipal se deben considerar el **Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California** que regula todo lo relativo a urbanizaciones, construcciones, planeación, servicios de agua y saneamiento, así como el uso de la tierra. El **Reglamento de la Ley de Edificaciones del Estado de Baja California** que regula las disposiciones y especificaciones se aplicarán a toda construcción, reparación o instalación. También se deben considerar las **Normas Técnicas Complementarias de Proyecto Arquitectónico de la Ley de Edificaciones del Estado**

de Baja California especialmente en el apartado de restricciones de suelo. El Reglamento General de Acciones de Urbanización del Municipio de Mexicali tiene por objeto proveer en la esfera administrativa al eficaz cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California con énfasis en acciones de urbanización; así como en medidas de seguridad, infracciones y sanciones que serán aplicables a los desarrolladores de acciones de urbanización. Otros reglamentos importantes por considerar son el Reglamento de Acciones de Urbanización para Usos Industriales del Municipio de Mexicali y el Reglamento de Prevención de Incendios para el Municipio de Mexicali, ambos por el tipo de proyecto que se trata.

5.- ACCIONES Y COMPROMISOS

Los compromisos que el promotor adoptará para el desarrollo del nuevo uso industrial son los siguientes:

1. Seguir el proceso de gestión urbana y ambiental para la autorización de los proyectos atendiendo a la normatividad federal, estatal y municipal.
2. Desarrollar en su totalidad el nuevo parque industrial con los más altos estándares internacionales.
3. Fomentar la ocupación industrial con empresas de responsabilidad social y ambiental.
4. Contemplar los protocolos de seguridad industrial para la salvaguarda de la población y el medio ambiente de la zona.
5. Aportar el derecho de vía para la construcción de la prolongación de la Av. 2 de Octubre y su conexión con la Calz. Abelardo L. Rodríguez al este (aportando el derecho de vía fuera del parque industrial) como vía de comunicación oriente-poniente en la zona.
6. Desarrollar los proyectos de accesibilidad vial, transporte público y peatonal para la integración adecuada del parque industrial a la estructura de movilidad de la zona.
7. Construir a costa propia la plaza cívica con frente al Bv. Abelardo L. Rodríguez como una referencia del país y la ciudad a los visitantes que ingresen por el Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali.
8. Además de la oferta de nuevos empleos, participar como grupo PIMSA en acciones de mejora de las condiciones de vida de la población de la zona.
9. Coordinarse con el grupo promotor de este Sector para la realización de las acciones de integración vial (Av. Corregidora Sur) y establecimiento de equipamientos de seguridad mediante la disposición de donaciones municipales.

El nuevo Parque Industrial PIMSA VIII traerá los siguientes beneficios:

AL GOBIERNO Y LA CIUDAD

- a) Ingresos por pago de derechos y licencias.
- b) Incremento de la base catastral del predio considerado lo que asegura un ingreso mayor al Ayuntamiento por concepto de impuesto predial.

- c) Pago de impuestos por traslado de dominio y por actividad industrial a Gobierno del Estado y la Federación.
- d) Referencia positiva regional en una puerta de entrada al país y el estado.
- e) Eleva la plusvalía de la zona al restarle terrenos baldíos con un nuevo desarrollo industrial de vanguardia.
- f) Promueve la consolidación de la estructura vial de la zona y mejora la imagen urbana y la seguridad ciudadana.

A LA POBLACION EN LA ZONA

- a) Oferta de nuevo empleos directos e indirectos en especial a la población residente de las colonias al sur del desarrollo industrial.
- b) Mejora de la accesibilidad en la zona mediante el complemento de la Av. 2 de Octubre, con lo cual se mejora al mismo tiempo la seguridad de la población colindante y se eleva el valor de las propiedades adyacentes. Adicionalmente se aporta derecho de vía para la integración a la Calz. Abelardo L. Rodríguez de la Av. Corregidora Sur y su enlace con Calle Imperio Germánico a la Av. 2 de Octubre.
- c) Mejora las condiciones de higiene al limpiar y desarrollar terrenos baldíos contaminados.
- d) Ofrece un nuevo espacio público cívico para la población residente y el visitante. Asimismo, aporta donaciones municipales para la conformación de un núcleo de equipamientos de emergencia en la zona.

AL SECTOR INDUSTRIAL Y LA ECONOMÍA DE LA CIUDAD

- a) Ampliar la oferta de localización industrial en la ciudad.
- b) Promueve la deseabilidad para nuevos desarrollos vinculados a la actividad productiva en una zona de gran potencial que ha estado aletargada desde la construcción del Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali.
- c) Genera inversión privada en una zona que ha estado rezagada del desarrollo urbano, lo que fomentará nuevas expectativas de desarrollo futuro en la zona.

AL MEDIO AMBIENTE Y LA IMAGEN URBANA

- a) Limpieza de los predios contaminados por desechos sólidos.
- b) Reducción de la generación de polvos en la zona generados por espacios desocupados.
- c) Eleva la imagen urbana en la puerta de entrada al país y la ciudad.
- d) Aporta elementos verdes y de identidad a la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

6.- CONCLUSIONES

De acuerdo a lo analizado en el presente estudio, los predios Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porción 4 Fracc. 2; Lote 2 Fracc. C y 3 Fracc. B; y Lote 2, 3 y 4 Fracc. Porciones 2, 3 y 4 Fracc. 1 Porción D, todos de la Manzana S/M, Colonia Alamitos, Municipio de Mexicali, con claves catastrales 07-

H5-002-402; RU-005-693; y 07-H5-002-401 respectivamente, cuentan con los siguientes factores que justifican la solicitud de cambio de la estructura vial y de usos de suelo:

FACTORES RELACIONADOS CON LA PLANEACIÓN Y EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD Y LA ZONA.

- a) Desde la apertura del Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali y la publicación del Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de la Garita III y el PDUCP Mexicali 2025, no había detonado un proyecto de esta envergadura en la franja norte de la zona de estudio, lo cual vendrá a revalorizarla y a promover un proceso más dinámico de desarrollo vinculado a las actividades productivas y logísticas que habían sido previstas por los instrumentos de planeación.
- b) La zona noreste de la ciudad se consolida como un centro de concentración de actividad económica y generador de empleo en la ciudad, atendiendo a la vocación y aptitud prevista por la planeación urbana.
- c) La propuesta para el nuevo parque industrial es completamente compatible con las disposiciones del PDUCP Mexicali 2025.
- d) El proyecto aporta una inversión importante a la infraestructura de la zona lo que le da un impulso decisivo para la saturación y desarrollo de esta importante centralidad económica de la ciudad.
- e) Los predios cuentan con factibilidad de servicios de infraestructura por el organismo operador, así como factibilidades y dictamen de uso de suelo industrial.

FACTORES VINCULADOS A LOS USOS DE SUELO Y LA ESTRUCTURA VIAL DE LA ZONA.

- a) El PDUCP Mexicali 2025 determina en su compatibilidad de usos de suelo que la propuesta para el nuevo parque industrial es completamente compatible con las disposiciones de dichos instrumentos.
- b) El proyecto industrial ofrece un nuevo equipamiento (recreativo) a través de la plaza cívica propuesta frente a la Calz. Abelardo L. Rodríguez. Además, un predio de donación municipal al sureste del parque industrial podrá ser utilizado para equipamientos de emergencia en concordancia con los proyectos del grupo promotor de ese Sector de la ciudad.
- c) Importancia de las vialidades norte sur en la estructura vial del sector oriente. Existencia de dos vías primarias: Calz. Manuel Gómez Morín y Calz. Abelardo L. Rodríguez, y una vía primaria con una vía secundaria intermedia: Calz. Venustiano Carranza, y Calle Cuarta (Álamo Chopo), con lo que se cumplen la normatividad urbana de distanciamiento.
- d) Necesaria la consolidación de estos ejes viales para soportar la dinámica industrial y habitacional del sector y la conexión con el Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali.
- e) La continuidad norte-sur de la Calle Imperial se trunca inmediatamente al sur de la Calz. Cety's, por lo que no es una alternativa funcional para apoyar a las vías primarias. Adicionalmente, la propuesta de integrar esta vialidad al nodo de acceso al Puerto Fronterizo Nuevo Mexicali generará conflictos viales dadas las filas que se forman para cruzar a Estados Unidos.
- f) El análisis de tránsito comprueba que la circulación vehicular se resuelve generando circuitos viales mediante la prolongación de calles primarias, secundarias y colectoras como la Calz. Venustiano Carranza y el par vial Bernardo Reyes-Camilo Arriaga, la Calle Cuarta (Álamo

Chopo) en el sentido norte sur, y las Avenidas 2 de Octubre y Corregidora Sur en el sentido oriente-poniente.

- g) Los circuitos permitirán la adecuada integración vial del Parque Industrial PIMSA VIII, el cual tendrá sus accesos por la Calz. Abelardo L. Rodríguez.
- h) La Calz. Abelardo L. Rodríguez actualmente tiene una capacidad sobrada, considerando la sección vial actual y la sección proyectada, para sustentar el nuevo desarrollo PIMSA VIII, el cual dispondrá sus accesos por dicha vialidad.
- i) Los escenarios de flujos en torno al nuevo parque industrial confirman la eficiencia de la circulación vial considerando la prolongación de la Calle Cuarta (Álamo Chopo) al norte y la Av. 2 de Octubre al oriente; la Calle Imperial se convierte en colectora para soportar flujos internos entre la Calz. Cetys y la Av. 2 de Octubre, sin que haya necesidad de que continúe hasta la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

FACTORES RELACIONADOS CON EL MEDIO AMBIENTE Y LA IMAGEN URBANA

- a) El predio cuenta con condiciones topográficas propicias para el uso industrial.
- b) El proyecto provoca la limpieza de predios altamente contaminados por desechos sólidos lo que redundará en la mejora ambiental y en beneficios a la salud de la población adyacente.
- c) La ocupación de predios baldíos reduce de manera importante la contaminación del aire por polvos en esta zona de la ciudad.
- d) La urbanización de espacios vacíos bajo el modelo de urbanización que se está proponiendo redundará en la mejora de la imagen urbana de la Calz. Abelardo L. Rodríguez.

Por todo lo anterior, se considera viable la modificación propuesta del PDUCP Mexicali 2025, para ajustarse a los potenciales y oportunidades actuales para la consolidación y saturación urbana de la zona noreste de la ciudad. El uso Industrial propuesto es congruente con las reservas de usos de suelo y la compatibilidad de usos prevista por los instrumentos de planeación; asimismo, la estructura de enlaces y la Integración vial del Parque Industrial PIMSA VIII se resuelve mediante la conformación de circuitos alrededor del nuevo parque industrial, por lo que se considera factible la propuesta de modificación de usos de suelo y estructura vial planteado en el presente documento.

BIBLIOGRAFÍA

Anuario Estadístico de Baja California, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Recuperado el 4 de junio de 2013 de: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/ae12/estatal/bc/default.htm>

Ayuntamiento de Mexicali, 1997, "Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de la Garita" III, XXI", Periódico Oficial del Estado de Baja California Tomo CI No. 27 Mexicali, B.C. 4 de julio de 1997.

Ayuntamiento de Mexicali, 2000, "Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Mexicali"

Ayuntamiento de Mexicali, 2007, "Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Mexicali 2025", XVIII Ayuntamiento de Mexicali, B.C, Periódico Oficial del Estado de Baja California 7 de marzo de 2007 Tomo CXIV No.10 : http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/gobierno/legislacion/periodico/seccl_020307.pdf

Ayuntamiento de Mexicali, 2011, "Atlas de Riesgos del Municipio de Mexicali, B.C." Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), <http://www.mexicali.gob.mx/transparencia/administracion/atlas/pdf/0.pdf>

Ayuntamiento de Mexicali, 2012, "Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Mexicali". Periódico Oficial del Estado de Baja California 7 de febrero de 2012.

Ayuntamiento de Mexicali, 2015, "Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Mexicali" (en proyecto). Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Mexicali, 2015.

Deakin, E., 2001, "Sustainable Development and Sustainable Transportation: Strategies for Economic Prosperity, Environmental Quality and Equity". Institute of Urban and Regional Development, UC Berkeley. Obtenido de <http://www.uctc.net/papers/519.pdf>

Gobierno del Estado de Baja California, 2014, "Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Baja California"

Gobierno del Estado de Baja California, 2014, "Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013"

Handy, S., 2002, Accessibility vs mobility. "Enhancing strategies for addressing automobile dependence in the U.S." Obtenido de http://www.des.ucdavis.edu/faculty/handy/ECMT_report.pdf

INEGI, 2010, "XII Censo General de Población y vivienda 2010", Instituto Nacional de Estadística y Geografía, <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/Default.aspx>

INEGI, 2014, "Censo Económico 2014", Instituto Nacional de Estadística y Geografía, <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/cce2014/>

Litman, T., 2008, "Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior". Obtenido de <http://www.vtpi.org/landtravel.pdf>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2014, "Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018"

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2014, "Programa Regional de Desarrollo del Norte", Diario Oficial de la Federación 30 de abril de 2014

Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, 2015, "Programa de Ordenamiento Territorial del Estado de Baja California 2015" (en proyecto), Gobierno del Estado de Baja California

XVII Legislatura Gobierno del Estado de Baja California, 1994, " Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California", Periódico Oficial de la federación 24 de junio de 1994. http://www.transparenciabc.gob.mx/wps/wcm/resources/file/ebcd7d0690fcd4e/ley_desarrollo_urbano.pdf

PAGINAS DE INTERNET

<http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/fislografia>

<http://beta.inegi.org.mx/temas/mapas/edafologia>

<http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/INTERNET/EdafIII.pdf>

<http://imco.org.mx/indices/#!/>

PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

CUOTAS EN VIGOR QUE SE CUBRIRÁN CONFORME A:

1.- SUSCRIPCIONES Y EJEMPLARES:

1.- Suscripción anual:.....	\$3,004.44
2.- Ejemplar de la semana:.....	\$ 50.63
3.- Ejemplar atrasado del año en curso:.....	\$ 60.10
4.- Ejemplar de años anteriores:.....	\$ 75.53
5.- Ejemplar de edición especial: Leyes, Reglamentos, etc.....	\$ 108.15

II.- INSERCIONES:

1.-Publicación a Organismos Descentralizados, Desconcentrados y Autónomos Federales, Estatales y Municipales, así como a Dependencias Federales y Municipios, por plana:.....\$2,100.89

No se estará obligado al pago de dicha cuota, tratándose de las publicaciones de: Acuerdos de Cabildo, Leyes de Ingresos, Tablas de Valores Catastrales, Presupuestos de Egresos, Reglamentos y Estados Financieros de los Ayuntamientos del Estado; excepto cuando se trate de **FE DE ERRATAS** a las Certificaciones de Acuerdos de Cabildo de los Ayuntamientos del Estado.

2.-Publicación a particulares por plana:.....\$3,038.49

Tarifas Autorizadas por los Artículos 18 y 30 de la Ley de Ingresos del Estado para el Ejercicio Fiscal 2018

INFORMACIÓN ADICIONAL

El Periódico Oficial se publica los días VIERNES de cada semana. Solo serán publicados los Edictos, Convocatorias, Avisos, Balances y demás escritos que se reciban en original y copia en la Oficialía Mayor de Gobierno a más tardar **5 (cinco) días hábiles** antes de la salida del Periódico Oficial.

Delegación de Oficialía Mayor
Av. Oriente No. 10252, Zona del Río
Tel: 624-20-00 Ext. 2313
Tijuana, B.C.

OFICIALÍA MAYOR DE GOBIERNO
Edificio del Poder Ejecutivo, Sótano
Calz. Independencia No. 994
Centro Cívico. C.P. 21000
Tel: 558-10-00 Ext. 1711 y 1532
Mexicali, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Calle José Haroz Aguilar No. 2004
Fracc. Villa Turística C.P. 22710
Tel: 614-97-00
Playas de Rosarito, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Carretera Transpeninsular
Ensenada-La Paz No. 6500, Exejido
Chapultepec
Tel: 172-30-00, Ext. 3209
Ensenada, Baja California.

Delegación de Oficialía Mayor
Misión Santo Domingo No. 1016
Planta Alta Fracc. El Descanso
Tel: 01 (665) 103-75-00 Ext. 7569
Tecate, B.C.

**DIRECTOR
LORETO QUINTERO QUINTERO**

**SUBDIRECTOR
MARTÍN TORRES RUIZ**

**COORDINADOR
IZZA ZUZZET LÓPEZ MEZA**

Consultas:

www.bajacalifornia.gob.mx
periodicooficial@baja.gob.mx
izlopez@baja.gob.mx