

"2026, Años de la educación para la construcción de la paz"

MEXICALI, B.C., 29 DE JUNIO DE 2026

NÚMERO DE OFICIO: LMSA/0783/2026

EXPEDIENTE: CORRESP. LEGISLATIVA

ASUNTO: PRESENTACIÓN DE INICIATIVA DE
REFORMA

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA HONORABLE XXV
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Presente.-



Anteponiendo un cordial saludo, por medio del presente, en ejercicio de los artículos 27, fracción XXVIII, y 28, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como en los numerales 110 fracción II, 113, 115 fracción I y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, vengo **Iniciativa de reforma con proyecto de decreto que adiciona las fracciones X y XI artículo 3, y modifica los incisos e), h) de la fracción V del artículo 34 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California; y, adiciona las fracciones XIV, XV, XXI, así como recorres las subsecuentes hasta la XXXVI al artículo 6; modifica las fracciones II, IV y V del artículo 7, así como la fracción III del artículo 147 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, con el objeto de incluir los criterios de infraestructura verde e infraestructura verde vial y pavimentos sustentables; para su inicio en el proceso legislativo en términos del artículo 117 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo en mención, ante esta Oficialía de Partes.**

Agradeciendo de antemano su atención al presente, le reitero mi atenta consideración y respeto.

ATENTAMENTE

LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

LMSA/IIId*



"2026, Años de la educación para la construcción de la paz"

**Presidenta de la Mesa Directiva de la Honorable XXV
Legislatura del Estado del Congreso de Baja California
P R E S E N T E.-**

La suscrita Diputada **LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE**, en lo personal y en representación del Grupo Parlamentario de Morena de esta XXV Legislatura, en uso de las facultades que confieren lo dispuesto por los artículos 27, fracción I, y 28, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como, en los numerales 110, fracción II, 112, 115, fracción I, 117 y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, presento ante esta Honorable Asamblea **Iniciativa de reforma con proyecto de decreto que adiciona las fracciones X y XI artículo 3, y modifica los incisos e), h) de la fracción V del artículo 34 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California; y, adiciona las fracciones XIV, XV, XXI, así como recorres las subsecuentes hasta la XXXVI al artículo 6; modifica las fracciones II, IV y V del artículo 7, así como la fracción III del artículo 147 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, con el objeto de incluir los criterios de infraestructura verde e infraestructura verde vial y pavimentos sustentables, lo que se hace al tenor de la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1. Planteamiento del problema

El cambio climático ha tenido diversos efectos a nivel mundial, este se ha manifestado en alteraciones de temperatura, incremento del nivel del mar, deshielo de glaciares e inundaciones causadas por eventos meteorológicos más extremos como tormentas y huracanes.

La Organización de Naciones Unidas¹, al respecto, refiere que los cambios climáticos a largo plazo de las temperaturas y los patrones climáticos, pueden ser a raíz de eventos naturales, debido a variaciones en la actividad solar o erupciones volcánicas, sin embargo, desde el siglo XIX, las actividades humanas han contribuido al cambio climático, debido principalmente a la quema de combustibles fósiles como el carbón, el petróleo y el gas.

La temperatura media de la Tierra actualmente es 1,1 °C, más elevada que a finales del siglo XIX antes de la revolución industrial, el cambio climático se manifiesta no solamente en temperaturas más cálidas, el aumento de la temperatura es sólo una de sus manifestaciones. La Tierra es un sistema, en el que todo está conectado, los cambios de una zona pueden influir en los cambios de todas las demás.

En este sentido en Baja California, el cambio climático se ha manifestado a través del aumento del nivel del mar (zona costa pacifico), sequías (Valle de Guadalupe, San Quintín, Valle de Mexicali), que han tenido como resultado el aumento de incendios en zonas montañosas, esto a raíz de la disminución de las lluvias en la entidad, en tanto que el aumento del nivel del mar ha traído como consecuencia la erosión de playas (playas de Tijuana, playas de Rosarito), ante el aumento de la marea alta en zonas del pacifico.

Las ciudades están estrechamente relacionadas con el cambio climático, pues es ahí donde se generan gran parte de las emisiones de efecto invernadero, y son las personas habitantes de las ciudades quienes resienten más los efectos; tales como la escasez de agua, el aumento de olas de calor o inundaciones.

Las ciudades no son solo infraestructura con edificios, casas, calles y espacios inertes, las ciudades tienen vida y el alma de las ciudades son los ciudadanos. En Baja California la población se concentra principalmente en las ciudades de Tijuana con 2.333.220 habitantes, Mexicali con 1,215,000 habitantes, Ensenada con 468,460 habitantes, Playas de Rosarito con 150,975 habitantes y Tecate con

¹ ONU, Acción por el Clima, la información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>

113,824 habitantes², mientras que los municipios de San Quintín cuenta con 133,824 habitantes y San Felipe con 20,689.

En nuestra entidad federativa la infraestructura vial se basa principalmente en calles impermeables, pavimentos de asfalto, y concreto hidráulico, que se componen generalmente de tres capas: una superior de entre cinco y diez centímetros de asfalto, seguida por una subcapa de materiales naturales y una base de tierra compactada, el uso de estos materiales contribuyen a la contaminación del aire por su polución especialmente en días calurosos, por la fricción continua de las llantas de miles de vehículos lo que crea pequeñas grietas en el pavimento, que al reaccionar con la luz solar, forman partículas PM²³, contaminando el aire, además de la generación islas de calor⁴, especialmente en la ciudad de Mexicali; el asfalto oscuro absorbe hasta el 95 % de la energía solar entrante, elevando la temperatura de las calles, esta temperatura acumulada durante el día suele ser expulsada durante la noche por lo que la sensación de calor persiste durante la noche, este tipo de pavimentación tiene poca infiltración de agua al subsuelo, esta situación y la falta de un adecuado drenaje trae como consecuencia que el agua quede en la superficie lo que incrementa el riesgo de inundaciones, y al mismo tiempo la acumulación de agua va erosionando el pavimento, lo cual tiene como resultado este tipo de baches tan común en el Estado.

² Información disponible en el siguiente enlace:
https://app.cemdi.org.mx/Content/Files/Publications/preview_Infograf%C3%ADa%20-%20Indicadores%20de%20Poblaci%C3%B3n%20Rosarito%202025.pdf#:~:text=De%20acuerdo%20a%20las%20Proyecciones%20de%20Poblaci%C3%B3n,contar%C3%A1%20con%20150%2C975%20habitantes*%20para%20el%202025.

³ Partículas PM²; PM particulate matter por sus siglas en inglés se refiere a una mezcla de partículas o gotas líquidas, cuya mayor característica es su tamaño no mayor o igual a 2.5 micrómetros partículas ultra finas.
<https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/particulas-suspendidas-caracteristicas-y-principales-fuentes?idiom=es>

⁴ **Islas de calor**: son un fenómeno que se produce en zonas urbanas que experimentan temperaturas más altas que las zonas circundantes debido a la actividad humana. La causa principal son la acumulación de estructuras, como edificios, **aceras o asfaltos, que absorben más calor y lo liberan más lentamente.**
<https://www.iberdrola.com/sostenibilidad/isla-de-calor#:~:text=Qu%C3%A9%20es%20una%20isla%20de.de%20vida%20de%20sus%20habitantes.>



Fotografía propia

En la entidad, cada precipitación trae como consecuencia inundaciones, encharcamientos por la nula infiltración del agua de lluvia al subsuelo, a la vez que el desmoronamiento de las calles contribuye a la contaminación del aire. Esta situación se replica en todo el Estado.



Imagen tomada del semanario zeta (Inundación Mexicali)⁵

⁵ Imagen tomada del semanario Zeta: Eduardo Villa, septiembre 9, 2022,
<https://zetatijuana.com/2022/09/inundaciones-hundimientos-y-caos-el-saldo-de-kay-en-mexicali/>



Imagen tomada del semanario zeta (Inundación Tijuana)⁶



Imagen tomada del semanario zeta (Inundación Ensenada)⁷

⁶ Imagen tomada del semanario Zeta: Redacción Zeta, enero 22, 2024,
<https://zetatijuana.com/2024/01/inundaciones-choques-y-rescate-de-personas-tras-lluvias-en-tijuana/>

⁷ Imagen tomada del semanario Zeta: Marco A. Flores, enero 16, 2023,
<https://zetatijuana.com/2023/01/inundaciones-derrumbes-vehiculos-atrapados-y-crecidas-de-arroyos-por-lluvias-en-ensenada/>



Imagen tomada de Baja News (Inundación en Tecate)

En contraste con las inundaciones que se generan en la entidad con cualquier cantidad de lluvia, nuestro estado enfrenta una crisis por la escasez de recursos hídricos, ciudades como Tijuana y Ensenada pasan días de recorte del suministro de agua, sin que se esté previendo captación de agua de lluvia en la entidad; ante las afectaciones que sufren miles de bajacalifornianos es que debemos buscar nuevas formas de infraestructura apropiada para nuestro Estado.

Desde esta perspectiva es que convergen el cambio climático, las ciudades y los habitantes de Baja California, por lo que es necesario legislar para incluir en las políticas públicas de “**Infraestructura Verde**” e “**Infraestructura Verde Vial**”⁸ en específico, estos conceptos son de reciente aparición en las agendas gubernamentales, pero desde 2019 se han ido incorporado en diversos documentos que guían la política pública referente a infraestructura y aunque diversas normas mexicanas relacionadas con la infraestructura hacen referencia a **áreas verdes**

⁸ **Infraestructura Verde Vial**: busca obtener el máximo provecho del espacio generando servicios ecosistémicos y ambientales en la zona. El diseño de una Infraestructura Verde Vial y la selección de las estructuras que la conforman, debe realizarse con base en estudios técnicos y socio-ambientales, tomando en consideración los servicios ecosistémicos y las necesidades presentes en la zona.

<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

urbanas, las Infraestructuras Verde en general y verde Vial en lo específico van más allá de las áreas verdes (paisajismo y ornamento); sus principios se han incluido en diversos instrumentos de planeación del desarrollo urbano en México, como el **“Manual de Planeación, Diseño e Implementación de Infraestructura Verde Vial”⁹** elaborado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, lo que pone de manifiesto que cada vez es mayor la importancia que se le da a la protección del medio ambiente en la realización de infraestructura.

En dicho documento se señala que el diseño de **Infraestructura Verde Vial** y la selección de las estructuras que la conforman, debe realizarse con base en estudios técnicos y socio-ambientales, tomando en consideración los servicios ecosistémicos y las necesidades presentes de cada zona.

En este sentido la infraestructura verde no reemplaza a la urbana, sino que se integra con ella para crear entornos más resilientes, saludables, sostenibles, y amistosos con los usuarios.

Alguna de las diferencias entre la Infraestructura Urbana o gris que predomina en el estado y la Infraestructura Verde son las siguientes:

Infraestructura Urbana o gris	Infraestructura Verde
<ul style="list-style-type: none"> ● Sistemas de construcción convencional para el funcionamiento de la ciudad. ● Se utiliza en carreteras, edificios, tuberías de drenaje, plantas de tratamiento. ● Sus beneficios son la funcionalidad, transporte, vivienda, servicios básicos. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Infraestructura planificada e interconectada de espacios verdes en los entornos urbanos; ofrece múltiples beneficios socioambientales y mejora de la calidad de vida ● Con aplicación en calles, parques, jardines, techos verdes, corredores ecológicos, árboles urbanos. ● Sus beneficios son la sostenibilidad, biodiversidad, gestión de aguas pluviales,

⁹ Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas, Diseño vial para ciudades mexicanas, puede ser consultado en el siguiente enlace:
<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

<ul style="list-style-type: none">Se enfoca principalmente en la funcionalidad consideran principalmente el transporte convencional (enfocada en el tránsito de vehículos automotores)	<p>reducción de islas de calor, bienestar humano.</p> <ul style="list-style-type: none">Su enfoque: es multifuncional (aporta beneficios ecológicos, sociales y físicos). Considerando los diversos tipos de movilidad, peatonal, ciclista u otros vehículos no motorizados.
--	--

En el caso de la incorporación del concepto general de infraestructura verde en general, la pionera fue la NORMA Oficial Mexicana NOM-003-SEDATU-2023, que establece los lineamientos para el fortalecimiento del sistema territorial para resistir, adaptarse y recuperarse ante amenazas de origen natural y del cambio climático a través del ordenamiento territorial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo de 2024, que la definió como: *“Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales (o sistemas producto de ingeniería que imitan procesos naturales) para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales”*¹⁰.

Asimismo, el concepto ha sido incorporado en la Ley Ambiental de la Ciudad de México artículo 4 fracción XL, refiere que se entiende por *“Infraestructura verde: es la red planificada de soluciones basadas en la naturaleza, que buscan potenciar o recuperar servicios ambientales en la resolución de problemas causados por la urbanización”*¹¹.

En este sentido, en un marco de cooperación entre el Gobierno de Alemania y el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU), se desarrolló el documento: ***“Implementación de Infraestructura Verde como estrategia para la mitigación y adaptación al cambio climático en ciudades mexicanas”***, el cual incluye una descripción para a

¹⁰ NORMA Oficial Mexicana NOM-003-SEDATU-2023, DOF: 06/03/2024. Recuperado de: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982108/NOM-003-SEDATU-2023.pdf>

¹¹ Ley Ambiental de la Ciudad de México, Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 18 de julio de 2024.

través de la implementación de la infraestructura verde mitigar los efectos del cambio climático¹².

La **infraestructura verde vial**, se puede considerar como un sistema en el que interactúan las esferas humana y ambiental, siendo esta última uno de los principales soportes para el desarrollo y calidad de vida del ser humano, al proporcionar los servicios ecosistémicos indispensables para el funcionamiento de las distintas dinámicas urbanas, **incluyendo la movilidad** (esto a través de microclimas amigables para caminar o usar la bicicleta, andadores con árboles, arbustos y vegetación). Según se desprende de la **“Hoja de Ruta para la Implementación de la Infraestructura Verde”**¹³. Para reforzar el planteamiento propuesto, algunos autores han definido la infraestructura verde como: Dunn y Stoner, 2007, “[...] *el uso de suelo, árboles, vegetación y humedales y espacio abierto (ya sea preservado o creado) en áreas urbanas para capturar lluvia mientras se mejora el tratamiento de aguas residuales y pluviales*”. Y la que más se apega a lo propuesto por esta inicialista; Valdés, P. y Foulkes, M, 2016, “[...] **Estrategia de planificación que requiere posicionar al territorio como un sistema en el que interactúan escalas como el barrio, la ciudad y la región con sus respectivas infraestructuras, y en el que los espacios verdes desempeñan un papel necesario como punto de ordenamiento**”.

Es importante destacar que la **Infraestructura Verde Vial** busca respetar la **“Jerarquía de Movilidad”** establecida en la Ley General de Movilidad (artículo 6), en la cual se establece que, **en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas deberán favorecer en todo momento a la persona, grupos vulnerables, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías públicas**.

¹² IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VERDE, la información puede ser consultada: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/484510/05_01_2.1_Hoja_de_ruta_IV_para_difusi_n.pdf

¹³ hoja de ruta para la implementación de la infraestructura verde: <https://ciudadesytransporte.mx/wp-content/uploads/2021/06/Hoja-de-Ruta-de-Infraestructura-Verde.pdf>

Dicha jerarquización prioriza los modos de transporte por su sustentabilidad y eficiencia social, donde las personas **peatonas y ciclistas ocupan la cima de la pirámide de Movilidad**, seguido por personas usuarias de vehículos no motorizados; el transporte público de pasajeros; los prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; por último, las personas usuarias de transporte particular automotriz.

En relación a lo anterior coexiste la “**Jerarquización de Vulnerabilidad**” la cual al igual que la Pirámide de Movilidad prioriza a las personas usuarias de las vías según el riesgo de lesión o muerte en caso de accidente, ubicando a las personas peatonas, personas discapacidad y ciclistas como prioridad. Esta pirámide sirve de utilidad para crear **derechos de personas usuarias**; como el caso de vehículos automotores, fijando responsabilidades de forma equitativa a quienes más exponen a los anteriores usuarios a mayores riesgos.

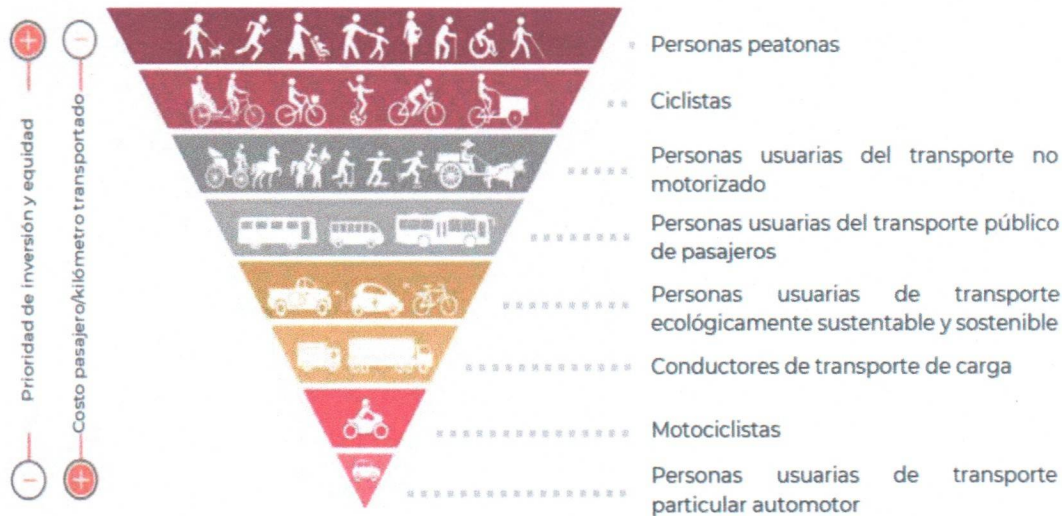
Es necesario que las políticas públicas de transporte prioricen un sistema de movilidad multimodal donde la infraestructura promueva viajes a pie, en bicicleta y transporte público que a su vez gestionan el uso racional de vehículos automotores.

Lo anterior está íntimamente ligado a la **Infraestructura Verde Vial**, ya que esta debe considerar espacios para las personas peatonas, personas con alguna discapacidad y ciclistas.

En este sentido dicha jerarquización fue considerada en el “*Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027*”¹⁴, de Gobierno del Estado Baja California, la cual se presenta a continuación:

¹⁴ El Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027, puede ser consultado en el siguiente enlace:
<https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Movilidad%20Sustentable.pdf>

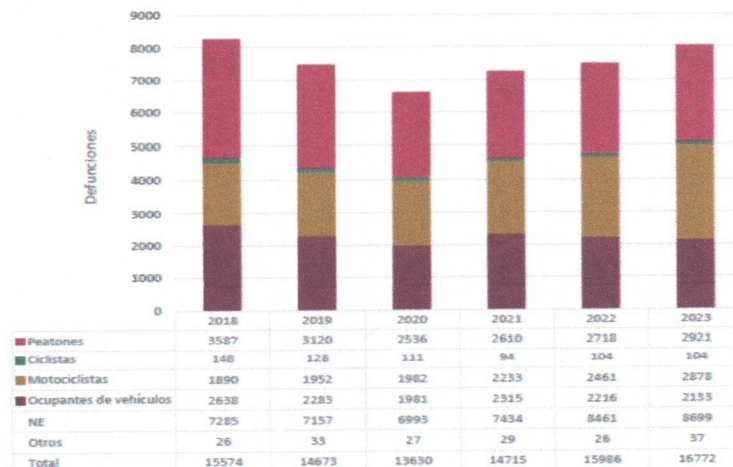
Esquema 04. Pirámide invertida de la movilidad



Fuente: Elaboración propia del IMOS, con base en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte de Baja California.

Como se establece en el programa, “En el caso de la movilidad ciclista, es percibida más como una actividad deportiva y recreacional que como un medio de transporte” (página 84). Según datos proporcionados en el último Informe de Salud Pública sobre la situación de la Seguridad Vial en México 2023-2024, coincide con la pirámide de vulnerabilidad, respecto a que son los peatones, ciclistas y motociclistas los más vulnerables en las vialidades mexicanas.

Gráfica 2.- Defunciones por tipo de persona usuaria 2018-2023



Fuente: Bases de mortalidad 2018-2023, INEGI-SS; SEED 2021-2023, DGIS-SS.

Al igual que con la movilidad peatonal, para los ciclistas la inseguridad en el espacio público se posiciona como la principal problemática para el ejercicio de esta forma de movilidad. La inseguridad no solo son atropellamientos y accidentes viales abarca desde robos a las personas peatonas hasta acoso (especialmente a mujeres) y violencia, afectando la calidad de vida, la economía y la confianza en los sistemas de transporte, y requiere soluciones integrales como pavimentos claros e iluminación que en conjunto tienen un mejor alumbrado, vigilancia, tecnología y diseño urbano para crear entornos más seguros. Asimismo, **las condiciones climáticas de la región (especialmente Mexicali) son consideradas como limitantes debido a la falta de infraestructura verde vial para resguardarse de las altas temperaturas, ya que no existen andadores arbolados o bien pavimentos reflectantes y plantas que ayuden a mitigar las islas de calor.**

Las **personas peatonas que transitan a pie por la vía pública están más expuesta a los peligros viales** (ser arrollada y lesionada por vehículos), sobre todo personas con alguna discapacidad (motriz, visual, auditiva, etc.) o de movilidad limita, es por ello que son **prioridad en la jerarquía establecida en la Ley General y local.**

Otro de los aspectos a considerar dentro de la **Infraestructura Verde Vial**, es la **perspectiva de género en las vialidades** esto se refiere a **analizar cómo las diferencias en los patrones de movilidad, vulnerabilidad y roles de género impactan la planificación, el diseño y el uso de la infraestructura vial.** Se trata de adaptar las ciudades a las necesidades de todas las personas, poniendo énfasis en los grupos vulnerables, incluyendo a las mujeres, quienes a menudo enfrentan desafíos en el uso de transporte público (cargando bolsas de compras para el hogar, como persona cuidadora y acompañante de niños o adultos mayores, o con alguna discapacidad) **movilidad circular por cuidado**¹⁵ y temor a la violencia en el espacio público, lo que requiere una infraestructura que garantice seguridad y accesibilidad.

¹⁵ **Movilidad del Cuidado:** es un concepto del transporte urbano que hace referencia a los viajes realizados por personas adultas en razón de las actividades cotidianas que los estudios de género y de las mujeres que predominan las "tareas de cuidado".
<https://oa.upm.es/82353/#:~:text=La%20movilidad%20del%20cuidado%20es.denominan%20%E2%80%9Ctareas%20de%20cuidado%E2%80%9D.>

Actualmente la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, establece en el artículo 3 el deber de planear, diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas, programas y acciones en materia de **movilidad con PERSPECTIVA INCLUSIVA** que garanticen la no discriminación, igualdad, equidad de género, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública.

En este sentido, el Grupo de Banco Mundial, del cual México forma parte desde 1945¹⁶, refirió en el Foro Urbano Mundial, que las ciudades están diseñadas por hombres y en función de los intereses del hombre, limitando el acceso de las mujeres al desarrollo económico y social, dicho organismo señala dentro del **“Manual para la planificación y el diseño urbanos con perspectiva de género”**¹⁷, “[...] que las mujeres ocupan solo el 10 % de los puestos más importantes en los principales estudios de arquitectura del mundo y que, históricamente, las ciudades se han planificado y diseñado para reflejar los roles de género tradicionales y la división del trabajo en función del género”.

“El diseño de las ciudades latinoamericanas es cruda y eminentemente machista: banquetas donde no se puede caminar llevando la carriola del bebé, transporte público donde las agresiones sexuales están a la orden del día y un entorno violento que **niega a las mujeres el derecho a la ciudad**. Por ello, se debe de transitar hacia un diseño incluyente, que ponga las necesidades de las mujeres en el centro”. (Foro Urbano Zapopan 2021)¹⁸

En 2020 el Banco Mundial a través del Departamento de Prácticas Mundiales de Desarrollo Urbano, Gestión de Riesgos de Desastres, Resiliencia y Tierras del

¹⁶ Países miembros del Banco Mundial, la información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.bancomundial.org/es/about/leadership/members>

¹⁷ El manual para la planificación y el diseño urbanos con perspectiva de género, puede ser consultado en el siguiente enlace:
<https://www-worldbank-org.translate.goog/en/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design? x tr sl=en& x tr tl=es& x tr hl=es& x tr pto=sge#:~:text=Cities%20have%20historically%20been%20planned.and%20gendered%20division%20of%20labor.>

¹⁸ “Las mujeres han perdido el derecho a la ciudad y a la noche”, Julio Rios, agosto 26, 2021, La Gaceta de la Universidad de Guadalajara
<https://www.gaceta.udg.mx/las-mujeres-han-perdido-el-derecho-a-la-ciudad-y-a-la-noche/>

Banco Mundial. Declaro que ***“En general, las ciudades resultan más adecuadas para los hombres heterosexuales, cisgénero y sin discapacidades que, para las mujeres, las niñas, las minorías sexuales y de género, y las personas con discapacidades.***

En este sentido la **Infraestructura Verde Vial**, contempla perspectiva inclusiva garantizando la equidad de género, considerando las necesidades de grupos vulnerables, en la planeación, diseño y construcción de la infraestructura pública.

En el mismo sentido, el **Programa Sectorial de Infraestructura 2022-2027¹⁹**, de Gobierno del Estado, establece que en la planeación estatal deberá contar con **lineamientos de infraestructura verde**; sin embargo esta se acota solo a la plantación de árboles; en tanto que la **Infraestructura Verde Vial** no se limita solo a contemplar áreas verdes sino que también busca soluciones de manejo de agua como jardines de lluvia y **pavimentos de color claro, reflectantes, reciclados o permeables²⁰**, espacios urbanos como **techos verdes** y muros verdes, parques, y huertos comunitarios, movilidad, tráfico inducido, economía del comportamiento, peatonalización, calidad del diseño urbano, movilidad intermodal, entre otros aspectos.

En lo que respecta a **Techos Verdes**: son instalaciones sobre las techumbres que permiten el desarrollo de vegetación. Se compone de una serie de capas para lograr su funcionamiento evitando con ello el daño a la edificación. Las principales capas incluyen: vegetación, sistema de riego, capa de sustrato, barrera de suelo, drenaje (capa drenante), y membrana impermeable (IMPLAN Hermosillo²¹).

¹⁹ El Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027, puede ser consultado en el siguiente enlace:
<https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Infraestructura.pdf>

²⁰ **Pavimentos Permeables**: son superficies de rodamiento y tránsito peatonal o de vehículos fabricados a partir de una mezcla de cemento, agua, agregado grueso y aditivos, resultando en un material con una estructura de vacíos interconectados que permiten al agua y al aire, entre otros, pasar a través de ellos.

²¹ El Manual de Lineamientos de Diseño de Infraestructura Verde, puede ser consultado en el siguiente enlace:
http://www.implanhermosillo.gob.mx/wp-content/uploads/2019/06/Manual_IV3.pdf

Las mediciones muestran que las **paradas de autobús con techos verdes** son aproximadamente 1-1.5 ° C más frías que las convencionales (Misiones de la Unión Europea para el Cambio Climático), lo que en ciudades como Mexicali pueden representar una mejoría antes las islas de calor que se generan en las paradas de autobús tradicionales, esta acción aunada a pavimentos permeables y reflectantes pueden reducir considerablemente las islas de calor.



Imagen tomada con fines ilustrativos tomada del "Portal Ambiental"²²

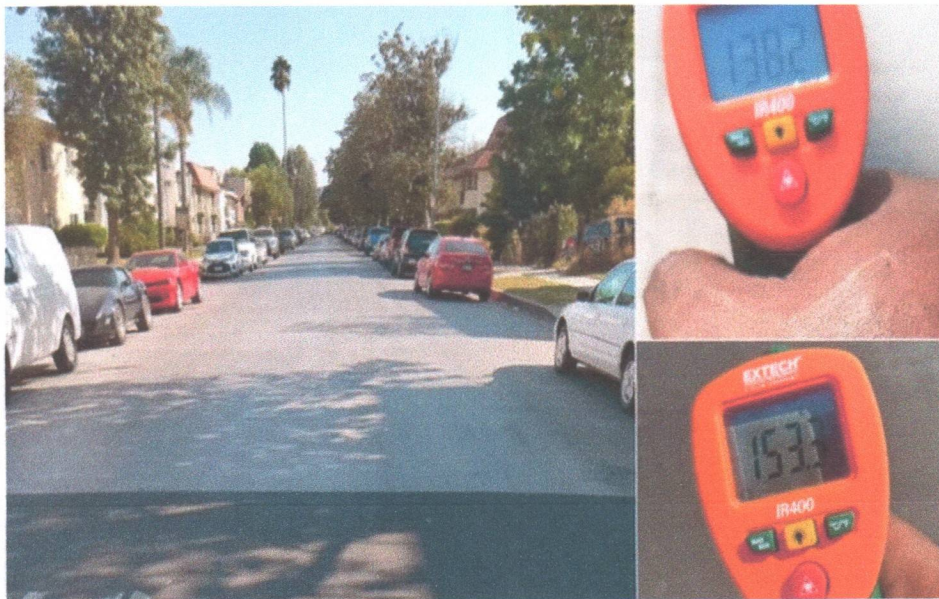
Tanto en el manual como en la hoja de ruta para la implementación de **infraestructura verde vial**, se contemplan diversos tipos de pavimentos como son los **pavimentos permeables** los cuales contienen superficies de pavimentación diseñadas para minimizar su impacto ambiental, tienen como característica el uso de materiales reciclados o renovables, una mayor durabilidad, así como la permeabilidad para mejorar el drenaje disminuyendo inundaciones. O los pavimentos reflectantes, que ayudan a mitigar el efecto "*isla de calor*", reduciendo las temperaturas superficiales y contribuyendo a disminuir la huella de carbono.

²² "Holanda convierte 316 paradas de autobús en refugios para abejas", la información e imagen pueden ser consultada en el siguiente enlace:

<https://portal-ambiental.com/ecologia/holanda-convierte-316-paradas-de-autobus-en-refugios-para-abejas/>

Los **pavimentos permeables** permiten la infiltración, el tratamiento y/o el almacenamiento de agua proveniente de las lluvias. Pueden estar hechos de concreto permeable, de una mezcla asfáltica de granulometría abierta para permitir porosidad. Esta práctica es recomendable en zonas de inundaciones o donde el acumulamiento de agua resulte en un problema, como es el caso de la mayoría de las ciudades en el Estado.

Pavimentos color claro o reflectantes²³: pavimentos de color claro en la infraestructura vial, se utilizan principalmente para mitigar el efecto de isla de calor urbana al reflejar más luz solar y absorber menos calor que el asfalto oscuro tradicional. Este tipo de pavimentos por su color claro, mejoran la visibilidad nocturna, además de que se requiere menos electricidad para una iluminación adecuada. La ciudad de Los Ángeles California, ha llevado acciones para mitigar las islas de calor, pintando de blanco o gris calles en los sectores que se han visto más afectados por este fenómeno.



²³ **Pavimentos color claro o reflectantes:** pavimento frío de alto rendimiento que reduce el efecto isla de calor, prolonga la vida útil de la infraestructura y mejora la habitabilidad urbana.
<https://www.pavementsurfacecoatings.com/es/calzadas-frescas-efecto-isla-de-calor/#:~:text=Los%20recubrimientos%20reflectantes%20solares%20transforman,m%C3%A1s%20frescas%20y%20saludables%20hoy.>

Imagen ilustrativa tomada de "BBC New Mundo"²⁴

Las temperaturas extremadamente altas afectan significativamente a los pavimentos clásicos utilizados en la entidad de color negro, provocando una disminución de la viscosidad del betún²⁵, lo que afecta principalmente a la ciudad de Mexicali. Esto agrava problemas como la formación de grietas o surcos y deformación permanente. Las superficies pavimentadas con asfalto oscuro tradicional presentan mayor termicidad, lo que significa que pueden almacenar más temperatura. Esto provoca un aumento del calor superficial del pavimento, lo que a su vez eleva la temperatura del aire circundante. El aumento de la temperatura del aire en áreas metropolitanas con superficies pavimentadas con asfalto negro genera el efecto de isla de calor urbana.

Esta inicialista propone que las autoridades que tienen como atribución las obras de urbanización en especial las de pavimentación tengan como obligación realizar estudios focalizados de acuerdo a las necesidades e implementar nuevas tecnologías de pavimentación de acuerdo a las características y particularidades del área a intervenir.

Actualmente, la legislación nacional no contempla de forma explícita el concepto de **infraestructura vial verde**, sin embargo, se cuenta con facultad concurrente para legislar en este tema, al respecto la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto diversos criterios en este sentido;

Registro digital: 187982

Instancia: Pleno

Novena Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: P./J. 142/2001

²⁴ Beatriz Díez, BBC Mundo, Los Ángeles, 28 septiembre 2017:

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-41156989>

²⁵ **Betún:** es clave en la construcción y el mantenimiento de pavimentos. Se obtiene refinando el petróleo crudo, e hidrocarburos, azufre, nitrógeno y metales.

<https://asfaltofarvias.com/que-es-el-betun-en-pavimentos/>

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.

Tomo XV, Enero de 2002, página 1042

Tipo: Jurisprudencia

FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES.

Si bien es cierto que el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que: "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.", también lo es que el Órgano Reformador de la Constitución determinó, en diversos preceptos, la posibilidad de que el Congreso de la Unión fijara un reparto de competencias, denominado "facultades concurrentes", entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios e, inclusive, el Distrito Federal, en ciertas materias, como son: la educativa (artículos 3o., fracción VIII y 73, fracción XXV), la de salubridad (artículos 4o., párrafo tercero y 73, fracción XVI), **la de asentamientos humanos (artículos 27, párrafo tercero y 73, fracción XXIX-C)**, la de seguridad pública (artículo 73, fracción XXIII), **la ambiental (artículo 73, fracción XXIX-G)**, la de protección civil (artículo 73, fracción XXIX-I) y la deportiva (artículo 73, fracción XXIX-J). Esto es, **en el sistema jurídico mexicano las facultades concurrentes implican que las entidades federativas, incluso el Distrito Federal, los Municipios y la Federación, puedan actuar respecto de una misma materia, pero será el Congreso de la Unión el que determine la forma y los términos de la participación de dichos entes a través de una ley general.**

Controversia constitucional 29/2000. Poder Ejecutivo Federal. 15 de noviembre de 2001. Once votos. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: Pedro Alberto Nava Malagón.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy seis de diciembre en curso, aprobó, con el número 142/2001, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a seis de diciembre de dos mil uno.

En este sentido, la ley general establece los principios, competencias y bases, para que la federación, las entidades federativas desarrollen sus propias leyes locales. Aunque las leyes generales marcan las bases mínimas que deberán contener las leyes locales, las entidades federativas tienen la capacidad de adaptar y reformar sus leyes locales para ajustarlas a sus particularidades y necesidades. Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha resuelto diversos criterios en este sentido:

Instancia: Pleno

Novena Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: P./J. 5/2010

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.

Tomo XXXI, Febrero de 2010, página 2322

Tipo: Jurisprudencia

LEYES LOCALES EN MATERIAS CONCURRENTES. EN ELLAS SE PUEDEN AUMENTAR LAS PROHIBICIONES O LOS DEBERES IMPUESTOS POR LAS LEYES GENERALES.

Las leyes generales son normas expedidas por el Congreso de la Unión que distribuyen competencias entre los distintos niveles de gobierno en las materias concurrentes y **sientan las bases para su regulación, de ahí que no pretenden agotar la regulación de la materia respectiva, sino que buscan ser la plataforma mínima desde la que las entidades puedan darse sus propias normas tomando en cuenta su realidad social.** Por tanto, **cumpliendo el mínimo normativo que marca la ley general, las leyes locales pueden tener su propio ámbito de regulación, poniendo mayor énfasis en determinados aspectos que sean preocupantes en una región específica.** Si no fuera así, las leyes locales en las materias concurrentes no tendrían razón de ser, pues se limitarían a repetir lo establecido por el legislador federal, lo que resulta carente de sentido, pues se vaciaría el concepto mismo de concurrencia. **En este sentido, las entidades federativas pueden aumentar las obligaciones o las prohibiciones que contiene una ley general, pero no reducirlas, pues ello haría nugatoria a ésta.**

Acción de inconstitucionalidad 119/2008. Diputados integrantes de la Cuarta Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. 3 de septiembre de 2009. Unanimidad de nueve votos. Ausentes: Mariano Azuela Güitrón y Sergio A. Valls Hernández. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: Fabiana Estrada Tena.

El Tribunal Pleno, el quince de febrero en curso, aprobó, con el número 5/2010, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a quince de febrero de dos mil diez.

En relación a lo anterior la incorporación de estos conceptos a la legislación local permitirá transitar en la planeación y el desarrollo de la entidad hacia un modelo de urbanización resiliente, sostenible, amigable con el medio ambiente esto para beneficio de los ciudadanos bajacalifornianos, donde las obras de pavimentación no sólo cumplan una función vial, sino también ecológica, social y económica.

Algunos de los beneficios con la inclusión del enfoque de infraestructura verde vial son:

- Reducción de inundaciones urbanas y reducción de sobrecarga de drenajes.
- Mayor infiltración pluvial y recarga de acuíferos.
- Disminución de la temperatura ambiente en zonas urbanas.
- Mejoramiento de la calidad de vida ciudadana.
- Movilidad activa mejorando la salud pública.

La incorporación del concepto de **infraestructura verde vial** y **pavimentos sustentables**²⁶ en la legislación Estatal, es una acción alineada con compromisos internacionales asumidos por México, que obligan a todos los niveles de gobierno a adoptar políticas públicas y medidas para alcanzar el desarrollo sostenible.

En este sentido, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en sus objetivos de desarrollo sostenibles²⁷, de la agenda 2030 adoptada por México, insta a los países a crear políticas públicas orientadas a un desarrollo de la infraestructura resilientes, inclusivas, sostenibles y ambientalmente responsables.

La modernización del marco legal en Baja California debe incorporar los principios del desarrollo sostenible y la adaptación al cambio climático. Por ello, la inclusión de los conceptos de **infraestructura verde vial** y de **pavimentos sustentables** constituye un paso estratégico hacia la consolidación del **Derecho a la Ciudad** que tenga como objetivo transformar las ciudades del estado de forma incluyente, habitable, eficiente y respetuosa con el medio ambiente.

²⁶ **Pavimentos Sustentables:** aquellos que son respetuosos con el medio ambiente por diversas razones. Pueden serlo según criterios de eficiencia energética en su fabricación, por su ciclo de vida ya sea que, ayuden a mejorar la calidad del aire, porque generan electricidad por el tratamiento de residuos posterior a la vida útil del material, por su permeabilidad al agua o incluso porque no requieren mantenimiento.

²⁷ La información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/#:~:text=17%20Objetivos%20para%20las%20personas.alcanzar%20los%20Objetivos%20para%202030.>

Los argumentos antes mencionados sirven como motivación de esta iniciativa que tiene como objeto incluir la **“Infraestructura Verde Vial”** y **“Pavimentos sustentables”** (pavimentos permeables, asfaltos reciclados, hormigones ecológicos, pavimentos fotocatalíticos), en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y Ley de Planeación para el Estado de Baja California.

Esta propuesta se sustenta en las siguientes consideraciones de derecho que se plantean a continuación:

2. Marco normativo

2.1. Marco Constitucional y Convencional

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en su artículo 1º, establece que todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los **tratados internacionales**, en relación al tema que nos ocupa el estado mexicano debe garantizar los derechos humanos a la inclusión, justicia social, equidad territorial, participación ciudadana, sustentabilidad ambiental; además este numeral establece que **todas las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos** de conformidad con los principios de universalidad, **interdependencia**, indivisibilidad y **progresividad** contenidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que México es parte.

Desde esta perspectiva y atendiendo a los principios de interdependencia y progresividad de los derechos humanos, el **derecho a un medio ambiente sano**, establecido en el artículo 4to, párrafo 6 **“Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho”** de este derecho se derivan derechos conexos, como el derecho a la salud, a la participación, al desarrollo sostenible y a servicios urbanos equitativos. Así también el artículo en mención establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En este sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha interpretado en el sistema constitucional la protección del **derecho humano a un medio ambiente sano**; en este contexto la constitución mandata al Estado a conducir un desarrollo nacional sustentable previsto en el artículo 25 de la Constitución, del cual deriva un principio de transversalidad, conforme al cual, **la protección del medio ambiente y la conservación de la naturaleza deben estar en el centro de las decisiones de cualquier autoridad en los diferentes órdenes de gobierno y sectores del desarrollo**. Lo anterior relacionado también con la función ecológica de la propiedad que se regula en el artículo 27 constitucional (Controversia Constitucional 212/2018)²⁸. La interpretación de la Corte sobre el acceso efectivo a la justicia en asuntos ambientales ha incorporado principios emergentes en el derecho internacional ambiental al sistema jurídico mexicano como los de **no regresión**²⁹ e **in dubio pro natura**³⁰.

En este sentido en la formulación de **política pública ambiental** (si bien la política pública es ejecutada por el poder ejecutivo, este congreso cuenta con la facultad para realizar los cambios a las leyes que se requieran en beneficio de los ciudadanos que representan), las autoridades están constitucionalmente obligadas a proteger el derecho a un medio ambiente sano y a la salud sin condicionar su eficacia a eventuales repercusiones económicas.

Registro digital: 2030816

Instancia: Primera Sala

Undécima Época

Materia(s): Administrativa, Constitucional

Tesis: 1a./J. 158/2025 (11a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.

Libro 52, Agosto de 2025, Tomo II, Volumen 1, página 309

Tipo: Jurisprudencia

²⁸ La Controversia puede ser consultada en el siguiente enlace:

<https://desc.scjn.gob.mx/controversia-constitucional-2122018>

²⁹ Corte Interamericana de Derechos Humanos;

<https://www.corteidh.or.cr/tablas/r31076.pdf>

³⁰ La tesis puede ser consultada en el siguiente enlace:

<https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2030863>

DERECHO A UN MEDIO AMBIENTE SANO Y A LA SALUD PÚBLICA. SU GARANTÍA NO PUEDE CONDICIONARSE A CRITERIOS PURAMENTE ECONÓMICOS.

Hechos: Una asociación civil promovió juicio de amparo en contra de un acuerdo estatal que establecía parámetros para activar fases de contingencia ambiental, al considerar que dichos parámetros eran más laxos que los previstos en específicas Normas Oficiales Mexicanas. El Juez de Distrito negó el amparo, por lo que el tema de constitucionalidad subsistente se sometió al conocimiento de la Suprema Corte de Justicia de la Nación a través del recurso de revisión que interpuso la quejosa. En el análisis del fondo, la Primera Sala abordó la tensión entre los efectos económicos de las decisiones regulatorias ambientales y la protección del derecho al medio ambiente sano y a la salud pública.

Criterio jurídico: La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación considera que la protección al derecho a un medio ambiente sano y a la salud pública no puede condicionarse a criterios puramente económicos.

Justificación: Las decisiones regulatorias en materia ambiental pueden tener efectos en la reasignación de costos en los sectores productivos; sin embargo, dichos efectos no justifican que las autoridades dejen de adoptar medidas eficaces para la protección de los referidos derechos ni condicionarlos a una evaluación de costos.

Es criterio de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que el derecho al medio ambiente sano posee tanto una dimensión objetiva como subjetiva. Desde su faceta objetiva, implica la existencia de un sistema normativo e institucional que garantice la preservación y restauración de los ecosistemas, mientras que su dimensión subjetiva reconoce el derecho de toda persona a exigir condiciones ambientales adecuadas para su bienestar y desarrollo. En virtud de esta dualidad, la tutela del medio ambiente no sólo es un imperativo constitucional, sino que adquiere un valor intrínseco que trasciende cualquier análisis de costo-beneficio. **En consecuencia, en la formulación de su política ambiental, las autoridades están constitucionalmente obligadas a proteger el derecho a un medio ambiente sano y a la salud sin condicionar su eficacia a eventuales repercusiones económicas.**

Amparo en revisión 576/2023. 21 de mayo de 2025. Mayoría de cuatro votos de las Ministras y los Ministros Juan Luis González Alcántara Carrancá, Ana Margarita Ríos Farjat, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena y Loretta Ortiz Ahlf. Disidente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Ponente: Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena. Secretario: Juan Luis Hernández Macías.

Tesis de jurisprudencia 158/2025 (11a.). Aprobada por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada de nueve de julio de dos mil veinticinco.

La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas³¹, menciona que **el derecho a un medio ambiente sano está directamente ligado al desarrollo sustentable.**

En este sentido el Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, “*Ciudades y Comunidades Sostenibles*”³², el cual busca cumplir varias metas dentro de las que se incluyen; asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales; proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos; **augmentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos**; proteger el patrimonio cultural y natural; reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, **incluidos los relacionados con el agua, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades; y aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo.**

En el ámbito convencional el Estado mexicano, ha suscrito diversos instrumentos normativos entre ellos:

1. Declaración Universal de Derechos Humanos (1948)³³, artículos 25 y 27: reconocen el derecho a un nivel de vida adecuado, a la salud, la vivienda y la participación en la vida cultural de la comunidad. **Estos derechos son base del concepto de ciudad inclusiva, justa y habitable.**

³¹ La información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>

³² La información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/#:~:text=Se%20prev%C3%A9%20que%20esta%20cifra,y%20gestionan%20los%20espacios%20urbanos.>

³³ La Declaración Universal de los Derechos Humanos, puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

2. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC, 1966)³⁴, Art. 12: **Derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.** El Comité PIDESC ha interpretado que **estos derechos implican acceso equitativo a los servicios urbanos, transporte, espacios públicos, agua, saneamiento y medio ambiente saludable, todos pilares del derecho a un medio ambiente sano.**
3. Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015) Objetivo 11: **“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.**
4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad³⁵, (Foro Social Mundial, 2004) Aunque no es jurídicamente vinculante, es un referente normativo y político internacional. Define el derecho a la ciudad como el derecho colectivo de todos los habitantes, especialmente los grupos vulnerables, a habitar, usar, ocupar, producir, gobernar y disfrutar ciudades justas, inclusivas, democráticas y sostenibles.

2.2. Derecho comparado

Algunos ejemplos a nivel mundial que han incorporado los conceptos de infraestructura verde e infraestructura verde vial en su legislación urbana, se encuentran:

- **España:** La Ley 33/2015 modificó la Ley 42/2007 para incorporar el concepto de Infraestructura Verde en su ordenamiento jurídico, estableciendo la obligación de elaborar una Estrategia para implementar la Infraestructura Verde.
- **Francia y Suiza:** Algunos municipios o leyes nacionales específicas en estos países obligan a instalar techos verdes (cubiertas ajardinadas) en las nuevas construcciones.

³⁴ El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, puede ser consultado en el siguiente enlace:

<https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D50.pdf>

³⁵ La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, puede ser consultada en el siguiente enlace:

<https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf>

- **Países Bajos:** Son reconocidos por programas específicos, como el "Programa Espacio para el Río" (*Room for the River Programme*), que utiliza enfoques de infraestructura verde para la gestión de inundaciones.
- **Unión Europea:** recientemente aprobó la Ley de Restauración de la Naturaleza, que promueve el desarrollo de ecosistemas urbanos.

Cada vez más ciudades en el mundo están incorporando este tipo de infraestructura: Oslo, Estocolmo, Tokio, Copenhague, Berlín, Londres, Seattle, New York, Madrid y Barcelona.

En Latinoamérica algunas de las ciudades que han introducido la infraestructura verde vial, son:

- **Ciudad de México:** promueve activamente las "*calles verdes*", que utilizan extensiones de vegetación en las banquetas, cunetas jardineras y pavimentos permeables para la captación y filtración del agua de lluvia, así mejorar la calidad del aire. Cuenta con la azotea verde más grande de América Latina en un edificio gubernamental, Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), con 5,000 m², que incluye huertos, áreas de descanso y cultivo, y ha sido reconocida por su sustentabilidad. Plaza Satélite en Naucalpan, Estado de México, inauguró una azotea verde aún más grande (40,000 m²) en 2020, pero es parte de un centro comercial
- **Santiago de Chile, Chile:** Ha desarrollado parques fluviales, como el Parque Fluvial Padre Renato Poblete, que integran espacios verdes y vías peatonales a lo largo de los ríos como parte de su infraestructura urbana.
- **Bogotá, Colombia:** Reconocida como la ciudad más sostenible de América Latina en algunos índices, ha implementado proyectos significativos, incluyendo la siembra masiva de árboles y arbustos para aumentar los espacios verdes urbanos y un **plan piloto de infraestructura verde vial en el departamento del Guaviare.**
- **Buenos Aires, Argentina:** ha mapeado su infraestructura verde y espacios verdes por habitante para mejorar la planificación urbana y la calidad de vida de sus residentes.

Estos son solo algunos ejemplos de ciudades que han implementado infraestructura verde vial en sus proyectos de construcción, esto lejos de ser un tema en tendencia es un tema que busca mejorar la calidad de vida urbana de los habitantes del Estado y la resiliencia al cambio climático, al integrar sistemas naturales en el diseño vial para proporcionar múltiples beneficios ambientales, sociales y económicos.

2.3. Marco normativo nacional

El artículo 4o. de la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, señala que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a diversos principios de política pública, entre los que señala aquellos relacionados a la accesibilidad universal y movilidad; en tanto que el artículo 73 de la misma ley, señala que la federación, **las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deben promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable** y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la jerarquía de movilidad priorizando a personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de bicicletas y transporte no motorizado y usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.

Y conforme a lo que establece el artículo 37 de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, es de especial interés, que el diseño vial de las vías públicas debe atender a la reducción máxima de muertes o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, debe incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

En esa tesitura, la legislación de Ciudad de México, contempla de forma explícita el concepto de **infraestructura verde**, dentro de la Ley De Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad De México, artículo, 4, fracción XXIV, que a continuación se reproduce:

Infraestructura verde: red planificada e interconectada de espacios verdes y azules, presentes en los entornos urbanos; planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para ofrecer múltiples beneficios socioambientales que promueven la protección de la biodiversidad, la mejora de los servicios ecosistémicos, adaptación al cambio climático, prevención y mitigación de riesgos y mejora de la calidad de vida, bajo un enfoque de resiliencia.

Así como en la citada Ley de Ambiental de la Ciudad de México.

Como ya se mencionó en la exposición de motivos **la política pública nacional en materia de infraestructura ha integrado desde 2019**, estos principios rectores se aplican a los planes de desarrollo, manuales y proyectos nacionales, así también estos principios se ha incluido en los planes de desarrollo de gobierno del Estado, por lo que la propuesta de incorporación a la ley propuesta refuerza **la obligación de las autoridades estatales y municipales de incluirlos en los proyectos de infraestructura**; y con ello contribuir a mitigar el cambio climático, y **cumplir con la obligación constitucional de proteger el medio ambiente, la salud y demás derechos conexos.**

2.4. Marco normativo local

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, establece, en el artículo 7, apartado A: ***“Toda persona tiene el derecho, a gozar de un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar”***

En relación a la legislación local, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Baja California, establece entre las obligaciones de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial (SIDURT), en el artículo 40 las siguientes:

ARTÍCULO 40. La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:

I. Formular, conducir, ejecutar y evaluar las políticas y programas sectoriales de infraestructura, desarrollo urbano sustentable, obras públicas y ordenamiento territorial, con base en las disposiciones legales aplicables y en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo;

II. Coordinar e integrar el Programa Estatal de Infraestructura, Obra Pública y Desarrollo Urbano Sustentable, con la participación de las dependencias y entidades paraestatales de la Administración Pública, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo y vigilar su ejecución;

III. Integrar el Sistema de Información Geográfica del Estado, en materia de uso, conservación, preservación y aprovechamiento del suelo, así como del ordenamiento territorial; el cual estará disponible para el público como una herramienta tecnológica que contribuya a una correcta planificación, gestión y divulgación de los usos del suelo;

IV. Dictar las políticas generales sobre la construcción y conservación de las obras públicas, así como las relativas a los programas de desarrollo urbano sustentable;

V. Realizar obras públicas e infraestructura, directamente o a través de terceros, en los términos de la Ley de Obras Públicas, Equipamientos, Suministros y Servicios Relacionados con la Misma del Estado de Baja California y demás disposiciones aplicables;

VI. Elaborar, directamente o a través de terceros, los estudios, proyectos arquitectónicos y de ingeniería necesaria para ejecutar las obras públicas e infraestructura, cumpliendo con lo previsto en las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

VII. Participar, suscribir, ejecutar y, en su caso, representar a la Persona Titular del Poder Ejecutivo en los convenios, contratos, acuerdos de colaboración y demás instrumentos que sean necesarios, que se celebren con autoridades federales y de otras entidades federativas, con los Ayuntamientos y la iniciativa privada, con el objeto de promover y regular la infraestructura pública y el desarrollo urbano sustentable en el Estado;

VIII. Coordinar, supervisar y evaluar las actividades y resultados de las obras públicas, equipamientos, suministros y servicios que realicen las entidades paraestatales de la Administración Pública;

IX. Realizar diagnósticos urbanos que contengan, la generación de indicadores de factibilidad para el desarrollo urbano sustentable, que garanticen la seguridad de la ciudadanía;

X. Elaborar planes y programas de corto y mediano plazo, en concurrencia con los sectores social y privado para el desarrollo, inversión y operación de infraestructura, movilidad y telecomunicaciones;

XI. Emitir, aplicar y vigilar el cumplimiento de los lineamientos sobre la construcción y conservación de las obras públicas, los relativos a los programas de desarrollo urbano sustentable y remodelación urbana, así como los relacionados con la constitución de reservas territoriales, previendo, en su caso, las necesidades para vivienda y la industria;

XII. Aplicar las sanciones previstas en las disposiciones legales en las materias de su competencia, y dar seguimiento a la aplicación de las que correspondan a otras autoridades, así como resolver los recursos y quejas que le presenten, de conformidad con las disposiciones legales correspondientes;

XIII. Procurar la generación de infraestructura social y productiva;

XIV. Fomentar la cohesión social, articulando y ordenando el territorio para lograr la igualdad de oportunidades mediante la consolidación de una infraestructura integral, sustentable y compensatoria;

XV. Promover y ejecutar, en su caso, las acciones de equipamiento urbano y vivienda que sean de su competencia, en coordinación con las dependencias que correspondan;

XVI. Impulsar el acceso de la población a una vivienda digna, estableciendo en coordinación con la Secretaría de Hacienda, un programa de financiamiento para la construcción de vivienda en el Estado;

XVII. Promover el desarrollo urbano de las comunidades rurales y fomentar la organización de sociedades cooperativas de vivienda y de materiales de construcción;

XVIII. Promover de acuerdo a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo y al Programa Estatal de Infraestructura, Obra Pública y Desarrollo Urbano Sustentable, la creación de fraccionamientos, unidades habitacionales y condominios;

XIX. Expedir las bases a que deben sujetarse las licitaciones, para la ejecución de las obras a su cargo, así como adjudicarlas, cancelarlas y vigilar el cumplimiento de los contratos que celebre;

XX. Crear un banco de proyectos ejecutivos de obras, que permitan una planeación y ejecución eficiente con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo y del Programa Estatal de Infraestructura, Obra Pública y Desarrollo Urbano Sustentable;

XXI. Integrar los expedientes técnicos de obra pública y llevar durante la ejecución de estos, el seguimiento y control desde su gestión inicial hasta su conclusión, entrega y cierre de ejercicio;

XXII. Integrar y mantener actualizado el censo de contratistas que lleven a cabo obras públicas o de infraestructura en el Estado;

XXIII. Elaborar los lineamientos generales para la integración de los planes y programas de construcción, conservación o rehabilitación de carreteras, puentes y vías de comunicación a cargo del Estado;

XXIV. Promover la construcción, instalación, conservación, mantenimiento o mejoramiento de las plazas, paseos, parques y edificios públicos que sean bienes

inmuebles del patrimonio estatal, con excepción de los encomendados expresamente a otras dependencias u órganos creados para tal fin;

XXV. Brindar asesoría a los Ayuntamientos para la formulación de los programas de desarrollo urbano municipal y su reglamentación respectiva, cuando lo soliciten;

XXVI. Celebrar con los Ayuntamientos convenios de coordinación para la programación, proyección, ejecución, control, vigilancia y evaluación de la conservación, mantenimiento y modernización de las vías de comunicación e infraestructura pública;

XXVII. Proponer a la Persona Titular del Poder Ejecutivo proyectos de decreto de expropiación, ocupación temporal y limitación de dominio en los casos de utilidad pública, previa validación de la Consejería Jurídica; y,

XXVIII. Las que determinen las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables

En tanto que la Ley de Urbanización del Estado de Baja California, la cual tiene por objeto regular las mejoras que se producen en las zonas donde se llevan a cabo las obras de urbanización, establece en el artículo 3 que las **obras de urbanización** las siguientes:

I.- Las de apertura de nuevas vías públicas;

II.- Las de pavimentación, rectificación, ampliación, prolongación y mejoramiento de vías públicas ya existentes;

III.- Las de seguridad y protección relacionadas con el tránsito de vehículos y peatones, dentro y fuera de los límites de los centros de población;

IV.- Las de ornato, seguridad y protección, además del empedrado, banquetas, guarniciones y demás elementos que equipan las vías públicas;

V.- Las de agua potable, alcantarillado sanitario y alcantarillado pluvial;

VI a la IX (...)

Lo resaltado es propio

Las mencionadas obras tienen relación directa con la **infraestructura verde vial y pavimentos sustentables**, las leyes en comento establecen las obligaciones y atribuciones tanto de la SIDURT, y demás organismos de urbanización relacionados con vialidades en el Estado como sujetos que intervienen tanto en la formulación, planeación y construcción de obras urbanas, según se desprende en el artículo 6:

ARTICULO 6.- La planeación urbana y las obras que de esta se deriven, deberán ser autorizadas por la **Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado**, y por los **Municipios en los términos que los faculte la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California**.

En este sentido, se realiza la armonización del artículo 7 fracción II, IV y V de Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, en relación a la denominación; en, la fracción II respecto a “*El Gobernador del Estado*”, por “*La Persona Titular del Poder Ejecutivo*”, esto con base al decreto 137 de 2025, y la fracción IV respecto a la denominación de la **Secretaría de Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial**, la cual según el artículo 30 fracción X la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Baja California, fue reformada a través del decreto No. 146 de 2025, ahora denominada **Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial**.

Respecto a lo anterior, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, establece en su artículo 1, segundo párrafo, que “*todas las obras de urbanización y edificación que se realicen en la entidad, quedan sujetas a cumplir con las disposiciones de la presente Ley*”, **los mencionados ordenamientos son complementarios tanto para la ordenación y regulación de los asentamientos urbanos; así como para las acciones de planeación, urbanización, edificación y realización de obras.**

Esta inicialista realizó diversas preguntas a las autoridades relacionadas con la realización de infraestructura en el Estado establecidas en la Ley de Urbanización del Estado de Baja California y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, SIDURT, Junta de Urbanización del Estado y Consejo de Urbanización Municipal de Mexicali, de las cuales se transcriben las que se consideran más importantes para el tema en cuestión, a través de los oficios LMSA/1503/2025, LMSA/1505/2025, y LMSA/1506/2025, respecto a las siguientes preguntas:

a) **¿Se contempla infraestructura verde vial en los proyectos?**

Respuesta: Las normas contemplan obras complementarias como **reforestación y ornamentación** en zonas adyacentes a vialidades, con fines de protección contra erosión y ornato.

b) **¿La Secretaría lleva a cabo obras de infraestructura de pavimentación sustentable?**

Respuesta; La normatividad de SIDURT busca equilibrar aspectos ambientales, sociales y económicos, sin comprometer recursos futuros. No se implementan pavimentos permeables, por condiciones del suelo, pero se aplican criterios de sustentabilidad en diseño y ejecución.

c) ¿Se han realizado obras de pavimentación permeables?

Respuesta: No se manejan como tales en el Estado se priorizan obras pluviales y carpetas asfálticas de granulometría discontinua tipo SMA y granulometría abierta para mejorar drenaje y seguridad vial.

d) ¿En el desarrollo, planeación y elaboración de los proyectos de infraestructura vial se contempla perspectiva inclusiva o de género? ¿De ser así cuáles son los parámetros que se abordan para su implementación?

Respuesta: Las vialidades se diseñan para uso universal, con atención especial a personas con discapacidad, incluyendo rampas, señalización y cajones de estacionamiento accesibles.

Derivado de las diversas respuestas, se advierte que no se incluye ni contempla infraestructura verde vial en las obras en las que SIDURT y demás organismos de urbanización relacionadas con vialidades en el Estado, más que las que tienen como finalidad el ornato, en tanto que la pavimentación sustentable solo se garantiza en tanto no se comprometan recursos futuros, sin embargo, la SCJN ha resuelto que *“El derecho a un medio ambiente sano y a la salud pública. su garantía no puede condicionarse a criterios puramente económicos”*, Tesis: 1a./J. 158/2025 (11a.), y en lo que respecta la perspectiva inclusiva o de género, no se está observando en su totalidad la obligación de contemplarla en los proyectos viales ya que solo se incluye a personas con discapacidad, no incluyendo movilidad de cuidado y otros grupos vulnerables.

Por lo que en relación a lo anterior y a la interdependencia de los derechos humanos relacionados con la salud, medio ambiente y asentamientos humanos, así como de los principios de interdependencia y progresividad, es que esta inicialista solicita la incorporación de los conceptos de Infraestructura Verde Vial y Pavimentos Sustentables a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y Ley de Planeación para el Estado de Baja California.

3. Propuesta:

Por lo anteriormente expuesto se propone:

- Reforma a las fracciones XIV, XV y XX del artículo 6, recorriendo las subsecuentes fracciones y artículo 7 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.
- Reforma a los artículos 3 y 34 fracción V incisos e) y h), de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California.

Lo anterior se plasma en el siguiente:

Cuadros comparativos:

Ley de Planeación para el Estado de Baja California

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 3.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p>I.- PLANEACIÓN ESTATAL DEL DESARROLLO: La previsión ordenada y la ejecución de acciones que fomenten el desarrollo socioeconómico de Baja California, con base en la regulación que los Gobiernos Estatal y Municipales ejercen sobre la vida política, económica, ambiental, social e institucional de la Entidad, incluyendo la colaboración y coordinación con iniciativas de la sociedad civil y de las organizaciones privadas y sociales. La finalidad y objetivo esencial de la planeación y de los programas de desarrollo es mejorar la calidad de vida de la población. La planeación será democrática y deliberativa;</p> <p>II.- SECRETARÍA.- Secretaría de Hacienda;</p>	<p>ARTÍCULO 3.-</p> <p>I a la VIII (...)</p>

Fracción	
Reformada	
III.- COPLADE.- El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Baja California;	
IV.- INEPLAN.- El Instituto Estatal de Planeación;	
V.- SEDOC.- Sistema Estatal de Información, Documentación, Estadística, y Cartografía de Baja California;	
VI.- EVALUACIÓN.- Proceso que tiene como finalidad determinar el grado de eficacia y eficiencia, con que han sido empleados los recursos destinados y las medidas tomadas para alcanzar los objetivos previstos, posibilitando la determinación de las desviaciones y la adopción de medidas correctivas que garanticen el cumplimiento adecuado de las metas;	
VII.- PERSPECTIVA DE GÉNERO.- Enfoque o herramienta que permite identificar y atender el fenómeno de la desigualdad e inequidad entre mujeres y hombres;	
VII-A.- INTERSECCIONALIDAD.- Herramienta analítica para estudiar, entender y responder a las maneras en que el género se cruza con otras identidades creando múltiples ejes de diferencias que se intersectan en contextos históricos específicos, mismos que contribuyen a experiencias específicas de opresión y privilegio e influyen sobre el acceso de las mujeres y las niñas a derechos y oportunidades; Fracción Adicionada	
VIII.- PROCESO DE PLANEACIÓN PARA EL DESARROLLO.- Fases en la que se establecen directrices, se definen estrategias y se	

<p>seleccionan alternativas y cursos de acción en función de objetivos y metas generales, económicos, ambientales, sociales y políticos, tomando en consideración la disponibilidad de recursos reales y potenciales. Está integrado por las etapas de diagnóstico, programación, presupuestación, ejecución y evaluación;</p>	
<p>IX.- PROGRAMA.- Instrumento de los planes que ordena y vincula, cronológica, espacial, cuantitativa y técnicamente las acciones o actividades y los recursos necesarios para alcanzar una meta, que contribuirá a lograr los objetivos de los planes de desarrollo.</p>	<p>IX.- PROGRAMA.- Instrumento de los planes que ordena y vincula, cronológica, espacial, cuantitativa y técnicamente las acciones o actividades y los recursos necesarios para alcanzar una meta, que contribuirá a lograr los objetivos de los planes de desarrollo;</p>
<p>(Sin correlativo)</p>	<p>X.- INFRAESTRUCTURA VERDE.- Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales, o sistemas producto de ingeniería que imitan procesos naturales, para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales; y,</p>
<p>(Sin correlativo)</p>	<p>XI.- INFRAESTRUCTURA VERDE VIAL. - Conjunto de elementos naturales, semiestructurales o construidos que, integrados al entorno urbano, contribuyen a la conservación de los recursos naturales, la gestión sostenible del agua, la mejora de la calidad ambiental y el bienestar social. Incluye, entre otros, áreas verdes urbanas, techos verdes, jardines de lluvia, sistemas de captación pluvial integradas a la infraestructura vial convencional y pavimentos sustentables.</p>
<p>ARTÍCULO 34.- El Sistema Estatal de Planeación del Desarrollo prevé para la realización de las actividades de la planeación, un proceso constituido por cuatro etapas que son de:</p>	<p>ARTÍCULO 34.- (...)</p>

formulación, instrumentación, control y evaluación, las cuales se definen de la siguiente manera:

I.- La primera etapa, de formulación, es el conjunto de actividades que se desarrollan en la elaboración del Plan Estratégico del Estado, Planes Estratégicos Municipales, Plan Estatal de Desarrollo, Planes Municipales de Desarrollo y los planes sectoriales. Estos planes se definen a saber:

a) PLAN ESTRATÉGICO DEL ESTADO.- El documento que define la visión del Estado con una perspectiva de largo plazo, basándose en la identificación de las dinámicas sociales y económicas que han propiciado su nivel actual de desarrollo, identificando tendencias, fortalezas y oportunidades que habrán de ser aprovechadas de manera integral y oportuna bajo criterios de sustentabilidad, así como las necesidades de infraestructura y servicios de acuerdo con los escenarios futuros definidos de acuerdo con las dinámicas poblacional y económico productivas proyectadas para la Entidad.

b) PLAN ESTRATÉGICO MUNICIPAL.- El documento que define la visión de cada Municipio del Estado con una perspectiva de largo plazo, basándose en la identificación de las dinámicas sociales y económicas que han propiciado su nivel actual de desarrollo, identificando tendencias, fortalezas y oportunidades que habrán de ser aprovechadas de manera integral y oportuna bajo criterios de sustentabilidad, así como las necesidades de infraestructura y servicios de acuerdo con los escenarios futuros definidos de acuerdo con las dinámicas poblacional y económico productivas proyectadas para el Municipio.

I al IV (...)

c) PLAN ESTATAL DE DESARROLLO.- Es el instrumento de planeación, elaborado por la sociedad y el Gobierno Estatal, en el que se basarán las decisiones en materia de gasto e inversión para la aplicación de los recursos públicos y se constituye, como el documento rector y guía para la gestión gubernamental.

d) PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO.- Es el instrumento de planeación, elaborado por la sociedad y el Ayuntamiento, en el que se basarán las decisiones en materia de gasto e inversión para la aplicación de los recursos públicos y se constituye como el documento rector y guía para la gestión Municipal;

e) PLANES SECTORIALES.- Es un instrumento de planeación para propiciar el desarrollo de un sector específico y se emite de conformidad a la aplicación de una legislación determinada.

Cada plan deberá al menos comprender un diagnóstico con señalamientos prospectivos, así como la definición de objetivos y las prioridades de desarrollo, considerando las propuestas de la sociedad en el señalamiento de estrategias y líneas de acción;

II.- La segunda etapa, de instrumentación, es el conjunto de actividades encaminadas a obtener resultados a través de la programación del gasto, traduciendo los objetivos, estrategias y líneas de acción de los planes a acciones y proyectos específicos de largo, mediano y corto plazo definiendo resultados y metas tangibles. Para los aspectos de corto plazo se elaborarán Programas Operativos Anuales, que vincularán a los programas de mediano y largo plazo, constituyendo todos éstos la referencia de la

vertiente de instrumentación, siendo sus instrumentos representativos y normativos los programas: sectoriales, especiales, regionales, territoriales y los institucionales.

Estos programas se definen, a saber:

a) Programa Sectorial: Es un instrumento de los planes de desarrollo que comprende proyectos y acciones relativos a un sector de la economía y/o de la sociedad, coordinado por una o más dependencias. Los programas se integran bajo la responsabilidad de las dependencias coordinadoras de los sectores, atendiendo a las estrategias del desarrollo del Estado y Municipios;

b) Programa Especial: Es un instrumento de los planes de desarrollo, tendiente a resolver necesidades sociales a corto o mediano plazo, y en el cual intervienen dependencias coordinadoras de sector;

c) Programa Regional: Es un Instrumento que incluye los proyectos y acciones de ámbito regional que abarca la territorialidad de dos o más Municipios o subregional que atiende un área específica de territorio municipal, mismos que considerados prioritarios o estratégicos, en función de los objetivos y líneas de acción fijados en los planes, siendo estos programas Estatales o Municipales, respectivamente;

d) El Programa Operativo Anual: Es el que convierte los lineamientos de la Planeación Estatal económica y social del Estado, en objetivos, resultados y metas concretas a desarrollar en corto plazo; asimismo, señala responsables de cada programa, establece indicadores para medir su costo y beneficios, así como el tiempo para su ejecución.

En el programa Operativo Anual, se identifican con mayor precisión los problemas a resolver y la situación a mejorar al interior de cada dependencia, debiendo realizarlos tanto el Ejecutivo del Estado y los gobiernos Municipales.

La instrumentación del Programa Operativo Anual se hará a través de las vertientes de: obligación, coordinación, concertación e inducción, que son formas de trabajo que optimizarán los recursos públicos y maximizarán los resultados del programa.

Será obligatorio para todas las unidades administrativas responsables del gasto, la inclusión de programas orientados a promover la igualdad de género en sus presupuestos anuales, así como a generar un impacto diferenciado de género.

El objeto de los Programas Operativos Anuales es contar con un Presupuesto de Egresos, en el cual la programación del gasto público se sujete a las disposiciones de la Ley de Presupuesto y Ejercicio del Gasto Público del Estado de Baja California; y,

e) Programa Institucional: Se define como el instrumento que elabora una Entidad Paraestatal de la Administración Pública Estatal o Municipal, que conduzca a la mejora continua de sus funciones y servicios mediante la optimización de su estructura y organización técnica de los recursos materiales y humanos, así como por medio de vínculos con la iniciativa social o de otras instituciones gubernamentales a efecto de satisfacer necesidades colectivas.

Cada programa deberá al menos contener el objetivo, estrategia o línea de acción que instrumenta de los planes a que se refiere esta Ley, la definición de actividades o proyectos con metas tangibles, la dependencia, entidad o unidad administrativa responsable de su ejecución, el resultado esperado y el indicador del desempeño o impacto.

III.- La tercer etapa de control, es la captación de información sobre la ejecución de los programas, con el propósito de identificar desviaciones, corregirlas y afinar insuficiencias que pudieran haber surgido en los otras etapas; y,

IV.- La cuarta etapa de evaluación consistente en la revisión periódica de resultados de los planes y programas: estratégico, de desarrollo, sectoriales, especiales, regionales, territoriales, operativos anuales, con el fin de obtener conclusiones cualitativas y cuantitativas sobre el cumplimiento de los objetivos de los planes a que se refiere esta Ley; y,

V.- Los Planes Estratégicos descritos en la fracción primera de este artículo, deberán contener al menos los siguientes ejes y objetivos:

a) Ambiental: Atender la problemática ambiental en cada Ciudad y que toda persona pueda gozar de un medio ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar;

b) Económico: Consolidar los procesos de promoción, planeación, implementación y ejecución de la infraestructura y desarrollo económico en cada Ciudad;

c) Social: Promover la participación de todos los actores en los distintos ámbitos de interés común;

V (...)

a) a d) (...)

<p>d) Digital: Aprovechamiento de los recursos de las Tecnologías de la Información y la Comunicación para el desarrollo de cada Ciudad;</p> <p>e) Urbano: Implementación de un modelo de infraestructura urbana suficiente que ofrezca a los habitantes lugares para su desarrollo digno;</p> <p>f) Binacional: Aprovechar la posición geográfica de las Ciudades de nuestro Estado para impulsar su desarrollo formando una comunidad transfronteriza dinámica y competitiva globalmente, con una gran calidad de vida;</p> <p>g) Institucional: Implementación de mecanismos de participación ciudadana y fortalecimiento de procesos transparentes con la aplicación de sistemas de medición basados en estándares de calidad;</p> <p>h) Movilidad: Constante mejoramiento de la infraestructura vial integrada y moderna que permita una movilidad eficiente de personas, bienes y servicios;</p> <p>i) Educativo: Alcanzar una excelencia educativa, con amplia cobertura de actividades deportivas, culturales y de entretenimiento, que generen el desarrollo integral de una generación enérgica y potencializadora de cambios;</p> <p>y.</p> <p>j) Seguridad: Alcanzar el mejor entorno de paz, con un poder de justicia transparente y confiable.</p>	<p>e) Urbano: Implementación de un modelo de infraestructura urbana, que integre criterios de infraestructura verde e infraestructura verde vial suficientes que ofrezca a los habitantes lugares para su desarrollo digno;</p> <p>f) a g) (...)</p> <p>h) Movilidad: Constante mejoramiento de la infraestructura vial integrada y moderna que permita una movilidad eficiente de personas, bienes y servicios, considerando el principio de perspectiva inclusiva;</p> <p>i) a j) (...)</p>
	<p>ARTÍCULO TRANSITORIO:</p>

	<p>ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.</p>
--	---

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTICULO 6.- Para efectos de este Ley se entiende por:</p> <p>I. Acción de Urbanización: La adecuación física, total o progresiva que habilite al suelo rústico o del suelo previamente urbanizado para alojar actividades de habitación, educación, esparcimiento y producción de bienes y servicios;</p> <p>II. Asentamiento humano: La radicación de un conglomerado demográfico con el conjunto de sus sistemas de convivencia en un área localizada, considerando en la misma a los elementos naturales y las obras materiales que la integran;</p> <p>III. Area Urbana: La extensión de terreno que ha sido sujeta a acciones de urbanización y edificación.</p> <p>IV.- Área Verde Urbana.- Bien inmueble del dominio público municipal ubicado dentro de los límites de los centros de población, ocupado predominantemente por vegetación, destinado al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo y de acceso generalizado y libre tránsito;</p> <p>Fracción Reformada</p> <p>V.- Centros de población: Las áreas urbanas ocupadas por las instalaciones necesarias para su vida normal; las que se reserven para su expansión futura; las constituidas por los elementos naturales que cumplen una función de</p>	<p>ARTÍCULO 6.- (...)</p> <p>I a la XIII (...)</p>

preservación de sus condiciones ecológicas y, las que se dediquen a la fundación del mismo, conforme a las leyes aplicables;

VI.- Conservación: La acción tendiente a mantener el equilibrio ecológico y el patrimonio histórico-cultural de la entidad, que requieren de su preservación;

VII.- Conurbación: El fenómeno que se presenta cuando dos o más centros de población por su crecimiento y relaciones socioeconómicas, formen o tiendan a formar una unidad urbana;

VIII.- Crecimiento: La expansión de los límites de las áreas ocupadas con edificios, instalaciones y redes que integran la infraestructura y el equipamiento urbano de los centros de población;

IX.- Desarrollo urbano: El conjunto armónico de acciones que se realicen en beneficio de la población para lograr mayor equidad en las relaciones sociales, mejores niveles de ingreso y evitar el deterioro ambiental; involucra la ordenación, regulación, adecuación y mejora tanto de los aspectos físicos como económicos y sociales de un centro de población, así como sus relaciones con el medio ambiente natural y sus recursos;

X.- Destinos: Los fines públicos a que se prevea dedicar determinadas zonas, áreas y predios de un centro de población;

XI.- Equipamiento Urbano: El conjunto de espacios y edificaciones de uso predominantemente público donde se proporciona un servicio a la población, que contribuye a su bienestar y a su desarrollo económico, social y cultural. Este conjunto incluye elementos que se

clasifican en los subsistemas siguientes: educación, salud, asistencia pública, comercio y abasto, áreas verdes urbanas, recreación, deporte, comunicación y transporte, diversión, cultura, espectáculos, administración y seguridad pública; Fracción Reformada

XII.- Fundación: El establecimiento de un centro de población previsto en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, decretado por la Legislatura Local;

XIII.- Infraestructura: Todos los sistemas de comunicación y transporte de personas, de organización y distribución de bienes tales como: estructura vial, distribución de aguas, combustible, drenaje, alcantarillado, electricidad y telefonía;

(Sin correlativo)

(Sin correlativo)

(Se recorren)

XIV. - Infraestructura Verde: Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales, o sistemas producto de ingeniería que imitan procesos naturales, para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales;

XV.- Infraestructura Verde Vial: Conjunto de elementos naturales, semiestructurales o contruidos que, integrados al entorno urbano, contribuyen a la conservación de los recursos naturales, la gestión sostenible del agua, la mejora de la calidad ambiental y el bienestar social. Incluye, entre otros, áreas verdes urbanas, techos verdes, jardines de lluvia, sistemas de captación pluvial integradas a la infraestructura vial convencional y pavimentos sustentables.

XIV.- Mejoramiento: La acción tendiente a reordenar y renovar las zonas deterioradas o de incipiente desarrollo el territorio estatal o de un centro de población;

XV.- Obras de edificación: Las acciones de adecuación física y espacial temporal o permanente hecha con el propósito de facilitar las actividades humanas que condicionan los usos y destinos del suelo;

XVI.- Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos: El proceso de distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio nacional;

XVII.- Ordenación de los centros de población: El conjunto de dispositivos que tienden a lograr el desarrollo físico integral de los mismos, mediante la armónica relación y jerarquización de sus elementos;

XVIII.- Planeación y programación de los centros de población: Esfuerzo conjunto planeado y ordenado de acciones físicas, sociales y económicas, organizadas con anticipación y distribuidas en el tiempo para poder lograr un óptimo desarrollo urbano;

(Sin correlativo)

XIX.- Provisiones: Las áreas que serán utilizadas para la fundación de un centro de población;

XVI.- Mejoramiento: La acción tendiente a reordenar y renovar las zonas deterioradas o de incipiente desarrollo el territorio estatal o de un centro de población;

XVII.- Obras de edificación: Las acciones de adecuación física y espacial temporal o permanente hecha con el propósito de facilitar las actividades humanas que condicionan los usos y destinos del suelo;

XVIII.- Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos: El proceso de distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio nacional;

XIX.- Ordenación de los centros de población: El conjunto de dispositivos que tienden a lograr el desarrollo físico integral de los mismos, mediante la armónica relación y jerarquización de sus elementos;

XX.- Planeación y programación de los centros de población: Esfuerzo conjunto planeado y ordenado de acciones físicas, sociales y económicas, organizadas con anticipación y distribuidas en el tiempo para poder lograr un óptimo desarrollo urbano;

XXI.- Pavimentos Sustentables: Superficies de rodamiento diseñadas con materiales o técnicas que permiten la infiltración del agua al subsuelo, reducen la temperatura superficial y promueven el aprovechamiento pluvial, sin comprometer la funcionalidad vial.

XXII.- Provisiones: Las áreas que serán utilizadas para la fundación de un centro de población;

XX.- Reservas territoriales: Las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su futuro crecimiento y se integren al sistema de suelo para el desarrollo urbano y la vivienda;

XXI.- Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.
Fracción Reformada

XXII.- Servicios urbanos: Las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionadas para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población;

XXIII.- Suelo urbanizado: Todo aquel terreno que ha recibido la acción de urbanización y que es susceptible de ser incorporado o reincorporado al municipio;

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

XXV.- Usos: Los fines particulares a que podrán destinarse determinadas zonas, áreas y predios de un centro de población;

XXVI.- Zona Metropolitana: es el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población; pudiendo constituirse en cualquiera de los siguientes casos:

Cuando uno o más municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos en los que se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades

XXIII.- Reservas territoriales: Las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su futuro crecimiento y se integren al sistema de suelo para el desarrollo urbano y la vivienda;

XXIV.- Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.
Fracción Reformada

XXV.- Servicios urbanos: Las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionadas para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población;

XXVI.- Suelo urbanizado: Todo aquel terreno que ha recibido la acción de urbanización y que es susceptible de ser incorporado o reincorporado al municipio;

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

XXVIII.- Usos: Los fines particulares a que podrán destinarse determinadas zonas, áreas y predios de un centro de población;

XXIX.- Zona Metropolitana: es el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población; pudiendo constituirse en cualquiera de los siguientes casos:

Cuando uno o más municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos en los que se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y

rebasan el límite del centro de población, municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a poblados o municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica; o

En aquéllos poblados o municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con una ciudad de un millón o más de habitantes, o

En aquéllos poblados, municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con ciudades de 250 mil o más habitantes y que comparten procesos de conurbación con ciudades de Estados Unidos de América.

XXVII.- Zona Conurbada o Metropolitana Interestatal: aquella zona conurbada o metropolitana cuyos límites colinden con otra entidad federativa. Para su planeación y desarrollo se estará, además de lo dispuesto en la presente la Ley, a lo dispuesto en la Ley General de Asentamientos Humanos.

XXVIII.- Polígonos: Es la unidad urbanística constituida por una superficie de terreno, delimitada para fines de valoración catastral, ordenación urbana, planificación industrial, comercial, residencial.

XXIX.- Vivienda Digna y Adecuada: Aquella que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos, construcción, habitabilidad, salubridad, que cuente con los servicios públicos básicos y brinde

actividades rebasan el límite del centro de población, municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a poblados o municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica; o

En aquéllos poblados o municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con una ciudad de un millón o más de habitantes, o

En aquéllos poblados, municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con ciudades de 250 mil o más habitantes y que comparten procesos de conurbación con ciudades de Estados Unidos de América.

XXX.- Zona Conurbada o Metropolitana Interestatal: aquella zona conurbada o metropolitana cuyos límites colinden con otra entidad federativa. Para su planeación y desarrollo se estará, además de lo dispuesto en la presente la Ley, a lo dispuesto en la Ley General de Asentamientos Humanos.

XXXI.- Polígonos: Es la unidad urbanística constituida por una superficie de terreno, delimitada para fines de valoración catastral, ordenación urbana, planificación industrial, comercial, residencial.

XXXII.- Vivienda Digna y Adecuada: Aquella que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos, construcción, habitabilidad, salubridad, que cuente con los servicios públicos básicos y brinde

a sus ocupantes seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o legítima posesión. Esta deberá comprender los criterios de prevención de desastres y la protección de sus ocupantes ante elementos naturales y antropogénicos que sean potencialmente agresivos.

Para efectos de lo dispuesto en esta fracción, la vivienda deberá contar con espacios habitables y de higiene suficiente, adecuada iluminación y ventilación, servicios públicos básicos de agua potable, drenaje, alcantarillado, energía eléctrica y acceso a vías de comunicación así como condiciones de seguridad estructural y la adecuación al clima con criterios de sustentabilidad y eficiencia energética.

XXX.- Seguridad de trayecto: Se entiende por el desplazamiento de ida o regreso entre dos ubicaciones de forma segura para los habitantes garantizando los derechos a la libre circulación, a la seguridad e integridad física de las personas.

Fracción Adicionada

XXXI.- Fraccionamiento de Nueva Creación: Aquel cuya autorización tenga de un año de antigüedad a la solicitud de cualquier acción de urbanización. Fracción Adicionada

XXXII.- Asentamiento Humano Irregular.- El establecimiento de un grupo de personas, sin autorización previa de la autoridad competente, en un terreno urbano o rústico no destinado para su urbanización de conformidad con los Planes y Programas estatales o municipales de desarrollo urbano. Fracción Adicionada

XXXIII.- Movilidad: Derecho humano que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y cosas que se realizan en el Estado, a través de

a sus ocupantes seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o legítima posesión. Esta deberá comprender los criterios de prevención de desastres y la protección de sus ocupantes ante elementos naturales y antropogénicos que sean potencialmente agresivos.

Para efectos de lo dispuesto en esta fracción, la vivienda deberá contar con espacios habitables y de higiene suficiente, adecuada iluminación y ventilación, servicios públicos básicos de agua potable, drenaje, alcantarillado, energía eléctrica y acceso a vías de comunicación así como condiciones de seguridad estructural y la adecuación al clima con criterios de sustentabilidad y eficiencia energética.

XXXIII.- Seguridad de trayecto: Se entiende por el desplazamiento de ida o regreso entre dos ubicaciones de forma segura para los habitantes garantizando los derechos a la libre circulación, a la seguridad e integridad física de las personas.

Fracción Adicionada

XXXIV.- Fraccionamiento de Nueva Creación: Aquel cuya autorización tenga de un año de antigüedad a la solicitud de cualquier acción de urbanización. Fracción Adicionada

XXXV.- Asentamiento Humano Irregular. - El establecimiento de un grupo de personas, sin autorización previa de la autoridad competente, en un terreno urbano o rústico no destinado para su urbanización de conformidad con los Planes y Programas estatales o municipales de desarrollo urbano. Fracción Adicionada

XXXVI.- Movilidad: Derecho humano que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y cosas que se realizan en el Estado, a través de

<p>los diferentes medios, formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.</p>	<p>los diferentes medios, formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.</p>
---	---

<p>ARTICULO 7.- Son autoridades en materia de Desarrollo Urbano:</p> <p>I. El Congreso del Estado; II. El Gobernador del Estado; III. Los Ayuntamientos del Estado; IV. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial; V. La Secretaría de Economía Sustentable y Turismo; VI. La Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado; y, VII. La Comisión Intersecretarial de Desarrollo Integral Regional.</p>	<p>ARTICULO 7.- (...)</p> <p>I. (...) II. La Persona Titular del Poder Ejecutivo; III. (...) IV. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial; V. Secretaría de Economía e Innovación; VI. (...) VII. (...)</p>
--	---

<p>ARTICULO 147.- Para los efectos de esta Ley se entiende por Acción de Urbanización, la adecuación del suelo rústico o del suelo previamente urbanizado, que lo habilite para alojar actividades de habitación, educación, esparcimiento y producción de bienes y servicios, tales como:</p> <p>I. El fraccionamiento, subdivisión, fusión y relotificación de predios o áreas y sus correspondientes obras físicas para dedicarlos a usos urbanos.</p> <p>II. La introducción de redes de infraestructura de servicios de agua potable, drenaje pluvial y sanitario, electrificación, alumbrado público, telefonía y otras instalaciones especiales para las actividades productivas.</p>	<p>ARTICULO 147.- (...)</p> <p>I a la II (...)</p>
--	--

<p>III. La apertura de vialidades y sus elementos complementarios como andadores peatonales, tronques, enlaces y estacionamientos de vehículos.</p> <p>IV. La previsión y ubicación de las áreas dedicadas a Equipamiento Urbano;</p> <p>V. Los componentes del paisaje urbano o en sus áreas de equipamiento urbano tales como áreas verdes, arboledas, jardines, mobiliario urbano y señalización, implementando conforme a los planes y programas de desarrollo urbano correspondientes, la incorporación de infraestructura verde.</p> <p>VI. La modificación de la naturaleza o topografía de un predio, para su utilización, para la intensificación o modificación de su uso.</p> <p>VII. La construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad y accesibilidad requeridas por las personas, en especial para mujeres, niños, niñas, personas adultas mayores y personas con discapacidad.</p>	<p>III. La apertura de vialidades y sus elementos complementarios como andadores peatonales, tronques, enlaces y estacionamientos de vehículos, en los que se deberán observar los principios de infraestructura verde vial.</p> <p>IV a la VII (...)</p>
	<p align="center">ARTÍCULO TRANSITORIO:</p> <p>ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.</p>

Por todo lo expuesto y con fundamento en los artículos señalados, me permito someter a consideración de este H. Congreso del Estado de Baja California, la siguiente iniciativa de reforma, al tenor del siguiente:

DECRETO:

ARTÍCULO PRIMERO: La XXV Legislatura del Estado de Baja California aprueba la reforma a los artículos 3 y 34 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 3.-

I a la VIII (...)

IX.- PROGRAMA.- Instrumento de los planes que ordena y vincula, cronológica, espacial, cuantitativa y técnicamente las acciones o actividades y los recursos necesarios para alcanzar una meta, que contribuirá a lograr los objetivos de los planes de desarrollo;

X.- INFRAESTRUCTURA VERDE.- Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales, o sistemas producto de ingeniería que imitan procesos naturales, para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales; y,

XI.- INFRAESTRUCTURA VERDE VIAL. - Conjunto de elementos naturales, semiestructurales o construidos que, integrados al entorno urbano, contribuyen a la conservación de los recursos naturales, la gestión sostenible del agua, la mejora de la calidad ambiental y el bienestar social. Incluye, entre otros, áreas verdes urbanas, techos verdes, jardines de lluvia, sistemas de captación pluvial integradas a la infraestructura vial convencional y pavimentos sustentables.

ARTÍCULO 34.- (...)

I al IV (...)

V (...)

a) a d) (...)

e) Urbano: Implementación de un modelo de infraestructura urbana, **que integre criterios de infraestructura verde e infraestructura verde vial suficientes** que ofrezca a los habitantes lugares para su desarrollo digno;

f) a g) (...)

h) Movilidad: Constante mejoramiento de la infraestructura vial integrada y moderna que permita una movilidad eficiente de personas, bienes y servicios, **considerando el principio de perspectiva inclusiva;**

i) a j) (...)

ARTÍCULO TRANSITORIO:

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

ARTÍCULO SEGUNDO: La XXV Legislatura del Estado de Baja California aprueba la reforma a los artículos 6, 7 y 147 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 6.- (...)

I a la XIII (...)

XIV. - Infraestructura Verde: Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales, o sistemas producto de ingeniería que imitan procesos naturales, para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales;

XV.- Infraestructura Verde Vial: Conjunto de elementos naturales, semiestructurales o construidos que, integrados al entorno urbano, contribuyen a la conservación de los recursos naturales, la gestión sostenible del agua, la mejora de la calidad ambiental y el bienestar social. Incluye, entre otros, áreas verdes urbanas, techos verdes, jardines de lluvia, sistemas de captación pluvial integradas a la infraestructura vial convencional y pavimentos sustentables.

XVI.- Mejoramiento: La acción tendiente a reordenar y renovar las zonas deterioradas o de incipiente desarrollo el territorio estatal o de un centro de población;

XVII.- Obras de edificación: Las acciones de adecuación física y espacial temporal o permanente hecha con el propósito de facilitar las actividades humanas que condicionan los usos y destinos del suelo;

XVIII.- Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos: El proceso de distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas en el territorio nacional;

XIX.- Ordenación de los centros de población: El conjunto de dispositivos que tienden a lograr el desarrollo físico integral de los mismos, mediante la armónica relación y jerarquización de sus elementos;

XX.- Planeación y programación de los centros de población: Esfuerzo conjunto planeado y ordenado de acciones físicas, sociales y económicas, organizadas con anticipación y distribuidas en el tiempo para poder lograr un óptimo desarrollo urbano;

XXI.- Pavimentos Sustentables: Superficies de rodamiento diseñadas con materiales o técnicas que permiten la infiltración del agua al subsuelo, reducen la temperatura superficial y promueven el aprovechamiento pluvial, sin comprometer la funcionalidad vial.

XXII.- Provisiones: Las áreas que serán utilizadas para la fundación de un centro de población;

XXIII.- Reservas territoriales: Las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su futuro crecimiento y se integren al sistema de suelo para el desarrollo urbano y la vivienda;

XXIV.- Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial.
Fracción Reformada

XXV.- Servicios urbanos: Las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente o concesionadas para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población;

XXVI.- Suelo urbanizado: Todo aquel terreno que ha recibido la acción de urbanización y que es susceptible de ser incorporado o reincorporado al municipio;

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

XXVIII.- Usos: Los fines particulares a que podrán destinarse determinadas zonas, áreas y predios de un centro de población;

XXIX.- Zona Metropolitana: es el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población; pudiendo constituirse en cualquiera de los siguientes casos:

Cuando uno o más municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos en los que se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del centro de población, municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a poblados o municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica; o

En aquéllos poblados o municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con una ciudad de un millón o más de habitantes, o

En aquéllos poblados, municipios, demarcaciones territoriales o asentamientos humanos que cuenten con ciudades de 250 mil o más habitantes y que comparten procesos de conurbación con ciudades de Estados Unidos de América.

XXX.- Zona Conurbada o Metropolitana Interestatal: aquella zona conurbada o metropolitana cuyos límites colinden con otra entidad federativa. Para su planeación y desarrollo se estará, además de lo dispuesto en la presente la Ley, a lo dispuesto en la Ley General de Asentamientos Humanos.

XXXI.- Polígonos: Es la unidad urbanística constituida por una superficie de terreno, delimitada para fines de valoración catastral, ordenación urbana, planificación industrial, comercial, residencial.

XXXII.- Vivienda Digna y Adecuada: Aquella que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos, construcción, habitabilidad, salubridad, que cuente con los servicios públicos básicos y brinde a sus ocupantes seguridad jurídica en cuanto a su propiedad o legítima posesión. Esta deberá comprender los criterios de prevención de desastres y la protección de sus ocupantes ante elementos naturales y antropogénicos que sean potencialmente agresivos.

Para efectos de lo dispuesto en esta fracción, la vivienda deberá contar con espacios habitables y de higiene suficiente, adecuada iluminación y ventilación, servicios públicos básicos de agua potable, drenaje, alcantarillado, energía eléctrica y acceso a vías de

comunicación así como condiciones de seguridad estructural y la adecuación al clima con criterios de sustentabilidad y eficiencia energética.

XXXIII.- Seguridad de trayecto: Se entiende por el desplazamiento de ida o regreso entre dos ubicaciones de forma segura para los habitantes garantizando los derechos a la libre circulación, a la seguridad e integridad física de las personas. Fracción Adicionada

XXXIV.- Fraccionamiento de Nueva Creación: Aquel cuya autorización tenga de un año de antigüedad a la solicitud de cualquier acción de urbanización. Fracción Adicionada

XXXV.- Asentamiento Humano Irregular. - El establecimiento de un grupo de personas, sin autorización previa de la autoridad competente, en un terreno urbano o rústico no destinado para su urbanización de conformidad con los Planes y Programas estatales o municipales de desarrollo urbano. Fracción Adicionada

XXXVI.- Movilidad: Derecho humano que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y cosas que se realizan en el Estado, a través de los diferentes medios, formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.

ARTICULO 7.- (...)

I. (...)

II. La Persona Titular del Poder Ejecutivo;

III. (...)

IV. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial;

V. Secretaría de Economía e Innovación;

VI. (...)

VII. (...)

ARTICULO 147.- (...)

I a la II (...)

III. La apertura de vialidades y sus elementos complementarios como andadores peatonales, entronques, enlaces y estacionamientos de vehículos, **en los que se deberán observar los principios de infraestructura verde vial.**

IV a la VII (...)

ARTÍCULO TRANSITORIO:

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Dado en el Salón de Sesiones Benito Juárez García del “*Edificio del Poder Legislativo, Baja California*” en la ciudad de Mexicali, Baja California, al día de su presentación.

ATENTAMENTE

LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

*LMSA/lers

Referencias:

1. ONU, Acción por el Clima, la información puede ser consultada en el siguiente enlace:
<https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>.
2. Gobierno de Mexico "Se expanden las ciudades en Mexico"
<https://www.gob.mx/conapo/articulos/se-expanden-las-ciudades-en-mexico>
3. Centro Metropolitano de Información Económica y Empresarial, Indicadores de Población,
https://app.cemdi.org.mx/Content/Files/Publications/preview_Infograf%C3%ADa%20-%20Indicadores%20de%20Poblaci%C3%B3n%20Rosarito%202025.pdf#:~:text=De%20acuerdo%20a%20las%20Proyecciones%20de%20Poblaci%C3%B3n,contar%C3%A1%20con%20150%2C975%20habitantes*%20para%20el%20202
4. Semanario Zeta, Inundaciones y cierre de vialidades por lluvia en Mexicali,
<https://zetatijuana.com/2022/09/inundaciones-hundimientos-y-caos-el-saldo-de-kay-en-mexicali/>
5. Semanario Zeta, Inundaciones, choques y rescate de personas tras lluvias en Tijuana,
<https://zetatijuana.com/2024/01/inundaciones-choques-y-rescate-de-personas-tras-lluvias-en-tijuana/>
6. Semanario Zeta, Inundaciones, derrumbes, vehículos atrapados y crecidas de arroyos por lluvias en Ensenada:
<https://zetatijuana.com/2023/01/inundaciones-derrumbes-vehiculos-atrapados-y-crecidas-de-arroyos-por-lluvias-en-ensenada/>
7. Gobierno de México, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, "Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas" Diseño vial para ciudades mexicanas:
<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
8. IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VERDE COMO ESTRATEGIA PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO EN CIUDADES MEXICANAS, HOJA DE RUTA.,
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file-----/484510/05_01_2.1_Hoja_de_ruta_IV_para_difusion.pdf
9. Hoja de ruta para la implementación de la infraestructura verde;
<https://ciudadesytransporte.mx/wp-content/uploads/2021/06/Hoja-de-Ruta-de-Infraestructura-Verde.pdf>
10. Gobierno del Estado de Baja California, Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027,
<https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Movilidad%20Sustentable.pdf>

11. Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027, <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Infraestructura.pdf>
12. Suprema Corte de Justicia, Jurisprudencia, Registro digital: 187982, FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES; <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/187982>
13. Suprema Corte de Justicia de la Nación- Primera Sala, Controversia constitucional 212/2018, <https://desc.scjn.gob.mx/controversia-constitucional-2122018>
14. Suprema Corte de Justicia de la Nación- Primera Sala, Jurisprudencia, Tesis: 1a./J. 135/2025 (11a.), PRINCIPIO IN DUBIO PRO NATURA. SU CONTENIDO Y ALCANCE EN LOS JUICIOS EN LOS QUE SE RECLAMA UNA VULNERACIÓN AL MEDIO AMBIENTE, <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2030863>
15. Grupo Banco Mundial: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/02/12/designing-gender-inclusive-cities-that-work-for-all>
16. Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género: https://www-worldbank-org.translate.goog/en/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sge#:~:text=Cities%20have%20historically%20been%20planned.and%20gendered%20division%20of%20labor.
17. NORMA Oficial Mexicana NOM-003-SEDATU-2023, DOF: 06/03/2024. Recuperado de: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982108/NOM-003-SEDATU-2023.pdf>
18. Ley Ambiental de la Ciudad de México, Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 18 de julio de 2024.