XX AYUNTAMIENTO TIJUANA

EL C. LIC. RAÚL FELIPE LUÉVANO RUIZ, Secretario de Gobierno del H. Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tijuana, Baja California, conforme a lo dispuesto por el artículo 5 fracción III de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California; artículo 17 fracción I del Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, - - - - - - - - - - - - - -

C E R T I F I C A:

Que en el acta levantada con motivo de la Sesión Ordinaria de Cabildo del H. Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, celebrada el día tres de agosto de dos mil diecisiete se encuentra un punto de acuerdo identificado como **4.8, dictamen XXII-DUOSP-23/2017**, relativo a la **solicitud para emitir declaratoria de destino para la localización de un puerto fronterizo denominado Otay Este II Ubicado en el polígono I del Ex Ejido Chilpancingo, en las Colonias Magisterial y las Torres de la delegación Otay Centenario, de esta Municipalidad.** - - - - - - - - -

ACTA No. 12.... -

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACION :- -

I. El 24 de junio de 1988 se firma la Carta de Intención Binacional signada por autoridades en materia de planeación del transporte de las ciudades de San Diego, Rosarito y Tijuana, el Condado de San Diego, la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado SAHOPE, ahora Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE), y la Agencia del Transporte de California (Caltrans), para la creación del Corredor Binacional de la Ruta Estatal 11-Blvr. Tijuana-Rosarito 2000; y para establecer y definir el sitio para el cruce fronterizo denominado Mesa de Otay Este (Mesa de Otay II).- - - - - - - - - -

II. El sitio anteriormente mencionado fue definido estratégicamente considerando entonces tres alternativas de localización similar estimando una superficie de 49.45 hectáreas aproximadamente[1] con los siguientes usos colindantes: al Norte con la línea internacional y predios baldíos de la zona denominada Otay Mesa del Condado de San Diego, California; al Este con usos habitacionales y asentamientos irregulares de las colonias Las Torres y Magisterial; al Sur con usos habitacionales de la colonia Magisterial; y al Oeste con usos industriales del Polígono 1 del Ex–ejido Chilpancingo y la prolongación de la Av. Internacional.- - -

III. El 30 de noviembre de 1999, como resultado de la XXVI Reunión del Grupo Binacional de Puentes y Cruces Internacionales, celebrada en la ciudad de El Paso Texas, el Embajador Ruiz Cabañas, de la Dirección General para América del Norte de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), propuso al Municipio de Tijuana la elaboración de un Plan Director para el área urbana colindante a Otay Este[2].- -

[1] Superficie determinada para cruces de mediana importancia en el Manual de Diseño de Puertos Fronterizos elaborado por la Unidad de Autopistas de Cuota de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT).

[2] Oficio no. DAN-04506 Expediente X/20/2316-3 emitido por la Dirección General para América del Norte, Dirección de Asuntos Fronterizos.

SECRETARIA DE GOBIERNO MUNICIPAL

XX AYUNTAMIENTO TIJUANA

IV. El 11 de enero del 2000, la Dirección de Planeación Urbana y Regional, dependiente de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado (SAHOPE)-ahora Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE)-, solicita ante la Presidencia Municipal el cambio de usos del suelo de los terrenos localizados en la Mesa de Otay Este, para el establecimiento del nuevo cruce fronterizo[3].- -

V. En fecha 7 de Diciembre de 2000 el H. Cabildo del XVI ayuntamiento de Tijuana, Baja California, aprobó el cambio de uso de suelo de los terrenos localizados en el polígono uno del ejido Chilpancingo con una superficie de 44.6 hectáreas para efecto de implementar un nuevo puerto de entrada internacional (Otay Este II) en la Delegación Mesa de Otay (hoy Mesa de Otay Centenario) de esta ciudad,[4] -

VI. El 22 de marzo de 2002, fue acordado el "Plan de Acción de la Sociedad para la Prosperidad" en el marco de la Cumbre de la ONU, en Monterrey, por los Presidentes Vicente Fox Quezada y George Bush, que contempla 22 puntos orientados a crear una frontera inteligente entre México-Estados Unidos, cuya finalidad fue proteger a las sociedades de ambas naciones del terrorismo y las drogas ilícitas sin detrimento de las actividades humanas y económicas que tienen ambas naciones de manera legítima, y entre estos se señalaron acciones correspondientes a lograr una infraestructura segura, mediante: la planeación a largo plazo, el desahogo de cuellos de botella, la protección de la infraestructura, armonizar las operaciones de los puntos de entrada, los proyectos modelo, la cooperación transfronteriza y el financiamiento de proyectos en la frontera[5].- - - - -

VII. En el mes de septiembre de 2002, la SAHOPE, a través de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), realizó el esquema conceptual del Puerto Fronterizo Otay II en una superficie de 36.7hectáreas; y turnó a la entonces Comisión de Avalúos y Bienes Nacionales (CABIN), para su revisión y aprobación[6].- -

VIII. En el mes de noviembre de 2002, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), elaboró el estudio denominado "Análisis de las Necesidades de Ampliación de la Capacidad de la Infraestructura de Transporte de los Puertos Fronterizos de Carga de Tijuana, B. C.", y para este estudio se construyeron dos escenarios: el de crecimiento moderado y el de mayor crecimiento. En este se mencionó que la capacidad máxima del puerto comercial existente es del orden de 1,800 vehículos de carga diario para la recepción de importaciones, y de 2,500

---

[3] Oficio 0145 Expediente m/183/1 de la Dirección de Planeación Urbana y Regional perteneciente a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado (SAHOPE).

[4] Publicado en el periódico oficial del Estado No. 10 Tomo CVII el día 9 de Marzo de 2000

[5] http://www.usembassy-mexico.gov/Bushmonterrey03021asocfronteriza.html

[6] Ver anexo estudio denominado "Análisis de las Necesidades de Ampliación de la Capacidad de la Infraestructura de Transporte en los Puertos Fronterizos de Carga de Tijuana, B. C".

vehículos diarios para las exportaciones, que no existen muchas posibilidades de ampliación de la capacidad física de las instalaciones en el patio de importaciones y presenta serios impactos a la zona urbana aledaña; concluyendo que la localización del Corredor Tijuana-Rosarito 2000 hace que un proyecto de esta clase sea más viable. Sin embargo, el estudio también señala que las vialidades que colindan al predio se encuentran condicionadas a un reordenamiento urbano, ya que, si se planea establecer un puerto de esta magnitud en la zona, a la vez resultará un proyecto detonador vial el cual afectará a la zona circundante.------

IX. El Plan Estatal de Desarrollo (PED 2002-2007)[7], mencionó en el apartado Diagnóstico de la Planeación y Administración del Desarrollo Urbano, que en los últimos años se ha incorporado el concepto de regionalización a las propuestas de desarrollo urbano, favoreciendo la integración de éste con el desarrollo económico. Lo anterior implica el diseño de nuevas metodologías y esquemas de ordenamiento territorial que den forma a este concepto, identificándose entre otras, la naturaleza binacional del espacio y la conformación de corredores económicos que trascienden los límites estatales y territorio nacional, como una característica del espacio bajacaliforniano[8].----------------------------

X. Por su parte, el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Tijuana (PDUCP T 2002-2025)[9] en el apartado de las conclusiones del Diagnóstico de los Aspectos Socioeconómicos señaló el rezago en los cruces fronterizos, transporte, pavimentación y mantenimiento de vialidades recomendando elaborar un estudio integral de la infraestructura transfronteriza que coadyuve a solucionar esta problemática y realizar un trabajo coordinado de planeación binacional[10].--

XI. De igual forma señaló en el apartado del Diagnóstico del Medio Físico Transformado en el tema de Vialidad y Transporte menciona respecto a los cruces fronterizos que la diferencia entre los sistemas viales de ambas ciudades, los prolongados tiempos de espera, así como la alta concentración de usos comerciales y de servicios en las cercanías de las garitas, han originado un incremento directo en el congestionamiento de las vialidades aledañas, por lo que es necesario realizar trabajos transfronterizos con la finalidad de atender la problemática existente, mediante la elaboración de estudios y obras de ingeniería

---

[7] Periódico Oficial del Estado de Baja California (POE) No. 17, Tomo CIX de fecha 26 de abril de 2002.
[8] http:/www.bajacalifornia.gob.mx/ped
[9] POE No. 54 tomo CIX, el 3 de diciembre de 2002, inscrito en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio (RPPC) bajo la partida 5314832.
[10] Cit. Pág. 93 del PDUCP T 2002-2025.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

vial en las zonas impactadas y con proyectos para desarrollar un tercer puerto de entrada al este de la Mesa de Otay I.----------------------------------

XII. Asimismo, estableció dentro del subprograma de Planeación Transfronteriza del Nivel Estratégico, acciones específicas para la elaboración de un Programa Parcial para la Mesa de Otay Este en el que se considere el puerto actual y el presupuesto; y un estudio integral para el desarrollo de actividades de transporte de carga en ambos lados de la frontera, entre otros.[11]------------------

XIII. El Informe del Concepto de Transporte elaborado por el Departamento de Transporte de California, Distrito 11 (Caltrans), en noviembre del 2003, cuyo propósito fue discutir sobre la construcción propuesta de la autopista denominada SR-11, una nueva vialidad de cuatro carriles por sentido que inicia en las autopistas SR-125/ SR-905 e intercambia y conecta flujos de transporte de carga hacia el futuro puerto fronterizo Otay II y el puerto existente, se obtiene los siguientes datos[12]:

- En el apartado de Racionamiento del Concepto en el componente de movimiento de bienes menciona que el tránsito de carga internacional en la Mesa de Otay tiene orígenes y destinos locales, estatales, nacionales e internacionales.
- La construcción de la autopista SR-11 y el puerto fronterizo Otay Este II establece la importancia regional, nacional e internacional.
- Las tendencias indican que este tránsito alcanzará entre 2.1 y 2.9millones de vehículos de carga hacia el 2010 y entre 2.9 y 4.5millones había el 2020 en ambos sentidos, dependiendo del funcionamiento de las economías de ambos países.---

XIV. El Informe Ejecutivo elaborado por Caltrans Distrito 11 de la Reunión de Información de la Frontera de California-México celebrada en febrero del 2005, menciona en el apartado de Comercio Fronterizo que la mayoría del comercio está asociado con la industria maquiladora. El porcentaje de comercio que cruza a través de los puertos de entrada es de aproximadamente 98%, los viajes comerciales o de carga en los tres puertos más importantes: Otay Mesa, Tecate y Este de Calexico, han incrementado en un 60%, 77% y 113% respectivamente desde 1997. En el 2003 aproximadamente 2 millones de vehículos comerciales cruzaron la frontera en ambos sentidos, el puerto de entrada más ocupado para el

[11] Cit. Tabla 222 Pág. 501 del PDUCPT 2002-2025

[12] Cit. Pág. 13 del Componente del movimiento de bienes.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

flujo comercial es Otay Mesa con aproximadamente 1.4 millones de cruces anuales[13].

Asimismo confirma que el proyecto de la Autopista SR-11 tendrá beneficios que ayudarán a reducir el congestionamiento vial de San Ysidro y en Mesa de Otay, y que este proyecto se enlazará al Corredor Tijuana-Rosarito 2000. Esto se traduce en líneas más cortas y menores tiempos de espera para cruzar la frontera; cerca de 25,000vehículos de carga por día se pronostican para el nuevo puerto de entrada de Otay Este II para el año 2020.- -

XV. El Plan Estatal de Desarrollo (PED 2008-2013) señala que, en el contexto fronterizo del estado, así como su accesibilidad con los mercados de California y la Cuenca del Pacífico obligan a que la infraestructura del transporte se amplíe y se actualice, ya que uno de los problemas centrales en las ciudades fronterizas respecto al transporte de personas y mercancías son los tiempos de espera por los cruces fronterizos con Estados Unidos.- -

XVI. Asimismo, señala que un estudio reciente elaborado por el Departamento de Transporte de California arroja pérdidas económicas anuales derivadas de los tiempos de espera en los cruces fronterizos de Baja California-California por 3,320 millones de dólares en el condado de San Diego, mientras que para Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se presentan pérdidas por 1,770 millones de dólares.- -

XVII. El Plan Estratégico del Corredor Binacional Otay Mesa-Mesa de Otay elaborado en julio de 2007 y concebido como un esfuerzo conjunto de planeación y colaboración entre entidades fronterizas a fin de resolver cuestiones relativas a la planeación de la frontera binacional con especial atención en el transporte, infraestructura, energía, agua, seguridad interna y medio ambiente y que fue conducido por el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) y la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG por sus siglas en ingles), reconoció la necesidad de contar con una mayor infraestructura de transporte transfronterizo por lo que es necesario preservar el corredor de la autopista binacional creado por la Ruta Estatal (SR) 11/Ruta Estatal (SR) 125 y el Corredor Tijuana-Rosarito, así como colaborar con la construcción de una nueva Garita de Entrada denominada Otay Mesa Este-Otay II.

Asimismo, señala que el desarrollo del proyecto incluye las estaciones transfronterizas de cada país y carreteras que conectan esas estaciones con la red de transporte regional.- -

XVIII. El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano (PSDU 2009-2013)[14] señala que dada nuestra condición de frontera, el intercambio comercial y turístico de Baja California con California y Arizona se ha convertido en una de las bases del desarrollo económico, social y urbano de diversas comunidades y en sí de una

[13] Caltrans-District 11, California/Mexico Border Briefing, 2005, subtemas Cruces Anuales de Carga Cit. Pag. 2-2.

[14] POE No. 28, Tomo CXIX, de fecha 22 de junio de 2014.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

amplia región de ambos estados fronterizos, acción que ha derivado en la planeación conjunta de Gestión Binacional, y señala que ante el rezago de las instalaciones de puertos fronterizos una de las acciones que se ha logrado convenir entre el Gobierno del Estado y Gobierno federal es la adquisición de terreno y construcción del recinto fiscal Otay II (2009-2014).- - - - - - - - - - - - - - - - -

XIX. El informe final del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California publicado en julio 2014[15] señala que refiere una metodología exhaustiva y binacional para coordinar la planeación y entrega de proyecto de Baja California-California y cuyo objetivo primordial consiste en mejorar la comprensión de la planeación de garitas y transporte en ambos lados de la frontera, establece que ante la demanda actual y proyectada en las garitas existentes, es de suma importancia mejorar la capacidad y operaciones de la infraestructura actual para disminuir la congestión vehicular y las demoras, facilitar el comercio internacional y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región fronteriza. En este sentido, el Grupo Técnico de Trabajo definió en la jerarquización de los 11 proyectos de garitas presentados como prioritario y primer lugar a la garita propuesta para Mesa de Otay II-Otay Mesa East.- -

XX. Este informe define que la garita propuesta Mesa de Otay-Otay Mesa East es una garita nueva propuesta a ubicarse aproximadamente a dos millas (tres kilómetros), al oriente del cruce existente de Mesa de Otay-Otay Mesa y atenderá a vehículos ligeros y comerciales. En los Estados Unidos se está procesando el permiso presidencial requerido; en México este proyecto ya se encuentra en la fase de planeación avanzada. Se presentaron dos proyectos para la construcción de la garita, uno en los EE.UU. y el otro en México. Las calendarizaciones de los proyectos de los EE.UU. y México en la garita nueva no parecen estar completamente coordinados, ya que el proyecto mexicano tiene fecha planeada de terminación en 2013, mientras que el de los EE.UU. en el 2014. En cuanto a vialidades, la Ruta Estatal 11 (SR 11) que conecta directamente a la garita, está ligada a la construcción de la garita y, por tanto, está programada para terminarse en 2014. En México están planeadas dos vialidades nuevas de accesos a la garita: el Blvr. Internacional Otay II y el Blvr. Las Torres. Estas vialidades están programadas para estar listas en 2013 y 2014, respectivamente.- - - - - - - - - - - - -

XXI. Por oficio DG-385-2017 de fecha 18 de Marzo de 2017, el Arq. Daniel Eduardo Rivera Basulto, Director General Ejecutivo del Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana, remite a la Secretaría de Gobierno Municipal, para su correspondiente seguimiento, el proyecto de actualización de la Declaratoria de Destino para la localización del Puerto Fronterizo Otay II, en la ciudad de Tijuana, Baja California, que actualiza a la versión anterior publicada en el Periódico Oficial del Estado No. 54, Tomo CXVIII, el 18 de Noviembre de 2011, informando que de conformidad a lo que establece el artículo 121 de la Ley de Desarrollo Urbano del

[15] Elaborado por el Gobierno del Estado de Baja California y el Departamento del Transporte Caltrans.

Estado de Baja California, su vigencia ha concluido, por lo que el Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, ha solicitado la actualización y/o renovación de la citada declaratoria, señalando además que se publique en los mismos términos de la anterior.- - - - - - - - - - - - -

XXII. Por oficio CJM/DJC-20237/17 de fecha 21 de abril de 2017, la Consejería Jurídica Municipal, valida par los efectos legales a que haya lugar, el Proyecto de Actualización de la Declaratoria de Destino para la Localización del Puerto Fronterizo Otay II en la Ciudad de Tijuana, Baja California.- - - - - - - - - - - - - - - - -

XXIII. Por oficio IN-CAB/0633/17 de fecha 22 de Marzo del 2017, la Secretaría de Gobierno Municipal, turnó el expediente respectivo bajo el número XXII-140/2017 a la Comisión de Desarrollo Urbano, Obras y Servicios Públicos, para su análisis y emisión del dictamen correspondiente.- -

XXIV. El día 24 de Julio de 2017 la y los Regidores integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano, Obras y Servicios Públicos, celebraron reunión de trabajo donde se analizó la solicitud en cuestión y concluyeron presentar este dictamen bajo los siguientes:- -

1.a) Las razones de interés social que motivan la elaboración de la presente DECLARATORIA refieren que:

I. El 06 de diciembre del 2000 se lleva a cabo la consulta pública para el cambio de uso de suelo de los predios para la garita en coordinación con el Comité de Planeación Municipal (COPLADEM), la Delegación Mesa de Otay y el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), bajo dos esquemas: la convocatoria a los presidentes de comités de vecinos de las colonias circunvecinas al sitio, de esta iniciativa se emitió acuerdo único en la que se aprobó el cambio de uso de suelo del polígono de 44.6hectáreas y la consulta ciudadana por medio de encuestas[16]. En dicha consulta se obtuvo que el 93.5% de las personas consultadas estuvieron conformes con el proyecto, el 6% no estuvieron de acuerdo y un 5% optó por no opinar.- -

II. La estrategia del Desarrollo del país se finca principalmente en la apertura de la economía nacional y la búsqueda de esquemas de integración regional, generándose la necesidad de la construcción de la infraestructura de comunicaciones entre México y Estados Unidos, dentro del marco de las relaciones comerciales, políticas y culturales.- -

III. Los puertos fronterizos constituyen una infraestructura que atiende el interés de dos soberanías, la negociación bilateral entre México y Estados Unidos. El

[16] Copia de la Minuta recibida mediante oficio no. COD/296 de fecha 20 de septiembre del 2000 del COPLADEM.

Estudio Binacional para la Planeación y Programación del Transporte Fronterizo México-Estados Unidos, pone en práctica el documento de política binacional: "Memorando de entendimiento sobre los procesos de planeación del transporte terrestre en uno y otro lado de la frontera" suscrito por los gobiernos federales de México y Estados Unidos, durante la primera "Cumbre del Tratado de Libre Comercio (TLC) sobre transporte" realizada en Washington D.C. el 29 de abril de 1994[17].- -

IV. Este tratado entre los países de México, Estados Unidos y Canadá ha propiciado el desarrollo económico de la región fronteriza entre Baja California y California. La localización que guarda Tijuana con San Diego representa una oportunidad para posicionarse como un puerto de exportación de productos regionales, por lo que se considera estratégico facilitar el intercambio de mercancías y personas de forma expedita mediante un proceso planificado de crecimiento y desarrollo de infraestructura, que además permita la creación de un corredor de carácter binacional y la ampliación de las vías de comunicación de carácter regional.- -

V. El crecimiento poblacional de ambos territorios ha generado un intercambio potencial haciendo de Tijuana-San Diego una región transfronteriza impulsando a su vez un mayor intercambio económico y cultural, siendo la capacidad de los puertos fronterizos existentes insuficiente para la demanda actual y futura de ambas ciudades.- -

VI. El crecimiento dinámico y progresivo de esta frontera que genera el desarrollo de la industria maquiladora, las actividades de tipo comercial y turístico, colocan a Tijuana como primer lugar en cruces turísticos y cuarto en exportación de mercancías a nivel nacional.- -

VII. Durante 1994 las instalaciones de inspección de vehículos de importación comercial localizadas en la zona conocida como El Chaparral dejaron de operar para trasladarse a la actual Garita de Otay.- -

1.b) La referencia del programa de desarrollo urbano del cual se deriva la presente DECLARATORIA señala que:

I. En seguimiento a las acciones derivadas de PDUCP T 2002-2025, los acuerdos binacionales, los estudios de la SCT, Caltrans y SANDAG entre otros; en 2006 el Instituto Municipal de Planeación elaboró en forma paralela el Programa Parcial de

[17] http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

Mejoramiento Urbano de la Mesa de Otay Este 2004-2025 (PPDUMOE)[18] y el Estudio de Integración Vial para la Garita de Otay II. Este programa se concibe como el conjunto de acciones para el mejor aprovechamiento de la zona en términos urbanos, económicos, sociales y ambientales.
La política general de mejoramiento dentro de la cual se circunscribe el PPDUMOE 2004-2025, tiene como principal objetivo abatir los patrones aislados y desiguales de desarrollo urbano del Centro de Población y considera entre otros los siguientes aspectos:

- Las políticas de desarrollo regional establecidas en los distintos instrumentos de planeación vigente entre los cuales destaca la integración del Corredor Tijuana-Rosarito 2000 a la Garita Mesa de Otay Este II;
- El desarrollo de actividades del transporte de carga en ambos lados de la frontera Tijuana-San Diego, y su impacto en la zona de estudio; y
- El mejoramiento de los flujos que ingresan por la Garita de Otay a través de la interestatal 905 de San Diego hacia las zonas industriales de la ciudad.

II. La imagen objetivo de la Estrategia Urbana de este programa establece convertir la zona con una economía asociada a los cruces fronterizos y a la industria de alta tecnología que ofrecerá a sus habitantes las condiciones básicas de bienestar necesarias para llevar una vida digna y segura que garantice la sustentabilidad en los ámbitos económico, social, ecológico, demográfico y cultural. Para alcanzar tal imagen objetivo, la estructura urbana deberá ser funcional, segura y ordenada.- -
III. Establece que en el largo plazo (2025), los cruces fronterizos tendrán una gran relevancia, ya que serán los principales generadores de viajes tanto de carga como de vehículos particulares. Se propone la separación total de las vialidades que permitan acceder a los flujos de carga y turísticos de la Garita de Otay II, de los flujos locales, por medio de soluciones de diseño urbano. La nueva estructura urbana se articulará con el resto de la ciudad sin causar impactos negativos en cuanto a disparidad de usos o por falta de integración y continuidad vial.- - - - - - - -
IV. Una meta indispensable a cumplirse dentro del PPDUMOE 2004-2025, fue la realización de los estudios técnicos de integración vial y evaluación económica costo-beneficio y financiera en relación al nuevo puerto fronterizo denominado Otay II. El objetivo general fue establecer, con base en la información existente, los planteamientos operativos y técnicos necesarios para la toma de decisión de la propuesta para la integración vial de la Garita de Otay Mesa II que ofrezca mayor

[18] POE No. 21 el 19 de mayo de 2006 Tomo CXIII e inscrito en el RPPC, el 10 de julio de 2006 bajo partida 5479162.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

viabilidad técnica y financiera en función de obtener el mayor beneficio social y económico para el área de influencia inmediata, del contexto local y de la incorporación regional que se contempla para esta infraestructura a través de su instrumentación al integrarse de forma oportuna al Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Mesa de Otay Este.- -

V. La meta es elaborar una propuesta integral con viabilidad técnica, económica y financiera para la integración vial de la Garita de Otay II atendiendo la dualidad del contexto intra-urbano e inter-urbano en el cual trascienden, desde las diversas problemáticas propias del tránsito de la zona hasta la provisión de soluciones viales en función del crecimiento urbano, integrándose a la estructura vial del resto de la ciudad y al sistema regional.- -

VI. Entre los objetivos específicos de integración vial y viabilidad financiera se analiza técnicamente las posibilidades de acceso vehicular e integración vial hacia el futuro puerto fronterizo, que permita entre otros lo siguiente:

- Mejorar el funcionamiento de los flujos viales y del tránsito vehicular con las obras necesarias para soportar el crecimiento urbano y la dinámica del cruce fronterizo.
- Conducir el flujo vehicular de carga a través de rutas alternas que permitan una vez instalada la Garita de Otay II desconcentrar el tránsito del Blvr. Bellas Artes y a su vez, permitir la conexión del transporte foráneo a la zona a partir del enlace con la Carretera Tecate-Tijuana y el Libramiento Tijuana-Rosarito 2000.
- Desarrollar las opciones de integración vial en función de los posibles aprovechamientos respecto a la infraestructura existente, derechos de vía previamente definidos y utilización para extensión de redes de servicios urbanos.
- Evaluar la viabilidad económica y financiera de dos opciones de integración vial que cumplen con los objetivos propuestos.
- Desarrollar dos escenarios comparativos de operación para la opción vial que albergue características con posibilidades de costear las obras de uso exclusivo de la garita mediante el pago de cuota por derecho de paso, contra la opción de absorber el costo absoluto de las obras para beneficio de la ciudad.
- Justificar la propuesta que reúna los requisitos para la implementación de una política de mejoramiento con viabilidad económica y financiera, derivadas de la integración vial del nuevo puerto fronterizo para su instrumentación.- -

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

VII. Que la Estructura Urbana Propuesta en el Nivel Estratégico identifica al polígono propuesto en el Distrito 4 (Ciudad Industrial), señalando que en este Distrito destacará la construcción de la nueva Garita Otay II, que será uno de los principales nodos de actividad, por lo que requerirá de espacios complementarios como encierros para el transporte de carga donde sus operadores tengan espacios para hospedaje, alimentación, recreación, así como talleres para reparaciones mecánicas, así como espacios para evitar que este tipo de vehículos ocupen la vía pública.
Asimismo en el Plano Estructura Urbana Propuesta le asigna al polígono el destino de Equipamiento y en Plano Ubicación de Acciones Prioritarias ubica al polígono con el número 6 relativo a la Garita Otay Este II.- - - - - - - - - - - - - - - - - - -
VIII. Por su parte, el Nivel Programático, en el numeral 5.3, Proyectos estratégicos-detonadores, propone el nuevo cruce fronterizo Otay II en el sitio acordado entre las autoridades mexicanas y norteamericanas, previéndose instalaciones que permitan tanto el cruce por vehículos de carga como turísticos. Esta nueva Garita deberá considerar para su funcionamiento el uso de la más alta tecnología de cruce, así como los espacios e instalaciones suficientes para sus actividades aduanales. Este proyecto deberá considerar amplios espacios de maniobras, zonas verdes, espacios para intercambio modal de transporte, así como zonas con servicios diversos incluyendo reparación de vehículos, baños, hospedaje, venta de alimentos, recreación, entre otros.- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

1.c) Demarcación del Polígono

El sitio del proyecto Puerto Mesa de Otay II se ubica al oriente del puerto Otay I y en dirección a la Carretera de Cuota Tijuana-Tecate. El cruce fronterizo Mesa de Otay II se conectará por el lado mexicano con las vías Tijuana–Tecate y Tijuana–Ensenada. En el Estado de California por la parte norte enlazará con la futura carretera estatal State Route 11 (proyectada), la cual se conectará con la carretera estatal SR 905 y con la carretera de cuota No.125, y de conformidad con la sectorización de planes y programas atiende a lo siguiente:- - - - - - - - - - - - - - - - -
I. El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, B.C. (PMDU T 2009-2030)[19] identifica que el polígono se ubica en la Unidad Territorial de Planeación (UTP) 15 Nido de las Águilas, donde 58.18% de su superficie incide en el área urbana y cuenta con densidad bruta de 24.23 hab/ha (Figura 1).- -
II. El PDUCP T 2002-2025 en su Plano 77 Carta Urbana le asigna uso de suelo para la instalación del puerto fronterizo Otay II al polígono mismo que se ubica en el sector 11, subsector 11.12, polígono con superficie de 36.7hectáreas. Por su

[19] POE No. 32, Tomo CXVI de fecha 17 de julio de 2009.

parte, la Matriz de Compatibilidad de usos y Destinos de la Delegación Mesa de Otay indica uso equipamiento para la administración pública, garita internacional, considerando algunos usos compatibles y condicionados, complementarios a las actividades de inspección y aduana.- -

III. Que en la actualización del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, B. C. (PDUCP T 2010-2030)[20], en su Mapa E-37 Carta Urbana identifica que el polígono se ubica en el denominado Sector 15 Centenario, Subsector 15.1 Nido de las Águilas y asigna para el subsector el uso de suelo predominante de Equipamiento Urbano además de identificar en el polígono al proyecto estratégico G· 3 la Garita Mesa de Otay II, con una superficie de 36.7hectáreas.- -

IV. Que el Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Mesa de Otay Este (PPDUMOE 2004-2025) identifica al polígono propuesto en los sectores 4.06, 5.01, 5.02 y fracciones de los sectores 4.05 y 5.07 del Plano E-4 Estructura Urbana Propuesta y define en el Cuadro 87 Proyectos Estratégicos del Nivel Programático como Proyecto 1, el Proyecto, construcción y operación de la Garita II, estableciendo como entidad responsable a los gobiernos federal, estatal y municipal, además de designarle una viabilidad técnica y jurídica alta, y como participantes a la INDAABIN, SCT, SHCP, SIDUE, SDU, SDE, DOSPM, SITT, COPLADEM, IMPLAN, SANDAG, CALTRANS. Y por su parte en el Mapa P-1 Ubicación de las Acciones Prioritarias identifica como dentro de los proyectos estratégicos, que el Proyecto 6 corresponde a la Garita de Otay II (Figura 2).- - - - -

[20] POE No. 38 Tomo CXVII el día 3 de septiembre del año 2010.

Figura 1. Localización del Polígono para el Puerto Fronterizo Otay Mesa II en el Municipio de Tijuana, B.C.

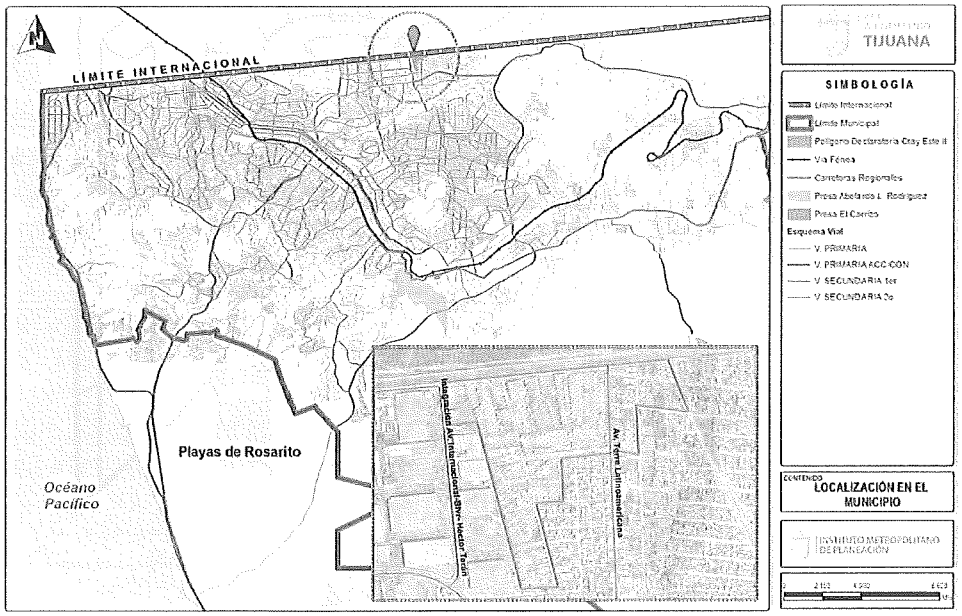
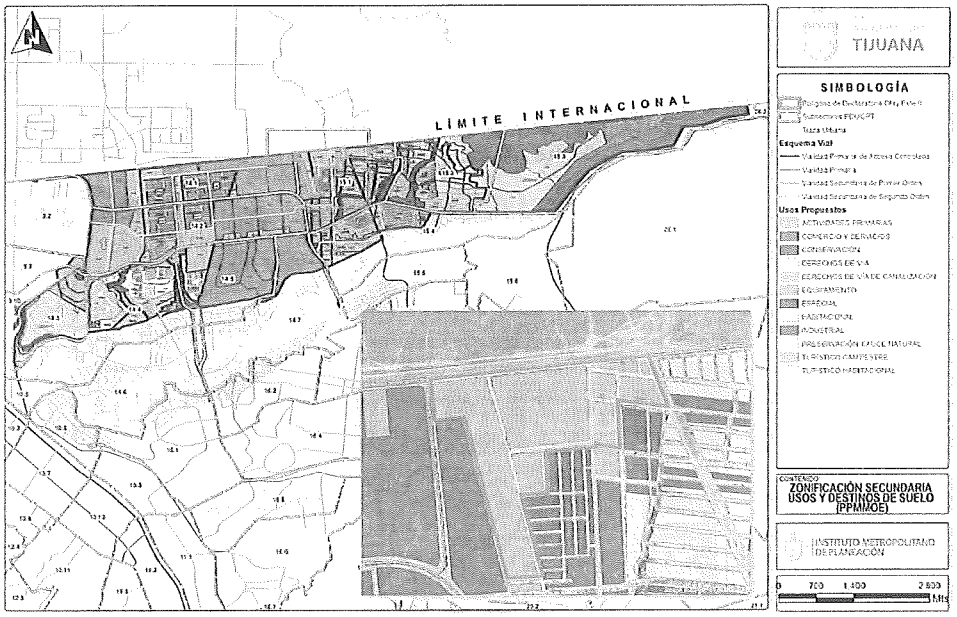


Figura 2. Localización del **Polígono** para el Puerto Fronterizo Otay Mesa II en el PPMMOE

SECRETARÍA DEL GOBIERNO MUNICIPAL



V. Sobre la base de los estudios y análisis realizados, las evidencias en campo y los riesgos potenciales de ocupación espontánea e irregular de la zona, se delimitó el polígono, denominado polígono de aplicación, que a su vez representa la superficie de afectación, que ha sido impactada por la ocupación de actividades relacionadas mayormente con tiraderos de chatarra, dormitorio de vehículos de carga, industriales y escasos asentamientos irregulares. El polígono presenta una forma irregular, más ancho en el extremo norte, delimitándose en forma escalonada hasta angostarse en el extremo sur. Este comprende un área de 367,411.02m² con un perímetro de 3,592.481m; que a continuación de describe (Figura 3):

Coordenadas ligadas al Sistema Geodésico de Referencia I.T.R.F 92 época 1998 Red Terciaria.

Cuadro de Construcción Del Polígono De Liga A La Red Geodésica Municipal					
Est	**PV**	**Dist.**	**Rumbo**	**Y**	**X**
III-323	1	1550.11	N 6° 08´50" E	3601718.0860	508684.2397
1	M252	250.584	N 84° 09´07" E	3601743.6185	508933.5195
M252	III-324	1505.317	S 18° 16´35" E	3600314.2382	509405.5891
III-324	III-323	897.907	S 81° 16´35" W	3600176.8890	508518.2490

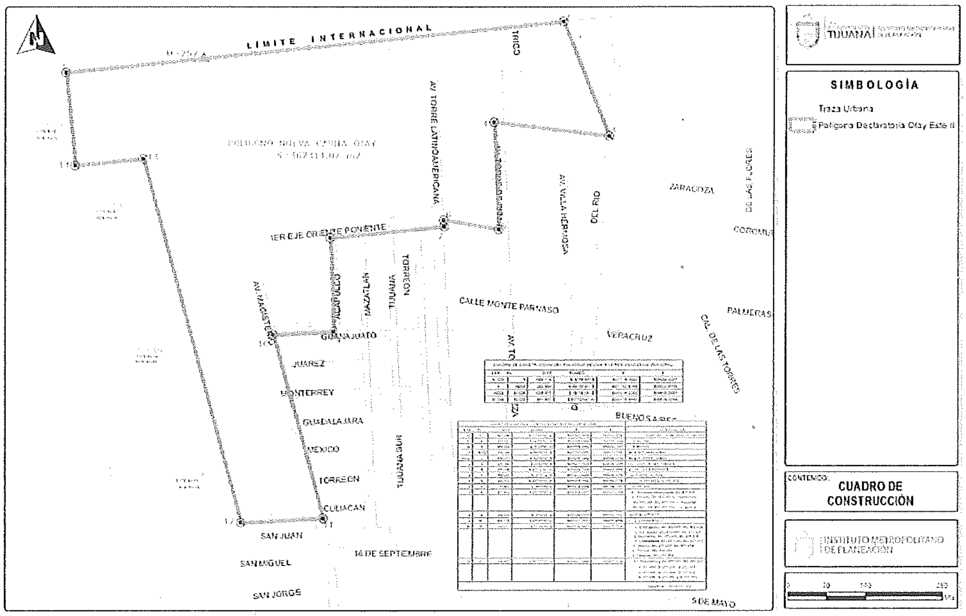
SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

XX AYUNTAMIENTO TIJUANA

Cuadro De Construcción Polígono Nueva Garita De Otay						
Est	PV	Dist.	Rumbo	Y	X	Colindancias
12	13	683.290	N 15° 09´54" W	3601562.0618	508824.4756	OI-040-005, OI-040-014 y OI-040-019
13	14	123.743	S 84° 14´35" W	3601549.6494	508701.3564	OI-040-005
14	1	169.304	N 5° 48´09" W	3601718.0860	508684.2397	OI-040-005
1	M252	250.584	N 84° 09´07" E	3601743.6185	508933.5195	Línea Internacional
M252	2	656.873	N 84° 09´07" E	3601810.5489	509586.9741	Línea Internacional
2	3	223.344	S 21°53´35" E	3601603.3121	509670.2541	Calzada de las Torres
3	4	210.746	N 83° 12´34" W	3601628.2306	509460.9860	Av. De Las Pirámides
4	5	194.485	S 2° 37´34" E	3601433.9499	509469.8970	Av. Torre de Piza
5	6	101.552	N 80° 10´34" W	3601451.2769	509369.8339	OI-035-008 Y OI-035-017
6	7	12.102	S 2° 03´59" E	3601439.1828	509370.2703	OI-035-008
7	8	207.652	S 84° 19´30" W	3601418.6487	509163.6361	Av. Torre Latinoamericana, MG-001-001, C. Torreón, MG-002-001 C.Tijuana Nte. MG-005-001, MG-005-019, C. Mazatlán, MG-007-001, MG-007-019 C. Acapulco
8	9	169.854	S 2° 14´37" E	3601248.9251	509170.2852	Calle Acapulco
9	10	108.528	S 87° 00´18" W	3601243.2547	509061.9056	Calle Guanajuato
10	11	344.417	S 15° 00´40" E	3600910.5907	509151.1126	C. Guanajuato, MG-009-001, MG-009-029, C. CD Juárez, MG-010-001, MG-010-027 C. Monterrey, MG-011-001, MG-011-025, C. Guadalajara, MG-012-001, MG-012-022 C. México MG-013-001, MG-013-019 C. Torreón, MG-014-001 C. Culiacán, MG-015-001
11	12	148.107	S 86° 53´39 " W	3600902.5660	509003.2232	Av. Magisterio Y MG-017-001, MG-017-002 OI-017-004, OI-017-005, OI-017-007, OI-017-008, OI-017-009, OI-017-010, OI-017-011, OI-017-012 Y OI-017-013,
						Superficie = 367411,02 m²

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE TIJUANA, B.C. ESTADOS UNIDOS MEXICANOS SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

Figura 3. Cuadro de Construcción del Polígono para el Puerto Fronterizo Otay Mesa II



Por lo anterior se hace necesario emitir la presente Declaratoria de Destino, debido al dinámico crecimiento que presenta la zona de Mesa de Otay Centenario, para evitar el riesgo de la ocupación espontánea y progresiva del polígono, siendo conveniente contar con un instrumento de planeación oficial que de valor técnico-jurídico y legal que asegure la continuidad del proyecto, ratificando la congruencia con el uso de suelo que señala el PDUCP T como garita internacional. Atendiendo a lo antes expuesto, y los siguientes:- -

CONSIDERANDOS- -

I. Que conforme a la fracción V del artículo 115 Constitucional los Municipios en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para: a) formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal; d) autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales.- -

II. Que la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano[21], señala en su artículo 6 del Capítulo Tercero, Causas de Utilidad Pública, que en los términos de lo dispuesto por el artículo 27, párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se considera

[21] Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016.

de interés público y de beneficio social los actos públicos tendentes a establecer provisiones, reservas, usos del suelo y destinos de áreas y predios de los centros de población contenida en los planes o programas de desarrollo urbano. Asimismo señala que son causa de utilidad pública la ejecución de obras de infraestructura de equipamiento, de servicios urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquellas destinadas para la movilidad.- -

III. Que la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California[22] en los artículos 1, 11 fracción II, 117, 118, 119, 121 y 122 establece el procedimiento para emitir Declaratorias para la conservación y destino de predios en zonas urbanas que lo ameriten por su ubicación, extensión, calidad o por la influencia que en el desarrollo urbano y económico de una región ejerzan, propiciando el mejoramiento de los centros de población y el beneficio colectivo mediante las obras de infraestructura y equipamientos necesarios para coadyuvar en el desarrollo sostenido. Restringiendo la urbanización en estos espacios, autorizando solo aquellas edificaciones y obras que aseguren los servicios de beneficio social de carácter colectivo y de uso común.- -

IV. Que el Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo del Centro de Población de Tijuana, B. C.[23]., establece en el artículo 11, fracción XII que se entiende como Declaratoria de Usos, Destinos y Reservas como los actos de derecho público, que corresponde autorizar al Ayuntamiento y publicar al Ejecutivo Estatal, a fin de clasificar las áreas y predios de un centro de población, determinando los usos permitidos, prohibidos y condicionados y sus normas de utilización, a las que se sujetará el aprovechamiento público, privado y social de los mismos.

Asimismo en su Artículo 40 fracción V identifica dentro de las áreas de restricción a Infraestructura e Instalaciones especiales, las áreas de restricción de instalaciones de puertos fronterizos como las referidas a áreas de restricción de usos de suelo alrededor de los puertos fronterizos para el desarrollo de infraestructura estratégica para el tránsito de un país a otro de personas, vehículos privados y transporte de carga cuya construcción, operación,

---

[22] POE No. 26, Tomo CI, Sección I, de fecha 24 de junio de 1994: última reforma publicada en el POE No. 39, de fecha del 21 de agosto de 2015.

[23] POE No. 38, Tomo CXVII, Sección XXX, con fecha del 3 de septiembre de 2010: última reforma POE No.6 del 6 de febrero de 2015.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

funcionamiento y mantenimiento debe ser acordada y evaluada por los tres órdenes de gobierno y de manera bilateralmente y deberán respetar las normas, limitaciones y restricciones a la utilización del suelo que se señale al respecto y proyectos aprobados por los diferentes órdenes de gobierno.

De igual forma en el artículo 81 señala que las áreas de restricción de instalaciones de puertos fronterizos se establece una franja de 300 metros contados a partir del límite de la zona federal del puerto fronterizo en el que solo se podrán autorizar usos de suelo en congruencia a los proyectos aprobados para estas áreas y que no se contrapongan a los mismos.

En los casos en los que existan planes o programas de desarrollo urbano ya publicados y debidamente registrados ente el Registro Público de la Propiedad y del Comercio las autorizaciones correspondientes acatarán[sic] lo establecido en los mismos.- -

V. Respecto a los planes y programas, el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2013-2018)[24], en la estrategia 2.5.3 señala lograr una mayor y mejor coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno, para el ordenamiento sustentable del territorio, así como para el impulso al desarrollo regional, urbano y metropolitano; arrojando como línea de acción consolidar una política unificada y congruente de ordenamiento territorial, desarrollo regional y urbano.- -

VI. Que el Plan Estratégico de Baja California (PEBC 2013-2019)[25], dentro de los temas prioritarios del numeral 3.8 Turismo, busca impulsar nuevos mecanismos para agilizar el cruce fronterizo hacia California, incluyendo la gestión de la Licencia de Conducir "Inteligente", la continua segmentación de las líneas para cruce vehicular y peatonal hacia los Estados Unidos, y la ampliación y modernización de la infraestructura en los puertos fronterizos.

Asimismo, dentro del tema 3.15 Proyectos estratégicos se incluye el Cruce fronterizo de Cuota Otay II; mostrando en el numeral 43 la estimación que un estudio de CALTRANS llevó a cabo, en el que las perdidas productivas en la

[24]DOF, de fecha 20 de mayo de 2013.
[25]POE NO. 18, Tomo CXXI, 04 de abril de 2014.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

región de Tijuana, Tecate y Rosarito y San Diego eran de 7,200 millones de dólares anuales, a causa de las esperas en los cruces.

El objetivo del proyecto es la modernización y ampliación de cruces fronterizos como prioridad, ya que beneficiarán el intercambio económico de toda la región binacional y favorecerán la competitividad del Estado. La implementación de tecnología de punta con información confiable de tiempos de espera, con la cual se daría a conocer a la gente la interconexión de los tiempos de espera en todos los cruces fronterizos, para que pueda decidir el cruce que le conviene utilizar.- - -

VII. Que el Plan Estatal de Desarrollo (PED 2014-2019)[26], en el apartado Infraestructura para la Competitividad y el Desarrollo, en el tema 5.1 Logística y Transporte, da continuidad a los lineamientos estratégicos definidos en planes anteriores al señalar en sus objetivos y estrategias lo siguiente:

- Desarrollar la infraestructura logística y de transporte multimodal con interconexiones regionales y binacionales que propicien la ágil movilización de personas y el intercambio de bienes y servicios.
- Continuar con la gestión interinstitucional de carácter regional transfronterizo ante los gobiernos de México y Estados Unidos de América para la construcción, modernización y ampliación de cruces fronterizos de personas y transporte de carga.
- Realizar la gestión interinstitucional de carácter regional transfronterizo ante los gobiernos de México y Estados Unidos de América para el desarrollo y operación de la infraestructura logística y de transporte multimodal con interconexiones regionales y binacionales de carga y pasajeros.- - - - - - - - - -

VIII. Que el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California (2009-2013)[27], plantea como estrategia en materia de competitividad y eficiencia urbana en el tema de cruces fronterizos y logística, el fomentar la coordinación transfronteriza para una gestión conjunta de acciones de mejoramiento de la infraestructura de cruces fronterizos.

[26] POE No. 22, Tomo CXXI, 30 de abril de 2014; última actualización publicada en el POE No. 43, Tomo CXXIII, 23 de septiembre de 2016.

[27] POE no. 15, Tomo CXVII el 05 de abril de 2010.

Asimismo, prioriza el seguimiento a la planeación del transporte transfronterizo (Plan Maestro Fronterizo, Plan Indicativo para el Desarrollo Competitivo y Sustentable de la Región Transfronteriza México Estados Unidos).- - - - - - - - - - - -

IX. El Informe final de la Actualización del Plan Maestro Fronterizo California Baja California elaborado en 2014[28] estableció como recomendaciones tomar en cuenta el Plan Maestro Fronterizo California-Baja California como un marco conceptual para jerarquizar proyectos de infraestructura y mejorar la coordinación de planeación e instrumentación de garitas y la correspondiente infraestructura de transporte en ambos lados de la frontera entre Baja California y California.- - - - - -

X. El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano (PSDU 2009-2013) establece como meta, en materia de desarrollo regional, llevar a cabo la gestión ante la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), SCT, INDAAABIN, Aduanas y de instancias de Gobierno de E.U.A. (CALTRANS, SANDAG, Y GSA), para promover la inversión en la construcción y mejoramiento de cruces fronterizos y/o obras viales complementarias para su mejor funcionamiento.- -

XI. Que el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana (PMDU T 2009-2030) definió en el Nivel Estratégico, en el punto 4.1.6. Metas y relativo al ámbito binacional para el plazo Inmediato (2009-2010), la necesidad de establecer las actividades y participación en el seguimiento a las acciones derivadas del Plan Estratégico del corredor binacional Otay Mesa-Mesa de Otay; Mejoramiento en el cruce fronterizo Mesa de Otay I-Otay Mesa; y seguimiento a los proyectos y estudios relacionados con el futuro puerto Fronterizo Otay II. De igual forma para el Corto plazo (2010-2015) definió desarrollar las obras relacionados con el futuro puerto fronterizo Otay II.- -

XII. Que el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, Baja California (PDUCP T 2010-2030), en el Nivel Estratégico, menciona entre sus objetivos generales el distribuir equitativamente las cargas y beneficios del desarrollo urbano, Definir una estructura urbana que permita la introducción

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

[28] Elaborado en coordinación del Gobierno del Estado de Baja California y la Agencia del Transporte en California (Caltrans).

planeada de las redes de infraestructura y servicios para poder lograr una cobertura total y de mejor calidad.

Asimismo, entre sus objetivos particulares en materia de vialidad y transporte se establece definir los derechos de vía, que permita su jerarquización en función de su capacidad para manejar los volúmenes de tránsito y la inserción del sistema de transporte colectivo no contaminante que eficienticen los desplazamientos vivienda-empleo-vivienda-escuela, así como induzcan a la conformación de la estructura urbana, así como definir un programa para construcción y reorganización de vialidades de acceso controlado, primarias y secundarias, que favorezcan el descongestionamiento de las vías existentes y la integración dentro de la zona metropolitana binacional.

Que en el numeral 4.2.2, denominado Política de Mejoramiento de dicho programa, se establecen lineamientos estratégicos de mejoramiento tendientes a reordenar o renovar las zonas de incipiente desarrollo o deterioradas, física o funcionalmente con el fin de restaurarlos o protegerlos y lograr el mejor aprovechamiento de su ubicación, infraestructura, equipamiento, suelo y elementos de acondicionamiento del espacio, integrándolas al desarrollo urbano, en beneficio de los habitantes de la zona.

Las acciones se llevarán a cabo a través del Programa, estableciendo las normas para el ordenamiento ecológico; el reordenamiento, la renovación, regeneración, restauración o la densificación de áreas urbanas deterioradas, aprovechando adecuadamente sus componentes sociales y materiales; la dotación de servicios, equipamiento o infraestructura urbana, en áreas carentes de ellos; y la acción integrada del Estado que articule la regularización de la tenencia del suelo urbano con la dotación de servicios y satisfactores básicos, que tiendan a integrar a la comunidad urbana.

Que, en el mismo instrumento, el Nivel Estratégico en el numeral 4.3.3 Estrategia urbana en función del desarrollo social, señalando como acciones impulsar la coordinación entre los tres niveles de gobierno e iniciativa privada, para la creación de infraestructura y programas, dando protección y seguridad a la población en general.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

De igual forma en el apartado 4.3.4.1.8 Proyectos estratégicos y el respectivo Mapa E38 Zonas y proyectos estratégicos, identifica *Creación del nuevo Puerto fronterizo Mesa de Otay II.*

Asimismo en el numeral 4.4.2.3.4 Puertos Fronterizos, señala que para evaluar las propuestas para el desarrollo y revitalización de infraestructura vehicular y/o peatonal en los puertos fronterizos, la autoridad municipal solicitará los estudios de impacto urbano previo a la emisión de cualquier permiso de usos de suelo y/o de edificación, así mismo solicitará el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Anexo 1 de la Guía elaborada por el Grupo Intersecretarial de Puertos y Servicios Fronterizos de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE). Para el establecimiento del puerto fronterizo en Otay II, el Instituto Municipal de Planeación ha desarrollado algunos estudios, entre ellos la congruencia con el desarrollo urbano regional y disponibilidad de terrenos, estudios de transporte y análisis de la infraestructura, restando elaborar los de factibilidad económica y financiera.

Que en el Nivel Programático y de Corresponsabilidad Sectorial, identifica en el apartado 5.3.1.2 Tabla 127 Binacional, en el Subprograma Binacional, entre los proyectos estratégicos de la Agenda Binacional identifica el Cruce fronterizo Otay Mesa-Mea de Otay II, referido a dar seguimiento a los estudios y proyectos que se encuentran en proceso de desarrollo en ambos lados de la frontera hasta la implementación de la obra, y le define la política de crecimiento, siendo los responsables propuestos el Gobierno del Estado, Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE), Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO), Gobierno Municipal (GM), Secretaría Municipal de Economía (SME), Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal (COPLADEM), Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Caltrans y Sandag, y la corresponsabilidad del gobierno municipal, estatal, federal, del sector social y de la iniciativa privada, para desarrollarse en el corto plazo (2010-2015), con prioridad 1.- - - - - - - - - - - - - - - - - -

XIII. Que en Sesión Extraordinaria de Cabildo de fecha 6 de Julio de 2011, el H. XX Ayuntamiento Constitucional de Tijuana, Baja California aprobó por unanimidad de votos la declaratoria de utilidad pública e interés social al polígono descrito en el numeral V del apartado 1. c) Demarcación del polígono, del presente

instrumento a efecto de llevar a cabo en la Declaratoria de Destino para la localización de un Puerto Fronterizo denominado Otay Este II, con el fin de garantizar el cruce de personas y mercancías entre ambos países, estrechando los lazos comerciales, culturales y turísticos con las comunidades vecinas e impulsando un corredor modelo de transporte de carácter binacional denominado Ruta Estatal 11r-Corredor Tijuana-Rosarito 2000 tomando en cuenta las características, condiciones y oportunidades que esta infraestructura ofrece al mejoramiento y crecimiento de desarrollo regional. Instrumento que fue publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, No. 54 Tomo CXVIII, el 18 de noviembre del mismo año. y de conformidad a lo que establece el artículo 121 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California[29], su vigencia ha concluido.

Tomando en cuenta las consideraciones anteriores, definido el polígono para equipamiento de administración pública, garita internacional, y toda vez que es de orden público e interés social, es menester la emisión de la presente declaratoria de Destino, lo anterior atento a los siguientes:------------------------

FUNDAMENTOS:--

Constituyen los fundamentos del presente Acuerdo los artículos 27 párrafo tercero y 115 fracciones II y V incisos a y d, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

Los artículos 1, 3 fracción XIII, 4, 5, 6, 11 fracciones I, II y XI, 28, 47, 48, 61 y 85 de la Ley General de Asentamiento Humanos;

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018;

Artículo 82 apartado A, fracciones I, VIII, XI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California;

Artículos 1, 2, 3 fraccione IV, XII y XVI, 4, 5, 6 fracciones IX y X, 7 fracción III, 10 fracciones VI, VII IX y X, 11 fracciones II, III, VII y XIX, 14, 20 fracción III, 23, 26, 27, 28, 51, 57, 69, 101, 117 fracción III, 118, 119, 121 y 122 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado del Baja California;

Artículo 2, 3 párrafo segundo de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California;

---

[29] POE No. 26, Tomo CI, Sección I, de fecha 24 de junio de 1994, última reforma POE No. 39, 21 de agosto de 2015

El Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019;
El Plan Estratégico de Baja California 2013-2019;
El Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo del Centro de Población de Tijuana, B. C.;
El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, B.C. 2009-2030,
El Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Tijuana 2009-2030;
El Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Mesa de Otay Este;
El Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019 para la ciudad de Tijuana.

Que en términos del Artículo 5 fracción IV y 9 fracciones I y II de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California, así como de los Artículos 72, 75, 79 Fracción V, 84, 103, 105, 106, 107 y 108 del Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, son facultades de los Regidores asociarse en Comisiones para dictaminar sobre todos aquellos asuntos que sean del ramo de su competencia.-------------------------------------

Por lo anterior el H. Cuerpo Edilicio determina aprobar por **UNANIMIDAD** los siguientes puntos de acuerdo: ---

PRIMERO.- Se declara de utilidad pública e interés social al polígono descrito en el numeral V del apartado 1.c) Demarcación del polígono, a efecto de llevar a cabo la actualización de la Declaratoria de Destino para la localización de un Puerto Fronterizo denominado Otay Este II, publicada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California No. 54, Tomo CXVIII, de fecha 18 de noviembre de 2011, con el fin de garantizar el cruce de personas y mercancías entre ambos países, estrechando los lazos comerciales, culturales y turísticos con las comunidades vecinas e impulsando un corredor modelo de transporte de carácter binacional denominado Ruta Estatal 11r-Corredor Tijuana-Rosarito 2000 tomando en cuenta las características, condiciones y oportunidades que esta infraestructura ofrece al mejoramiento y crecimiento de desarrollo regional.-----------------------

SEGUNDO.- El Destino del polígono y las restricciones normativas aplicables serán las indicadas en la tabla siguiente:-----------------------------

Zonas	Destinos	Condicionantes	Acciones
Polígono de aplicación	Componentes del puerto fronterizo	1. Los esquemas de funcionamiento de las áreas y espacios públicos y de uso común deberá responder a los requerimientos que establece el Manual de Diseño de la Infraestructura de Transporte para los puertos fronterizos elaborado en septiembre del 2000 por la SCT.	1. Obtener el visto bueno de la INDAABIN y la SCT del esquema elaborado por la UABC. 2. Expedir normas técnicas relativas a las medidas de seguridad higiene, distribución de espacios, tipos de acabados y en general para el óptimo aprovechamiento, funcionalidad y racionalidad en el uso de los edificios públicos y las áreas de uso común.
		2. Se promoverá la utilización de sistemas inteligentes para las actividades de inspección y aduanas.	3. Dar seguimiento al Plan de Acción de los 22 puntos Iox Bush, mediante la implementación de un proyecto modelo fronterizo.
	Edificios públicos y áreas de uso común	1. Las edificaciones públicas deberán responder a los criterios de habitabilidad, imagen, seguridad, eficiencia ambiental y de administración señalados en los lineamientos para evaluar la optimización de los espacios públicos elaborados por la CABIN, (actualmente INDAABIN), así como a la reglamentación local en materia de edificaciones.	1. Elaborar los proyectos ejecutivos considerando un programa de necesidades inherentes a las funciones administrativas de inspección y aduanas adecuadas
		2. Se deberá evitar la dispersión de unidades administrativas que operativamente convendría que estuviesen integradas por zonas, evitando la inaccesibilidad, carencia de equipamientos y servicios complementarios y de apoyo y sobresaturación de la infraestructura.	
		3. se restringirá la instalación y construcción de elementos, anuncios rótulos y similares de carácter comercial, para evitar el deterioro de la imagen urbana.	2. aplicar el programa de dignificación de puertas y cruces fronterizos elaborado por la CABIN en 1996
		4. se deberá restringir la permanencia de personas en la zona en las áreas de uso público con fines de actividades comerciales y de servicios.	
			3. Promover un Programa de Imagen Urbana acorde al carácter y funciones institucionales de la zona.
			4. establecer acciones para evitar el establecimiento del comercio informal, la vagancia y mal viviendo y/o actividades incompatibles al destino del inmueble
	Áreas verdes	1. Las actividades pasivas de esparcimiento como andadores peatonales, escalinatas, plazas, plazuelas incluyendo su infraestructura, mobiliario de servicio y elementos de ornato, serán permitidas.	1. Forestar el área con plantas adaptadas a la región y adecuadas al sitio.
		2. se restringirá la construcción e introducción de redes de servicios públicos con fines particulares, solo aquellas indispensables para el mantenimiento de las actividades de uso público y las complementarias a las actividades de inspección y aduanas.	2. Establecer un programa de ahorro y eficiencia de recursos para los suministros de energía eléctrica y agua potable.
	Vialidades	1. se deberá acotar el tránsito vehicular conforme a las características de los vehículos y tipo de flujos viales: turísticos y comerciales.	1. Elaborar los proyectos geométricos viales ejecutivos previendo su integración a las zonas urbanas conforme al Manual Geométrico de carreteras de la SCT, la normatividad estatal y local.
			2. Elaborar programas permanentes de mantenimiento y reforzamiento de la infraestructura vial y peatonal.

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

TERCERO.- La presente Declaratoria tendrá una vigencia conforme a lo señalado en el artículo 121 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.- - -

CUARTO.- A efecto de dar cumplimiento a los artículos 27 y 28 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, túrnese el presente acuerdo al Gobernador del estado para los efectos legales correspondientes y en su caso para que sea publicado y registrado en los términos de ley.- - - - - - - - - - - - - - - - - -

QUINTO.- Los bienes inmuebles que resulten afectados por la presente Declaratoria de Destinos por localizarse dentro del polígono de aplicación, quedarán restringidos en su uso, por lo que el Ayuntamiento por conducto de la Dirección de Administración Urbana, llevará a cabo las acciones de inspección y vigilancia que aseguren su cumplimiento.- -

TRANSITORIOS:- -

PRIMERO.- La presente Declaratoria de Destinos para equipamiento de la administración pública garita internacional, localizada en el polígono 1 del ex-ejido Chilpancingo, Colonias Magisteriales y Las Torres de la Delegación Mesa de Otay, de la Ciudad de Tijuana, entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.- -

SEGUNDO.- Así mismo, publíquese en dos periódicos de circulación local.- - - - - -

TERCERO.- Remítase al Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de Tijuana, Baja California, para su inscripción.- - - - - - - - - - - - - - - - - - -

CUARTO.- Notifíquese personalmente y por escrito a afectados, propietarios, poseedores, sucesores o causahabientes.- -

QUINTO.- Colóquese las cedulas a las que se refiere el artículo 122 de la Ley de Desarrollo Urbano.- -

SEXTO.- Una vez que entre en vigor y efectos el ordenamiento adoptado, cúmplase en sus términos, actualizándose para tal efecto la normatividad municipal derivada en materia de desarrollo urbano.- -

Dado en la Sala de Sesiones del H. Cabildo del XXII Ayuntamiento de Tijuana, Baja California a la fecha de su presentación.- -

SECRETARÍA DE GOBIERNO MUNICIPAL

XXII
AYUNTAMIENTO
TIJUANA

Se extiende la presente **CERTIFICACION,** para todos los efectos legales correspondientes en la ciudad de Tijuana, Baja California, a los ocho días del mes de agosto del año dos mil diecisiete.- -

EL SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL
DEL H. AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA

LIC. RAÚL FELIPE LUÉVANO RUIZ

CERTIFICACION CORRESPONDIENTE AL PUNTO DE ACUERDO 4.8 RELATIVO AL DICTAMEN XXII-HDA-23/2017- SESION 12 RELATIVO A LA SOLICITUD A LA DECLARATORIA DE DESTINO PARA LA LOCALIZACION DE UN PUERTO FRONTERIZO DENOMINADO OTAY ESTE II