



Armonización de los Instrumentos de Planeación para el Área de Influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México

Diciembre, 2016



CONTENIDO

I.- Antecedentes y objetivos

II.- Metodología y contenido

III.- Diagnóstico de Normatividad, Planes, Programas y Políticas de Desarrollo Urbano.

1. Identificación y análisis de la información.

- a) Información sobre el marco institucional y normativo aplicable para el área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
- b) Información relativa al marco de planeación que afecta al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- c) Información relativa a las comisiones metropolitanas y/o regionales que afectan al área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

2. Análisis de planteamientos de planeación y de problemática urbana.

3. Diagnóstico.

IV.- Propuesta de Estrategias y Recomendaciones para la armonización de la planeación del desarrollo regional, ambiental y urbano para el área de influencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



I.- Antecedentes y Objetivos



La H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, a través de la Comisión Especial de Seguimiento a la Construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México encomendó a Grupo de Consultoría Corporativa, S.C., realizar el presente estudio relativo a la Armonización de los Instrumentos de Planeación en el Área de Influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Los objetivos que se trazaron para el estudio general del estudio fueron los siguientes:

- Integrar y sistematizar los instrumentos jurídicos y de planeación del desarrollo urbano, que describa la estructura institucional, así como los planteamientos de la planeación regional, ambiental y urbana aplicable al área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
- Formular las estrategias básicas y recomendaciones que permita armonizar y hacer compatibles y complementarias las políticas y previsiones de la planeación del desarrollo urbano con los objetivos y propósitos que animan a la construcción y puesta en operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

La investigación propondrá además, de modo general, los instrumentos y mecanismos de coordinación que pueden utilizarse para hacer más efectiva la colaboración entre los diferentes órdenes de gobierno, con el propósito de armonizar los instrumentos de planeación del desarrollo en el área citada.



II.- Metodología y Contenido



El presente estudio se desarrolla bajo el siguiente índice y planeamiento metodológico:

1.- Diagnóstico de Planes, Programas y Políticas de Desarrollo Urbano.

1.1. Identificación y análisis de la información.

La primera fase el trabajo será el realizar la identificación y acopio de la información sobre la planeación que afecten el Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para su posterior análisis y sistematización. Para ello se formulará un esquema de integración y presentación general de la información correspondiente.

Se considera la revisión, además de los planes y programas vigentes de la materia, como de los proyectos públicos que eventualmente se estén formulando en la materia.

1.2. Análisis de planteamientos de planeación y de problemática urbana.

La segunda fase se ocupará de integrar un diagnóstico que precise la estructura institucional, así como los planteamientos de la planeación regional, ambiental y urbana aplicable al área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

El análisis destacará los elementos, contenidos y/o instituciones básicas que regulan el desarrollo regional, ambiental y urbano en el área del proyecto.

1.3. Diagnóstico.

Contando con el análisis de los planes y programas, se ofrecerán una serie de conclusiones sobre la situación actual del marco normativo y de planeación vigentes aplicables al área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

2.- Propuesta de Estrategias y Recomendaciones.

Contando con la sistematización de la información y el diagnóstico, se formularán las recomendaciones y estrategias que permita armonizar y hacer compatibles y complementarias las políticas y previsiones de la planeación del desarrollo urbano con los objetivos y propósitos que animan a la construcción y puesta en operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



III.- Diagnóstico de Normatividad, Planes, Programas y Políticas de Desarrollo Urbano



1.1. Identificación y análisis de la información.

Para efectos de acopio de la información se consideraron dos grandes apartados: el primero, relativo a la información sobre el marco legal donde se establece el marco institucional y normativo sobre la planeación del desarrollo; y, el segundo, relacionado con la información sobre las disposiciones de planeación que afecta al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Con el fin de presentar la información de un modo sistemático se distinguen dichos instrumentos de acuerdo del ámbito de gobierno donde provienen según se trate: ordenamientos de carácter federal, estatal o municipales.

En cada caso y para cada instrumento, con el propósito de facilitar el acceso y consulta de la información relativa, se indica su liga en internet correspondiente.

a) Información sobre el marco institucional y normativo aplicable para el área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Marco Jurídico Federal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm>

Ley de Planeación
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lplan.htm>

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgahotdu.htm>

Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgeepa.htm>

Marco Jurídico de la Ciudad de México (antes Distrito Federal)

Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal
<http://www.aldf.gob.mx/leyes-107-2.html>



Ley Ambiental de Protección a la Tierra del Distrito Federal
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-7845786f92c3b622b145b6ff08beaf41.pdf>

Ley de Movilidad para el Distrito Federal <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-604eae1d133287cd2bfc6beff535c47f.pdf>

Ley de Desarrollo Metropolitano para el Distrito Federal
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-2c4cdb1afe67867b164e8d7f1c10c2f1.pdf>

Marco Jurídico del Estado de México

Constitución Política del Estado de México
http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes_y_codigos.html

Código Administrativo del Estado de México
http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes_y_codigos.html

Código para la Biodiversidad del Estado de México
<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/mexico/codigo-para-la-biodiversidad-del-estado-de-mexico.pdf>

Ley de Planeación del Estado de México y Municipios
<http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig087.pdf>

b) Información relativa a las disposiciones de planeación que afecta al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

MARCO DE PLANEACIÓN FEDERAL

Plan Nacional de Desarrollo
<http://pnd.gob.mx/>



Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326590&fecha=13/12/2013

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014

Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326473&fecha=16/12/2013

Programa Nacional de Desarrollo Urbano
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342867&fecha=30/04/2014

Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio
http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documentos/documentos_bitacora_oegt/dof_2012_09_07_poegt.pdf

Programa Regional de Desarrollo del Centro 2014-2018
http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343106&fecha=30/04/2014

MARCO DE PLANEACIÓN CIUDAD DE MÉXICO

Programa General de Desarrollo <http://www.aldf.gob.mx/archivo-3a6419f3c20189c5c79382d35f87c41f.pdf>

Programa General de Desarrollo Urbano
<http://www.seduvi.cdmx.gob.mx/programas/programa/programa-general-de-desarrollo-urbano>

Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal
http://conduse.mx/documentos/generales/6_Programa%20General%20Ordenamiento%20Ecol%C3%B3gico%20%20DF_2000.pdf

PROGRAMAS DELEGACIONALES DE DESARROLLO URBANO:

Gustavo A. Madero
http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2015/PDDU_GUSTAVO-A-MADERO.pdf

Venustiano Carranza
http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2



[015/PDDU VENUSTIANO-CARRANZA.pdf](#)

MARCO DE PLANEACIÓN ESTADO DE MÉXICO

Plan Estatal de Desarrollo

http://edomex.gob.mx/plan_desarrollo_estado_mexico

Plan Estatal de Desarrollo Urbano

http://sedur.edomex.gob.mx/plan_estatal_de_desarrollo_urbano

Modelo de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de México

http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documentos/documentos%20decretados/decretos_josejuan_2009/decreto_edomex_2006.pdf

PLANES MUNICIPALES DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MÉXICO:

Atenco

<http://sedur.edomex.gob.mx/atenco>

Chicoloapan

<http://sedur.edomex.gob.mx/chicoloapan>

Chimalhuacán

<http://sedur.edomex.gob.mx/chimalhuacan>

Nezahualcóyotl

<http://sedur.edomex.gob.mx/nezahualcoyotl>

Texcoco

<http://sedur.edomex.gob.mx/texcoco>

ESTADO DE HIDALGO

Constitución Política del Estado de Hidalgo

<http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/Contenido/Leyes/10Constitucion%20Politica%20del%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf>



Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Hidalgo
<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/hidalgo/ley-de-planeacion-para-el-desarrollo-del-estado-de-hidalgo.pdf>

Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo
http://www.upt.edu.mx/contenido/Certificaciones/pdf/iso/2/ReqLegales/Estatal/1/DECRETO_54208.pdf

Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo
<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/hidalgo/ley-de-asentamientos-humanos-y-desarrollo-urbano-y-ordenamiento-territorial-del-estado-de-hidalgo.pdf>

MARCO DE PLANEACIÓN ESTADO DE HIDALGO

Plan Estatal de Desarrollo
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Hidalgo/wo86882.pdf>

Plan Sectorial de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial
http://siieh.hidalgo.gob.mx/Programas%20Sectoriales/files/programa_sectorial_obras_publicas_y_ordenamiento_t.pdf

Modelo de Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo
http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documents/documentos%20decretados/decretos_hidalgo/decreto_oet_hidalgo.pdf

PLANES MUNICIPALES DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE HIDALGO:

Programa de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana del Valle de Tizayuca.
<http://intranet.e-hidalgo.gob.mx/NormatecaE/Archivos/PDUOTZMVT.pdf>

Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Atenco
<http://sedur.edomex.gob.mx/atenco>

c) Información relativa a las a las comisiones metropolitanas y/o regionales que afectan al área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.



Los esfuerzos de coordinación entre las entidades federativas y la Federación, con relación al área donde se inscribe el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, son variadas y tienen una especial significación para el presente estudio, toda vez que ahí concurren las instituciones gubernamentales que llevan a cabo las labores de planeación regional, ambiental y urbana, de carácter institucional e intergubernamental.

Las comisiones metropolitanas identificadas son las siguientes:

- Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/DISTRITO%20FEDERAL/Convenios/DFCONV37.pdf>
- Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Ambiental Metropolitana
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Metropolitana de Protección Civil
<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>
- Comisión Metropolitana de Desarrollo Económico y Competitividad.

De naturaleza regional se identificó únicamente la siguiente:

- Comisión Ambiental de la Megalópolis
<http://www.gob.mx/comisionambiental>

1.2. Análisis de planteamientos de planeación y de problemática urbana.



En el área de ejecución directa, así como de influencia del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, la legislación y las disposiciones sobre planeación del desarrollo regional, ambiental y urbano son variadas y complejas.

En un mismo espacio territorial aplican normas, instituciones y planes sobre el uso y aprovechamiento del suelo, que provienen de los tres ámbitos de gobierno: Federal, Estatal y Municipal. Cada uno de ellos tiene injerencia, en sus distintos ámbitos y materias de competencia, con temas o elementos del desarrollo regional, ambiental y urbano.

En ese arreglo institucional existen algunas materias clave que la federación mantiene en exclusiva;¹ existen otras que ha desarrollado el estado;² e inclusive existen algunos temas que son abordados de manera concurrente o coincidente.³

A su vez, los tres ámbitos ofrecen, en su organización institucional, un tratamiento sectorial en la creación de sus estructuras, funciones y programas de gobierno. De este modo, la participación de los gobiernos en la promoción del desarrollo regional, se da en el marco de este complejo entramado institucional de competencias, dependencias, planes, programas, políticas y funciones de gobierno, además de otros mecanismos de planeación provenientes de los distintos ámbitos y materias.

Específicamente, para todos los niveles, se cuentan con leyes⁴ que ordenan la racionalidad previa de sus acciones, mediante ejercicios de planeación regional y sectorial.⁵ En igual sentido, existen algunos programas especiales que tienen un tratamiento diferenciado por tema o área geográfica estratégicos, los cuales podrán contener acciones a realizar por una o varias dependencias y entidades del Poder Ejecutivo.

Para poder comprender mejor el alcance de los marcos normativos de la planeación en el área que nos ocupa, es necesario revisar los ordenamientos básicos de la materia, para

¹ El artículo 73 Constitucional que establece las facultades del Congreso de la Unión, como órgano legislativo federal, menciona entre otras materias, las relacionadas con la promoción del desarrollo.

² Conforme al Artículo 124 de la Constitución Federal que dispone: “Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados”.

³ Tal es el caso de los asentamientos humanos, la protección del medio ambiente y los recursos naturales, la salud, la protección civil, la seguridad pública y la educación.

⁴ Tanto en la Ciudad de México como en el Estado de México existe un creciente número de ordenamientos que regulan aspectos sectoriales: educación, agua, transporte, vivienda, medio ambiente y otros sectores.

⁵ En el apartado correspondiente de este documento se ofrecen un panorama de dichos instrumentos de planeación.



lo cual se ha dividido su presentación de acuerdo con el ámbito de gobierno del que emanan: Federal o de las entidades federativas (Ciudad de México y Estado de México).

ÁMBITO FEDERAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm>

México es una república que posee una estructura federal.⁶ Junto con la distribución funcional de poderes, se establece una distribución básica de competencias entre la Federación⁷ y los estados que es definida por la propia CPEUM que determina las facultades que le corresponden al Gobierno Federal, dejando las no escritas, por excepción y con un criterio residual, a favor de las entidades locales.⁸

La Planeación del Desarrollo. Los artículos 25, 26, 28, 73 y 115 de la CPEUM.

En 1982, se promovieron y aprobaron, por el Constituyente Permanente, una serie de reformas constitucionales a los artículos aludidos. De modo general, con estas reformas se estableció la responsabilidad del Estado Mexicano de asumir y conducir la rectoría del desarrollo, se fijaron las bases para un sistema de planeación democrática reconociendo la participación activa de los sectores público, social y privado, reservaron una serie de áreas de acción estratégica de poder público. En complemento, se redefinieron y ampliaron las competencias de los Ayuntamientos, en las materias hacendaria, urbana, de servicios y otras.

El artículo 25 determina expresamente que *“corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá*

⁶ El artículo 40 de la Constitución Política manifiesta: *“Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental.”*

⁷ En México a los Poderes de la Unión o centrales se les acostumbra denominar como “Federación”, lo que no deja de ser un tanto equívoco, toda vez que también pareciera aludirse a la totalidad de las partes que la integran, es decir al poder central, pero también a los Estados.

⁸ El artículo 124 de la Constitución Política recoge el principio del federalismo pactista: las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.



como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.”

En ese sentido, el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga la Constitución.

Se reconoce que “al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.”

El artículo 25 Constitucional determina que el sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva una serie de áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos y empresas productivas del Estado que en su caso se establezcan. Asimismo podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.⁹

Igual señala que “bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.”

Por su parte, el artículo 26 de la Constitución Política establece la obligación del Estado para organizar un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional, que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Expresamente determina que “los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática y deliberativa. Mediante los mecanismos de participación que establezca la ley, recogerá

⁹ El artículo 28 señala que no constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.



las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal.”

La Constitución establece que la ley facultará al Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución. El Plan Nacional de Desarrollo considerará la continuidad y adaptaciones necesarias de la política nacional para el desarrollo industrial, con vertientes sectoriales y regionales.

El artículo 115 Constitucional por su parte, señala que corresponde a los Ayuntamientos, entre otros, los siguientes asuntos:

Tener a su cargo los servicios públicos de agua potable y alcantarillado; alumbrado público; limpia; mercados y centrales de abasto; panteones; rastro; calles, parques y jardines; seguridad pública y tránsito; y los demás que las legislaturas locales determinen.

Se permitió que los municipios de un mismo Estado, previo acuerdo entre sus Ayuntamientos y con sujeción a la ley, puedan coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos que les correspondan (de singular importancia para las zonas conurbadas). También se establecieron los elementos para fortalecer las haciendas municipales, permitiéndoles administrar libremente su hacienda.

En materia de desarrollo urbano las reformas fueron trascendentes: se facultó a los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, para:

- Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- Controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales;
- Intervenir en la regulación de la tenencia de la tierra urbana;
- Otorgar licencias y permisos para construcciones; y
- Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas.



Para tal efecto y de conformidad con los fines señalados en el párrafo tercero del Artículo 27 de la Constitución, se les atribuyó la facultad de expedir los reglamentos y disposiciones administrativas que sean necesarias.

Como consecuencia de las modificaciones a los artículos 25 y 26 Constitucionales promovidas en 1982, se aprobó la Ley de Planeación, de carácter Federal, que tuvo como objetivo el establecer las normas y principios básicos del sistema nacional de planeación del desarrollo, así como las normas para la coordinación intergubernamental y concertación con los sectores social y privado.

La Planeación del Desarrollo Urbano. Los artículos 27, 73 y 115 de la CPEUM.

El desarrollo urbano, desde la perspectiva jurídica tiene diversas fuentes de regulación. Estas van desde la consideración de que el territorio es un elemento fundamental de estructuración del Estado Mexicano, espacio físico donde se ejerce la soberanía nacional; hasta los fundamentos de rectoría del Estado y su acción empresarial. La CPEUM en sus artículos 27, 73 y 115 ofrece las bases para articular y sistematizar las regulaciones al desarrollo urbano y la propiedad en nuestro país.

En particular, el artículo 27 Constitucional define los principios e instituciones básicas que regulan la propiedad y sus procesos de apropiación, aprovechamiento y conservación.

De entrada es necesario comentar que nuestro sistema jurídico no reconoce la pre-existencia de la propiedad privada, es el Estado quién crea y transmite la propiedad sobre la tierra y sus recursos y le asigna una función social a su apropiación y aprovechamiento.

El artículo 27 dispone:

“La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponden originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el



mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; ...”

Con lo anterior, la Constitución confiere a la comunidad nacional, la responsabilidad de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país, y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. Se establece en el nivel constitucional más alto, el derecho público y la responsabilidad política que tiene el Estado Mexicano para dictar las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas, y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población.

Por otra parte, la exposición de motivos de las modificaciones constitucionales de 1976, señalaba que, *"la multiplicidad de elementos y de competencias que inciden en el fenómeno urbano, lleva al principio de que la estructura jurídica de regulación al mismo, deberá establecer la concurrencia de los tres niveles de gobierno a través de nuevas formas de colaboración de las Entidades Federativas entre sí, y de éstas con la Federación, como única forma de ser congruente al Federalismo, dentro de un cauce de responsabilidad institucional compartida. Federalizar estas acciones públicas sería posición conservadora, anti-histórica, que escindiría responsabilidades y afectaría profundamente nuestro sistema federal; sólo la acción intergubernamental de amplia comunicación que dé atención al problema de manera integral".*

Consecuente con estas ideas, la reforma al artículo 73, en su Fracción XXIX-C, facultó al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, los estados y municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con el objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del Artículo 27 de la Constitución, al que ya hemos aludido.

Como ya se mencionó, en 1982 se promovieron reformas, entre otros artículos, al 115 Constitucional para redefinir el papel y vida política de los Ayuntamientos. Nuevamente en junio de 1999 se volvió a modificar dicho artículo para contener su actual texto vigente.



Por su parte, la Ley General de Asentamientos Humanos ratificó y amplió esa esfera de atribuciones en materia urbana,¹⁰ incluyendo lo dispuesto en el artículo 9º del citado ordenamiento, que consigna facultades expresa a los municipios en materia de aprobación de planes de desarrollo urbano.¹¹

El Ordenamiento Ecológico del Territorio. Los artículos 4, 27, 73 y 115 de la CPEUM.

En la década de los años setenta se registran las primeras iniciativas del gobierno federal en materia de contaminación ambiental, por la idea prevaleciente en la época de que la protección al ambiente tenía que ver exclusivamente con prevenir y controlar la contaminación ambiental, enmarcado en el concierto internacional que culminó con la reunión de Estocolmo, Suecia.

Dichas iniciativas fueron antecedentes de la reformas constitucionales que permitieron la expedición de la Ley Federal para la Prevención y Control de la Contaminación en 1971 y la conformación de la Subsecretaría del Mejoramiento del Ambiente en la Secretaría de Salubridad y Asistencia.

En 1987 fueron ampliadas las bases constitucionales de la gestión gubernamental ambiental, mediante reformas a sus artículos 27 y 73, que establecieron el deber del Estado de preservar y restaurar el equilibrio ecológico, así como la facultad del Congreso de la Unión para legislar sobre la actuación concurrente de los tres niveles de gobierno en la materia.

Ello permitió expedir la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente, LGEEPA, para regular el equilibrio ecológico y proteger al ambiente, que establece el régimen de competencias de los tres niveles de gobierno en la materia, define las normas para el ordenamiento ecológico, así como las medidas para la protección, restauración y mejoramiento del ambiente y el aprovechamiento racional de los elementos naturales.

Posteriormente, en junio de 1999 se adicionó un párrafo al artículo 4º de la Constitución Política para establecer que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para

¹⁰ También ratificó otras atribuciones del municipio en materia de gobierno, hacienda y servicios.

¹¹ El artículo 9º atribuyó y amplió una serie de facultades, dentro de las cuales destacan las de formular, aprobar y administrar los planes o programas municipales de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven, así como evaluar y vigilar su cumplimiento,; así como, administrar la zonificación prevista en los planes o programas municipales de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven.



su desarrollo y bienestar, encomendando al Estado el deber de garantizar el respeto a ese derecho.

Régimen Patrimonial de los Bienes Inmuebles de la Federación. Los artículos 115 y 122 de la CPEUM.

Cabe mencionar como un elemento normativo fundamental relacionado con las áreas directamente utilizadas para los servicios aeroportuarios del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, lo que disponen los artículos 115 en el párrafo final de la fracción V y 122 apartado B.

Dichos preceptos fueron adicionados recientemente (29 de enero de 2016) para establecer que, en el marco de las atribuciones de los municipios en materia de planeación y zonificación urbana:

Los bienes inmuebles de la Federación ubicados en los Municipios estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, sin perjuicio de los convenios que puedan celebrar en términos del inciso i) de esta fracción;

Cabe mencionar que dicho inciso alude a la capacidad de celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.

En igual sentido, el artículo 122 Constitucional, al referir que los poderes federales respecto de la Ciudad de México tendrán exclusivamente las facultades que expresamente les confiere dicha Constitución, especifica que:

Los bienes inmuebles de la Federación ubicados en la Ciudad de México estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales.

Con lo establecido en dichos preceptos queda establecida la intención del legislador para otorgar un tratamiento especial a la regulación de los bienes federales, mandando una excepción de jurisdicción de las entidades federativas sobre los mismos.

Ley de Planeación

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lplan.htm>

Con fundamento en las reformas constitucionales de 1982 ya referidas a los artículos 25, 26, 28, 73 y 115 de la CPEUM, se expidió la Ley de Planeación el 5 de enero de 1983.



La Ley de Planeación, de carácter federal, tiene como objetivo el establecer las normas y principios básicos del sistema nacional de planeación del desarrollo, así como las normas para la coordinación intergubernamental y concertación con los sectores social y privado.

Dicho ordenamiento establece el Sistema Nacional de Planeación Democrática, conformado por un Plan Nacional de Desarrollo¹² y programas sectoriales,¹³ institucionales,¹⁴ regionales y especiales.¹⁵

El Plan Nacional de Desarrollo tiene como propósito establecer los objetivos nacionales, la estrategia y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país, así como las previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determina los instrumentos y responsables de su ejecución, establece los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se refieren al conjunto de la actividad económica y social, tomando siempre en cuenta las variables ambientales que se relacionen a éstas; y, rige el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática.

Respecto de los programas regionales, la misma Ley de Planeación señala que serán aquellos que se referirán a las regiones que se consideren prioritarias o estratégicas, en función de los objetivos nacionales fijados en el Plan, y cuya extensión territorial rebase el ámbito jurisdiccional de una entidad federativa. En ese sentido, corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las funciones de proyectar y coordinar la planeación regional con la participación que corresponda a los gobiernos estatales y

¹² Deberá elaborarse, aprobarse y publicarse dentro de un plazo de seis meses contados a partir de la fecha en que toma posesión el Presidente de la República, y su vigencia no excederá del período constitucional que le corresponda, aunque podrá contener consideraciones y proyecciones de más largo plazo. La categoría de Plan se reserva de forma exclusiva al Plan Nacional de Desarrollo. No está de más advertir que tal disposición prácticamente elimina una planeación estratégica de largo plazo para el desarrollo nacional.

¹³ La Ley de Planeación señala que los programas sectoriales se sujetarán a las previsiones contenidas en el Plan y especificarán los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector administrativo de que se trate. Contendrán asimismo, estimaciones de recursos y determinaciones sobre instrumentos y responsables de su ejecución. Dichos programas observarán congruencia con el Plan, y su vigencia no excederá del período constitucional de la gestión gubernamental en que se aprueben, aunque sus previsiones y proyecciones se refieran a un plazo mayor.

¹⁴ Los programas institucionales, por su parte, deberán elaborarse por las entidades paraestatales y se sujetarán a las previsiones contenidas en el Plan y en el programa sectorial correspondiente. Las entidades, al elaborar sus programas institucionales, se ajustarán, en lo conducente, a la ley que regule su organización y funcionamiento.

¹⁵ Los programas especiales se referirán a las prioridades del desarrollo integral del país fijados en el plan o a las actividades relacionadas con dos o más dependencias coordinadoras de sector.



municipales; así como consultar a los grupos sociales y los pueblos indígenas y, en su caso, incorporar las recomendaciones y propuestas que realicen.

Para la ejecución del plan y los programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales, las dependencias y entidades elaborarán programas anuales, que incluirán los aspectos administrativos y de política económica, social y ambiental correspondientes.¹⁶

Para llevar a cabo la planeación existe un conjunto articulado de relaciones funcionales que establecen las dependencias y entidades del sector público entre sí, con las organizaciones de los diversos grupos sociales y con las autoridades de las entidades federativas, con objeto de realizar acciones de común acuerdo. Este sistema de planeación democrática contiene mecanismos de participación permanente, mediante los cuales intervienen de manera activa los grupos organizados de la sociedad y la población en general.

El sistema de planeación está conformado por cuatro etapas: la formulación, la instrumentación, el control y la evaluación; mediante las cuales se pretende que en el mediano y corto plazo queden vinculados para que exista congruencia entre las actividades cotidianas y el logro de objetivos y metas previstas, así como evitar desviaciones en la ejecución de lo planeado. Las citadas etapas pueden realizarse simultáneamente, sin perder su consecuencia, obteniendo con esto la continuidad y congruencia entre actividades y productos del sistema.

Etapa 1. Formulación

Es el conjunto de actividades que se desarrollan en la elaboración del plan nacional y los programas a mediano plazo. Comprenden:

- la preparación del diagnóstico a mediano plazo;
- la preparación de diagnósticos económicos y sociales de carácter global, sectorial, institucional y regional; la definición de los objetivos y las prioridades del desarrollo, tomando en cuenta las propuestas de la sociedad; el señalamiento de estrategias y políticas congruentes entre sí.

¹⁶ Estos programas anuales, que deberán ser congruentes entre sí, regirán, durante el año de que se trate, las actividades de la administración pública federal en su conjunto y servirán de base para la integración de los anteproyectos de presupuesto anuales que las propias dependencias y entidades deberán elaborar conforme a la legislación aplicable.



Etapa 2. Instrumentación

Es el conjunto de actividades que consiste en precisar las metas y acciones para cumplir con los objetivos y metas de corto plazo. Su propósito es elegir los principales instrumentos de política económica y social; asignar recursos; determinar a los responsables de la ejecución y precisar los tiempos de ejecución del plan o programas.

Etapa 3. Control

Es el conjunto de actividades encaminadas a vigilar que la ejecución de acciones corresponda a la normatividad que la rige y a lo establecido en el plan y programas. Dicho control constituye un mecanismo preventivo y correctivo, que permite la oportuna detección y corrección de desviaciones, ineficientes o incongruencias en el curso de la formulación, instrumentación, ejecución y evaluación de las acciones, con el propósito de procurar el cumplimiento de las estrategias, políticas, objetivos, metas y asignación de recursos contenidos en el plan, los programas y los presupuestos de la administración pública.

Etapa 4. Evaluación

Consiste en la acción de cotejar periódicamente previsiones y resultados para retroalimentar las actividades de formulación e instrumentación, asegurando el carácter flexible y dinámico de todo el proceso. Cabe hacer la aclaración que dicha evaluación se concreta en los objetivos y prioridades de cada nivel a partir de los resultados de la ejecución. El periodo para realizar una evaluación es anual, después de la aplicación de un programa también anual.

Para cumplir con lo anterior, se elaboran programas anuales que vinculan el corto con el mediano plazo. Esta etapa de instrumentación se lleva a cabo a través de cuatro vertientes:

- 1) **Obligación:** *comprende el conjunto de acciones que desarrollan las dependencias y entidades de la administración pública federal (centralizada y paraestatal) para el cumplimiento de los objetivos y propósitos contenidos en el plan y programas del sistema. Los instrumentos más representativos de esta vertiente son: a) los programas presupuesto de cada dependencia o entidad, b) el presupuesto federal, c) las leyes de ingresos de la federación y, por último, d) los acuerdos institucionales que celebran dependencias y entidades entre si (artículo 32 Ley de Planeación).*



- 2) **Coordinación:** *incorpora las acciones en materia de planeación que las dependencias y entidades de la administración pública federal realizaron con gobiernos de las entidades federativas, y a través de éstos con los de los municipios, lo que se traduce en los convenios únicos de desarrollo, celebrados por el Ejecutivo federal y los gobiernos estatales. Dicha coordinación se fundamenta en el artículo 26 constitucional. Entre la federación y los gobiernos estatales, el convenio único de desarrollo constituye el instrumento jurídico, administrativo, programático y financiero que integra las acciones (artículo 33 y 34 Ley de Planeación).*
- 3) **Concertación:** *comprende las acciones que acuerden realizar conjuntamente el sector público y los particulares, personas físicas o morales de derecho social y privado. Esta concertación se aplica a través de acuerdos escritos, que la Ley de Planeación llama contratos o convenios, los cuales expresan una de las formas en que los sectores social y privado. Esta concertación se aplica a través de acuerdos escritos, que la Ley de Planeación llama contratos o convenios, los cuales expresan una de las formas en que los sectores social y privado se integran al SNPD, sin menoscabo de sus garantías individuales (artículo 37 y 38 Ley de Planeación).*
- 4) **Inducción:** *se refiere al manejo de instrumentos de política económica social y su impacto en las decisiones de los particulares, para el cumplimiento de los objetivos establecidos por la planeación. Dentro de estas vertientes se ubican a nivel global entre otras, las políticas de gasto público, financiera, fiscal, de empleo y monetaria*

Para la instrumentación del plan nacional, se crean comités técnicos, los cuales constituyen los mecanismos operativos en los que se busca asegurar la congruencia que debe existir entre el plan nacional y los programas de mediano plazo, así como los instrumentos y políticas de corto plazo, contenidas en los programas estratégicos anuales y en los programas operativos de cada dependencia. Entre ellos participan el representante de la dependencia coordinadora del sector y representantes de las áreas de planeación y de programación-presupuestación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.¹⁷

¹⁷ Existen dos tipos de control: el control normativo-administrativo y el control económico social. El primero tiene como objetivo vigilar el cumplimiento por parte de las dependencias y entidades de la administración pública federal, de la normatividad que rige sus acciones y operaciones, dicha normatividad abarca múltiples aspectos: administrativos, contables, financieros, jurídicos y también las normas en materia de planeación. Este mismo control se encargará de promover la eficiencia, la transparencia y la racionalidad de las acciones de las dependencias y entidades de la administración pública federal.



Otro de los elementos que se han utilizado para promover y realizar proyectos estratégicos para el desarrollo regional ha sido la creación de los fideicomisos entre el Gobierno Federal y las entidades federativas.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgahotdu.htm>

Esta ley encuentra su fundamento en los artículos 27, 73 y 115 Constitucionales y establece una serie de instituciones fundamentales para la regulación de los asentamientos humanos, dentro de las cuales se encuentra el tema fundamental de las limitaciones al ejercicio del derecho de propiedad, derivadas del sistema de planeación del ordenamiento territorial y desarrollo urbano e instrumentadas mediante la zonificación de usos, destinos y reservas de suelo.

Esta ley prevé la elaboración de planes y programas municipales de Desarrollo Urbano, los cuales señalarán las acciones específicas necesarias para la conservación, mejoramiento y crecimientos de población, así como la zonificación correspondiente, además de la elaboración de programas parciales y polígonos de actuación que permitan llevar a cabo acciones específicas en la materia, para la formación de conjuntos urbanos y Barrios integrales.

En su Título Quinto trata de las regulaciones de la propiedad en los centros de población. De modo particular, señala que el ejercicio del derecho de propiedad, de posesión o de cualquier otro derivado de la tenencia de los bienes inmuebles ubicados en los centros de población se sujetará a las provisiones, reservas, usos y destinos que determinen las autoridades competente, en los planes o programas de Desarrollo Urbano. Además, se señala que las tierras agrícolas, pecuarias y forestales, así como las destinadas a la preservación ecológica, deberán utilizarse preferentemente en dichas actividades o fines.

Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgeepa.htm>

Las reformas constitucionales de 1987 a los artículos 4º y 73 de la Constitución General permitieron expedir la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente, LGEEPA, para regular el equilibrio ecológico y proteger al ambiente, que establece el régimen de competencias de los tres niveles de gobierno en la materia, define las normas para el ordenamiento ecológico, así como las medidas para la protección, restauración y mejoramiento del ambiente y el aprovechamiento racional de los elementos naturales.



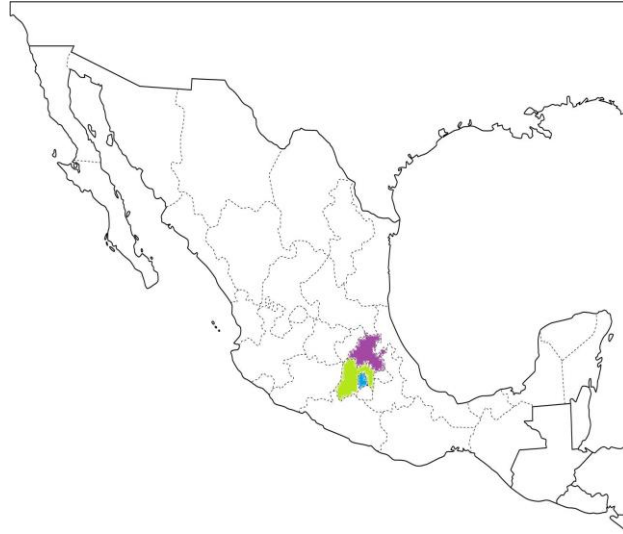
La ley crea diversas instituciones públicas para conseguir sus objetivos. Como ejemplos más significativos destaca el Ordenamiento Ecológico, entendido como un instrumento de la política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas para proteger al medio ambiente y preservar y aprovechar sustentablemente los recursos naturales, tanto en el medio rural como en el medio urbano.

El ordenamiento ecológico del territorio nacional se lleva a cabo para proteger al ambiente y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales, a través de los programas de ordenamiento ecológico general del territorio –con el objeto de regionalizar ecológicamente al territorio nacional–, regionales –para determinar la zonificación ecológica del territorio estatal– y locales –con el objeto de precisar las áreas a ordenar y regular.

Dichos programas imponen restricciones al derecho de propiedad -a saber limitaciones al uso y aprovechamiento de los predios de cualquier régimen de propiedad- que afectan e influyen a todas las propiedades situadas en el área de influencia del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Los Planes y Programas Federales

Derivado de la legislación básica descrita el Ejecutivo Federal ha venido aprobando y publicando un dilatado número de planes y programas relacionados con el desarrollo regional, ambiental y urbano que condicionan normativamente y afectan al área de influencia del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, éstos son los siguientes:



ENTIDADES FEDERATIVAS CONSIDERADAS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL NAICM

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299465&fecha=20/05/2013

El Plan Nacional de Desarrollo se sustenta en el artículo 26 de la Constitución y las disposiciones contenidas en la Ley de Planeación. El documento vigente, correspondiente al período 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2013; establece cinco ejes rectores:

1. México en Paz,
2. México Incluyente,
3. México con Educación de Calidad,
4. México Próspero, y
5. México con Responsabilidad Global.

De los anteriores se desprenden objetivos, estrategias y las principales prioridades de desarrollo. Entre las necesidades que identifica el documento, está la inversión en infraestructura para comunicaciones. Destacan los objetivos 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna, y 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en mejores costos para realizar la actividad económica. Al interior del eje 2, sobresale la estrategia 2.5.3, denominada “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, metropolitano y de vivienda”. A propósito del eje 4, destaca la estrategia 4.9.1, que se desglosa en los distintos modos de transporte, y plantea a la letra “dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país”.

La instrumentación del Plan Nacional de Desarrollo se plantea mediante una serie de Programas, como los sectoriales a los que a continuación se hace referencia.

PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2013-2018

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326590&fecha=13/12/2013

Se publicó el 13 de diciembre de 2013 en el Diario Oficial de la Federación de conformidad con lo que mandata la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Planeación. El Programa coadyuva a la consecución de los objetivos fijados en el Plan Nacional de Desarrollo desde el sector Comunicaciones y Transportes. El Plan Sectorial identifica cinco propósitos que recibe del Plan Nacional de Desarrollo:

1. Comunicar poblaciones y generar traslados seguros.
2. Permitir el acceso de las comunidades a los servicios y mercados.
3. Conectar sitios públicos como escuelas y universidades.
4. Mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes. Y
5. Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional.

El Plan Nacional de Desarrollo también planteó líneas de acción para retomarse desde el sector, a saber: carreteras y autopistas (donde se plantea la importancia de realizar obras de conexión a nodos logísticos como los aeropuertos); ferrocarriles y transporte masivo; comunicaciones; y aeropuertos. Sobre este último, destaca el propósito expreso de reducir sus costos logísticos “dando una respuesta a largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México”.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 menciona también su alineación con el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones del mismo período. Ambos adoptan como meta “resolver el problema de saturación operativa del AICM”.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes se estructuró en seis objetivos, de los cuales el 1 y el 3 tienen, en sus estrategias y líneas de acción una notoria conexión con el tema aeroportuario. Los objetivos son:



1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.
2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.
3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.
4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones en condiciones de competencia.
5. Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal. Y
6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.

Para su objetivo 1 -Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social- el documento plantea su estrategia 1.4. Modernizar los aeropuertos regionales y ampliar la capacidad de aquellos saturados o logísticamente prioritarios; destacando dos de sus líneas de acción:

1.4.1 Dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y centro del país; y

1.4.3 Promover la inversión privada en el sector y fomentar que ésta responda a una visión integral y estratégica.

Asimismo, sobre su objetivo 3, se coloca la estrategia 3.5. Promover inversiones en infraestructura física y de logística para reducir los costos de operación de las empresas. Su descripción señala que “se realizarán obras estratégicas de construcción, modernización, ampliación y mantenimiento de la infraestructura carretera, ferroviaria – libramientos y acortamientos, entre otros- y aeroportuaria”.

Tanto la formulación y conducción de las políticas de transportes y comunicaciones como la regulación y vigilancia de la administración de aeropuertos nacionales, y la construcción de los federales, es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo con Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículo 36, fracciones I, IV y XI.

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2014-2018

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014



Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de abril de 2014 de conformidad con lo que mandata la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Planeación. El programa halla su armonía con el Plan Nacional de Desarrollo al desprenderse de los ejes “México Próspero” y “México Incluyente”. En concordancia con ellos, establece cinco objetivos:

Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

- Optimizar la coordinación de esfuerzos para la generación de infraestructura energética, asegurando así el desarrollo adecuado de la misma, a efecto de contar con energía suficiente, de calidad y a precios competitivos.
- Incrementar la infraestructura hidráulica, tanto para asegurar agua destinada al consumo humano y riego agrícola, como para protección contra inundaciones.
- Contribuir a fortalecer y optimizar la infraestructura interinstitucional en salud para garantizar el acceso efectivo a servicios de salud con calidad.
- Impulsar el desarrollo urbano y la construcción de viviendas de calidad, dotada de infraestructura y servicios básicos, con el acceso ordenado del suelo.
- Desarrollar infraestructura competitiva que impulse al turismo como eje estratégico de la productividad regional y detonador del bienestar social.

Asimismo, asume como su principio rector la integralidad del desarrollo regional, con igualdad de oportunidades para los habitantes de las diversas regiones de México. El Programa se estructura a partir de seis sectores:

- Comunicaciones y Transportes,
- Energía,
- Hidráulico,
- Salud,
- Desarrollo Urbano y Vivienda, y
- Turismo.

Dentro de lo correspondiente al sector Comunicaciones y Transportes, en el marco de la estrategia 1.2. Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente; el Programa Nacional de Infraestructura recupera el objetivo planteado por el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes de “resolver el problema de saturación operativa del AICM”. El documento anuncia que no se



considerara al nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México como un proyecto de inversión ya que *“este proyecto se encuentra en evaluación [en 2014] y, en caso de que sea factible su realización, el monto de inversión estimado sería alrededor de 120,000 mdp, entre recursos públicos y privados”*, pero lo menciona desde la fecha de su publicación como una alternativa.

Por otra parte, en lo relacionado con el sector Turismo, el Plan Nacional de Infraestructura asevera que *“la infraestructura aeroportuaria representa un factor estratégicos (sic) para la competitividad del país y para la experiencia del visitante en su internación a un lugar diferente a su residencia”*. Afirma también que *“De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo (2014), se estima que por cada 100 dólares de ingresos que produce el transporte aéreo se generan 325 dólares adicionales en actividades complementarias, mientras que por cada 100 empleos creados por éste se genera una demanda media adicional de más de 600 puestos de trabajo”*. Por ello, tanto los aeropuertos (bajo el *“concepto integrado de «aeropuerto amigable», que posiciona al propio aeropuerto como centro económico - turístico de alto impacto”*) como la infraestructura en torno a ellos son motivo de inversión. La línea de acción 6.2.1 plantea *“mejorar la movilidad en los destinos turísticos mediante la construcción de infraestructura logística para aeropuertos, carreteras y puertos”*. Asimismo, se considera entre los principales proyectos detonadores el de los aeropuertos amigables, que considera en primer lugar al de la Ciudad de México, junto con los de Cancún, Guadalajara, Los Cabos, Monterrey y Puerto Vallarta, ya que reciben alrededor del 84% de las llegadas internacionales a nuestro país.

PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO 2013-2018

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326473&fecha=16/12/2013

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de diciembre de 2013 de conformidad con lo que mandata la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley de Planeación. Alineado con el Plan Nacional de Desarrollo, en específico los ejes “México Incluyente” y “México Próspero”, el Programa estipula como su principal objetivo “lograr un México Incluyente a partir de un aprovechamiento sustentable y equitativo del territorio nacional y sus recursos”. Para lograrlo, el Programa se desglosa en cinco objetivos:

1. Promover el ordenamiento y la planeación territorial como articuladores del bienestar de las personas y el uso eficiente del suelo.
2. Incentivar el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas.



3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.
4. Fomentar el acceso a la vivienda mediante soluciones habitacionales bien ubicadas, dignas y de acuerdo a estándares de calidad internacional. Y
5. Fomentar el desarrollo de los núcleos agrarios mediante acciones en materia de cohesión territorial, productividad, suelo, vivienda rural y gobernabilidad.

Resultan particularmente relevantes los objetivos 1, 2 y 3. A propósito del primero, su estrategia 1.1 enuncia la necesidad de “Impulsar la coordinación interinstitucional e intergubernamental con autoridades locales y la sociedad para mejorar la planeación y el ordenamiento territorial”, estableciendo como su sexta línea de acción “Involucrar a las autoridades locales en el diseño e implementación de estrategias de ordenamiento territorial para incrementar el bienestar de las localidades”, lo que implica una coordinación entre los distintos órdenes de gobierno para la planeación del territorio.

Por su parte, el objetivo 2 muestra el mismo espíritu al incluir la estrategia 2.1. Coordinar con los gobiernos locales acciones en materia de planeación y desarrollo sustentable de las zonas metropolitanas del país. Entre sus líneas de acción, destacan la número 2, que plantea establecer mecanismos de comunicación interinstitucional; la número 3, que promueve el “fortalecimiento institucional de las autoridades, actores e instancias locales”; las número 4 y 6, que hablan de la armonización y jerarquía de los planes metropolitanos por encima de los de desarrollo urbano locales; y la línea de acción número 5, que señala la importancia de la participación de la Federación en zonas metropolitanas localizadas en dos o más entidades federativas o municipios.

En cuanto al objetivo 3, la estrategia 3.3. Promover la mejora de la infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable en coordinación con gobiernos estatales y municipales; señala en su estrategia 10 la necesidad de “crear mecanismos de interacción con los cuerpos de planeación territorial y urbana entre los tres órdenes de gobierno”. Asimismo, enuncia una estrategia 3.5 denominada “Promover que las autoridades locales y municipales armonicen sus Programas de Desarrollo de acuerdo a la Política Nacional de Desarrollo Regional”, que en su línea de acción 2 indica que se requiere “crear espacios interinstitucionales e intergubernamentales de diálogo, coordinación y de concertación, así como acuerdos de asociación horizontal voluntaria”. En su línea de acción tercera también apunta que es importante “impulsar instrumentos para el financiamiento regional del desarrollo”.



De conformidad con el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los "Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018", las actividades que expresa el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 son responsabilidad de los órganos y entidades del sector que coordina la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO 2014-2018

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342867&fecha=30/04/2014

Fue publicado el 30 de abril de 2014 en el Diario Oficial de la Federación de conformidad con lo que mandata la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Planeación y la Ley General de Asentamientos Humanos vigente en aquella fecha. Parte de una visión regional del desarrollo, con el fin de "que las infraestructuras, los equipamientos, los servicios y en general, la racionalidad del proceso de desarrollo, se oriente[n] a resolver las necesidades de las regiones y a poner en valor sus recursos y vocaciones". Asimismo, se desprende del Plan Nacional de Desarrollo, el cual, dentro de su eje 2. México incluyente, contempla el objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna. Como parte de éste, el Programa Nacional de Desarrollo enuncia la estrategia 2.5.3. 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, metropolitano y de vivienda.

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 se desglosa en seis objetivos propios del documento, a saber:

1. Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
2. Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.
3. Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.
4. Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos.
5. Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales. Y
6. Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.



De los anteriores, sobresalen el 4 y el 6. Con respecto al objetivo 4, éste incluye la estrategia 4.1. Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable; que a su vez expone en su línea de acción 2 el promover en los distintos instrumentos de planeación criterios y lineamientos de movilidad. Por otra parte, el objetivo 6 incluye la estrategia 6.2. Definir programas y estrategias de desarrollo regional a través de los cuales se instrumente la Política Nacional, la cual cuenta con una línea de acción 2. Ésta indica la necesidad de “establecer una cartera de proyectos que fortalezcan las vocaciones regionales, la protección ambiental, el tejido social, y que detonen oportunidades de empleo”. Por otra parte, la Estrategia 6.6 plantea “incrementar la competitividad y el desarrollo económico de las regiones, principalmente, las más rezagadas del país”, al “impulsar la inversión en infraestructura y conectividad que facilite el intercambio dentro y entre las regiones”.

Lo anterior dentro de un marco de coordinación que propone el mismo objetivo 6, en su estrategia 6.4 y línea de acción 5, que expresa a la letra: “Establecer mecanismos de gestión y coordinación entre autoridades locales y federales para impulsar las potencialidades y vocaciones regionales”. Bajo el paradigma que establece la Política Nacional de Desarrollo Regional aludida por el mismo Programa, estos objetivos expresan la necesaria concurrencia de los distintos órdenes de gobierno para lograr el desarrollo territorial expresado en el documento.

PROGRAMA DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO GENERAL DEL TERRITORIO

http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documentos/documentos_bitacora_oegt/dof_2012_09_07_poegt.pdf

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 2012, conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General del Equilibrio Ecológico Protección y al Ambiente. Se compone de propuestas y estrategias ecológicas para lograr las primeras. El ámbito de las propuestas, menciona dos:

1. Regionalización ecológica, y
2. Lineamientos y estrategias ecológicas

La primera divide el país en “unidades territoriales sintéticas que se integran a partir de los principales factores del medio biofísico: clima, relieve, vegetación y suelo. La interacción de estos factores determina la homogeneidad relativa del territorio hacia el interior de cada unidad y la heterogeneidad con el resto de las unidades”. Una de estas unidades ambientales biofísicas (UAB) es la Depresión de México. El mismo documento la caracteriza su estado ambiental al año de 2008 de la siguiente manera:



Inestable a Crítico. Conflicto Sectorial Bajo. No presenta superficie de ANP's [áreas naturales protegidas]. Alta degradación de los Suelos. Muy alta degradación de la Vegetación. Media degradación por Desertificación. La modificación antropogénica es muy alta. Longitud de Carreteras (km): Muy Alta. Porcentaje de Zonas Urbanas: Muy alta. Porcentaje de Cuerpos de agua: Baja. Densidad de población (hab/km²): Muy alta. El uso de suelo es Agrícola y Forestal. Déficit de agua superficial. Déficit de agua subterránea. Porcentaje de Zona Funcional Alta: 56.6. Muy baja marginación social. Muy alto índice medio de educación. Bajo índice medio de salud. Medio hacinamiento en la vivienda. Alto indicador de consolidación de la vivienda. Bajo indicador de capitalización industrial. Bajo porcentaje de la tasa de dependencia económica municipal. Alto porcentaje de trabajadores por actividades remuneradas por municipios. Actividad agrícola: Sin información. Alta importancia de la actividad minera. Media importancia de la actividad ganadera.

El documento también señala que la expectativa a 2033 es que el estado sea crítico, por lo que requiere abordarse con políticas ambientales de aprovechamiento sustentable, protección, restauración y preservación.

Por su parte, el documento estructura sus estrategias ecológicas en los siguientes grupos, según se dirijan a:

1. La sustentabilidad ambiental del territorio, mediante:
 - a. La preservación,
 - b. El aprovechamiento sustentable,
 - c. La protección de los recursos naturales,
 - d. La restauración, o
 - e. El aprovechamiento sustentable de recursos naturales no renovables y actividades económicas de producción y servicios.
2. El mejoramiento del sistema social e infraestructura urbana, mediante:
 - a. Suelo y vivienda,
 - b. Zonas de riesgo y prevención de contingencias,
 - c. Agua y saneamiento,
 - d. Infraestructura y equipamiento urbano y regional, o
 - e. Desarrollo social.
3. El fortalecimiento de la gestión y la coordinación institucional, mediante:
 - a. Marco jurídico, o
 - b. Planeación del ordenamiento territorial.



De las anteriores, destacan la 1.A, que en su estrategia 1 incluye las “acciones para proteger y conservar los recursos hídricos, superficiales y del subsuelo”, la 1.E con su estrategia 22 —Orientar la política turística del territorio hacia el desarrollo regional— las tres estrategias de la sección 2.D sobre infraestructura y equipamiento urbano y regional (que plantean una integración urbana y regional sustentable, competitiva y con un crecimiento urbano contenido), y la estrategia 34 en la 3.B, que se refiere a un desarrollo regional donde converjan los órdenes de gobierno y la sociedad civil.

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO DEL CENTRO 2014-2018

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343106&fecha=30/04/2014

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2014. El programa se desprende del Plan Nacional de Desarrollo, en particular del eje 4. México Próspero, a partir del cual constituye sus objetivos propios. A saber:

1. Impulsar programas que eleven la productividad en la región y sectores de la economía
2. Fortalecer el bienestar y las capacidades de las personas de la región.
3. Contribuir a preservar los activos ambientales de la región.
4. Ampliar la cobertura del territorio de la región bajo sistemas integrales de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y ecológico. Y
5. Promover el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de enlace y conectividad regionales.

Su ámbito de aplicación contempla 14 de las 32 entidades federativas en las que se divide el país. Se incluye Aguascalientes, Colima, Distrito Federal, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí, Tlaxcala y Zacatecas. Estos estados representan el 20.69% del territorio nacional, y a su vez el 49.53% de la población. Pero la región no sólo cuenta con una importante densidad demográfica. Por su localización, es una región articuladora de flujos que transitan entre los océanos Atlántico y Pacífico, además ser bisagra para la articulación con las regiones Norte y Sur-Sureste. En su conectividad con otras regiones del mundo, la región centro registró en 2012 200 mil vuelos, además de contar con el principal aeropuerto en volumen de carga en el país y tercero en América Latina: el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Se señala que, sin embargo, se encuentra saturado.

Dentro del objetivo 5 del Programa — Promover el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de enlace y conectividad regionales— se establece una estrategia 5.1 para abordar la problemática anterior. Esta estrategia, que marca la necesidad de “promover el



desarrollo de infraestructura de enlace y conectividad de mercancías y personas de la región”, señala en su tercera línea de acción que se deberá “modernizar el sistema de puertos y aeropuertos, con énfasis en los servicios asociados al traslado de mercancías, así como a la transportación más expedita y directa de personas de un punto a otro del país”. Esta línea de acción se complementa con la cuarta de la misma estrategia, que expresa la importancia de ampliar la capacidad logística regional. Las acciones en lo general se plantean bajo un paradigma de enfoque integrador con nuevos mecanismos de coordinación e instrumentos para la promoción del desarrollo regional institucionalizados.

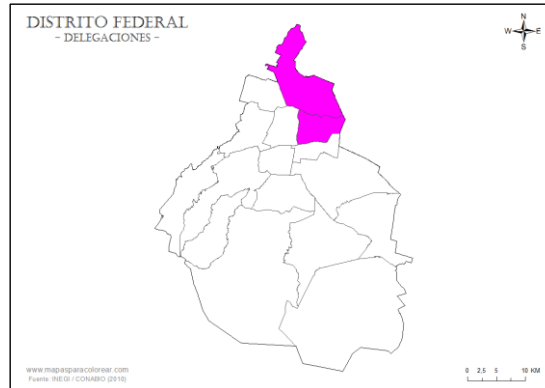
PROGRAMA DE ORDENACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (ACTUALIZACIÓN DE 2012)

No se trata solo de un Programa Federal, sino de un Programa que incluye la participación de la Federación y de las entidades federativas que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México.

El Programa fue publicado en el Diario Oficial de la Federación como “Acuerdo de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, por el que se aprueba el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México”, el 1 de marzo de 1999; y posteriormente actualizado en 2012. La actualización considera al siglo XXI como “el *siglo de las metrópolis* para hacer referencia a las nuevas regiones urbanas altamente complejas e inmersas en un sistema global de redes”. Dentro de este orden planetario, el documento detecta “una fuerte aceleración económica causada por la rápida transferencia de capitales y de información, así como por la acumulación de capital y la concentración de decisiones en los centros globales”. Se afirma que “las metrópolis se han afianzado como centros de control y manejo interregional, presentando nuevas formas urbanas”.

Para la actualización de 2012 se consideraba ya el tema de la comunicación aeroportuaria de la Zona Metropolitana. Desde su revisión, la versión preliminar (disponible en <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/POZMVM.pdf>) señalaba la posibilidad del emplazamiento de un nuevo aeropuerto en la zona de Texcoco, así como la necesidad de reforzar vialidades como la autopista Peñón-Texcoco por el papel que podría desempeñar. La actualización de 2012, que incluyó la participación del Gobierno del Estado de Hidalgo (a diferencia del Programa de 1999) incluyó también entre sus principales líneas de acción la “construcción del aeropuerto de carga de la ZMVM y del aeropuerto para el estado de Hidalgo”.

ÁMBITO DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS



CIUDAD DE MÉXICO

LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

Esta Ley fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de julio de 2010, abroga a la publicada en 1996. El objeto de esta Ley consiste en establecer las bases de la política urbana del Distrito Federal, regulando su ordenamiento territorial y procurando el crecimiento urbano controlado que permita el desarrollo sustentable.

Entre sus principios generales para la realización de su objeto, menciona el de hacer prevalecer la función del desarrollo sustentable de la propiedad del suelo, a través del establecimiento de derechos y obligaciones de los propietarios y poseedores de inmuebles urbanos, respecto de los demás habitantes del Distrito Federal y del entorno en que se ubican.

Señala como autoridades en materia de desarrollo urbano a la Asamblea, el Jefe de Gobierno, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, los Jefes Delegacionales y a la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial.

Es relevante señalar que corresponde a la Asamblea el aprobar los Programas, sus modificaciones y remitirlos al Jefe de Gobierno para su promulgación y publicación e inscripción en el Registro de Planes y Programas, así como analizar, dictaminar y aprobar los instrumentos de planeación denominadas áreas de Gestión Estratégica.

Por su parte, como atribuciones de la Secretaría encontramos, entre otras, las de:

- *“Aplicar esta Ley y demás disposiciones en materia de desarrollo urbano, para lo cual emitirá dictámenes, circulares, criterios, recomendaciones o cualquier otro acto*



administrativo, los cuales serán de observancia obligatoria para los servidores públicos de la Administración Pública;

- *Ejecutar los actos que tenga atribuidos conforme a esta Ley, a los reglamentos correspondientes y a los acuerdos de delegación de facultades expedidos por el Jefe de Gobierno, incluyendo lo relativo a relotificaciones, zonificaciones, autorizaciones de los trámites relacionados con la inscripción de vías públicas y derechos públicos de paso. Asimismo y conforme a las determinaciones que expida el Jefe de Gobierno, ejecutará los actos relativos a la planeación, la organización, la administración, el control, la evaluación y la operación, la recepción de manifestaciones de polígonos de actuación, de construcción, el otorgamiento de dictámenes, licencias, referidos en general a la ejecución de obras, prestación de servicios públicos y realización de actos de gobierno relativos a la ordenación y servicios territoriales en la Ciudad, que incidan o se realicen en, o que se relacionen con, el conjunto de la Ciudad o tengan impacto en dos o más Delegaciones, así como todas aquellas que, en razón de jerarquía, magnitud y especialización, correspondan al Jefe de Gobierno en las materias que regula la presente ley. De tales actos informará para su conocimiento y registro, a la Delegación correspondiente;*
- *Autorizar las transferencias de potencialidad entre inmuebles, respetando en su caso las establecidas en los Programas, así como ejecutar en esta materia las que determine el Jefe de Gobierno ...; y, entre otras,*
- *Recibir y registrar la manifestación de polígonos de actuación y, según proceda, la autorización de las relotificaciones, cambios de uso de suelo, fusiones, subdivisiones, transferencias de potencialidad, manifestaciones de construcción y demás medidas que resulten adecuadas para la materialización de los polígonos autorizados, así como expedir las licencias correspondientes.*

El artículo 33 establece el sistema de planeación del desarrollo urbano en el Distrito Federal, mismo que se ejecuta a través de los siguientes instrumentos:

- I. El Programa General de Desarrollo Urbano;
- II. Los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano;
- III. Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano;
- IV. Las Áreas de Gestión Estratégica; y
- V. Las Normas de Ordenación.

Los programas deberán contener, entre otros elementos, el ordenamiento del territorio en el que se incluirá la clasificación del uso del suelo urbano, y para el caso del suelo de



conservación, se estará a lo establecido en el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal.

El artículo 47 consigna que las normas de ordenación establecerán las especificaciones para los usos y aprovechamientos del suelo, indicando además que la Secretaría las expedirá en los términos que señale esta ley y su reglamento.

El Título Cuarto de la Ley de Desarrollo Urbano se refiere al Ordenamiento Territorial, disponiendo que el mismo comprende el conjunto de disposiciones que tienen por objeto establecer la relación entre la zonificación y los usos, destinos y reservas del suelo del Distrito Federal, los asentamientos humanos, las actividades de los habitantes y las normas de ordenación. Comprende asimismo las disposiciones en materia de construcciones, de paisaje urbano y de equipamiento urbano.

En el capítulo relativo al suelo y la zonificación establece que dentro de las áreas de actuación, podrán establecerse polígonos de actuación, ajustándose a los Programas y a las determinaciones de los órganos centrales de la Administración Pública que resulten competentes conforme a esta Ley.

Sin definir su alcance y contenido, la Ley de Desarrollo Urbano señala expresamente que el reglamento establecerá el número, objeto y denominación de las áreas de actuación, entre las cuales se encontrarán:

I. En suelo urbano:

- a) Áreas con potencial de desarrollo;*
- b) Áreas con potencial de mejoramiento;*
- c) Áreas con potencial de reciclamiento;*
- d) Áreas de conservación patrimonial; y*
- e) Áreas de integración metropolitana;*

II. En suelo de conservación:

- a) Áreas de rescate ecológico;*
- b) Áreas de preservación ecológica;*
- c) Áreas de producción rural y agroindustrial;*
- d) Áreas de transición;*
- e) Áreas de conservación patrimonial; y*
- f) Las determinadas en el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal.”*



Por su parte, el artículo 51 prescribe que para la zonificación del territorio del Distrito Federal se considerarán las siguientes zonas y usos del suelo:

I. En suelo urbano: Habitacional; Comercial; De Servicios; Industrial; Espacio Abierto; Áreas Verdes, y los demás que se establezcan en el reglamento.

II. En suelo de conservación: Turístico; Recreación; Forestal; Piscícola; Equipamiento rural, Agrícola; Pecuaria; Agroindustrial, áreas de valor ambiental, áreas naturales protegidas y los demás que establezca el reglamento;

III. En poblados rurales: Habitacional Rural de Baja Densidad; Habitacional Rural; Habitacional Rural con Comercio y Servicios; Equipamiento Rural, y los demás que establezca el reglamento.

IV. Las combinaciones que surjan de los anteriores, las cuales deberán estar clasificadas en los Programas correspondientes.

Las características específicas de las diferentes zonas y usos del suelo, se establecerán en el reglamento y Programas correspondientes.

Las acciones sobre la zonificación quedarán determinadas en los Programas correspondientes.

La zonificación determinará los usos, destinos y reservas de suelo para las diversas zonas, así como la especificación de aquellos usos sujetos a dictamen de impacto urbano.

Los usos del suelo se clasificarán en el reglamento y se reproducirán a detalle en los Programas respectivos.”

Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal

Esta Ley fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 13 de enero de 2000. Se declara sus regulaciones como de orden público e interés social y menciona entre sus objetivos: el establecer y regular las áreas verdes, áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas de competencia del Distrito Federal, y en general regular el suelo de conservación para la preservación de los ecosistemas y recursos naturales de la Tierra, así como, manejar y vigilar aquellas cuya administración se suma por convenio con la Federación, estados o municipios; también reconoce las obligaciones y deberes tanto del Gobierno como de la sociedad, para garantizar el respeto a la Tierra.

La ley determina que su aplicación en el territorio del Distrito Federal, será entre otros casos, en aquellos relacionados con la conservación, protección y preservación de la flora y fauna en el suelo de conservación y suelo urbano y en las áreas verdes, áreas de valor ambiental, áreas naturales protegidas competencia del Distrito Federal.



Consideran de utilidad pública, entre otros conceptos al establecimiento, protección, preservación, restauración mejoramiento y vigilancia de las áreas verdes, áreas de valor ambiental, áreas naturales protegidas de competencia del Distrito Federal, las zonas de restauración ecológica y en general del suelo de conservación y suelo urbano para la preservación de los ecosistemas y elementos naturales.

Determina como autoridades en materia ambiental en el Distrito Federal al Jefe de Gobierno del Distrito Federal; a el Titular de la Secretaría del Medio Ambiente; a los Jefes Delegacionales del Distrito Federal; y a la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal.

Como política de desarrollo sustentable, esta ley determina expresamente que para la formulación y conducción de la política ambiental y aplicación de los instrumentos previstos en esta Ley, las dependencias y entidades de la Administración Pública Local, así como, los particulares observarán los principios y lineamientos siguientes:

- La conservación y el manejo sustentable de los recursos naturales del Distrito Federal prevalecerán sobre cualquier otro tipo de uso y destino que se pretenda asignar;
- En el territorio del Distrito Federal, toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Esta Ley definirá los mecanismos tendientes para hacer efectivo tal derecho;
- Los ecosistemas y sus elementos deben ser aprovechados de manera que se asegure una productividad óptima y sostenida, compatible con su equilibrio e integridad;
- Cualquier programa, proyecto o acción que se desarrolle en el Distrito Federal deberá garantizar el mantenimiento y conservación de la biodiversidad, así como de la continuidad e integridad de los ecosistemas; y
- Es responsabilidad de la Secretaría fomentar e incentivar el mantenimiento y mejoramiento de la calidad de los recursos naturales y servicios ambientales que proporcionan a la población.

Prevé que dicha política de desarrollo sustentable será elaborada y ejecutada conforme a los siguientes instrumentos: la participación ciudadana; la planeación; el ordenamiento ecológico; las normas ambientales para el Distrito Federal; la evaluación del impacto ambiental; la licencia ambiental única; los permisos y autorizaciones a que se refiere la ley; la auditoría ambiental; el sistema de certificación y el certificado de reducción de emisiones contaminantes; los convenios de concertación; los estímulos establecidos



por esta u otras leyes; la educación y la investigación ambiental; la información sobre medio ambiente; y el fondo ambiental público.

La ley ambiental que comentamos, señala que en la planeación del desarrollo del Distrito Federal deberá incluirse la política de desarrollo sustentable, desarrollo rural y el ordenamiento ecológico. Especificando además que la planeación y ejecución de acciones a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, se observarán los lineamientos, criterios e instrumentos de política ambiental, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, el Programa Sectorial Ambiental y los programas correspondientes.

De modo expreso ordena en su artículo 24, que la planeación del Desarrollo sustentable y el ordenamiento ecológico del territorio, serán junto con el Programa General de Desarrollo Urbano, y demás programas de Desarrollo Urbano, el sustento territorial para la planeación económica y social para el Distrito Federal, de conformidad con lo señalado en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

Con relación específica a los Programas de Desarrollo Urbano, la ley mandata que los mismos se elaborarán atendiendo, además de las disposiciones jurídicas aplicables a una serie de criterios, dentro de los cuales destacan:

- El cumplimiento y observancia del Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal;
- El cuidado de la proporción que debe existir entre las áreas verdes y las edificaciones destinadas a habitación, los servicios y en general otras actividades, siendo responsabilidad de las autoridades y de los habitantes del Distrito Federal la forestación y reforestación;
- La preservación de las áreas rurales, de uso agropecuario y forestal, y en general de áreas existentes en suelo de conservación, evitando su fraccionamiento para fines de desarrollo urbano;
- La preservación de las áreas verdes existentes, evitando ocuparlas con obras o instalaciones que se contrapongan a su función.

El ordenamiento ecológico es un instrumento de regulación del suelo sumamente importante, toda vez que se trata de un instrumento de política ambiental que tiene por objeto definir y regular los usos del suelo, en el suelo de conservación, los criterios ambientales aplicables a los usos y destinos del suelo de los Programas de Desarrollo Urbano en los asentamientos humanos en suelo de conservación, de los recursos naturales y de las actividades productivas, para hacer compatible la conservación de la



biodiversidad con el desarrollo regional. Este instrumento es de carácter obligatorio en el Distrito Federal y sirve de base para la elaboración de los programas y proyectos de desarrollo, así como obras y actividades que se pretendan ejecutar.

La ley fija que en la formulación de los programas de ordenamiento ecológico se deberán considerar, entre otros, los siguientes criterios:

- La vocación de cada zona, en función de sus elementos naturales, la distribución de la población y las actividades económicas predominantes;
- El equilibrio que debe existir entre los asentamientos humanos y sus condiciones ambientales;
- La obligatoriedad de la regulación ambiental derivada del ordenamiento ecológico tendrá prioridad sobre otros aprovechamientos que no sean compatibles con los principios del desarrollo sustentable, integrándose a los Programas de Desarrollo Urbano expedidos de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

La ley indica que el ordenamiento ecológico incluido en los programas de desarrollo urbano será obligatorio en materia de usos y destinos en suelo de conservación, de criterios ambientales aplicables a los usos y destinos del suelo de los Programas de Desarrollo Urbano en los asentamientos humanos en suelo de conservación, en el manejo de los recursos naturales y realización de actividades que afecten al ambiente; los cuales deberán contener los lineamientos y estrategias ecológicas para la conservación, protección, restauración y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, así como para la localización de actividades productivas y cuando se pretenda la ampliación de los poblados rurales y del suelo urbano o nuevos asentamientos humanos.

Los Planes y Programas de la Ciudad de México

Derivado de la legislación básica descrita en la Ciudad de México se han venido aprobando y publicando diversos de planes y programas relacionados con el desarrollo regional, ambiental y urbano que condicionan normativamente y afectan al área de influencia del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, éstos son los siguientes:

PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL

<https://prosoft.economia.gob.mx/organismos/docop/ESTRATEGIAS%20-%20CDMX%202016.pdf>



Fue publicado en la Gaceta Oficial el 11 de septiembre de 2013 de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. El Programa enuncia caracterizarse por un enfoque de derechos fincado en una trayectoria gubernamental de vanguardia en materia de tolerancia, diversidad cultural y derechos humanos. El documento se constituye de cinco ejes, que a su vez dan origen a objetivos, estrategias denominadas “metas”, y líneas de acción. A saber, los ejes son:

1. Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
2. Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana
3. Desarrollo Económico Sustentable
4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura
5. Efectividad, Rendición de Cuentas y Combate a la Corrupción

El tercero de los ejes anteriores afirma, en su diagnóstico, que la Ciudad de México “cuenta con grandes oportunidades para transitar hacia un modelo de desarrollo sustentable ya que, como capital del país, concentra los poderes federales y cuenta con una multitud de servicios altamente especializados”. Sin embargo, para aprovechar estas ventajas, es necesaria una adecuada administración del territorio. Esto lo señala en su área de oportunidad 5, denominada “Inversión, Empleo y Áreas de Desarrollo”.

El documento refiere que “la llamada ciudad central se han desarrollado zonas especializadas en actividades económicas, que concentran la infraestructura, el equipamiento, la dotación de servicios y las fuentes de empleo; mientras que el contorno intermedio de la ciudad cuenta apenas con lo necesario para atender sus necesidades y la zona periférica observa una franca subdotación de estos recursos”. La meta 2 del objetivo 1 de esta área de oportunidad incluye entre sus líneas de acción “promover proyectos estratégicos de infraestructura en bienes y servicios con un impacto para el desarrollo urbano” para generar vocaciones específicas. Por otra parte, la meta 3 del objetivo 2 establece la necesidad de “Reactivar la economía y la convivencia social de los espacios públicos prioritarios, para recuperar el tejido social y la calidad de vida en cada una de las delegaciones de la Ciudad de México”, planteando diversas líneas de acción tendientes a la consecución de esta imagen objetivo.

Por otra parte, en materia del cuarto eje —Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura—, el documento enlista a su vez diversas áreas de oportunidad. Éstas son:

1. Patrón de Ocupación Territorial
2. Espacio Público



3. Transporte Público
4. Transporte Automotor
5. Infraestructura Hidráulica
6. Vivienda
7. Residuos Sólidos

El área 1, de especial interés para este caso, reconoce en su diagnóstico que hay un “desplazamiento de una parte de la población de la capital de la zona centro a la periferia”. Por lo tanto, se plantea como primer objetivo “orientar el desarrollo urbano hacia una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, que potencie las vocaciones productivas y que fomente la inversión”. En tal sentido, la segunda meta de objetivo mencionado estipuló “desarrollar una estructura urbana que reconozca las diversas vocaciones y capacidades en el uso de suelo, infraestructura y servicios de cada región o sector del territorio”. Por otra parte, el objetivo 2 de la misma área indica la aspiración de “tener un uso más intenso y diverso del suelo”, mientras que el tercero habla de “impulsar la coordinación interinstitucional que, con una visión interdisciplinaria y metropolitana, consolide la funcionalidad administrativa de la relación entre las dependencias y entidades vinculadas al desarrollo territorial”.

También para destacarse, las áreas de oportunidad 3 y 4, que se remiten respectivamente al transporte público y al automotor, indican que paralelamente al incremento del parque automotor privado, persiste una desarticulación, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público. El objetivo 3 del área 3 señala el apremio de “poner en funcionamiento las instancias institucionales necesarias para la planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México”, mientras que su meta 3 apunta a la necesidad de una visión metropolitana del transporte. Por su parte, el objetivo 3 del área 4, promueve “desarrollar una gestión eficiente del transporte de carga, así como de la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital”, para lo cual su meta 1 apela a “estrategias en nodos y corredores, para hacer más eficiente la distribución de bienes bajo un enfoque metropolitano”.

Lo anterior responde, a nivel urbanístico, al planteamiento reiterado en el Programa de que los habitantes del Distrito Federal tienen derecho a la ciudad. Los responsables de la aplicación del Programa son las diversas dependencias del gobierno de la capital.

PROGRAMA GENERAL DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO DEL DISTRITO FEDERAL

http://conduse.mx/documentos/generales/6_Programa%20General%20Ordenamiento%20Ecol%C3%B3gico%20%20DF_2000.pdf



Fue publicado en la Gaceta Oficial el 1º de agosto de 2000. Su objetivo es “asegurar la permanencia de los ecosistemas “, y su ámbito de aplicación corresponde al suelo de conservación del Distrito Federal. Para ello otorga lineamientos para las distintas actividades productivas, mandata que “se deberán diseñar y aplicar los instrumentos económicos, fiscales, financieros, de mercado y técnicos para retribuir a los pueblos, ejidos y comunidades del Suelo de Conservación por los bienes y servicios ambientales”, y distribuye responsabilidades de gestión, instrumentación, supervisión y consulta entre diversas dependencias, destacando la Secretaría del Medio Ambiente como la primera responsable en el diseño e implementación de mecanismos y procedimientos. El documento establece las políticas ambientales que se expresan a continuación:

1. Conservación,
2. Protección ecológica,
3. Restauración del equilibrio ecológico, y
4. Aprovechamiento sustentable.

A la política de conservación la define como aquella destinada “a asegurar que se mantengan las condiciones que hacen posible la evolución o el desarrollo de las especies y de los ecosistemas”. Por su parte, la de protección ecológica es la que tiende “a mejorar el ambiente y a prevenir y controlar su deterioro”. La restauración del equilibrio ecológico se entiende como el “conjunto de actividades tendientes a la recuperación y restablecimiento de las condiciones que propician la evolución y continuidad de los procesos naturales”. Finalmente, el aprovechamiento sustentable se enuncia como el “uso de los recursos naturales de forma que respete la integridad estructural y funcional de los ecosistemas de los que forman parte dichos recursos por periodos indefinidos y en congruencia con las necesidades de la población actual y futura”.

Al no haber suelo de conservación en la delegación Venustiano Carranza, que actualmente alberga el AICM, y mediando kilómetros entre el nuevo aeropuerto y el suelo de conservación más cercano al centro y norte de la delegación Gustavo A. Madero, el Programa General de Ordenamiento Ecológico no afecta los proyectos aeronáuticos.

PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

<http://www.invi.df.gob.mx/portal/transparencia/pdf/PGDUDF.pdf>

Fue publicado en la Gaceta Oficial el 31 de diciembre de 2003 de conformidad con lo establecido por la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. El Programa expone como su objetivo “mejorar la calidad de vida de la población urbana y rural de la ciudad, en un marco deseable de integración nacional y regional equilibrado, mediante la planeación del



desarrollo urbano sustentable, el ordenamiento territorial, el impulso al desarrollo económico y la disminución de las desigualdades sociales”. Indica a su vez estar basado en principios de desarrollo integral y sustentable.

Dentro de la imagen objetivo, el Programa apunta a lograr una ciudad que atienda “de manera congruente las condiciones físicas y demográficas del territorio; aprovechar de modo racional los recursos disponibles y llevar a cabo la ordenación del territorio en forma compatible con el medio ambiente; a través de la participación responsable de la ciudadanía, en un trabajo conjunto con los distintos niveles de gobierno”. Su imagen objetivo deriva en una Estrategia de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial que se desglosa en tres componentes:

1. Ordenamiento Territorial Megalopolitano y Metropolitano,
2. Estructura Urbana del Distrito Federal, y
3. Orientaciones Programáticas para el Distrito Federal.

Sobre el primero, prevalece el principio de sustentabilidad con equidad, lo mismo para la parte económica que la demográfica o ambiental. Se reconocen desigualdades y desequilibrios que pueden corregirse a partir del ordenamiento territorial de la región urbana a que pertenece la capital. Se propone como estrategia establecer franjas de integración metropolitana para resolver problemas de “planeación, operación, mantenimiento, administración y eficiencia del equipamiento urbano y los servicios básicos” que surgen por la división territorial entre el Distrito Federal y el estado de México. Sobre la Estructura Urbana del Distrito Federal, se propone definir zonas estratégicas de fomento económico que deriven en una economía menos dependiente. Asimismo establece la división entre el suelo urbano y el suelo de conservación, las Unidades de Ordenamiento Territorial, criterios para definir áreas de actuación de acuerdo con la vocación de la zona y estrategias para el ordenamiento y mejoramiento de la estructura urbana. También se refiere a temas como la imagen urbana y la participación.

Por otra parte, y relacionado tanto con la estructura de la ciudad como con las dinámicas territoriales en la megalópolis, el Programa reporta en su diagnóstico problemáticas y áreas de oportunidad como el tema aeroportuario. El Programa reconoce la necesidad de alternativas (ya sea un nuevo aeropuerto, o un sistema aeroportuario) al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Indica la importancia de considerar para la nueva alternativa “su ubicación: la compatibilidad con los programas de desarrollo; la definición de los factores técnicos, operativos, urbanos, ecológicos, económicos y sociales y, en específico, las implicaciones sobre el ordenamiento territorial y los usos del suelo”.



Para alcanzar los fines planteados a lo largo del documento, el Programa planteó una serie de instrumentos de planeación, de regulación, de fomento, de control y vigilancia, y de coordinación. Entre los de planeación se puede mencionar los programas delegacionales de Desarrollo Urbano, como los que se revisan adelante.

PROGRAMA DELEGACIONAL DE DESARROLLO URBANO DE GUSTAVO A. MADERO

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2015/PDDU_GUSTAVO-A-MADERO.pdf

Fue publicado en la Gaceta Oficial el 12 de agosto de 2010 de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Entre sus capítulos, el Programa incluye los siguientes aspectos: imagen objetivo; estrategia de desarrollo urbano; ordenamiento territorial; estructura vial; acciones estratégicas e instrumentos de ejecución; y lineamientos en materia de ordenamiento del paisaje urbano. El Programa establece como su objetivo “mejorar la calidad de vida de la población de la Delegación” en el marco de una integración de región con las delegaciones y municipios colindantes. Se aspira al “desarrollo sustentable mediante el ordenamiento del territorio y el impulso al desarrollo económico”.

Entre los objetivos que plantea el programa, destacan los siguientes:

- Consolidar las zonas concentradoras de actividad económica, comercio y servicios regionales.
- Impulsar y sustituir la industria tradicional por la industria tecnológica y ecológica.
- Consolidar los Centros de Barrios existentes e impulsar aquellos que complementen la actividad económica local.
- Mejorar y consolidar el equipamiento urbano ubicado en la Delegación y promover la dotación del equipamiento deficitario. • Mejorar la accesibilidad y la movilidad de la población, así como facilitar el abasto de mercancías mediante obras viales prioritarias y la racionalización y optimización los servicios de transporte público.
- Recuperar las áreas ocupadas por asentamientos irregulares en la Delegación, principalmente en zonas de riesgo, laderas, mantos freáticos y escurrimientos, zonas de conservación y derechos de vías federales; así como las resultantes de invasiones en colonias ya consolidadas, en predios abandonados y espacios públicos remanentes.
- Reducir la vulnerabilidad urbana y avanzar en la implementación de un sistema de protección civil eficaz.
- Consolidación, protección y rescate de elementos de valor histórico, artístico, arquitectónico y urbanístico de la Delegación.



Cabe mencionar que el Programa, en materia de movilidad, considera como estrategia promover “la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en su ubicación actual”, y asume que se logrará su permanencia al considerar los flujos y las obras viales que consecuentemente se tendrían que realizar. Sin embargo, más allá de la estructuración vial, el plano de usos del suelo no alerta de una influencia determinante a causa de su localización próxima al aeropuerto.

A la zona colindante de la demarcación con el AICM le está asignado el uso habitacional con comercio en planta baja, o sencillamente habitacional, siempre con densidades de una sola vivienda por cada 100 m² de terreno (lo que podría relacionarse también con el cono de aproximación del aeropuerto para el despegue y aterrizaje, que demanda por seguridad construcciones de menor altura alrededor de las instalaciones aeroportuarias).

PROGRAMA DELEGACIONAL DE DESARROLLO URBANO DE GUSTAVO A. MADERO

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2015/PDDU_VENUSTIANO-CARRANZA.pdf

Fue publicado en la Gaceta Oficial el 12 de agosto de 2010 de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Entre sus capítulos, el Programa incluye los siguientes aspectos: imagen objetivo; estrategia de desarrollo urbano; ordenamiento territorial; estructura vial; acciones estratégicas e instrumentos de ejecución; y lineamientos en materia de ordenamiento del paisaje urbano. El primer punto de la imagen objetivo del Programa consiste en “mejorar la calidad de vida de la población, en un marco deseable de integración local y regional equilibrado, mediante la planeación del desarrollo urbano sustentable, el ordenamiento territorial, el impulso al desarrollo económico y la disminución de las desigualdades sociales”.

Entre otros de sus objetivos, destacan los siguientes:

- Consolidar a la Delegación como un elemento de Integración Metropolitana, aprovechando la cobertura de servicios regionales,
- Detener y revertir el proceso demográfico de despoblamiento,
- Definición de áreas específicas, susceptibles a recibir la inversión pública y privada, apoyadas en el Sistema de Transferencia de Potencialidades de Desarrollo Urbano,
- Establecer Programas financieros-administrativos que den facilidades a la población local para lograr una diversidad de usos del suelo (licencias de uso del suelo, licencias de construcción, entre otros), así como de incentivos fiscales (pago de impuestos prediales por uso del suelo, pago del ISR), que impulsen la



- redensificación habitacional, principalmente en las áreas con impulso a los usos mixtos, las áreas con potencial de reciclamiento y de integración metropolitana,
- Resolver los problemas de vialidad en el ámbito local y regional y el ordenamiento de las rutas de transporte, y
 - Satisfacer las demandas de la población en materia de equipamiento urbano.

En lo relativo al AICM, el Programa se propuso corregir el error de su instrumento anterior (de 1997) que permitía hasta seis niveles en las inmediaciones del aeropuerto, sin considerar el cono de aproximación de las aeronaves a las instalaciones aeroportuarias. Por otra parte, el Programa de 2005 asume que el aeropuerto y las obras que se realizaron para su terminal 2 tendrían un impacto en diversas vialidades y colonias de la delegación. En este sentido, plantea prioridades viales (como las avenidas Hangares, Manuel Lebrija y Circuito Interior) que, sin embargo, por la edad que tiene actualmente el Programa y su falta de adecuación a las decisiones recientes sobre el aeropuerto resultan de prospectiva anacrónica. El documento requiere ser nuevamente actualizado frente a la realidad actual, en especial frente a la construcción de un nuevo aeropuerto y la imposibilidad técnica del existente de mantenerse simultáneamente en operaciones.

ESTADO DE MÉXICO



Constitución Política del Estado de México

http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes_y_codigos.html

Establece que el Estado de México es parte integrante de la Federación de los Estados Unidos Mexicanos, libre y soberano en todo lo que concierne a su régimen interior. Determina que corresponde al Estado procurar el desarrollo integral de los pueblos y personas, basado en el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, cuidando la integridad de los ecosistemas, fomentando un justo equilibrio de los factores sociales y económicos, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

Corresponde al Gobernador del Estado Planear y conducir el desarrollo integral del Estado, así como formular, aprobar, desarrollar, ejecutar, controlar y evaluar el Plan Estatal de Desarrollo, planes sectoriales, metropolitanos y regionales, y los programas que de éstos se deriven.

La Constitución del Estado de México determina la creación del Sistema Estatal de Planeación Democrática, que se integra por los planes y programas que formulen las autoridades estatales y municipales.

Determina que en materia metropolitana, el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos de los municipios deberán en forma coordinada participar en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación y con las entidades federativas colindantes con



el Estado; incluyendo, entre otros temas, los de asentamientos humanos, protección al ambiente y el transporte.

Código Administrativo del Estado de México

http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/leyes_y_codigos.html

En su Libro Quinto se ocupa de establecer las disposiciones jurídicas aplicables al Estado en materia del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población.

Dicho Libro Quinto, cuyas disposiciones son de orden público e interés general, tiene por objeto fijar las bases para planear, ordenar, regular, controlar, vigilar y fomentar el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población en la entidad, procurando garantizar los derechos de la población en materia de desarrollo urbano sustentable.

Determina que el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos será de observancia obligatoria en la formulación y ejecución de los planes de desarrollo urbano, así como en la planeación, programación y presupuestación de las acciones, inversiones y obra pública del Estado y de los municipios.

El artículo 5.17 del Código mencionado, decreta que la planeación y regulación el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población se llevará a cabo a través del Sistema Estatal de Planes de Desarrollo Urbano, el cual se integra por:

- I. El Plan Estatal de Desarrollo Urbano, que tendrá por objeto establecer las políticas, estrategias y objetivos de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos en el territorio del Estado, así como la clasificación del territorio estatal y los criterios básicos para el desarrollo urbano de los centros de población;
- II. Los planes regionales de desarrollo urbano, que tendrán por objeto establecer las políticas, estrategias y objetivos para la atención de las necesidades y problemas comunes de los centros de población de una región o de una zona metropolitana o conurbada;
- III. Los planes municipales de desarrollo urbano, que tendrán por objeto establecer las políticas, estrategias y objetivos para el desarrollo urbano de los centros de población en el territorio municipal, mediante la determinación de la zonificación, los destinos y las



normas de uso y aprovechamiento del suelo, así como las acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento en los centros de población; y

IV. Los planes parciales de desarrollo urbano derivados.

Cabe mencionar que los planes de desarrollo urbano de competencia municipal tendrán un carácter integral y contendrán, entre otros elementos, la zonificación, los destinos y usos del suelo y la normatividad para el aprovechamiento de los predios.

El Código señala entre otras atribuciones de los municipios, las de formular, aprobar, ejecutar, evaluar, modificar y actualizar los planes municipales de desarrollo urbano y los parciales que de ellos deriven.

Código para la Biodiversidad del Estado de México

<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/mexico/codigo-para-la-biodiversidad-del-estado-de-mexico.pdf>

El Código para la Biodiversidad del Estado de México agrupa sistemáticamente todas las disposiciones jurídicas en materia ambiental aplicables en dicho territorio. Establece como instrumentos básicos el Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio Estatal, los Programas de Ordenamiento Ecológico del Territorio Municipal y en los Programas de Ordenamiento Ecológico Regionales del Territorio Estatal.

Dicho Ordenamiento Ecológico del Territorio Estatal debe ser considerado en la regulación del aprovechamiento de los recursos naturales, así como de los asentamientos humanos de conformidad con los programas municipales que al efecto se expidan; y tendrán por objeto la zonificación de las regiones ecológicas dentro del territorio del Estado, así como establecer *los “lineamientos y estrategias ambientales para la preservación, conservación, protección, remediación, restauración y aprovechamiento sostenible de los elementos y recursos naturales, así como para la localización de actividades productivas de los asentamientos humanos considerando la obligación de la internalización de costos en las actividades productivas que se localicen”*.

Los Programas de Ordenamiento Ecológico Regionales del Territorio Estatal podrán abarcar la totalidad o una parte del territorio del Estado de conformidad con las regiones ecológicas que determine el Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio Nacional dentro del territorio de la Entidad.

Ley de Planeación del Estado de México y Municipios



<http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig087.pdf>

Esta Ley, de orden público e interés social, tiene entre sus propósitos el establecer las normas del Sistema de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de México y Municipios.

Dicho Sistema de Planeación tiene por objeto garantizar el desarrollo integral del Estado y de los municipios, atendiendo principalmente a las necesidades básicas para mejorar la calidad de vida y conformación armónica y adecuada de las relaciones funcionales entre las diferentes regiones de la entidad.

La Ley determina que Sistema de Planeación se conforma por los siguientes instrumentos:

- I. El Plan de Desarrollo del Estado de México;
- II. Los planes de desarrollo municipales;
- III. Los programas sectoriales de corto, mediano y largo plazo;
- IV. Los programas regionales de corto, mediano y largo plazo;
- V. Los programas especiales;
- VI. Los presupuestos por programas;
- VII. Los convenios de coordinación;
- VIII. Los convenios de participación;
- IX. Los informes de evaluación;
- X. Los dictámenes de reconducción y actualización.
- XI. Los planes de desarrollo a largo plazo.
- XII. La Agenda Digital.

Los Planes y Programas del Estado de México

PLAN DE DESARROLLO DEL ESTADO DE MÉXICO

http://edomex.gob.mx/plan_desarrollo_estado_mexico

Fue publicado el 13 de marzo de 2012 en la Gaceta del Gobierno conforme a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, la Ley de Planeación del Estado de México y Municipios y su reglamento. El Plan se pronuncia por la continuidad como un principio básico, estableciendo sus metas con visión a largo plazo de 30 años. El documento se estructura a partir de tres ejes denominados pilares; cada uno con sus propios objetivos:



1. Gobierno Solidario:

Objetivo 1. Ser reconocido como el Gobierno de la Educación

Objetivo 2. Combatir la pobreza

Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de los mexiquenses a través de la transformación positiva de su entorno

Objetivo 4. Alcanzar una sociedad más igualitaria a través de la atención a grupos en situación de vulnerabilidad

2. Estado Progresista:

Objetivo 1. Promover una economía que genere condiciones de competitividad

Objetivo 2. Generar un mayor crecimiento económico por medio del fomento a la productividad y el empleo

Objetivo 3. Impulsar el desarrollo de sectores específicos

Objetivo 4. Impulsar el desarrollo de las economías regionales para alcanzar un progreso equitativo

Objetivo 5. Alcanzar un desarrollo sustentable

3. Sociedad Protegida:

Objetivo 1. Fomentar la seguridad ciudadana y la procuración de justicia

Objetivo 2. Utilizar la prevención como una herramienta para el combate a la delincuencia

Objetivo 3. Avanzar en el uso de tecnologías así como en los mecanismos de coordinación interinstitucional

Objetivo 4. Mantener una sociedad protegida ante riesgos

En particular, destaca el segundo pilar, en tanto que establece como objetivo 1. Promover una economía que genere condiciones de competitividad. Este objetivo adopta como estrategia 1.1. Desarrollar infraestructura, la cual a su vez contiene las siguientes líneas de acción:

- Gestionar ante el Gobierno Federal la construcción de obras de infraestructura vial en particular dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México.
- Gestionar con el Gobierno Federal la construcción de infraestructura vial en la Zona Metropolitana del Valle de México.
- Colaborar estrechamente con los municipios de la ZMVM en la elaboración de políticas conjuntas y coordinadas que impulsen la productividad de la región.



- Incrementar, modernizar y conservar la infraestructura vial y aeroportuaria, con mecanismos de financiamiento que permitan incluir la participación pública y privada.

Otras estrategias coadyuvan al desarrollo de la zona oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México, ámbito donde se insertará el NAICM. Se incluye la 3.1. Impulsar la productividad de los sectores económicos que son los grandes generados (sic) de empleo. Ésta incluye como línea de acción “fomentar el desarrollo de clústeres comerciales que atraigan servicios de alto valor agregado a la Zona Oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México”, así como la mejora de la distribución del agua mencionada en la estrategia referida 1.1.

ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO DEL TERRITORIO DEL ESTADO DE MÉXICO

http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documentos/documentos%20decretados/decretos_josejuan_2009/decreto_edomex_2006.pdf

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 19 de diciembre de 2006 —con modificación a su política de conservación fechada el 27 de mayo de 2009— conforme a lo que mandata el Libro Cuarto del Código Administrativo del Estado de México. El modelo parte de dos bases:

1. El ecosistema como sustrato básico de aplicación de la política ambiental, y
2. El ordenamiento ecológico como instrumento que jerarquiza el aprovechamiento sustentable de los ecosistemas.

Para su aplicación, se divide a su vez en cuatro tipos de políticas distintos:

1. De protección,
2. De conservación,
3. De restauración, y
4. De aprovechamiento.

El documento define la protección como “la permanencia de ecosistemas nativos, que debido a sus atributos de biodiversidad, extensión o particularidad en la unidad ambiental hacen imprescindible su preservación y cuidado extremo, con el objeto de salvaguardar su diversidad”. En cuanto a la conservación, se indica que en el suelo al que corresponda tal política “se permitirán actividades productivas de acuerdo a la factibilidad ambiental con restricciones moderadas”.



La modificación de 2009, en las regiones con ecosistemas significativamente alterados, daría paso a una política de conservación que permita la instalación de infraestructura agrícola, pecuaria, hidroagrológica (sic), abastecimiento urbano o turística que garantice el beneficio ambiental y social de la región, previo cumplimiento del procedimiento de evaluación ambiental”. A propósito de la restauración, se le define como las “acciones tendientes a la recuperación y restablecimiento de las condiciones que propician la evolución y continuidad de los procesos naturales”. Por último, el aprovechamiento se asigna como política cuando “la unidad ambiental presenta condiciones aptas para el desarrollo sustentable de actividades productivas eficientes y socialmente útiles” con “restricciones leves”.

Si bien en los municipios más próximos al aeropuerto internacional predomina (según el documento) el uso agrícola del suelo, seguido por el forestal; en el municipio de Texcoco se detecta un espacio de área natural protegida con clave An-5-610, próximo a los límites con los municipios de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán. Este espacio corresponde a un cuerpo de agua, se le señala una fragilidad ambiental máxima y una política ambiental de protección.

PLAN ESTATAL DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MÉXICO
http://sedur.edomex.gob.mx/plan_estatal_de_desarrollo_urbano

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 19 de mayo de 2008. Bajo una visión de desarrollo urbano con visión regional y metropolitana, el Plan establece cinco objetivos, que a su vez se traducen en políticas:

Objetivos	Políticas
A) Estructurar y ordenar el territorio para tener ciudades competitivas y regiones de desarrollo, orientando el crecimiento a las zonas más aptas para usos urbanos, de acuerdo a las condiciones naturales del territorio y a una factibilidad para dotarlas de infraestructura, equipamiento y servicios.	Ordenamiento del territorio y orientación del poblamiento Articulación regional del Estado y con el resto del país
B) Fortalecer la infraestructura estratégica de la Entidad, fundamentalmente la relacionada a las comunicaciones, agua potable, drenaje y energía eléctrica, como detonadora del desarrollo socioeconómico de la entidad.	Vinculación de acciones e inversiones para construcción de infraestructura y equipamiento



C) Impulsar el desarrollo urbano ordenado para coadyuvar a la sustentabilidad ambiental y protección a la biodiversidad, así como reducir la vulnerabilidad de los asentamientos humanos a situaciones de riesgo.	Desarrollo urbano ordenado y sustentable
D) Estimular y orientar inversiones para crear las condiciones materiales que permitan el desarrollo equilibrado de actividades productivas y satisfactorios sociales.	Fortalecimiento productivo del Estado ante la globalización
	Atención a las necesidades del desarrollo económico y social
E) Estrechar la colaboración en materia de desarrollo urbano con los municipios del Estado y las entidades federativas de la Región Centro del País.	Acciones conjuntas entre órdenes de gobierno y entidades federativas.

El último objetivo y la política derivada de él pautan que las diversas acciones para la planeación, programación, ejecución, supervisión, administración, control, seguimiento y evaluación relacionadas con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano “deberán realizarse por las autoridades de los distintos órdenes de gobierno de manera coordinada y concurrente”. Además, expone las ventajas de colaborar con las autoridades de las entidades circunvecinas en un “esquema megalopolitano” con el fin de “integrar un sistema de ciudades en la región centro de un país” para generar “oportunidades de desarrollo en un contexto regional, más equilibrado”. Estos mecanismos de concertación horizontal se promueven también entre municipios.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE ATENCO

<http://sedur.edomex.gob.mx/atenco>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 18 de marzo de 2005 de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. Para la atención del fenómeno urbano, plantea dos tipos de políticas: las de ordenamiento urbano, y las sectoriales. Establece asimismo estrategias, catálogo de obras y acciones y un capítulo de instrumentación.

El documento detecta que Atenco forma parte de la región oriente del Estado de México, y se erige como un centro integrador subregional. La imagen objetivo consiste en “una estructura urbana clara y funcional, integrándola a su ámbito regional”, además de que aspira al “mejoramiento y ampliación de la red vial Inter. (sic) e intraurbana, la rehabilitación



de los espacios públicos, la consolidación de los usos del suelo y el mejoramiento de la imagen urbana”. Se pretende también adoptar como eje estructurador de la expansión urbana la carretera Texcoco-Lechería, pero construyendo un sistema vial alternativo a dicha carretera para articular entre sí las diversas localidades. El Plan enuncia también que “es necesario mejorar y reordenar las zonas habitacionales deterioradas física y funcionalmente con normas y regulaciones de los usos del suelo, así como con programas de vivienda, acordes a la tipología y el estrato socioeconómico de la población”.

De entre las problemáticas que se identifican en la elaboración del Plan, se proponen a su vez una serie de estrategias para abordarlas. Se destacan las siguientes:

Problema	Estrategia
Asentamientos en zonas consideradas como de riesgo.	Delimitar las zonas urbanizables físicamente por medio de la forestación y la reforestación.
Traza urbana insuficiente y confusa.	Creación de una estructura vial clara que permita la vinculación entre las localidades y hacia la carretera Lechería-Texcoco.
Incorporación anárquica de suelo agrícola al desarrollo urbano.	Creación de programas de asistencia técnica a los agricultores.
Índices deficitarios en materia de vivienda.	Establecer las densidades adecuadas, para el apoyo a promotores de vivienda.
Invasión de los derechos de vía en vialidades y en el sistema de canales.	Establecer y hacer respetar los derechos de vía bajo el concepto de utilidad pública.
Deficiencias en el servicio de limpia municipal.	Construcción de un Centro de Transferencia de residuos sólidos
Imagen urbana deficiente.	Crear un reglamento de imagen urbana.

En el tema de la normatividad, destacan la necesidad de la homologación de claves de los usos del suelo y la especificación de normas tanto para usos de suelo y densidades como para la tipología de vivienda. Asimismo, establece una serie de acuerdos de coordinación entre órdenes de gobierno que son viables conforme a la legislación federal y estatal vigentes, y que se requiere celebrar para el cumplimiento de los objetivos y estrategias expresados por el Plan.

El plano de estrategia de usos del suelo (E-2A) privilegia los “usos generales habitacional mezclado con actividades terciarias y secundarias” (con clave CRU125B) para las vialidades regionales, mientras que asigna a la mayor parte del territorio urbano la



categoría de “usos generales habitacional mezclado con actividades terciarias” identificados con las claves H200A y H200B.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE CHICOLOAPAN

<http://sedur.edomex.gob.mx/chicoloapan>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 19 de septiembre de 2003 —con fe de erratas del 11 de agosto de 2005— de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. El documento aborda su posibilidad de incidencia desde distintas políticas de ordenamiento urbano y políticas sectoriales. De lo anterior, destacan criterios señalados en tales políticas como la asignación de prioridad a la consolidación urbana de la superficie urbana actual, la compatibilidad regional del desarrollo urbano o la construcción de centros de equipamiento regional.

El Plan además establece estrategias, catálogo de obras y acciones y cuenta con un capítulo de instrumentación.

El documento indica que Chicoloapan pertenece a una región oriente del Estado de México que se fortalecería de generar un corredor de desarrollo. La imagen objetivo del programa considera convertir al municipio en un área de vivienda “a partir de un sistema de ciudades intercomunicadas y articuladas regionalmente, pero también relativamente autosuficientes”, una red vial estructurada con base en la autopista Nepantla-Venta de Carpio, y la protección ambiental.

Entre los principales problemas y estrategias para resolverlos, se sintetiza lo siguiente:

Problema	Estrategia
Asentamientos humanos irregulares.	Establecer acuerdos con ejidatarios para la oferta ordenada de suelo ejidal, prever áreas de donación, impulso a la regularización del suelo en zonas de bajo riesgo, definir esquemas viales y consolidar el área urbana actual.
Ocupación de Zonas de Riesgo.	Reubicación de la población en áreas de bajo riesgo con respaldo del gobierno estatal para la creación de un parque de materiales y asesoría técnica.



Invasión de derechos de vía.	Supervisión estricta a las nuevas construcciones.
Bajo índice de utilización del suelo.	Fomento a la construcción y ampliación de casas habitación en la zona de desarrollo urbano más antiguo del municipio.
Vivienda precaria.	Mejoramiento de vivienda, y oferta de suelo y materiales para vivienda.
Ausencia de vialidades para la integración regional y para la estructuración vial municipal.	Negociación con autoridades estatales y federales para la programación de las obras mencionadas. Modernización de las vialidades locales de mayor jerarquía.
Carencia de Equipamiento Regional.	Construcción Centros Urbanos Regionales.
Economía poco dinámica	Crear un parque industrial y ofrecer incentivos a los inversionistas.

Los usos de suelo destinados a servicios e industria se desarrollarían principalmente sobre la autopista Nepantla-Venta de Carpio y en la zona de urbanización más temprana del municipio, mientras que las densidades habitacionales se distribuirían casi con homogeneidad en las áreas destinadas a este uso del suelo.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE CHIMALHUACÁN

<http://sedur.edomex.gob.mx/chimalhuacan>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 28 de octubre de 2003 —con fe de erratas del 27 de febrero de 2004— de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. Para la atención del fenómeno urbano, plantea dos tipos de políticas: las de ordenamiento urbano, y las sectoriales. Establece asimismo estrategias, catálogo de obras y acciones y un capítulo de instrumentación. Entre las políticas puede destacarse la de integración vial, que busca “la integración regional del municipio a través de su conexión vial a la Av. Bordo de Xochiaca, a la carretera México – Texcoco y a la Paz”, la redensificación (tanto en corredores urbanos que se proponen como en otras áreas específicas) y la preservación de lo que corresponde al Proyecto Lago de Texcoco y al cerro Chimalhuachi (este último por medio de la asignación de usos alternativos al habitacional que permitan su conservación).



El documento reconoce que Chimalhuacán *“ha crecido como ciudad dormitorio de población de bajos ingresos que aporta su trabajo en otros lugares de la Zona Metropolitana del Valle de México”*. A raíz de ello, se plantean tres objetivos estratégicos:

1. Desarrollo sin crecimiento físico,
2. Integración socioeconómica al estado y a la Zona Metropolitana de Valle de México,
y
3. Ordenación urbana eficiente.

En esta última línea, destaca la idea de “asignar usos intensivos de viviendas, industria ligera y mediana y particularmente equipamiento regional en la Zona Oriente con posibilidad de conexión vial a la carretera México – Texcoco, en la cual se cuenta con grandes baldíos y suelos aptos para el desarrollo urbano”. Asimismo, como imagen objetivo se plantea una estructura urbana resultante de consolidar y complementar el área actualmente urbanizada, a partir de un esquema de corredores urbanos y espacios públicos que tomen la misma trayectoria (parques lineales), cuyos usos de suelo e intensidades sean compatibles con lo actualmente existente. El plano anexo con los usos de suelo que corresponden a las distintas partes del municipio permiten ver su preeminencia habitacional; sin embargo, incluyen una variedad de propuestas en materia de corredores urbanos y nuevos equipamientos para la integración de la estructura urbana municipal.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE ECATEPEC

<http://sedur.edomex.gob.mx/ecatepec>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 26 de febrero de 2004 —con fe de erratas del 17 de junio de 2004 y modificación del 13 de diciembre de 2015— de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. El documento parte de la implementación de políticas de ordenamiento urbano y políticas sectoriales, además de establecer estrategias, programación y corresponsabilidad sectorial, y un capítulo de instrumentación.

El Plan reconoce que los procesos que han dado lugar al estado actual de desarrollo urbano del municipio se relacionan con que ha habido falta de visión metropolitana, ocupación irregular del suelo, oferta restringida de vivienda adecuada, ausencia de integralidad en las políticas públicas, y procesos gubernamentales que requieren ser modernizados. Por ello, se indica que el municipio aspira “a reorientar el sentido de la organización socio-territorial del Municipio con una visión metropolitana, para lograr una



ciudad igualitaria, equitativa, con cohesión social, habitable y sustentable” a partir de la planeación territorial.

Enlista como objetivos específicos los siguientes:

- Establecer condiciones territoriales para un desarrollo Municipal equilibrado, que impulse las actividades económicas y sociales.
- Lograr un desarrollo sustentable y equilibrado, considerando las condiciones ecológicas y ambientales de la región.
- Impulsar el crecimiento y modernización de la infraestructura y equipamiento en zonas con déficit y de atención prioritaria.
- Mejorar los servicios públicos competencia de la Administración pública local y colaborar en el ámbito Estatal y Federal para aquellos que requieran de grandes inversiones.
- Aprovechar el potencial Industrial de la región con el fortalecimiento de la estructura y funcionamiento del Municipio mediante actividades productivas que impulsen y generen más y mejores empleos.

La consecución de estos objetivos se pretende, por una parte, en un marco de concurrencia de órdenes de gobierno, visión metropolitana y respeto a la legislación en materia urbanística del estado de México. Por la otra, a través de políticas puntuales en los temas de ordenamiento y orientación poblacional, suelo, infraestructura, servicios públicos, vivienda, vialidad y transporte, imagen urbana, medio ambiente, prevención y mitigación de riesgos, entre otras más de naturaleza económica.

De acuerdo con el plano de usos de suelo, la porción suroriental del municipio, la más próxima al NAICM, estaría principalmente destinada a uso habitacional de densidad media.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE NEZAHUALCÓYOTL

<http://sedur.edomex.gob.mx/nezahualcoyotl>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 29 de octubre de 2004, con una fe de erratas del 1 de febrero de 2005, de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. El documento parte de la implementación de políticas de ordenamiento urbano y políticas sectoriales, además de establecer estrategias, un catálogo de obras y acciones y un capítulo de instrumentación.



El Plan indica que el municipio pertenece a la Región Valle de Cuautitlán-Texcoco, y dentro de ella a la subregión oriente. El documento lo considera “el núcleo de los municipios conurbados del oriente del Estado de México”. En este contexto, la imagen objetivo del Plan se refiere a una serie de problemas y estrategias para abordarlos que se resumen en el cuadro siguiente:

Problema	Estrategia
Zonas urbanas carentes de servicios básicos.	Ejecutar programas de atención para dotar de infraestructura y servicios básicos a las zonas deficitarias.
Zonas limítrofes en litigio.	Acudir a la Comisión Nacional de Límites.
Depósitos clandestinos de residuos sólidos.	Promover acciones concertadas con las dependencias correspondientes para la atención de residuos sólidos. Clausura de tiraderos clandestinos. Construcción de un relleno sanitario tecnificado.
Alto porcentaje de la PEA municipal incorporado al mercado informal de trabajo.	Construcción y desarrollo de un parque industrial de bajo impacto ambiental.

El plano de usos del suelo indica la presencia de equipamientos relacionados con los residuos sólidos en la zona norte del municipio (límitrofe con los remanentes del lago de Texcoco), distribuyéndose en el resto de la municipalidad los usos habitacionales, de centro de barrio y los denominados corredores urbanos.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE TEXCOCO

<http://sedur.edomex.gob.mx/texcoco>

Fue publicado en la Gaceta del Gobierno el 24 de febrero de 2004 —con fe de erratas del 26 de abril del mismo año— de conformidad con el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y la Ley Orgánica Municipal de la misma entidad federativa. El Plan contiene políticas de ordenamiento urbano y políticas sectoriales, estrategias, un catálogo de obras y acciones y un capítulo de instrumentación. Entre las políticas destacan algunas como la *“incorporación prioritaria al desarrollo urbano de las zonas localizadas dentro del umbral de servicios e infraestructura existente”*, los apoyos diversos para la preservación de la agricultura y una restauración ecológica que considera el paisaje y la conservación de los mantos freáticos.



De acuerdo con el Plan, “la ciudad de Texcoco ha sido el asentamiento estructurador del sistema de ciudades y localidades de esta región”, con una “importante concentración de los servicios financieros y comerciales”, y de las rutas de transporte más importantes del área. La imagen objetivo que plantea el documento en torno a este municipio es la del “mejoramiento de las condiciones actuales de la población municipal, así como evitar el crecimiento de los asentamientos humanos en zonas de riesgo, de valor ambiental, arqueológico, paisajístico y agrícola de alta productividad”.

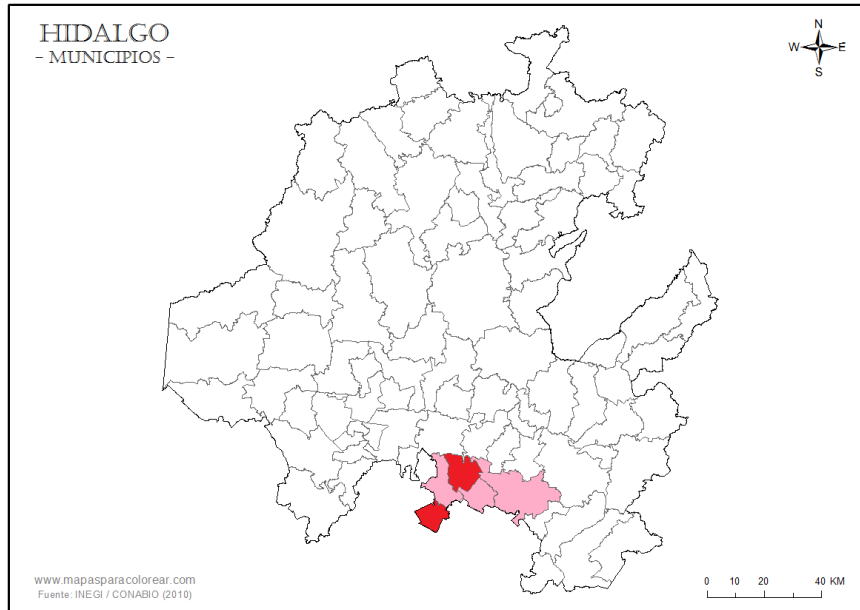
Se considera también importante impedir los asentamientos humanos en el antiguo vaso del lago de Texcoco.

Entre los principales problemas que señala el Plan y las estrategias que se proponen para enfrentarlos, se destaca el contenido de la siguiente tabla:

Problema	Estrategia
Asentamientos en zonas consideradas como de riesgo.	Delimitar físicamente la zona urbanizable por medio de la forestación y la reforestación.
Incorporación anárquica de suelo agrícola al desarrollo urbano.	Creación de programas de asistencia técnica a los agricultores.
Índices deficitarios en materia de vivienda.	Establecer las densidades adecuadas, para el apoyo a promotores de vivienda.
Invasión de los derechos de vía en vialidades y en el sistema de canales.	Establecer y hacer respetar los derechos de vía bajo el concepto de utilidad pública.
Imagen urbana deficiente.	Crear un reglamento de imagen urbana.

El plano de usos de suelo que forma parte del Plan señala una amplia superficie donde prevalecen los usos mixtos (vivienda con comercio o servicios) a través de una zonificación con clave H200B o H300B para otorgar una mayor densidad. En el oriente del municipio, fuera de la cabecera, las densidades se elevan hasta un H500B. Los equipamientos urbanos se concentran en la cabecera municipal.

ESTADO DE HIDALGO



Constitución Política del Estado de Hidalgo

<http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/Contenido/Leyes/10Constitucion%20Politica%20del%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf>

El Estado de Hidalgo es una entidad federativa que tiene por forma de Gobierno una republicana, democrática, laica, representativa y popular, con división en tres poderes (Ejecutivo, Legislativo y Judicial). Su división territorial y su organización política y administrativa se basan en municipios libres que actualmente suman 84.

La Constitución se refiere a una serie de temas que posteriormente son desagregados en las leyes secundarias estatales. De modo particular, las disposiciones relativas a la Planeación Estatal del desarrollo señalan una serie de instrumentos que parten de una estructura jerárquica, cuyo principio es el Plan Estatal de Desarrollo al que deben sujetarse los programas sectoriales, institucionales, operativos, regionales, municipales y especiales. La constitución estatal exige que la planeación sea democrática, y los instrumentos serán construidos con la participación y responsabilidad compartida de los diversos sectores (público, social y privado). Corresponde al ejecutivo estatal establecer los mecanismos de participación y consulta popular.

La Federación podrá concurrir al desarrollo del Estado en forma coordinada según lo señalen los convenios correspondientes, persiguiendo juntos los objetivos nacionales y estatales. Tanto la planeación estatal como la municipal deberán ser incluyentes en



términos de impulsar el desarrollo de las zonas indígenas, consultando a dichos pueblos sobre los instrumentos que se generen e incorporando, en su caso, sus recomendaciones.

La Constitución del Estado de Hidalgo establece como facultades y obligaciones de los municipios las de formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal (así como su plan y programa de Desarrollo Municipal).

Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Hidalgo

<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/hidalgo/ley-de-planeacion-para-el-desarrollo-del-estado-de-hidalgo.pdf>

Fue publicada el 24 de Noviembre de 2003 y tiene por objeto establecer las bases para que se coordine la planeación estatal con la de la Federación, la de otras entidades federativas y la de los municipios del Estado.

Opera en tres ámbitos: la Planeación Estatal, la Regional (que funciona sobre varios municipios) y la Municipal. La planeación realizada por el Estado y por los municipios debe promover y garantizar la participación democrática y responsable de la sociedad, incluyendo a los municipios interesados, los grupos sociales y los particulares, así como también deberá ser concertada con otras entidades federativas con las que se realice una planeación regional, metropolitana o intermunicipal; el responsable de ello será el Ejecutivo Estatal, y en el caso de la Planeación Municipal será el presidente de cada una de estas unidades territoriales.

Cada nivel de planeación deberá ser congruente con los niveles superiores sin interferir en las facultades municipales, reconociendo así el pacto federal, la soberanía estatal y la autonomía de los municipios en lo político, económico, social, regional y cultural. El Congreso del Estado aprobará el Plan Estatal de Desarrollo y deberá dársele conocimiento de los planes y programas de los municipios.

A través de la Planeación del Desarrollo se fijarán objetivos, estrategias, líneas de acción, y prioridades; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución; se coordinarán acciones y se evaluarán resultados. Y deberá atender a la consecución de los fines políticos, sociales, ambientales, culturales y económicos contenidos en la Constitución Política del Estado de Hidalgo, incorporando criterios de sustentabilidad



(como la evaluación ambiental estratégica,¹⁸ el manejo integrado de cuencas¹⁹ y los ordenamientos ecológicos) así como de ordenamiento territorial.

Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo

http://www.upt.edu.mx/contenido/Certificaciones/pdf/iso/2/ReqLegales/Estatad/1_DECRETO_54208.pdf

Fue publicada el 31 de diciembre de 2007 y tiene como objeto propiciar el desarrollo sustentable (entendido como un proceso evaluable ambiental, económica y socialmente que se funda en la adecuada preservación del equilibrio ecológico, protección al ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras); así como establecer las bases para garantizar el derecho de toda persona a vivir en un ambiente adecuado para su desarrollo, a su salud y bienestar.

Cuenta entre sus instrumentos los Programas de Planeación Ambiental, el Programa Estatal de Acción ante el Cambio Climático, el Atlas de riesgo ambiental y el Ordenamiento Ecológico del Territorio. En este tipo de planeación se considerarán una la política ambiental con base en una estrategia preventiva, las relaciones existentes entre el crecimiento y desarrollo económico y la generación de nuevas alternativas de ingreso, planificación a mediano y largo plazo, la diversidad y eficiencia en el uso del suelo evitando esquemas segregados, las áreas para el crecimiento de los centros de población y las de preservación ecológica, así como zonas de salvaguarda contiguas a las áreas de riesgo.

Los Programas de Ordenamiento Ecológico estatal y municipales serán expedidos por el Ejecutivo Estatal, y deberá ser congruente con los demás programas estatales y regionales. Por su parte, los Programas de Ordenamiento Ecológico Municipales serán expedidos por sus ayuntamientos, y deberán cubrir toda la extensión del municipio, regular el uso de suelo fuera de los centros de población, impulsar el manejo integrado de la cuenca y establecer criterios de regulación ecológica.

¹⁸ Para esta ley, se entiende por Evaluación Ambiental Estratégica, el “conjunto de enfoques analíticos y participativos que buscan integrar las consideraciones ambientales, en las etapas tempranas del proceso de toma de decisiones, para ayudar a formular las políticas, planes y programas, evaluar la potencial efectividad y sostenibilidad de los mismos; y evaluar las interconexiones con las consideraciones económicas y sociales”.

¹⁹ Para esta ley, se entiende por Manejo Integrado de Cuenca, el “instrumento de gestión que emplea el enfoque de cuenca hidrográfica para entender las interrelaciones entre los recursos naturales (clima-relieve-suelo-vegetación), así como la forma en que se organiza la población para apropiarse de ellos y su impacto en la cantidad, calidad y temporalidad del agua, con el objetivo de equilibrar el aprovechamiento de los recursos naturales con la conservación de los mismos”.



Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo

<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com/estatales/hidalgo/ley-de-asentamientos-humanos-y-desarrollo-urbano-y-ordenamiento-territorial-del-estado-de-hidalgo.pdf>

Su publicación data del 17 de septiembre de 2007 y tiene por objeto establecer las normas conforme a las cuales Estado y Municipios ejercerán sus atribuciones en materia de planeación urbana, asentamientos humanos, desarrollo urbano y ordenamiento territorial, planeando y regulando la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los asentamientos humanos en la Entidad.

Entre sus instrumentos de planeación contempla la formulación y ejecución de un Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, que es el conjunto de reglamentos, planos, normas técnicas o disposiciones para ordenar el territorio, y para fundar, mejorar, conservar y para el crecimiento de los centros de población, y el desarrollo urbano en general.

Es facultad del Ejecutivo Estatal aprobar el Programa de la Entidad, así como los programas regionales en la materia.

La Ley crea un Sistema Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, integrado por los siguiente instrumentos de planeación:

- a) El Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial;
- b) Los programas de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de Zonas Conurbadas y Zonas Metropolitanas en las que participe el Estado con una o más Entidades Federativas, en los términos previstos en la Ley General de Asentamientos Humanos;
- c) Los Programas de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de Zonas Conurbadas y Zonas Metropolitanas dentro del Territorio del Estado;
- d) Los Programas Regionales y Subregionales de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial;
- e) Los Programas Municipales de Desarrollo Urbano;
- f) Los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población; y
- g) Los Programas Parciales y Sectoriales de Desarrollo Urbano, derivados de los programas a que se refieren las fracciones II a VI de este Artículo.



Cabe mencionar que los programas que se refieran a las escalas del municipio y del centro de población contendrán las normas de zonificación primaria, usos y destinos del suelo. No podrán contravenir los niveles superiores del sistema.

Se contempla que el Estado y los Municipios puedan convenir entre ellos y con la Federación mecanismos de planeación regional para coordinar acciones e inversiones que propicien el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos.

Los Planes y Programas del Estado de Hidalgo

PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2011-2016

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Hidalgo/wo86882.pdf>

Dado el reciente cambio de gobierno en la entidad, este Programa se encuentra prácticamente derogado por lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Estado de Hidalgo, mismo que establece que el Plan Estatal de Desarrollo deberá formularse, aprobarse y publicarse dentro de los ocho meses siguientes a la fecha en que toma posesión el Gobernador del Estado, y su vigencia no excederá del periodo constitucional que le corresponda.

PLAN SECTORIAL DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

http://siieh.hidalgo.gob.mx/Programas%20Sectoriales/files/programa_sectorial_obras_publicas_y_ordenamiento_t.pdf

Dado el reciente cambio de gobierno en la entidad, este Programa se encuentra prácticamente derogado por lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Estado de Hidalgo, mismo que establece que la vigencia de los Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y Especiales no excederá del periodo constitucional de la gestión gubernamental en que se aprueben.

MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL ESTADO DE HIDALGO

http://www.semarnat.gob.mx/archivosanteriores/temas/ordenamientoecologico/Documentos/documentos%20decretados/decretos_hidalgo/decreto_oet_hidalgo.pdf

El Modelo de Ordenamiento Ecológico Territorial del Estado de Hidalgo es el instrumento de política ambiental cuyo objetivo consiste en inducir, desde la perspectiva ambiental, el uso del suelo y las actividades productivas dentro de su circunscripción territorial, con el fin de lograr la protección al ambiente y la preservación y aprovechamiento sustentable de



los recursos y elementos naturales, a partir del análisis en el deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos que se contienen en el modelo respectivo.

Dicho Modelo contiene una serie de estrategias, políticas y criterios contenidos que son de observancia obligatoria para los organismos no gubernamentales, institucionales de gobierno, iniciativa privada y sociedad civil con injerencia en el Estado.

PROGRAMA MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE TIZAYUCA, HIDALGO

<http://intranet.e-hidalgo.gob.mx/NormatecaE/Archivos/archivo6405.pdf>

Fue publicado en el Periódico Oficial el 9 de septiembre de 2013 de conformidad con la Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo. El Programa parte de “la posible construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional [para la ciudad de México] en el Valle Pachuca-Tizayuca”, y considera entre las fortalezas del municipio la “cercanía al próximo proyecto aeroportuario”. Asimismo, asume como objetivos “inducir el crecimiento urbano con base en las capacidades reales de oferta de suelo e infraestructura del municipio”, “promover el establecimiento de los mecanismos jurídicos e institucionales que permitan enfrentar los problemas de infraestructura y equipamiento metropolitanos” estableciendo coordinación con el gobierno mexiquense y otros municipios de Hidalgo, y establecer convenios que faciliten el financiamiento de vivienda, por destacar algunos.

Entre sus capítulos, uno de políticas y estrategias que se desglosa en los siguientes apartados:

- Medio ambiente
- Desarrollo urbano
- Actividad económica,
- Imagen urbana
- Movilidad
- Infraestructura,
- Área aprovechable para urbanización, y
- Usos, destinos y reservas.
-

Destacan entre las políticas anteriores y sus estrategias la recuperación de cuerpos de agua y ríos, incrementar la oferta de vivienda para sectores de bajos ingresos (sin crear más viviendas para el sectores de mercado sobreatendidos, cuando el municipio cuenta con gran cantidad de vivienda abandonada), desarrollar espacios en densidad bajo



diversos controles y la creación de subcentros urbanos con usos mixtos y subcentros de servicios industriales.

PROGRAMA MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE ZAPOTLÁN DE JUÁREZ, HIDALGO

[http://h-periodico.hidalgo.gob.mx/pod/services/visualiza.php?doc=2016_ene_18_ord0_03&format=pdf&subfolder=&page=\[*,0\]](http://h-periodico.hidalgo.gob.mx/pod/services/visualiza.php?doc=2016_ene_18_ord0_03&format=pdf&subfolder=&page=[*,0])

Fue publicado en el Periódico Oficial el 18 de enero de 2016 de conformidad con la Ley de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Estado de Hidalgo. El Programa plantea como objetivo que el municipio alcance los siguientes rasgos:

- Un desarrollo pleno, ordenado, sostenible, fortalecido y atrayente,
- Una población participativa, que disfrute la ventaja que otorga el conocimiento de los ordenamientos que rigen el espacio urbano en el que se habita,
- Una estructura vial segura y fluida,
- Un desarrollo compatible y promotor de una mejora continua, y
- Los proyectos y obras necesarias para obtener la imagen deseada.

El Programa indica entre el área urbanizada del municipio 900 ha. destinadas al “Proyecto Aeropuerto” que pretenden destinarse a tal fin (sin variación en la cantidad) a largo plazo (año de 2040). Asimismo, en las estrategias económicas, se señala que “A largo plazo, se propone la creación de dos zonas industriales, que podrían estar interrelacionadas (sic) con el Aeropuerto”. El documento se articula a partir del planteamiento de diversas problemáticas y estrategias para abordarlas como se describe en la siguiente tabla:

Problemática	Estrategias (resumen)
General: “presión demográfica del Estado de México”.	Planeación a 30 años. Crecimiento en base a Polígonos de Actuación. Incremento paulatino de la densidad.
Planeación.	Programar el crecimiento en forma sistemática. Programar la incorporación de suelo urbanizable conforme a proyecciones de crecimiento.
Ordenamiento territorial.	Programar al corto plazo la consolidación de la Cabecera Municipal y las localidades de San Pedro Huaquilpan y Acayuca.



Infraestructura.	2 plantas de tratamiento [de aguas servidas]. Instalación de una línea de transmisión de energía eléctrica con 2 subestaciones.
Vialidad y transporte.	Implantar una estructura equilibrada y eficiente que este conformada principalmente por: vías metropolitanas y vías de transporte público prioritario.
Equipamiento	Fomentar el desarrollo de subcentros estratégicos.
Imagen urbana	Elaborar un reglamento de imagen urbana.
Medio ambiente	Dotar al municipio de infraestructura recreativa, a través del aprovechamiento de las zonas inundables.
Riesgos y vulnerabilidad	Promover los proyectos y obras relacionadas con la construcción de infraestructura en las zonas de alto riesgo para la mitigación.
Desarrollo económico	Creación de dos zonas industriales, que podrían estar interrelacionadas con el Aeropuerto, además del establecimiento de un área destinada a la agricultura tecnificada.
Marco normativo	Establecer instrumentos de gestión y fomento tales como los Polígonos de Actuación y los Impuestos de Plusvalía.

En otras secciones del documento se insiste en la importancia de los polígonos de actuación, considerando en ellos la compatibilidad de usos de suelo y la predominancia del uso habitacional y, entre los destinos, el equipamiento urbano.

Comisiones Metropolitanas y Regionales

COMISIÓN EJECUTIVA DE COORDINACIÓN METROPOLITANA

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/DISTRITO%20FEDERAL/Convenios/DFCONV37.pdf>

Con fecha 13 de marzo de 1998, el Jefe de Gobierno de “EL DISTRITO FEDERAL” y el Gobernador de “EL ESTADO DE MEXICO”, suscribieron el Convenio por el que se crea la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana, como primera instancia de coordinación bilateral, para fortalecer la colaboración en áreas de interés común; para coordinar, evaluar y dar seguimiento a los planes, programas, proyectos y acciones conjuntamente acordados; para fortalecer el trabajo de las comisiones metropolitanas por conducto de sus representantes en ellas, así como de las comisiones que en el futuro se



llegaran a crear, con la participación que corresponda a la federación cuando se trate de facultades concurrentes y en cumplimiento estricto de las disposiciones legales y constitucionales. El 4 de agosto de ese mismo año, el Pleno de la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana aprobó su respectivo Reglamento Interno.

Desde 1994, en la Zona Metropolitana del Valle de México, ante la necesidad de atender y resolver en el corto y mediano plazo, en forma armónica, conjunta y coordinada la problemática común, se crearon con la participación del Distrito Federal, del Estado de México y del Ejecutivo Federal, una serie de comisiones metropolitanas que se detallan enseguida.

COMISIÓN DE AGUA Y DRENAJE DEL ÁREA METROPOLITANA

<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 27 de junio de 1994, se suscribió el Convenio de Coordinación para la Creación de la Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana, como un órgano de coordinación para la planeación, construcción, operación, mantenimiento, desarrollo y transferencia de caudales de agua potable, residual, pluvial y tratada de los sistemas hidráulicos en el área metropolitana del servicio regional del Distrito Federal y en los municipios conurbados del Estado de México.

Entre otras atribuciones, cuenta con las siguientes: conocer el diagnóstico hidráulico del Valle de México, en los aspectos de drenaje, agua potable, residual, pluvial, tratada y para usos agropecuarios e industriales; establecer, previa concertación, las metas y objetivos particulares de los programas que se apliquen para la solución de los problemas hidráulicos; definir las políticas y estrategias para lograr los objetivos de la Comisión; proponer los programas metropolitanos que en materia hidráulica se consideren apropiados; coordinar la ejecución de los programas metropolitanos en materia hidráulica que a corto, mediano y largo plazo, y dar seguimiento a los programas y acciones que se aprueben por la Comisión, para su control y evaluación.

COMISIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 27 de junio de 1994, se suscribió el Convenio de Coordinación para la Creación de Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI) entre los gobiernos Federal, del Distrito Federal y del Estado de México, como órgano de coordinación para establecer mecanismos que permitan estudiar y resolver en forma coordinada, integrada y complementaria los problemas relacionados con el transporte y la vialidad y aportar la información necesaria para el diseño y aplicación del Plan Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana. Posteriormente se



amplió a la participación del Estado de Hidalgo.

Entre otras atribuciones, cuenta con las siguientes: proponer alternativas de solución integral para resolver los problemas de transporte y la vialidad en la zona metropolitana, entendiendo primordialmente la satisfactoria prestación de los servicios públicos en beneficio de la población; contribuir a la elaboración del Plan Rector de Transporte y Vialidad de la Zona Metropolitana; conocer y dar seguimiento a las observancias de medias relacionadas con el transporte y vialidad por parte de las autoridades y organizaciones de transportistas, y registrar y controlar las constancias de autorización metropolitana de las diferentes modalidades del transporte.

COMISIÓN METROPOLITANA DE SEGURIDAD PÚBLICA Y PROCURACIÓN DE JUSTICIA

<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 27 de junio de 1994, la Federación, el entonces Departamento del Distrito Federal y el Gobierno del Estado de México, suscribieron un Convenio de Coordinación para la Creación de la Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, con la finalidad de atender y resolver los problemas relacionados con la seguridad pública de las personas y de sus bienes, así como la procuración de justicia, restablecimiento y atención de las personas en la Zona Metropolitana; documento que fue publicado el 29 de junio de 1994, en la “Gaceta del Gobierno”, periódico oficial del Gobierno del Estado de México y el 15 de febrero de 1995, en el Diario Oficial de la Federación.

Dicha Comisión tiene, entre otras, las siguientes atribuciones: proponer alternativas de solución integral para los problemas de seguridad pública y la Procuración de Justicia, atendiendo primordialmente la satisfactoria prestación de este servicio público en beneficio de la población; promover la elaboración de acciones de coordinación tripartitas conjuntas considerando, en forma prioritaria, la prevención del delito; contribuir a la elaboración de Propuestas de Acciones de Modernización de las Instituciones de Seguridad Pública y Procuración de Justicia; proponer estrategias de coordinación que agilicen y simplifiquen las acciones preventivas en áreas limítrofes; fomentar acciones conjuntas para la persecución de infractores de la ley en el ámbito territorial definido; sugerir las medidas, procedimientos y acciones que permitan las adecuaciones jurídicas y homologación del marco de actuación en materia de seguridad pública y procuración de justicia, y promover la profesionalización de las instituciones policiales, así como la modernización de su equipo para abatir eficazmente la problemática de esta materia dentro del ámbito territorial definido.

COMISIÓN METROPOLITANA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS

77

Grupo de Consultoría Corporativa, S. C.

Insurgentes Sur #1855-901, Colonia Guadalupe Inn, Álvaro Obregón, 01020, México, Distrito Federal
Tels. (55) 56617521 y 56618640 victoramireznavarro@gmail.com



<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 23 de junio de 1995, los titulares de la Secretaría de Desarrollo Social del Ejecutivo Federal, del entonces Departamento del Distrito Federal y del Gobierno del Estado de México, suscribieron el Convenio de Coordinación para la Creación de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, como órgano de coordinación para la planeación y ejecución de acciones relacionadas con los asentamientos humanos en el área metropolitana. En dicho convenio, se otorgaron atribuciones a la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, para promover instrumentos de planeación urbana para la conducción ordenada del desarrollo urbano y vivienda en el área metropolitana y las partes se comprometieron a actuar de manera coordinada y concurrente en el desarrollo metropolitano.

Con fecha 13 de marzo de 1998, las partes suscribieron el Convenio Modificatorio al Convenio de Coordinación por el que se crea la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, mediante el cual se modificaron algunas de sus cláusulas para incorporar al Estado de Hidalgo.

Entre sus funciones destacan: coordinar la adopción de criterios homogéneos para atender la problemática en materia de desarrollo urbano y vivienda de la zona metropolitana; opinar y formular propuestas sobre los Planes y Programas de desarrollo urbano y vivienda aplicables al ámbito territorial; plantear estrategias de control al crecimiento urbano, así como para la adecuada localización de los asentamientos humanos; proponer reformas y adiciones a las legislaciones urbanas; proponer mecanismos técnico-administrativos y financieros que coadyuven a la regulación urbana, al fomento y protección de las áreas de conservación ecológica y en su caso, el aprovechamiento en actividades productivas, y entre otras, establecer mecanismos de coordinación entre los sectores público, privado y social, para la instrumentación de planes, programas y acciones en materia de desarrollo urbano y vivienda.

COMISIÓN AMBIENTAL METROPOLITANA

<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 13 de septiembre de 1996, se suscribió el Convenio de Coordinación entre el Ejecutivo Federal, el Gobierno del Estado de México y el entonces Departamento del Distrito Federal, para la Creación de la Comisión Ambiental Metropolitana, como órgano de coordinación en la planeación y ejecución de acciones en la zona conurbada limítrofe con el Distrito Federal en materia de protección al ambiente y restauración del equilibrio ecológico.



Dicha Comisión tiene como funciones el definir, coordinar y dar seguimiento, en forma concurrente, a las políticas, programas, proyectos y acciones que los distintos gobiernos deban observar y ejecutar en materia de protección al ambiente, y de preservación y restauración del equilibrio ecológico en el territorio de la zona conurbada; establecer los criterios y lineamientos para la integración de los programas, proyectos y acciones especiales para prevenir y controlar la contaminación ambiental; establecer los mecanismos que garanticen la coordinación de acciones en la materia; proponer acciones y medidas para prevenir y controlar contingencias ambientales y emergencias ecológicas, y entre otras, proponer reformas y adiciones a la normatividad aplicable al tema.

COMISIÓN METROPOLITANA DE PROTECCIÓN CIVIL

<http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/sedemet/marcoJuridico/8.web>

Con fecha 6 de marzo de 2000, se suscribió el Convenio de Coordinación para la Creación de la Comisión Metropolitana de Protección Civil, como órgano de coordinación para la planeación y ejecución de acciones relacionadas con la mitigación, auxilio, restablecimiento y atención de las personas, así como la salvaguarda de sus bienes, entorno e infraestructura en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Esta Comisión tiene como funciones: realizar acciones conjuntas para la prevención, información, mitigación, auxilio, rehabilitación, para la salvaguarda de las personas y sus bienes, el funcionamiento de los servicios vitales y sistemas estratégicos, la atención de desastres, siniestros o situaciones de emergencia en coordinación con los consejos de protección civil; diseñar políticas, estrategias, mecanismos, acciones preventivas y planes de acción conjuntos, en materia de protección civil que contribuyan a brindar una eficiente respuesta en casos de desastre o de situaciones de emergencia; elaborar y difundir planes y procedimientos de contingencia en casos de desastre o de situaciones de emergencia; realizar coordinadamente acciones de investigación, capacitación y difusión en materia de protección civil, con la colaboración del Centro Nacional de Prevención de Desastres, y entre otras, mejorar la capacidad de respuesta y la participación de las entidades públicas, privadas y sociales en casos de desastre o de situaciones de emergencia.

COMISIÓN AMBIENTAL DE LA MEGALÓPOLIS

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

El 3 de octubre del 2013 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Convenio de



Coordinación por el que se creó la Comisión Ambiental de la Megalópolis, que celebró la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Gobierno del Distrito Federal y los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla y Tlaxcala, con el objeto de incorporar a las 6 Entidades Federativas bajo una nueva visión de Megalópolis y transformar a la Comisión Ambiental Metropolitana.

Dicha Comisión tiene por objeto llevar a cabo, entre otras, la planeación y ejecución de acciones en materia de protección al ambiente, y de preservación y restauración del equilibrio ecológico en la zona que precisa el convenio antes referido.

COMISIÓN METROPOLITANA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMPETITIVIDAD.

Esta Comisión fue creada mediante un Convenio de Coordinación por parte del Ejecutivo Federal y los gobiernos de los estados de México e Hidalgo, así como de la Ciudad de México. Su propósito es crear la Comisión Metropolitana de Desarrollo Económico y Competitividad en el ámbito territorial de competencia, como órgano de coordinación en la planeación y ejecución de acciones en materia de desarrollo económico, competitividad, fomento al empleo, desarrollo tecnológico, desregulación administrativa, logística, comercio y abasto, entre otros.

Entre las funciones de la Comisión destacan promover la planeación e implementación de políticas públicas metropolitanas en materia de desarrollo económico, competitividad, innovación tecnológica, fomento al empleo y promoción empresarial; promover y fortalecer la planeación e implementación de políticas públicas en materia de logística, comercio y abasto; promover y fortalecer la planeación e implementación de cadenas de integración productiva; fomentar las acciones en materia de innovación tecnológica y administrativa; proponer políticas y estrategias de coordinación entre los tres órdenes de gobierno y el sector empresarial, y entre otras, impulsar las acciones conjuntas necesarias para incentivar el desarrollo económico;

1.3. Diagnóstico.

Con base en la revisión del marco normativo, así como de los diversos instrumentos de planeación del desarrollo urbano, el ordenamiento territorial, el ordenamiento ecológico y la infraestructura, es posible señalar lo siguiente:

Tanto el marco normativo como el de planeación son extensos y complejos. Existe un variado y largo entramado de leyes, planes y programas que constituyen el marco normativo de la planeación en el área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de



México, tanto para orientar el quehacer público, como de regulaciones al aprovechamiento del suelo. En la construcción de dicho marco normativo participan los poderes legislativo y ejecutivo. Convergen atribuciones de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, con intervenciones, visiones e intereses de diverso tipo, que no terminan por dar un sentido unívoco sobre el papel y función que debe guardar el territorio, como recurso elemental y soporte básico del desarrollo de la región y del país.

No solo hay heterogeneidad en las regulaciones y en los objetivos de planeación por parte de los diversos actores políticos; los principios y visiones sobre el desarrollo metropolitano y regional son diversos y en algunos casos contradictorios.

Existen problemas de actualización de los instrumentos de planeación. En su fundamento mismo, la planeación es una acción racional y previsora que, a partir de diagnósticos certeros de la situación actual, traza objetivos, políticas y estrategias, ofreciendo una visión de futuro en los distintos temas y materias del desarrollo nacional y regional. Sin embargo se detecta que las dinámicas territoriales se suscitan a una velocidad superior a la complejidad y capacidad de respuesta de los instrumentos de planeación.

El caso de los proyectos aeroportuarios de la Zona Metropolitana del Valle de México (Tizayuca, Texcoco o un sistema regional de aeropuertos) evidencia el desfase de la planeación urbana con respecto a lo que ocurre en el espacio que debe regular. Durante más de dos décadas, la terminal aérea de la capital ha presentado saturación, pero los instrumentos de planeación vigentes no dan una respuesta coordinada a tal situación (aun cuando todos ellos hablan de mecanismos de coordinación o parten de ellos). Por el contrario, la planeación es fragmentaria y frecuentemente anacrónica.

Entre los documentos revisados, hay algunos que son anteriores al proyecto aeroportuario que desató la resistencia social en Atenco en 2001. Otros, como el mismo Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Venustiano Carranza (demarcación donde se localiza el AICM), son anteriores a la puesta en funcionamiento de su Terminal 2, y la mayoría de los planes y programas no contempla la posibilidad de una terminal aérea donde actualmente se construye.

Diseños Institucionales Insuficientes. Pese a lo extenso y complejo del marco normativo y sus instrumentos de planeación para regular el uso y aprovechamiento del suelo por parte del Poder Público, es claro que los instrumentos de coordinación institucional no han rendido los resultados esperados. El proyecto de nuevo aeropuerto se inserta y tiene efectos en una región donde converge la jurisdicción tanto la Federación



como las entidades federativas, mismas que no han contando con el marco de gestión metropolitana y regional que le de armonía, sinergia y congruencia a la actuación de los distintos actores políticos: Gobierno Federal, Gobiernos Estatales, Gobierno de la Ciudad de México, Ayuntamientos y Delegaciones-Alcaldías.

Incongruencia y vacíos en las regulaciones al uso del suelo. Es notable que los instrumentos de planeación municipales no siempre guardan armonía con otros niveles de planeación, ni con los municipios aledaños. Por citar un ejemplo, el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Chicoloapan se plantea ser un área de desarrollo de vivienda, tomando por eje la autopista Nепantla-Venta de Carpio, sin considerar que justo esa área (localizada al sur de su área de urbanización más temprana) está considerada por el Modelo de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de México como un área agrícola de alta fragilidad ambiental que requiere conservación. Al mismo tiempo, esa vocación por alojar vivienda que se asigna a Chicoloapan va en detrimento del principio de desarrollo sin crecimiento del municipio adyacente de Chimalhuacán, vía obligada para que los residentes de Chicoloapan se integren a la Zona Metropolitana del Valle de México mediante el Circuito Exterior Mexiquense. Si se considera que este tipo de fenómenos son factibles de ocurrir no sólo al interior de una entidad federativa, sino entre municipios y delegaciones pertenecientes a distintas entidades al interior de una zona metropolitana, es urgente realizar ejercicios obligatorios de verificación de la congruencia de distintos instrumentos de planeación. Para ello es necesario repartir facultades con claridad, establecer mecanismos de control y estipular sanciones. Debería ser necesario contar con una planeación actualizada y congruente con otros niveles de planeación y municipios aledaños para acceder a los recursos del Fondo Metropolitano y otros recursos federales.

Podemos afirmar que la construcción y operación del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México tendrá una serie de influencias sobre la actividad económica y social en su entorno que, hoy día, no están contempladas en la planeación urbana vigente que regula los usos y aprovechamientos del suelo.



IV.- Propuesta de Estrategias y Recomendaciones



Estrategias

- **Promover un marco normativo que propicie la acción congruente y articulada de los tres órdenes de gobierno ante los evidentes y previsible efectos sociales, ambientales, económicos y urbanos de la construcción y operación del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.**

Dada la pluralidad de autoridades, la diversidad de agendas y prioridades entre los diferentes actores públicos y sociales, es de especial importancia poner especial énfasis en los retos de la integración normativa para la regulación de los usos del suelo en el área de influencia del nuevo aeropuerto.

En ese sentido se recomienda formular e instrumentar una estrategia integrada de acción para actualizar los instrumentos básicos de planeación urbana y ambiental aplicables, que permita ordenar y hacer congruentes las diferentes obras, acciones e inversiones del sector público, como una regulación efectiva a la ocupación, uso y aprovechamiento de la propiedad en el área de influencia del nuevo aeropuerto.

Supone el construir propósitos, prioridades y estrategias comunes y precisos sobre el futuro de la región, que regulen y conduzcan efectivamente los procesos de presupuestación, programación y ejercicio del gasto público de los tres órdenes de gobierno.

Igualmente, las políticas de desarrollo que se acuerden deberán consignarse en los diferentes instrumentos de planeación de la mayor jerarquía y con la mayor claridad. Ofreciendo una visión de corto, mediano y largo plazo, de carácter intergubernamental e intersectorial para el desarrollo regional, ambiental y urbano del área de influencia del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

En materia de zonificación o regulación a los usos del suelo, como instrumento fundamental para asegurar la utilización congruente de las propiedades comprendidas en el área, se recomienda promover las reformas y adecuaciones a los instrumentos de planeación ambientales y urbanos de carácter municipal, para ajustarlos a los objetivos, políticas, estrategias, programas e inclusive proyectos que se prevean para toda el área que nos ocupa.

Más allá de asegurar congruencia en los instrumentos de planeación, se recomienda ir un paso más allá para incluir en las instancias de gobernanza metropolitana, bajo la prospectiva de los efectos del Nuevo Aeropuerto, las materias



y agenda de interés regional y metropolitano que por su importancia, escala, complejidad, estructura u operación lo ameriten.

➤ **Fortalecer la coordinación interinstitucional del Gobierno Federal con el gobierno de las entidades federativas y los municipios involucrados.**

Asegurar la conjugación de las acciones, inversiones y servicios por parte de los diferentes sectores de la Administración Pública (todos en el mismo lugar, al mismo tiempo y en el mismo sentido), puede generar sinergias y una amplificación de los efectos positivos de la construcción y operación del Nuevo Aeropuerto. Con ello se pueden evitar duplicidades, contradicciones y dispersión de acciones, focalizando y beneficiando los proyectos de inversión pública y privada, así como aumentando el efecto de los programas gubernamentales.

El reto es asegurar la transversalidad de las políticas públicas, así como la integración operativa de sus programas, proyectos y acciones. Supone la integración y coordinación interinstitucional (vertical y horizontal) para asegurar un gobierno eficaz.

Por ello se recomienda revisar el tema de la coordinación institucional, al menos bajo las siguientes cuatro perspectivas: el marco normativo de sus instituciones fundamentales; el diseño orgánico de las estructuras administrativas existentes; los mecanismos de vinculación entre autoridades y dependencias, y la operación integrada de presupuestos, programas y/o acciones.

➤ **Aprovechar y desarrollar las instituciones y capacidades gubernamentales existentes.**

El tema del desarrollo urbano en México ha sido recientemente reformado con la expedición de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, abriendo la posibilidad de utilizar nuevas instituciones; particularmente aquellas relacionadas con la gestión del desarrollo metropolitano en zonas, como la del Valle de México (donde se ubica la construcción del nuevo aeropuerto). En ese sentido, la ley establece una serie de instancias que pueden aprovecharse positivamente para prever y ordenar el uso y aprovechamiento del suelo en el área de influencia.

De modo específico, dicha Ley General determina que para lograr una eficaz gobernanza metropolitana, se establecerán los mecanismos y los instrumentos de



carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad. Para ello, entre otras instancias, debe crearse una Comisión de Ordenamiento Metropolitano, integrada por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones Territoriales, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano. Cabe mencionar que tendrán como atribuciones coordinar la formulación y aprobación de los programas metropolitanos, así como su gestión, evaluación y cumplimiento.

Por otra parte, los instrumentos de planeación ambiental también ofrecen oportunidades. En primer lugar, a raíz de la decisión de construir el nuevo aeropuerto, resulta urgente la actualización del ordenamiento ecológico del Estado de México para considerar que áreas consideradas como agrícolas, o con un ecosistema frágil que se debe conservar, pasarán a tener un uso distinto.

Por otro lado, es importante hacer notar que aunque la legislación general ambiental aborda la protección del ambiente en los asentamientos humanos, los programas en la materia de las dos entidades federativas revisadas tienden a pasar por alto el suelo urbanizado. Por el contrario, tienden a promover la protección de entornos muchas veces fragmentados, y a plantearse objetivos ambientales que podrían alcanzarse con mayor facilidad con estrategias que consideraran a los espacios abiertos de las ciudades como elementos coadyuvantes para la protección de los ecosistemas. Revisar la pertinencia de fragmentar la planeación territorial en tantas materias distintas con espacios tan discontinuos y una alta proclividad a tener metas territoriales encontradas y traslapes, sería recomendable.