



**COMUNICACIONES**

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

---

# **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024**

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

**PROGRAMA SECTORIAL DERIVADO DEL  
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024**



## 1.- Índice

1.- Índice .....	2
2.- Fundamento normativo de elaboración del programa .....	3
3.- Siglas y acrónimos.....	5
4.- Origen de los recursos para la instrumentación del Programa .....	8
5.- Análisis del estado actual .....	9
6.- Objetivos prioritarios.....	23
6.1 Objetivo prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. ....	24
6.2 Objetivo prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional. ....	28
6.3 Objetivo prioritario 3: Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.....	32
6.4 Objetivo prioritario 4: Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional. ....	35
7.- Estrategias prioritarias y Acciones puntuales.....	38
8.- Metas para el bienestar y Parámetros.....	62
9.- Epílogo: Visión hacia el futuro.....	86



## 2.- Fundamento normativo de elaboración del Programa

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT), es un programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, que se realiza en cumplimiento a lo establecido en el artículo 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual se establece que el Estado organizará 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.

Asimismo, el presente Programa se elabora en cumplimiento a los preceptos constitucionales que en materia de telecomunicaciones y radiodifusión se establecen, y cuya facultad para conducir las políticas en dicha materia en el ámbito federal se encuentran a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

De igual forma, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT), da cumplimiento a lo establecido por los artículos 16, fracción III de la Ley de Planeación y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que respectivamente establecen que i) los Programas Sectoriales se elaborarán considerando las propuestas que, en su caso, presenten las entidades del sector, los órganos constitucionales autónomos, y los gobiernos de las entidades federativas, así como las que deriven de los ejercicios de participación social y de los pueblos y comunidades indígenas interesados, y ii) las facultades de la SCT.

Asimismo, el presente instrumento es acorde con el Apartado III, Economía del PND 2019-2024, dentro del rubro denominado “**Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo**”, que señala que el sector público, fomentará la creación de empleos, mediante **programas sectoriales**, proyectos regionales y **obras de infraestructura**.

De lo anterior, en cumplimiento a lo establecido en la Ley de Planeación en el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática, la formulación del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, corresponde a la SCT, siendo esta dependencia también, la responsable de coordinar su publicación, ejecución y seguimiento.

Es importante señalar que el PSCyT, es el instrumento de planeación, que conducirá los esfuerzos del Sector en su conjunto, durante el período 2020-2024, en él, se identifican los Objetivos y Estrategias Prioritarias, las Acciones puntuales, así como las Metas de Bienestar y Parámetros para dar cumplimiento a la Misión de la SCT, que pretende fundamentalmente, contribuir al bienestar social y al desarrollo regional de nuestro país, teniendo como principios rectores entre otros, no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera y por el bien de todos, primero los pobres, tomando en cuenta las contribuciones de los distintos grupos sociales en las consultas celebradas a principios





de esta administración, para conocer las demandas y necesidades más sentidas de la sociedad a la que se sirve.

Del mismo modo, en el PSCyT, están contenidas diversas acciones para avanzar en el cumplimiento de los compromisos asumidos por nuestro país en el marco de la Agenda 2030, para el desarrollo sostenible y de esta manera contribuir a la incorporación de esta Agenda en la planeación nacional de desarrollo de la nación.





## 3.- Siglas y acrónimos

- ACB:** Análisis Costo-Beneficio
- AICM:** Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- AEM:** Agencia Espacial Mexicana
- API:** Administración Portuaria Integral
- APP:** Asociación Público Privada
- ASA:** Aeropuertos y Servicios Auxiliares
- BANOBRAS:** Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos
- CAPUFE:** Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos
- CGPMM:** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
- CONAPO:** Concejo Nacional de Población
- CONOCER:** Concejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales
- CPCC:** Contratos Plurianuales de Conservación de Carreteras
- CUS:** Cambio de Uso de Suelo
- ENDUTIH:** Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares
- FFCC:** Ferrocarriles
- FIDENA:** Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional
- FM:** Frecuencia Modulada
- FONADIN:** Fondo Nacional de Infraestructura
- FONATUR:** Fondo Nacional de Fomento al Turismo





- 
- IFT:** Instituto Federal de Telecomunicaciones
- IGAE:** Indicador Global de Actividad Económica
- IMC:** Índice de Movimiento de Carga
- IMT:** Instituto Mexicano del Transporte
- IRI:** Índice de Rugosidad Internacional
- INEGI:** Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- INPC:** Índice Nacional de Precios al Consumidor
- IRAP:** International Road Assessment Programme
- LDV:** Liberación del Derecho de Vía
- MC:** Movimiento de Carga
- MIA:** Manifestación de Impacto Ambiental
- MRO:** Mantenimiento, Reconstrucción y Operación de autopistas
- OCDE:** Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
- PEA:** Población Económicamente Activa
- PE:** Proyecto Ejecutivo
- PIB:** Producto Interno Bruto
- PND:** Plan Nacional de Desarrollo
- PPS:** Proyecto de Prestación de Servicios
- PROMTEL:** Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones
- PSCyT:** Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes
- SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes



- SEMAR:** Secretaría de Marina.
- SEMARNAT:** Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- SENEAM:** Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
- SEP:** Secretaría de Educación Pública
- SIPCO:** Sistema Intermodal Portuario Costero
- TELECOMM:** Telecomunicaciones de México
- TMCD:** Transporte Marítimo de Corta Distancia
- UNAM:** Universidad Nacional Autónoma de México
- VEV:** Valor Estadístico de la Vida
- WEF:** World Economic Forum





## **4.- Origen de los recursos para la instrumentación del Programa**

La totalidad de las acciones que se consideran en este Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus Objetivos prioritarios, Estrategias prioritarias y Acciones puntuales, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado de los ejecutores de gasto participantes en el Programa, mientras éste tenga vigencia.





## 5.- Análisis del estado actual

El Gobierno de México ha establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) que su propósito es el mejoramiento de las condiciones de vida del pueblo de México, a través del bienestar general de la población.

Dentro de este propósito, corresponde a la SCT el fomentar y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte aéreo, marítimo y terrestre, de las telecomunicaciones y la radiodifusión del Gobierno Federal; construir y mantener la infraestructura necesaria, directamente o a través de contratistas, concesionarios y permisionarios -tanto carreteras y puentes, como vías férreas, aeropuertos y puertos- y vigilar su buen funcionamiento y operación. También, administrar el control del tránsito en el espacio aéreo nacional, regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos, fomentar la formación de técnicos y profesionales de nuestras ramas y promover y desarrollar la investigación científica y tecnológica necesaria y conveniente para el sector.

Para el despacho de estos asuntos y viendo hacia la 4a. Transformación de la vida pública de la Nación, el ciudadano Presidente de la República instruyó el reestructurar y reorganizar la dependencia, con objeto de que sus funciones se orienten a desarrollar una red intermodal de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, baja en emisiones, moderna y con visión de largo plazo, que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros industriales, logísticos y de intercambio modal; que abata, prioritariamente, la exclusión de las personas que han permanecido marginadas por siglos y facilite el tránsito de bienes y servicios de una manera integral para propiciar el bienestar individual y el desarrollo regional.

Es decir, con una visión moderna, incluyente, con sentido humanista y social, pero a partir de nuestras propias circunstancias, con nuestra propia agenda y no con las recetas de la globalidad que nos imponen organismos internacionales.

Con estos conceptos y con la participación libre, abierta, convencida, de las mujeres y los hombres pensantes e interesados de la Nación, se ha elaborado a partir del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes que guiará los pasos de la presente administración hacia el logro de una Nación en la que la justicia y el estado de derecho sean el marco de la convivencia entre todos; la equidad permita el acceso universal a las oportunidades y al bienestar, y el desarrollo económico garantice la prosperidad general.

Y esto no sólo exige el conocimiento profundo de la técnica, sino también la capacidad de la consideración primigenia y la sensibilidad de la valoración del trabajo de quienes, con una entrega total y con frecuencia realizan un esfuerzo físico notable: camineros, linieros, constructores de vías férreas, conductores, controladores aéreos, y un sin



número de servidores públicos y personal que hacen posible el que podamos transitar por todos los confines de la República y comunicarnos los unos con los otros.

Se deberá estimular la participación del talento y de las empresas nacionales, para la conservación, la modernización y el despliegue de nuestra infraestructura, bajo una nueva divisa intransigente: cero corrupción y cero impunidad.

En cuestiones de desapego a la ética no habrá excusas ni atenuantes; combatiremos la corrupción en su concepción más amplia y sin descanso; sin simulaciones ni interpretaciones cómodas; sin contemplaciones ni tolerancia alguna, desde la traición a la ética profesional individual y el conflicto de intereses, hasta la “coima” que se cuantifica en pesos y centavos.

Planeación, profesionalismo y probidad, con sentido social, son los elementos fundamentales para un ejercicio público que cumpla con las expectativas de la sociedad.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, será territorio libre de corrupción! y atenderá, prioritariamente, los siguientes proyectos:

1. Conservación, mantenimiento y modernización de la infraestructura con que contamos y que es un capital nacional que no podemos dejar que se deteriore. Tenemos poco más de 400 mil kilómetros de carreteras, desde autopistas de peaje hasta brechas, 27 mil kilómetros de vías férreas, 77 aeropuertos, 117 puertos, 2 satélites de comunicación en la órbita geoestacionaria y 2 estaciones de control, que debemos atender y vigilar.
2. Continuación para su conclusión, de obras útiles en proceso. Disponemos por lo pronto, de un inventario de no menos de 200 obras inconclusas cuya situación impide el uso de importante infraestructura ya construida.
3. Pavimentación de caminos de mano de obra que comuniquen las cabeceras municipales que no cuentan con ello y con ello abatir la exclusión que padecen millones de mexicanos. Son más de 300 las cabeceras municipales en esta condición, la mayoría en el sur del país y cuando menos 188 en Oaxaca. Se trabaja ya en 50 frentes.
4. Solución de la situación de saturación del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.  
Esta se concibe con la operación de un Sistema Aeroportuario Metropolitano, desarrollando un plan maestro para la modernización del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México y con la incorporación del Aeropuerto Internacional de Toluca que se encuentra subutilizado y la construcción de un aeropuerto internacional en la Base Aérea Militar de Santa Lucía. En su conjunto, el sistema permitirá la atención de más de setenta millones de pasajeros al año, en su primera etapa.
5. Conectividad universal con internet de Banda Ancha. Hoy únicamente el 65.8% de la



población nacional tiene conectividad para internet. Durante el sexenio se pretende llevar esa conectividad a toda la población, mediante el uso óptimo de todas las redes disponibles, concesionadas y públicas, tanto terrestres como de comunicación espacial y el despliegue de las que se requieran, y contar además con internet gratuito en los sitios públicos: centros educativos, centros de salud, plazas públicas, centros comunitarios, etc.

6. Proyecto del Tren Maya. Este proyecto, el cual se encuentra establecido en el PND, es de vocación esencialmente turística y es coordinado por FONATUR. La SCT, concesionará, regulará y vigilará todo lo conducente en sus áreas de competencia de la línea del ferrocarril y su operación.
7. Desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec. Este proyecto de desarrollo regional, también establecido en el PND, será coordinado por el “Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”, tiene 5 componentes importantes que nos toca atender: la modernización de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, la construcción de un nuevo puerto industrial en Salina Cruz, la modernización de la carretera transístmica, la modernización de la vía férrea y la modernización del aeropuerto de Ixtepec, Oaxaca.

Cabe destacar que la dotación de infraestructura contribuye al Desarrollo Regional, en tanto que la inversión gubernamental fomenta las mejoras en las condiciones de vida de la población y al mismo tiempo estimula la inversión privada, generando desarrollo regional y bienestar a las comunidades nacionales.

La participación de la ciudadanía, que se hizo realidad en los Foros Estatales y las Mesas Sectoriales, fue fundamental para la determinación de propuestas, tanto para definir soluciones como proyectos de obras específicas, de la misma forma que lo hicieron los gobiernos locales, la sociedad civil, las comunidades y las empresas.

En suma, el propósito es el que todos los habitantes del país tengan las oportunidades que exige el ser humano para gozar de una vida digna y que disminuyan en México las enormes diferencias que nos agobian. A eso se contribuye con las obras y proyectos que se detallan a continuación.

**Objetivo Prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.**

La importancia de la infraestructura carretera es fundamental, ya que facilita el tránsito de personas y mercancías, une poblaciones, da acceso a bienes y servicios e integra a comunidades en zonas aisladas y marginadas.

Así, la construcción, la conservación y el mantenimiento de estos activos son





indispensables para el desarrollo económico y el bienestar social del país. Su relevancia queda manifiesta, ya que el transporte tanto de carga como de pasajeros por vía terrestre, desplaza el 55.6% de la carga y al 95.7% de los pasajeros dentro de la distribución modal de viajes.

Hoy, la extensión de la red carretera nacional es de 407,958 km, de los cuales; 51,197 km corresponden a la Red Carretera Federal y 356,761 km integran la red rural y alimentadora, de la red federal, 40,583 km son carreteras federales libres de peaje con 9,167 puentes y 10,614 km son autopistas.

Por su parte, la red rural y alimentadora está compuesta por 133,698 km de carreteras alimentadoras, 154,409 km de caminos rurales y 68,654 km de brechas.

El estado físico de la Red Carretera Federal libre de peaje a finales de diciembre de 2018 fue: 25% en estado bueno, 40% en estado regular y 35% en mal estado; de la red rural el 23% estaba en buenas condiciones y de la red alimentadora el 35% se encontraba en buen estado, asimismo, la Red Carretera Federal tiene 15 corredores troncales con una longitud total de 19,780.6 km, donde se localizan tramos urgentes de modernizar y construir para abatir costos logísticos y de viaje para los usuarios.

La administración del Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, encontró que el problema público o área de oportunidad más significativa en este sector, es el relativo a que la cobertura y condiciones operativas de la Red Carretera Federal y las Redes Alimentadora y Rural, no permiten la conectividad eficiente entre los diferentes modos de transporte, además de presentar problemas de seguridad vial en el traslado de bienes y personas a lo largo y ancho del territorio nacional, generando un área de oportunidad en el abatimiento de los costos generalizados de transporte, a fin de impulsar el desarrollo económico y la inclusión en todas las regiones, en particular de las zonas aisladas y de alta marginación.

Esto afecta negativamente el cumplimiento del objetivo prioritario consistente en contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecten a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal que facilite el traslado de bienes y servicios, el cual busca atender a la población de México, en particular a los sectores más vulnerables como pueblos indígenas, niños y ancianos y mujeres y hombres que por su condición, necesitan acceso seguro y oportuno a servicios básicos como salud, educación, trabajo, entre otros, ya que normalmente habitan en zonas de difícil acceso y de alta marginación. Lo anterior en función de los principios rectores establecidos en el PND, como son; Economía para el bienestar, no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera y honradez y honestidad.





Esto, se refleja en la posición en términos de competitividad de la infraestructura carretera donde México ocupaba en 2018, la posición 49 de 144<sup>1</sup>, lo que indica, significativas áreas de oportunidad como conectividad, conservación, seguridad y posibles sinergias con otros modos de transporte como el ferroviario, el portuario y el aéreo.

Derivado de lo anterior se requiere un cambio de prioridades en los programas carreteros para:

- Revertir el deterioro de la Red Carretera Federal libre de peaje.<sup>2</sup>
- Contar con los elementos básicos para llevar a cabo los trabajos constructivos, como son: liberación del derecho de vía (LDV), proyecto ejecutivo (PE), autorización en materia de impacto ambiental (MIA) y cambio de uso de suelo (CUS), entre otros.
- Realizar la obra conforme a las especificaciones del proyecto contratado y de la norma técnica.
- Claridad y rigor en la integración y aplicación del financiamiento y ejercicio de recursos para evitar que estos se destinen a programas distintos a los autorizados.
- Generar una percepción positiva entre la población, respecto a las labores que realiza la SCT (desarrollo de consenso social) para evitar la interferencia de grupos u organizaciones, en la liberación del derecho de vía y los trabajos que se requieren para la ejecución de las obras.
- Contar con recursos suficientes para el pago a las personas afectadas por la realización de una obra, en los tiempos estipulados por la normatividad, evitando retrasos y modificaciones de trazo, evitando incremento en los costos.
- Nuevas políticas de seguridad vial, para evitar acciones recurrentes en la Red Carretera Federal en operación, como hechos de tránsito, robo de fibra óptica, destrucción de postes y señalamientos, invasión del derecho de vía y áreas de servicio al usuario (ambulante) que derivan en peores condiciones de seguridad y nivel de servicio.

La red de autopistas de cuota se integra por 75 concesiones que abarcan un total de 184 tramos, incluyendo los que se encuentran concesionados al Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), a CAPUFE (red propia), a BANOBRAS, a gobiernos estatales y a empresas privadas.

La problemática actual de las autopistas de cuota se centra en los siguientes elementos:

- Procesos de reequilibrio financiero motivados por sobrecostos e inversiones adicionales a las previstas generados en la fase de construcción, lo que representa

---

<sup>1</sup> Índice de Competitividad en Infraestructura del World Economic Forum, 2018, Centro de Desarrollo Industrial, Sociedad Nacional de Industrias.

<sup>2</sup> Aunque se ha tratado de complementar este programa con los Contratos Plurianuales de Conservación de Carreteras (CPCC), en proceso de terminación anticipada) y con los Contratos APP de Conservación, ambos mecanismos dependen de asignaciones presupuestales.





entre el 25 y 30% de la inversión original.

- Cargas financieras originalmente no contempladas y algunos temas de atención a reestructuración financiera de concesiones y contratos PPS otorgados con el esquema anterior a la vigencia de la Ley de APP.
- La operación del sistema de autopistas y puentes de cuota concesionados a CAPUFE hace evidente la necesidad de una reestructuración profunda y un cambio en los procesos de gestión del sistema para establecer indicadores de desempeño y fortalecer la red propia (o concesionada) al Organismo.

Las acciones propuestas para solventar esta problemática son las siguientes:

- Concluir, modernizar y construir nuevos corredores troncales, bajo la concepción de corredores económicos regionales, que ayuden a la disminución de los costos generalizados de viaje e incremento de seguridad vial que experimentan los usuarios.
- Desarrollar esquemas de mantenimiento y conservación con inversión privada para la Red Carretera Federal, que optimicen el aprovechamiento de los activos carreteros y redefinan los alcances y componentes de los contratos de servicios por disponibilidad de infraestructura (contratos APP).
- Desarrollar esquemas de extensión de las concesiones desdoblamientos, que permitan potenciar el aprovechamiento de la red de autopistas para generar nueva infraestructura.<sup>3</sup>
- Mejorar el procedimiento de liberación de derecho de vía, sobre todo en la parte legal, de valuación, análisis y tiempos de pago de las superficies afectadas.
- Para minimizar la presencia de reequilibrios financieros y disminuir los sobrecostos, es necesario hacer más eficiente el desarrollo de proyecto ejecutivo, realizar la liberación previa de derecho de vía antes de licitar proyectos y llevar a cabo la mitigación previa de impactos ambientales generados por construcción de obras.

La atención a estos problemas redundará en beneficios para la población como:

- Que los usuarios que circulan por las redes federal y alimentadora cuenten con las condiciones de seguridad, confort y costos de operación razonables.
- Que los usuarios cuenten con la información necesaria y con los elementos de protección para circular con seguridad a lo largo del camino, lo que disminuirá la severidad de los accidentes cuando estos ocurren.
- La estricta implementación de la normatividad, que disminuirá la circulación de vehículos con exceso de dimensiones y peso, frenando y mitigando el deterioro del pavimento de la Red Carretera Federal.
- Incremento en la funcionalidad y calidad de las obras y una eficiente asignación de las contrataciones.
- Mejores niveles de servicio para los usuarios, ya que los tramos tendrán la capacidad para alojar a todos los vehículos, especialmente los del autotransporte federal, aumentando la movilidad, mejorando la seguridad vial, generando mayor

---

<sup>3</sup> Consiste en agregar nuevas inversiones en forma de tramos carreteros a concesiones vigentes, lo que incrementa la accesibilidad a los servicios básicos, seguridad y bienestar de la población.





conectividad entre regiones y disminuyendo los costos de operación vehicular.

- Convergencia y menores asimetrías en el desarrollo de las regiones del país con menores niveles de marginación y una distribución del ingreso más equitativa.

**Objetivo Prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.**

El Programa Sectorial en materia de transporte se basa en los principios rectores establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo de: honradez y honestidad; no al gobierno rico con pueblo pobre; al margen de la ley, nada, por encima de la ley, nadie; economía para el bienestar, el mercado no sustituye al Estado; por el bien de todos, primero los pobres; no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera; así como ética, libertad y confianza.

Las acciones se orientan a resolver el problema público relacionado con falta de una red de transporte sustentable, capaz de fomentar el desarrollo regional y atender las necesidades de traslado de la población mediante el acceso a una red de transporte amplia, que garantice una comunicación ágil, oportuna y segura entre los principales centros de producción y consumo, que sea competitiva y sustentable.

Por ello, entre los principales cambios esperados por la puesta en marcha del Programa están la orientación de los proyectos al fortalecimiento del desarrollo regional y la mejora de la conectividad, con prioridad en las regiones Sur y Sureste; una mayor participación del transporte de carga por ferrocarril en comparación con el autotransporte; normatividad que fomente la competitividad, fortalezca la seguridad y propicie el cambio tecnológico; trámites sistematizados que eviten la discrecionalidad y la corrupción; la incorporación de criterios de inclusión de los grupos vulnerables y sustentabilidad en los programas y proyectos de transporte.

El modelo de transporte adoptado en los últimos años, basado en concesiones, ha privilegiado el transporte en las regiones de mayor crecimiento económico en detrimento de las zonas de menor desarrollo. Esto, aunado a la falta de una planeación integral de largo plazo y de criterios para la asignación de la inversión con base en las necesidades de la población, ha ocasionado un crecimiento desordenado del transporte, deterioro en la infraestructura y concentración en el autotransporte como principal medio de traslado.

Con base en el nuevo modelo de desarrollo del país, las acciones del Programa tienen como objetivo primordial el bienestar de toda la población, en particular la que vive en zonas alejadas o aisladas, en un marco de absoluta transparencia y de combate a la corrupción.





El transporte enfrenta importantes retos. Mientras que México está entre las primeras quince economías del mundo, en el Índice de Competitividad de la Infraestructura del Foro Económico Mundial ocupaba en 2018 el lugar 49; en densidad ferroviaria, el lugar 50; en eficiencia de los servicios de trenes, el lugar 74 y en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, el lugar 57 de 160 países<sup>4</sup>.

La falta de políticas de Estado enfocadas al transporte ocasiona carencia de autoridades fuertes y con todas las capacidades para regularlo en favor de los usuarios, ausencia de programas enfocados al desarrollo regional y logístico y estrategias de financiamiento para enfrentar las restricciones presupuestarias para ampliar la infraestructura.

El sistema aeroportuario está integrado por 77 aeropuertos, 1,459 aeródromos y 513 helipuertos, los 34 aeropuertos concesionados a tres grupos aeroportuarios y el AICM concentran 96% del tránsito de pasajeros y 91% de la carga y se carece de políticas o incentivos para desarrollar los aeródromos operados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los gobiernos locales y los particulares. El AICM, principal aeropuerto del país, está saturado tanto en el espacio aéreo como en la capacidad de la terminal.

La red ferroviaria, constituida por 27 mil km de vía, está concentrada principalmente en tres empresas (70% de la red): Kansas City Southern de México, Ferromex y Ferrosur, atraviesa 74 ciudades importantes y vincula a la mayoría de los puertos y zonas industriales. Sin embargo, tiene problemas de eficiencia e interconectividad, poca participación en el mercado de transporte terrestre, un servicio interurbano de pasajeros prácticamente inexistente y carencia de instrumentos para diseñar soluciones integrales del transporte masivo.

El autotransporte es el principal modo de transporte del país; participa con 5.6% del PIB nacional, contribuye con más de 83% del PIB del sector transportes, traslada en promedio el 56% del volumen de carga doméstica y 96% de los pasajeros. Los principales retos del autotransporte están relacionados con la seguridad, debido a que prevalecen prácticas que impiden asegurar el cumplimiento de la normatividad en cuanto a pesos y dimensiones, condiciones físico – mecánicas y edad de la flota vehicular lo que incide en la eficiencia, seguridad y sustentabilidad del servicio.

En todos los modos de transporte hay carencia de estándares y falta de inspectores y verificadores especializados y certificados. Hay malas prácticas y riesgo de corrupción en procesos como la emisión de licencias, permisos, supervisiones, verificaciones, y en la

---

<sup>4</sup> Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), Reporte Global de Competitividad 2019 (en línea), consultado: el 12 de septiembre 2019

[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

Banco Mundial, Índice de Desempeño Logístico 2018 (en línea), consultado: el 12 de septiembre 2019

<https://lpi.worldbank.org/>





aplicación de exámenes físicos y de aptitud de los operadores. Hay también rezagos en la capacitación, la innovación tecnológica y la sustentabilidad ambiental, y en el combate a la delincuencia en las carreteras.

**Objetivo 3: Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.**

En México existen dificultades para impulsar el desarrollo integral de las personas, especialmente de aquéllas en grupos históricamente discriminados y en zonas de alta y muy alta marginación debido, entre otros factores, a la limitada cobertura de las redes y servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, incluyendo la banda ancha y el Internet, así como por la falta de habilidades digitales que permita la incorporación de todos los individuos a la cuarta revolución industrial y la promoción del desarrollo tecnológico del país.

La demanda de servicios de banda ancha ha generado un importante incremento en el número de usuarios, sin embargo, no todos los mexicanos tienen acceso a Internet: en 2015, 62.4 millones de personas eran usuarias de Internet, y en 2018 esta cifra se incrementó a 74.3 millones. A pesar de este crecimiento, el 34% de la población aún no utiliza Internet. La Red Compartida Altán Redes que opera bajo la supervisión del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones (PROMTEL) ha propuesto adelantar, a partir de 2020, el último hito de cobertura, que corresponde al 7.2% de la población residente en localidades de difícil acceso, esto, a fin de priorizar el despliegue de red en zonas de alta y muy alta marginación y sumarse a la política social de la actual administración.

La seguridad nacional y la seguridad pública requieren de infraestructura y servicios satelitales que opera Telecomunicaciones de México (TELECOMM). El satélite Morelos 3 no ha sido explotado a su capacidad máxima, por lo que se propondrán políticas para reorientar y maximizar su utilización para cubrir las necesidades de la Guardia Nacional, la Secretaría de Marina y la Defensa Nacional en el espacio aéreo, las costas y el mar territorial, y para el apoyo a protección civil en caso de desastres. La Agencia Espacial Mexicana (AEM) enlazará su actividad para fortalecer la administración de los recursos orbitales y el desarrollo tecnológico tanto en comunicaciones satelitales como espaciales.

La economía digital en México se debe constituir como un pilar para el bienestar de la población, ya que facilita el acceso a los mercados nacional e internacional a todos y todas. Las oficinas de Telecomm y del Servicio Postal Mexicano (aproximadamente 1,700 y 1,400 respectivamente) requieren innovar e introducir tecnología de punta en sus procesos para convertirse en actores de la modernización y transformación digital de la economía.





## Brecha de Habilidades Digitales

La falta de habilidades digitales es otra brecha que debe cerrarse. Se debe impulsar la inclusión digital y el desarrollo de habilidades digitales para que la población pueda integrarse a la cuarta revolución industrial, e incorporar las ventajas de la economía digital a su cotidianidad y así incrementar la competitividad del país. Para ello la SCT opera 32 Centros de Inclusión Digital que incorporan el Marco de Habilidades Digitales, publicado por esta administración y otorgan certificaciones en colaboración con la SEP a través del CONOCER y la industria.

## Desarrollo tecnológico

Para contar con políticas que propicien la adopción temprana de nuevas tecnologías y estándares, la Secretaría constituirá un Observatorio Nacional de Tendencias Tecnológicas en Comunicaciones y Tecnologías de la Información que buscará convertirse en el principal referente sobre las tendencias de las tecnologías y del desarrollo tecnológico nacional e internacional en el diseño de políticas públicas y de la normatividad.

## Generación de políticas públicas en materia de telecomunicaciones y radiodifusión

Es labor fundamental el desarrollo de políticas públicas que atiendan a los excluidos digitalmente. El desarrollo de sistemas de información georreferenciada basados en datos del IFT, INEGI y otras fuentes relevantes, permitirá contar con los elementos para una mejor toma de decisiones para el diseño, ejecución y seguimiento de las políticas públicas focalizadas.

El diseño de soluciones debe realizarse, generando los consensos necesarios para que los tres órdenes de gobierno, la industria, la academia y el sector social puedan coordinar sus esfuerzos para aportar a la transformación de México y a la inclusión digital de su población.

Con la puesta en marcha de las políticas antes descritas se contribuirá a alcanzar el bienestar de la población, asegurando el derecho constitucional de todas y todos al acceso a los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, incluido el de banda ancha e Internet, con acciones que promuevan la cobertura en todo el país, y el acceso a dichos servicios, comprometiéndose de esta manera con los principios rectores contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019–2024: “No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera” y “Por el bien de todos, primero los pobres”, poniendo énfasis en los grupos históricamente discriminados y en zonas de alto y muy alto grado de marginación. Además, se impulsará el desarrollo de habilidades y capacidades digitales en comunidades, pueblos y ciudades, favoreciendo que personas e instituciones, logren un





aprovechamiento eficiente de las tecnologías, el comercio electrónico y otras herramientas digitales, incorporándose a la cuarta revolución industrial.

**Objetivo 4: Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.**

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11,122 km de costas: 71 están concesionados en 25 Administraciones Portuarias Integrales (API); 14 son API-Federales a cargo de la SCT.

En 1993, con la promulgación de la Ley de Puertos, se determinó que, en materia portuaria, la autoridad será ejercida por la SCT (Art. 16) y será auxiliada por la Armada de México y demás corporaciones policiales, para *la conservación del orden y seguridad del recinto portuario* (Art. 18). Asimismo, y conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, corresponde a la SCT, *planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, y a la SEMAR, corresponde ejercer la soberanía en el mar territorial y la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en materia de seguridad y protección marítima portuaria.*

La Ley de Puertos, restructuró al Sistema Portuario Nacional creando áreas de oportunidad para la inversión privada en obras de infraestructura: terminales e instalaciones logísticas, así como en negocios portuarios, comerciales e industriales; sin embargo, la construcción de puertos más grandes ha generado efectos perjudiciales como son: Desequilibrio en el crecimiento industrial del país; concentración de los movimientos de carga en los puertos de: Veracruz, Manzanillo, Altamira y Lázaro Cárdenas, principalmente; falta de eficiencia en la conectividad multimodal de los puertos con los centros de producción y consumo lo que genera incremento de los costos de las mercancías y los tiempos de traslado; limitada capacidad para atender a buques de última generación; baja participación en el tráfico total de navegación de cabotaje; falta de coordinación entre las autoridades portuarias y municipales (relación – puerto ciudad); falta de interacción y convivencia entre puerto-ciudad que convierte a los puertos en puntos de conflicto para las actividades cotidianas; generación de cuellos de botella en los puertos relacionados con la liberación de carga debido al número de controles y procedimientos administrativos; altos niveles de contaminación en puertos industriales: baja contribución de los puertos al desarrollo regional y bienestar social.

La SCT ha identificado que las principales industrias (manufactureras) han concentrado sus actividades en la zona centro del país; esto es, la construcción de la infraestructura portuaria no ha ido aparejada con el desarrollo industrial costero, con el crecimiento del PIB estatal y el incremento de su actividad económica en los estados con litoral y; de





acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, genera un incremento en los costos logísticos entre 14% y 35% del valor del producto final para todas mercancías que producimos, consumimos y exportamos en nuestro país; en comparación, en los restantes países de la OCDE el costo logístico es de 8% en promedio. El costo logístico es el valor por llevar una cierta mercancía desde el centro de producción hasta el consumidor final.

Para subsanar estos desequilibrios, la SCT realizará una planeación central más eficaz, con lo que se pretende lograr que las APIs, deben ser entendidas como entes gestores; organismos promotores de nuevos negocios, incluyendo negocios fuera de los recintos portuarios que estimularán un desarrollo integral regional generando mayor bienestar para todos los mexicanos., todo bajo el principio rector contenido en el Plan Nacional de Desarrollo de no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera.

Para lograr las metas propuestas, la SCT ha ideado un nuevo esquema de desarrollo regional: Sistemas Intermodales Portuario Costeros (SIPCOs) que se basan en la conjunción de las regiones costeras con una vocación y características portuarias similares; su relación puerto-ciudad; las relaciones comerciales con otros puertos de la misma región; un diagnóstico de la infraestructura disponible y la conectividad intermodal; y su relación con el medio ambiente.

## Región Noroeste

Se integra por los puertos de: Ensenada, Guaymas, Topolobampo y Mazatlán que conectan a los estados del Pacífico Norte de México, al mismo tiempo que moviliza carga a los puertos de la costa este de Estados Unidos de América.

## Región Noreste

Compuesto por los puertos de Altamira y Tampico que tienen influencia en el desarrollo del noreste-centro del país mediante las redes carreteras y ferroviarias.

## Región Central

En esta región se conjuntan los puertos de: Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Tuxpan y Veracruz que tienen una influencia directa en los centros de producción y consumo del altiplano central.

## Región Sureste

Está conformado por los puertos de Dos Bocas, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Puerto Madero. Esta es una región de suma importancia para el crecimiento nacional debido a la falta de desarrollo económico, por lo que es necesario vincularla al resto de las regiones





del país.

## Región Peninsular

El puerto de Progreso constituye la única plataforma al mar para impulsar el dinamismo y la diversificación del comercio interior y exterior de la Península, al mismo tiempo que es el acceso marítimo internacional al turismo para la región, por lo que complementa la oferta portuaria en el Caribe Mexicano.

Este nuevo esquema de desarrollo portuario se desagregará en este Programa Sectorial y en el Programa Nacional de Puertos y Marina Mercante. Asimismo, con la implementación de las estrategias y las acciones planteadas se espera tener una repercusión directa en el bienestar de la población; específicamente, en puertos, se tendrán más y mejores medios de transporte mediante conexiones multimodales que brindarán mejor acceso a transportes turísticos, náuticos y comerciales y abonará a conectar con poblaciones, antes aisladas, al mismo tiempo que podrá ser fuente de más y mejores empleos en el subsector. Al mismo tiempo, con una marina mercante nacional más fuerte, los mexicanos tendrán mejores oportunidades de trabajo; más especializada y que genera un amplio beneficio social para ellos y las familias mexicanas.

Con la implementación de las estrategias y acciones, basadas en los SIPCOs, se espera:

- Incentivar la construcción de obra de infraestructura portuaria y el asentamiento de industrias en las zonas costeras del país.
- Reducir los costos de transporte de las mercancías mediante el cabotaje entre los puertos del mismo litoral.
- Mejorar la conectividad intermodal de los recintos portuarios.
- Convertir a los puertos en plataformas logísticas integrales que den valor agregado a las cadenas logísticas.
- Mejorar la coordinación con las autoridades locales para el desarrollo portuario, y el bienestar de las poblaciones que viven en las zonas costeras.
- Incentivar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), como un eje complementario al transporte terrestre.

Tras la implementación de todas las estrategias y acciones planteadas, se espera repercutir de forma significativa en el bienestar, desarrollando infraestructura de transporte segura para la población, sostenible y amigable con el medio ambiente en relación a los medios de transporte más eficientes, costos de viajes menores y conectividad multimodal. Una mejor conectividad en el transporte facilita el acceso a los servicios de salud y educación, y de esta forma contribuye a reducir la pobreza y el aislamiento, acercando a la población a oportunidades laborales, culturales y educativas. Por otra parte, se espera que el desarrollo del subsector telecomunicaciones y radiodifusión permita a las personas tener igualdad de oportunidades mediante la





posibilidad de acceder desde cualquier parte del país a los servicios que brindan las nuevas tecnologías, como son la economía digital, la innovación digital y el acceso a la información, posibilitando el desarrollo integral de la población, la competitividad, el conocimiento y la creatividad como motores de desarrollo del país.





## 6.- Objetivos prioritarios

Las prioridades de atención del Sector Comunicaciones y Transportes para el periodo 2020-2024, se identifican a través de cuatro Objetivos Prioritarios, cuyo cumplimiento contribuirá a mejorar el nivel de vida de la población y al bienestar social de la Nación, mediante la construcción, modernización y conservación de una red intermodal de comunicaciones y transportes, accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente, moderna y de forma transparente, así como reducir las brechas en materia de acceso a internet y banda ancha.

Objetivos prioritarios del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024
1.- Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.
2.- Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.
3.- Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.
4.- Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.





## **6.1.- Objetivo prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.**

México es una nación de grandes contrastes, en la que una parte de la población, sobre todo en el ámbito rural, vive en condiciones de pobreza y en estado de aislamiento, sin acceso a zonas con servicios de salud, oportunidades laborales, educativas y culturales.

Lo anterior es consecuencia, entre otros factores, de una red rural con cobertura insuficiente, de manera que se tienen 6.6 millones de mexicanos aproximadamente (CONAPO) que no cuentan con una vía que les garantice el acceso permanente a sus localidades.

Asimismo, existen carreteras federales y caminos alimentadores en proceso, pendientes de concluir, entre los que sobresalen 9 mil km por pavimentar. Asimismo, las redes federal, rural y alimentadora requieren de modernización (ampliación y pavimentación) y fortalecer las acciones de conectividad de las carreteras troncales con los puertos, bajo un enfoque multimodal.

En particular, la Región Sur-Sureste, incluye las entidades con mayores niveles de marginación como Guerrero, Chiapas, Oaxaca, Veracruz y Puebla <sup>5</sup> por lo que es de suma importancia la necesidad de desarrollar las acciones que reduzcan dichos índices de marginación, entre ellas la construcción de caminos de acceso y pavimentación de caminos rurales.

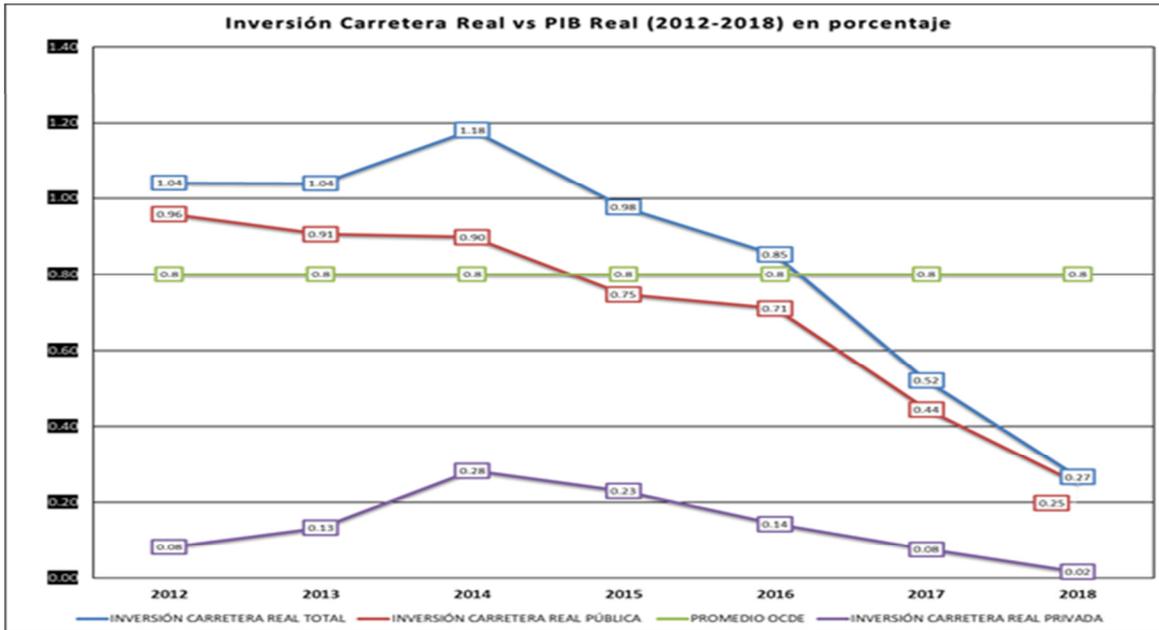
Esta disminución relativa en las condiciones de infraestructura del país es de carácter multifactorial y obedece a elementos como insuficiencia de inversión pública y falta de incentivos para la atracción de inversión privada.

Durante 2012-2018 se observó una significativa disminución de la inversión en carreteras, en términos reales con respecto al PIB, tanto pública como privada, especialmente entre 2016 y 2018, siendo inferior al promedio de la OCDE (0.8%).

---

<sup>5</sup> Índice de Marginación por Entidad Federativa 2015, Consejo Nacional de Población (CONAPO).





Fuente: OCDE 2019, Cuentas Nacionales, INEGI, INPC, Banxico

Esta reducción en la inversión constituyó un freno al efecto multiplicador que tiene la construcción y conservación de la infraestructura carretera en los niveles de empleo y seguridad social, afectando negativamente la distribución de bienes y servicios a lo largo y ancho del país, la accesibilidad de la población a servicios de salud, centros educativos y laborales y, por ende, los niveles de bienestar de la población.

Asimismo, la inversión privada insuficiente contribuyó a generar presiones presupuestales que afectaron la distribución eficiente de los recursos, reflejándose en grandes obras no concluidas que habrán de terminarse en función de su beneficio social.

De acuerdo con el documento publicado por la OCDE titulado “La Integridad Pública en América Latina y el Caribe 2018-2019”<sup>6</sup>, si bien las condiciones de vida y los niveles de pobreza han disminuido en la región en los últimos 15 años, gran parte de los ciudadanos no perciben los avances y desconfían de sus gobiernos. Así, los escándalos de corrupción que tocaron a casi todos los países del continente en los últimos años, han reforzado la desconfianza entre los ciudadanos y sus gobiernos, por lo que, de acuerdo con este estudio, el 75% de los latinoamericanos perciben que sus países están gobernados por unos cuantos grupos poderosos que actúan en beneficio propio.

México no ha sido la excepción y la administración anterior se caracterizó por altos niveles de corrupción y que, según datos de la OCDE, representó un daño económico para México

<sup>6</sup> <https://www.oecd.org/gov/integridad/integridad-publica-en-america-latina-caribe-2018-2019.htm>





equivalente a entre el 5% y 10% del PIB. Esto afecta significativamente la competitividad y el bienestar social del país, ya que los recursos no se aplican en áreas de interés público como son los programas para el desarrollo y bienestar de la población y los proyectos de inversión productiva, entre otros.

Uno de los elementos más vulnerables a la corrupción es el proceso de adquisiciones públicas, de acuerdo con las cifras de la OCDE, a nivel internacional, los sobornos representan el 57% del total, mientras que los pagos ilegales a funcionarios públicos equivalen al 2% del PIB mundial.

Por otro lado, la alta ocurrencia de accidentes de tránsito y la elevada mortalidad que éstos ocasionan, constituye un grave problema de salud pública. En México, entre 2011 y 2017, la cifra anual de muertes se redujo en 4.5% (de 16,615 a 15,866)<sup>7</sup>. En 2018, en la Red Carretera Federal ocurrieron 12,237 accidentes en los que se presentaron 2,994 muertos en el sitio, 8,761 lesionados graves y daños materiales del orden de 61 millones de dólares<sup>8</sup>,

Acorde con la metodología “International Road Assessment Programme”, por sus siglas en inglés (IRAP), el valor de los muertos y lesionados, en 2018 fue de 409,694 y 102,423 dólares respectivamente, a precios de 2010, como se muestra en siguiente tabla:

Evolución del Valor Estadístico de la Vida (VEV), entre 2010 y 2018

Año	PIB per cápita	VEV	25% VEV
	(En dólares a precios constantes de 2010)	Valor del fallecido (dólares)	Valor del lesionado (dólares)
2010	9,271.398	360,600.39	90,150.10
2011	9,477.887	369,647.93	92,411.98
2012	9,690.869	379,005.81	94,751.45
2013	9,693.723	379,131.38	94,782.84
2014	9,839.050	385,531.73	96,382.93
2015	10,037.201	394,277.53	98,569.38
2016	10,206.893	401,784.41	100,446.10
2017	10,297.586	405,802.92	101,450.73
2018	10,385.298	409,693.55	102,423.39

Fuente: Elaborado con base en datos del IMT.

<sup>7</sup> Instituto Mexicano del Transporte (IMT).

<sup>8</sup> Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales en 2018”, IMT.





Dado lo anterior, el Gobierno Federal implementará procesos orientados a fortalecer, mantener y preservar el patrimonio vial de los mexicanos y mexicanas, asegurando el tránsito seguro de los usuarios, la integración de las poblaciones de mayor marginación a los beneficios del desarrollo regional a través de una política pública con un fuerte componente de participación social, así como del sector privado.





## **6.2.- Objetivo prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.**

La ausencia de una adecuada planeación en el sector transporte y la falta de inversión en proyectos estratégicos han ocasionado un crecimiento desordenado y desigual de la red de transporte que limita las oportunidades de inserción de las regiones sur y sureste, y de la población que habita en zonas marginadas.

La inversión privada en los aeropuertos se concentra en los más rentables, que están concesionados, y ha generado carencias con relación a la conectividad y el desarrollo regional. Las rutas entre ciudades principales, México, Cancún, Monterrey y Guadalajara concentran 59% del total de pasajeros. Aunque las aerolíneas de bajo costo han ganado participación en los últimos años, operan con pocas rutas regionales con precios no accesibles y se carece de políticas o incentivos para desarrollar los aeropuertos operados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los gobiernos locales y los particulares.

El AICM registró entre 2014 y 2018 un crecimiento de 39% en pasajeros atendidos, al pasar de 34 a casi 48 millones de personas. La falta de inversión en este aeropuerto, en el pasado reciente, ha llevado a un deterioro constante de la infraestructura física y ha impactado negativamente la experiencia de los viajeros nacionales e internacionales.

La falta de inversión de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano limita su capacidad para atender el incremento de las operaciones aéreas e introducir nuevas generaciones de aeronaves con desempeño de alto rendimiento y nuevas capacidades de navegación.

La red ferroviaria no se ha incrementado por décadas y hay aún tramos que tienen capacidad instalada con potencial para ser aprovechada. Los estados de Baja California Sur, Guerrero y Quintana Roo, los puertos de Tuxpan y Ensenada, la frontera de Chetumal y la ciudad de Chilpancingo no tienen cobertura ferroviaria. A pesar de que el sureste tiene una cobertura ferroviaria amplia, ha quedado rezagado en esta materia por falta de inversión y promoción del desarrollo que permita aprovechar dicha capacidad, menos de 1% de la carga regional se mueve a través de ferrocarril.

En el servicio interurbano de pasajeros la inversión ha sido casi nula. Las obras del Tren Interurbano México - Toluca aún se encuentran en curso. Además, no existen sistemas ferroviarios mixtos (pasajeros y carga) a pesar de que, en algunos casos, la capacidad instalada actual y la demanda lo permiten.





En el autotransporte federal prevalecen prácticas que impiden asegurar el cumplimiento de la normatividad en cuanto a pesos y dimensiones, condiciones físico – mecánicas de la unidades y edad de la flota vehicular, que es de casi 17 años, lo que incide en la eficiencia, seguridad y sustentabilidad del servicio. Las inadecuadas condiciones físicas de los conductores y la fatiga son factores que inciden de manera importante en la ocurrencia de accidentes. En 2018, 69% de los accidentes en carreteras federales fueron a causa del conductor.<sup>9</sup> El modelo de atención de medicina preventiva del transporte, basado en una red de unidades médicas privadas autorizadas para hacer los exámenes médicos al personal que participa en actividades de transporte no ha sido eficaz.

No existen políticas, estándares, estudios o indicadores de calidad y del nivel de servicio del transporte, ni programas para apoyar el cumplimiento de la normatividad en materia de accesibilidad de las personas de grupos vulnerables. Por tanto, se desconoce el impacto del transporte en el bienestar de la población.

En general, no se cuenta con programas integrales y confiables para el desarrollo de los recursos humanos que generen personal capacitado y especializado de manera permanente. Hay importantes rezagos en materia de investigación y desarrollo tecnológico aplicado al transporte lo que ocasiona una gran dependencia de países con mayor experiencia en esta materia y la adecuación no siempre exitosa de proyectos de transporte elaborados para atender problemáticas distintas.

Para la atención de la problemática mencionada, se considera lo siguiente:

- Orientar la inversión pública y privada hacia los proyectos de infraestructura estratégicos, que por su relevancia generen valor interno a las ciudades, así como evolución y progreso a la nación, a partir de un sistema de planeación y evaluación de largo plazo basado en sistemas logísticos y de movilidad, y objetivos de desarrollo social y regional.
- Resolver, en el corto plazo, el problema de saturación del AICM. En ese sentido, se coordinarán los programas de infraestructura y servicios de los aeropuertos del centro del país para poner en operación el Sistema Aeroportuario Metropolitano, con un enfoque de desarrollo social y logístico, y se modernizará el AICM.
- Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con base en los proyectos establecidos en el PND, participará activamente en la construcción del Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles, el Tren Maya y el Corredor Interoceánico, en coordinación con las instituciones responsables de dichos proyectos prioritarios.

---

<sup>9</sup> Instituto Mexicano del Transporte, Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2018) consultado: el 12 de noviembre 2019 <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt77.pdf>



- Generar las condiciones e incentivos para aumentar la participación del sistema ferroviario en el mercado del transporte terrestre en comparación con el autotransporte, destacando los beneficios asociados al ferrocarril, por ejemplo, con ahorros en el mantenimiento de carreteras, disminución en el costo del transporte de carga debido a una menor relación combustible consumido versus carga transportada, así como la reducción de emisiones contaminantes, lo que se traduce en bajos costos ambientales, donde la congestión vehicular le costó al país en 2018 alrededor de 93 mil millones de pesos<sup>10</sup>
- Fortalecer la rectoría del Estado para dotarle de las facultades que permitan asegurar un crecimiento ordenado y seguro del transporte, y orientar las políticas del sector en función del bienestar de toda la población para que el transporte se convierta en un verdadero factor de desarrollo incluyente.
- Fortalecer las políticas públicas de seguridad de todos los modos de transporte, establecer estándares y llevar a cabo una estricta supervisión y verificación de las instalaciones, equipos y servicios del transporte, contar con inspectores y verificadores especializados y certificados, y garantizar las adecuadas condiciones de salud del personal que opera el transporte, en todas las modalidades.
- Asegurar la honestidad y la transparencia como elementos esenciales para lograr la transformación del país y combatir de manera frontal la corrupción a fin de que todos los procesos de contratación y todos los procedimientos de operación se lleven a cabo con estricto apego a la Ley y a la normatividad. Además de la labor de concientización de los servidores públicos en este tema, se diseñarán y aplicarán procedimientos para que los registros, trámites y servicios que implican una interacción con el público se hagan con base en plataformas informáticas, en línea y, en lo posible, mediante firma electrónica, con el propósito de lograr la máxima transparencia y evitar actos de corrupción.
- Posicionar a la población, en particular a quienes menos tienen y a las personas en situación de vulnerabilidad, como el principal centro de atención de los programas de transporte, implementando mecanismos que garanticen la cobertura, calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad del transporte, en coordinación con los concesionarios, asignatarios y permisionarios de los servicios. Asimismo, reforzar la coordinación interinstitucional con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para apoyar los programas que contribuyan a evitar la contaminación.
- Reforzar la coordinación con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y con las autoridades locales para implementar programas efectivos de prevención del delito y combate a la delincuencia, en las vías generales de comunicación, además de reforzar la reglamentación para respaldar adecuadamente, la intervención de cuerpos de seguridad.

---

<sup>10</sup> 1er Estudio Nacional del Costo de la Congestión México 2018.





- Fortalecer la capacidad innovadora, la investigación y la formación de recursos en el transporte, para que México cuente con instituciones líderes en soluciones tecnológicas para un transporte seguro, moderno y eficaz, con personal especializado en todas las actividades del transporte.

La implementación de las estrategias y acciones para lograr un sistema de transporte con mejor cobertura regional, eficiente y con servicios de calidad, repercuten en el bienestar al facilitar la distribución de bienes básicos como los alimentos, el vestido, y otros satisfactores que requiere la población. Además, es esencial para permitir el acceso de las personas a los servicios de educación y la salud, al empleo, así como a servicios de recreativos y culturales.



### **6.3.- Objetivo prioritario 3: Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.**

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos<sup>11</sup> en su artículo 6o. se establece que “El Estado garantizará el derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación, así como a los servicios de radiodifusión y telecomunicaciones, incluido el de banda ancha e internet”. De acuerdo con la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, estos servicios públicos de interés general deben ser prestados en condiciones de calidad y competencia efectiva. Para garantizar este derecho, el Ejecutivo Federal deberá desarrollar una **Política de Inclusión Digital Universal**.

Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular en las metas del objetivo 9, llama a la comunidad internacional a “apoyar el desarrollo de tecnologías nacionales, la investigación y la innovación en los países en desarrollo” y a “facilitar el acceso universal y asequible a Internet en los países menos adelantados a más tardar en 2020”.

Hoy **sólo el 65% de los habitantes utilizan Internet, el 52% de los hogares cuentan con acceso a esta red y el 90% de la población vive en zonas con cobertura de servicios de telefonía móvil**. Es por ello que, con la finalidad de garantizar el acceso de todos los mexicanos a las telecomunicaciones y la radiodifusión, incluyendo la banda ancha e Internet, se requiere ampliar la cobertura y penetración de estos servicios en todo el territorio. Esto supone grandes retos derivados de la compleja orografía de nuestro país, que dificulta y encarece el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones, así como de la elevada dispersión poblacional, que representa uno de los principales retos para universalizar estos servicios, toda vez que el 9% de la población, aproximadamente 10 millones de personas, viven en más de 170 mil localidades.

Por otra parte, de los 323 mil kilómetros de la Red Nacional de Caminos, sólo el 52% se encuentra dentro de zonas de cobertura de banda ancha móvil, es decir, que en el **48% de los tramos carreteros del país no se dispone de conectividad**.<sup>12/</sup>

En materia de radiodifusión, **la televisión digital terrestre cuenta con una penetración del 92% de la población**, mientras que los servicios de radio FM llegan al 94% de las personas. Esto nos muestra que, aún en el ámbito de la comunicación masiva, hay grandes oportunidades y retos para el sector, ya que, más de 9 millones de personas y 18

<sup>11</sup> [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf\\_mov/Constitucion\\_Politica.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf). Publicada en el DOF 20-12-2019,

<sup>12</sup> Datos generados con información de la Red Nacional de Caminos del Instituto Mexicano del Transporte y las coberturas 3G/4G reportadas por los operadores al IFT.



mil localidades mayores de 100 habitantes no cuentan con un solo canal de televisión digital terrestre<sup>13/</sup>.

En cuanto al Servicio Postal Mexicano, se observa un **decrecimiento del 44% en los ingresos por envío de correspondencia** en los últimos 7 años, mientras que los ingresos por paquetería aumentaron en un 50% en el mismo período. En este sentido, se presenta una importante área de oportunidad para la modernización y transformación del referido servicio postal, enfocándolo al desarrollo de actividades relacionadas con el comercio electrónico.

Por otro lado, el Sistema Satelital Mexsat para usos de seguridad nacional y cobertura social que opera Telecom se encuentra subutilizado. Se requieren políticas públicas para reorientar y maximizar su utilización en redes de seguridad nacional y atención a desastres.

En relación al uso de los diferentes servicios y dispositivos de telecomunicaciones, se observa que las principales brechas de acceso están condicionadas por el tipo de localidad de residencia de la persona (diferenciando áreas urbanas y rurales), los niveles socio-económicos y la edad. Por ejemplo, en zonas urbanas, el 79.8% de los habitantes son usuarios de telefonía móvil, mientras que, **en zonas rurales, sólo el 56.4%** lo son. El 67.4% de la población que vive en zonas urbanas son usuarios de internet móvil, mientras que únicamente el 37.7% de la población rural lo es. Por otro lado, **en el ámbito urbano, el 73.1% de las personas son usuarias de Internet, y en las áreas rurales sólo el 40.6%**<sup>14</sup>.

En cuanto al nivel socioeconómico, el **63% de la población de estrato socioeconómico más bajo no cuenta con acceso a Internet**, mientras que en el estrato socioeconómico más alto solo el 11% no cuenta con este servicio. Y en términos de grupos de edad, el porcentaje de usuarios de Internet disminuye considerablemente para la población con 55 años o más.

Por otro lado, las habilidades digitales son un factor relevante en el uso de los servicios de las telecomunicaciones. De acuerdo con la ENDUTIH 2018, del total de población que menciona no utilizar computadora, laptop o tableta, **el 51% señala que es porque no sabe utilizarla o desconoce su utilidad**, mientras que de la población que **no es usuaria de Internet, el 60% afirma que es porque no sabe cómo utilizarla**. Siendo actualmente los principales usos de las computadoras y del Internet los relacionados con el entretenimiento y siendo mucho menor el uso para operaciones bancarias y ventas por medios electrónicos, es clara la importancia de impulsar el desarrollo de habilidades digitales para que la población pueda integrarse a la cuarta revolución industrial, e incorporar las ventajas de la economía digital a su cotidianidad.

<sup>13</sup> Elaboración propia con datos de cobertura de servicios de radiodifusión del Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT).

<sup>14</sup> Cálculos realizados con información de la ENDUTIH 2018.



Por todo lo anterior, con el propósito de cerrar la brecha digital, lograr la igualdad de oportunidades para todas y todos los ciudadanos, no dejar a nadie atrás y no dejar a nadie fuera, el Gobierno de México ha asumido como tarea prioritaria impulsar el uso, la apropiación y el aprovechamiento de las nuevas tecnologías, con la convicción de que el acceso asequible a los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión funciona como un habilitador de la inclusión social, el desarrollo integral de las personas, el incremento de la competitividad y el fomento a la innovación y la creatividad como motores del desarrollo económico, social y cultural, así como de la autodeterminación tecnológica.





## **6.4.- Objetivo prioritario 4: Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.**

Durante 2018, el comercio exterior mexicano alcanzó una cifra superior a los 914 mil millones de dólares; sin embargo, y de acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo, la falta de consolidación en la conectividad intermodal y multimodal de nuestro país genera un incremento en los costos logísticos de las mercancías, entre 14% y 35% del valor del producto final para todas mercancías que producimos, consumimos y exportamos en nuestro país; en comparación, en los restantes países de la OCDE el costo logístico (valor por llevar una cierta mercancía desde el centro de producción hasta el consumidor final) es de 8% en promedio.

Por lo anterior, y para lograr una mayor interconexión entre los centros de producción y los centros de consumo, la SCT se ha propuesto incentivar el desarrollo regional mediante la concepción de que los puertos deben ser centros de negocios costeros, marítimos y portuarios. De esta manera, la SCT implantará la consolidación y operación de los Sistemas Portuarios Nacionales en 5 SIPCO basados en su ubicación geográfica y su vocación portuaria; asimismo, se establece que el cabotaje y la marina mercante son primordiales para el fortalecimiento del mercado interno y del desarrollo local.

ÁREA DE OPORTUNIDAD	SE BUSCA LOGRAR
Región Noroeste: Fortalecer y fomentar las actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo) en el SIPCO Noroeste: (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa; 9.5% del PIB Nacional) para afianzarlo como el receptor de mercancías provenientes de los estados del sursureste	Región Noroeste: Afianzar a la región como puerta al comercio con los Estados Unidos de América, al mismo tiempo que se mejora la relación con los puertos del sursureste y el comercio de mercancías.
Región Noreste: Mejorar la conectividad intermodal de la región que comprende el SIPCO Noreste (Tamaulipas; 2.83% del PIB Nacional) para incentivar el establecimiento de empresas locales que favorezcan al desarrollo local, tomando en cuenta su importante	Región Noreste: Incentivar el desarrollo de rutas comerciales marítimas con la región peninsular y los puertos del Golfo de México.





ÁREA DE OPORTUNIDAD	SE BUSCA LOGRAR
ubicación geográfica.	
Región Centro: Mejorar la relación puerto-ciudad en el SIPCO Centro: (Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz; 15.85% del PIB Nacional). Mejorar la relación puerto-ciudad para incentivar el desarrollo de crecimiento de actividades de alto valor agregado local y fortalezcan el mercado interno, principalmente de las zonas costeras.	Región Centro: Consolidar a los puertos como abastecedores de las mercancías que se consumen en el Altiplano, al mismo tiempo que se incentive el asentamiento de nuevas zonas industriales en ambos litorales.
Región Sursureste: Incentivar el desarrollo portuario industriales en el SIPCO Sursureste (Oaxaca, Chiapas y Tabasco; 5.96% del PIB Nacional) para fortalecer las relaciones de actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo local) y vaya aparejado al desarrollo comercial de las regiones del centro-noroeste del país.	Región Sursureste: Se incorporen a los puertos como zonas industriales y provean de materias primas industrializadas a las regiones centro y norte del país.
Región Peninsular: Fortalecer la actividad portuaria industrial en el SIPCO Peninsular (Yucatán, Campeche y Quintana Roo; 6.12% del PIB Nacional) para convertir a la región en un puente de desarrollo entre el centro y suroeste del país.	Región Peninsular: Que los puertos sean abastecedores de bienes para el mantenimiento de las actividades económicas locales.
Comercio Marítimo Nacional: Desarrollar a la Marina Mercante Nacional mediante nuevas rutas comerciales y participación de embarcaciones con bandera mexicana en los tráficos de altura, cabotaje y corta distancia.	Comercio Marítimo Nacional: Duplicar el volumen de las mercancías que se transportan mediante cabotaje, ya que actualmente representa 21% del comercio marítimo total.
Construcción naval y educación náutica: Apoyar a la industria naval para incentivar la generación de empleos especializados y de	Reactivar la industria de la construcción naval Para generar empleos fijos y economías de





ÁREA DE OPORTUNIDAD	SE BUSCA LOGRAR
alto valor agregado, para promover el desarrollo regional.	escala especializadas en las regiones costeras. Modernizar FIDENA para atender las necesidades educativas marítimo-portuarias

La consolidación de los sistemas de infraestructura y servicio de transportes logística, en apoyo a las actividades productivas de la región, puede mejorar el acceso y traslado de los productos a otras regiones del país y a mercados internacionales cercanos como Estados Unidos de América y Centroamérica.

Con la puesta en marcha de estas acciones, la SCT espera que los puertos se conviertan en motores de desarrollo regional; que, los puertos al ser un centro logístico, se incentive a las empresas a establecerse en las zonas costeras generando empleo de alto valor agregado para mejorar la calidad de vida de los mexicanos. En suma, con estas acciones, la SCT enfatiza que se trabaja para generar un modelo de desarrollo, acorde con los lineamientos del PND, equitativo, orientado a subsanar las desigualdades, cuidar del ambiente natural y, sensible a las particularidades económicas de cada región.





## 7.- Estrategias prioritarias y Acciones puntuales

La transformación del país hacia un desarrollo equitativo e incluyente depende en gran medida del acceso a un transporte seguro, ágil y oportuno, y a una conectividad eficiente y suficiente, que son base del crecimiento económico al ofrecer los medios para movilizar y controlar todos los bienes e insumos que se requieren para la producción y el consumo, y como detonadores del crecimiento regional. Son, además, los medios de acceso a los servicios de educación, salud y cultura, así como a las fuentes de empleo.

**Objetivo prioritario 1.- Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.**

**Estrategia prioritaria 1.1 Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera.**

Acción puntual
1.1.1 Concluir la pavimentación de los caminos de acceso a cabeceras municipales en zonas indígenas del Estado de Oaxaca.
1.1.2 Atender prioritariamente los puentes y los tramos carreteros en regular y mal estado de la Red Carretera Federal.
1.1.3 Consolidar la evaluación del estado físico de la Red Carretera Federal, a través de estándares de desempeño, es decir, migrar de un esquema subjetivo por puntos a calificación por estándares de desempeño.
1.1.4 Fortalecer la auscultación de la Red Carretera Federal y la verificación de la calidad de las obras en ejecución.
1.1.5 Consolidar en CAPUFE el nuevo esquema de prestación de servicios de operación y mantenimiento de autopistas, con base en estándares de desempeño.
1.1.6 Actualizar los sistemas de gestión de los activos carreteros como mecanismo de preservación del patrimonio vial.
1.1.7 Impulsar la suficiencia presupuestal para la conservación y reconstrucción de la Red Carretera Federal.
1.1.8 Incorporar e integrar la gestión de riesgos de desastres para preservar el patrimonio vial de la Red Carretera Federal.
1.1.9 Incorporar esquemas de participación privada en la conservación de la red federal libre de peaje.





## Acción puntual

1.1.10 Redefinir mecanismos como contratos APP de conservación y MRO's (Mantenimiento, Reconstrucción y Operación de autopistas), a fin de aplicarlos para el mejoramiento de la Red Carretera Federal libre y de peaje.





## **Estrategia prioritaria 1.2 Mejorar la seguridad vial en la Red Carretera Federal para el bienestar de todos los usuarios.**

<b>Acción puntual</b>
1.2.1 Atender los puntos de conflicto en la Red Carretera Federal.
1.2.2 Diseñar e implementar un programa preventivo de seguridad vial en la Red Carretera Federal.
1.2.3 Reforzar los programas de señalamiento horizontal, vertical y barreras de protección en la Red Carretera Federal, conforme a la normatividad vigente.
1.2.4 Incorporar tecnologías de punta y mejores prácticas internacionales para incrementar la seguridad vial.
1.2.5 Establecer lineamientos y criterios para que los proyectos ejecutivos de construcción y modernización de carreteras, se diseñen atendiendo la seguridad vial de todos los usuarios, desde la fase de anteproyecto.
1.2.6 Implementar las auditorías de seguridad vial en la Red Carretera Federal.
1.2.7 Realizar campañas informativas para difundir entre la población los aspectos fundamentales de seguridad vial y crear progresivamente una cultura vial.





## Estrategia prioritaria 1.3 Transparentar todo el proceso de gestión de obra pública para disminuir la corrupción y garantizar la calidad de la obra.

Acción puntual
1.3.1 Mejorar el mecanismo de integración del proyecto ejecutivo.
1.3.2 Continuar con el desarrollo de un padrón único de contratistas.
1.3.3 Capacitar a los servidores públicos que participan en los procedimientos de contratación, con el fin de obtener una integración sólida de propuestas.
1.3.4 Supervisar y cumplir las especificaciones y términos contenidos en los Títulos de Concesión.
1.3.5 Contar con las herramientas y el personal técnico adecuado para los cálculos de aforos y los Análisis Costo-Beneficio (ACB).
1.3.6 Crear nuevos lineamientos y alcances internos, para seguimiento y control de obra, con la aprobación del Comité de Obra Pública de la SCT.





## **Estrategia prioritaria 1.4 Incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación.**

<b>Acción puntual</b>
1.4.1 Incrementar la cobertura de la red rural en zonas de alta y muy alta marginación.
1.4.2 Incrementar la accesibilidad de puentes y cruces fronterizos.
1.4.3 Desarrollar Planes Maestros vinculados a regiones y corredores específicos tanto para la frontera norte como sur del país.
1.4.4 Continuar con la construcción y modernización de la Red Carretera Federal.
1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación.
1.4.6 Construir y modernizar la infraestructura carretera para el desarrollo regional.
1.4.7 Impulsar la inversión privada para ampliar la cobertura de la Red Carretera Federal.
1.4.8 Continuar con el desarrollo regional de la zona sur sureste del país.
1.4.9 Contribuir al desarrollo de modos de transporte multimodal e intermodal.
1.4.10 Impulsar la suficiencia presupuestal para la construcción, modernización y conservación de la Red Carretera Federal.





**Estrategia prioritaria 1.5 Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.**

<b>Acción puntual</b>
1.5.1 Desarrollar nuevos esquemas de financiamiento para complementar la inversión pública.
1.5.2 Gestionar el aseguramiento de la Red Carretera Federal libre de peaje y la red rural federal (Chiapas).
1.5.3 Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía para el consenso social.
1.5.4 Fortalecer el capital humano especializado en infraestructura del transporte.
1.5.5 Aumentar la investigación científica y capacidad tecnológica vinculadas a las necesidades del sector.
1.5.6 Mejorar y fortalecer el marco normativo en términos de interoperabilidad.
1.5.7 Realizar los estudios y proyectos y gestionar los permisos pertinentes para desarrollar infraestructura carretera.
1.5.8 Instrumentar mediante un proceso de reingeniería, la reestructura organizacional de CAPUFE a nivel central y regional, en atención a las responsabilidades de las tareas encomendadas por el Ejecutivo Federal.





**Objetivo prioritario 2.- Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.**

**Estrategia prioritaria 2.1 Impulsar proyectos de infraestructura aeroportuaria y ferroviaria en función de las prioridades del desarrollo regional y la inclusión social, a fin de mejorar la cobertura y propiciar una mayor conectividad territorial, en particular en las zonas de menor crecimiento.**

Acción puntual
2.1.1 Coordinar el desarrollo e implementación del Sistema Aeroportuario Metropolitano, para atender la demanda de servicios aéreos del Valle de México.
2.1.2 Colaborar en el desarrollo del proyecto del aeropuerto de General Felipe Ángeles, en Santa Lucía, en materia de normatividad, estándares nacionales e internacionales de eficiencia y seguridad.
2.1.3 Ampliar y rehabilitar la infraestructura del AICM, a fin de revertir su deterioro y construir el edificio para la tercera terminal de pasajeros, y así ofrecer un eficiente servicio a los usuarios.
2.1.4 Colaborar en la construcción del proyecto regional Tren Maya en todos los procesos de carácter legal, administrativo y técnico, para fortalecer el desarrollo de la región sureste.
2.1.5 Colaborar en el proyecto de desarrollo regional del Corredor Interoceánico, mediante la mejora del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, así como en aspectos técnicos y normativos.
2.1.6 Fomentar la modernización y ampliación de aeropuertos para mejorar la conectividad y fortalecer los programas de desarrollo regional y turístico.
2.1.7 Fomentar la construcción de infraestructura ferroviaria para el transporte de pasajeros para atender la demanda de transporte a fin de contribuir a la movilidad, acceso al empleo y bienestar de la población.
2.1.8 Concluir la construcción del Tren Interurbano México - Toluca y de la ampliación de la línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, para mejorar el bienestar de la población de esas zonas metropolitanas.
2.1.9 Fomentar la construcción de vías ferroviarias para el transporte de carga en las zonas con potencial de desarrollo económico para mejorar la conectividad de la red en los centros de producción y los puertos, con un enfoque logístico y multimodal.
2.1.10 Promover la construcción y operación de paradores con el fin de que los conductores de autotransporte, tengan lugares seguros para la pausa y descanso en las vías generales de comunicación.





**Estrategia prioritaria 2.2 Fortalecer los mecanismos de asignación de la inversión pública y privada en conservación, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria y ferroviaria a fin de orientarla a la mejora de los servicios y a la atención de las necesidades de conectividad regional, con prioridad en la región sur sureste.**

Acción puntual
2.2.1 Vigilar el cumplimiento de la inversión privada comprometida por los concesionarios y asignatarios para la conservación, ampliación y mejora de la infraestructura aeroportuaria y ferroviaria para fomentar proyectos orientados al desarrollo y conectividad regional.
2.2.2 Fortalecer la competitividad e infraestructura ferroviaria mediante programas de mantenimiento que permitan operar a mejor velocidad y garantizar mayor seguridad, implica menores costos de operación, mediante la supervisión y evaluación de la calidad de las vías y optimice recursos.
2.2.3 Propiciar la inversión para el aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria regional disponible y aumentar la capacidad de las terminales aéreas para permitir la introducción de aeronaves de nueva tecnología, en coordinación con autoridades locales y el sector privado.
2.2.4 Conservar y modernizar la infraestructura de los aeropuertos de la Red Aeropuertos y Servicios Auxiliares en condiciones óptimas de operación, para satisfacer el nivel del servicio de los pasajeros y prestadores de servicios.
2.2.5 Garantizar el abasto de combustibles para la aviación, cubriendo los niveles óptimos de inventario y construir las instalaciones estratégicas que aseguren la continuidad del abasto de combustible a nivel nacional, en cumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables a la Secretaría de Energía.
2.2.6 Implementar el programa de renovación y actualización integral de equipamiento y sistema de SENEAM a fin de modernizar los servicios de navegación aérea y fortalecer la seguridad de los pasajeros.
2.2.7 Propiciar una mayor conectividad internacional mediante convenios bilaterales de transporte aéreo y para agilizar el autotransporte de carga y ferroviario en los cruces fronterizos.
2.2.8 Contribuir a la construcción de libramientos ferroviarios por ejemplo los libramientos ferroviarios de Monterrey y Celaya, y pasos a desnivel para aumentar la eficiencia del tren y mejorar la seguridad de la población y la conectividad en las ciudades.
2.2.9 Reforzar y actualizar los sistemas de señalización, control y protección de cruces a nivel, aplicando el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, en colaboración con gobiernos estatales, municipales y concesionarios bajo esquemas de Comités de Seguridad.
2.2.10 Impulsar el aprovechamiento de infraestructura ferroviaria existente de manera óptima de acuerdo con la vocación de cada corredor, para la integración de sistemas de carga, pasajeros o mixtos, integrando la promoción del Programa de Convivencia Urbano-Ferrovial.





**Estrategia prioritaria 2.3 Actualizar el marco jurídico del transporte, en términos de impacto, eficiencia, competitividad, transparencia, equidad e inclusión, a fin de fortalecer la capacidad rectora del Estado y evitar la corrupción.**

<b>Acción puntual</b>
2.3.1 Revisar, con base a las necesidades actuales, los ordenamientos jurídicos, normativos, de regulación y operación del transporte aéreo, ferroviario y autotransporte federal, integrando sistemas mixtos y de pasajeros para ofrecer condiciones óptimas de seguridad, calidad, eficiencia y competitividad.
2.3.2 Evaluar la pertinencia de los trámites y servicios requeridos a los prestadores del servicio de transporte e implementar las acciones para simplificar los procedimientos y evitar duplicidades.
2.3.3 Consolidar la Agencia Federal de Aviación Civil como organismo encargado de la política aeronáutica.
2.3.4 Proponer la actualización de las atribuciones y funciones de las entidades que conforman el sector, así como convertir a SENEAM en un organismo descentralizado, previo acuerdo con las instituciones involucradas.
2.3.5 Fortalecer la profesionalización de los servidores públicos para incrementar la honestidad, la integridad y el comportamiento ético en el desempeño de sus funciones.
2.3.6 Desarrollar e implantar procedimientos y sistemas para gestión de los trámites requeridos a los prestadores de servicios de transporte, con base en plataformas digitales eficientes, y utilizar en lo posible la firma electrónica, a fin de evitar la discrecionalidad y erradicar actos de corrupción.
2.3.7 Desarrollar e implantar procedimientos y sistemas para el registro oportuno de la infraestructura y unidades de transporte a fin de contar con información completa y oportuna para la evaluación y la toma de decisiones.
2.3.8 Reforzar y actualizar la normatividad en materia de uso de sistemas automáticos de medición del autotransporte federal en las vías generales de comunicación.
2.3.9 Diseñar e implementar los estándares y procedimientos transparentes que aseguren la correcta aplicación de los exámenes médicos y los requisitos que debe cumplir el personal de transporte para asegurar su aptitud física y eviten la corrupción.
2.3.10 Promover y normar el establecimiento de Sistemas de Competencias y Certificaciones de Conductores, en el autotransporte federal y sistema ferroviario, como requisito para obtener y revalidar sus licencias.





**Estrategia prioritaria 2.4 Fortalecer los mecanismos de supervisión y vigilancia de la infraestructura, equipamiento y servicios del transporte, a fin de asegurar el cumplimiento de la normatividad, propiciar la competitividad del transporte y mayor seguridad para los usuarios.**

<b>Acción puntual</b>
2.4.1 Aplicar los programas de Seguridad Operacional, Anual de Verificaciones Técnico-Administrativas, Inspecciones en Rampa, e implementar el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional a los concesionarios, permisionarios, talleres aeronáuticos, centros de formación.
2.4.2 Diseñar e implementar los procedimientos de salidas, llegadas y aproximaciones con el uso de la Navegación Basada en el Performance para los aeropuertos de la Ciudad de México, Toluca, Puebla, Cuernavaca y Santa Lucía; y la reestructuración de los espacios aéreos jurisdicción del centro de control radar México.
2.4.3 Supervisar que los servicios de la navegación en el espacio aéreo mexicano se presten con base en los estándares nacionales e internacionales de seguridad.
2.4.4 Establecer un programa de seguridad en México que forme parte del Plan Global de Seguridad de la Aviación a nivel mundial, para mejorar la vigilancia y el aseguramiento de calidad, perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación.
2.4.5 Fortalecer el marco normativo, supervisión y verificación de la infraestructura y servicios ferroviarios, integrando los sistemas mixtos y/o de pasajeros para ofrecer condiciones óptimas de seguridad, eficiencia y modernidad.
2.4.6 Establecer un programa de supervisión, atención y cumplimiento de la normatividad en materia de invasión de derecho de vía.
2.4.7 Implementar la verificación en el control de peso y dimensiones de los vehículos en los puntos de mayor confluencia de los vehículos de carga del autotransporte federal.
2.4.8 Reforzar y supervisar el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de descanso de los conductores y operadores del autotransporte federal.
2.4.9 Implementar los procedimientos que aseguren la correcta aplicación de los exámenes médicos y los requisitos que debe cumplir el personal a cargo del transporte.
2.4.10 Diseñar e implementar mecanismos de publicación de los resultados de las verificaciones e inspecciones, con apego a los principios de confidencialidad, a fin de propiciar la mayor transparencia.





## **Estrategia prioritaria 2.5 Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte.**

<b>Acción puntual</b>
2.5.1 Diseñar e implementar estándares de calidad de los servicios de transporte aéreo, ferroviario y autotransporte federal, así como mecanismos de evaluación y seguimiento, en coordinación con los concesionarios, asignatarios y permisionarios.
2.5.2 Apoyar el desarrollo de líneas aéreas regionales, fomentar la operación de rutas troncales y regionales en el transporte aéreo e impulsar las líneas aéreas de bajo costo, para propiciar que la población de menores recursos tenga acceso a este medio de transporte.
2.5.3 Fomentar, en coordinación con las entidades federativas, municipios y, en su caso, alcaldías, la construcción de sistemas de transporte colectivo/masivo con conectividad al transporte, para facilitar el transporte de quienes viven en zonas metropolitanas y que enfrentan largos trayectos de traslado.
2.5.4 Robustecer la coordinación con la SEMARNAT para diseñar e implementar programas orientados a disminuir las emisiones de contaminantes producidas por el transporte.
2.5.5 Diseñar e implementar medidas para la renovación de la flota vehicular en el autotransporte federal a fin de contribuir a la disminución de la contaminación y fortalecer la seguridad de los pasajeros.
2.5.6 Incorporar en los aeropuertos en el país, el uso de sistemas sustentables y de eficiencia energética, modernizar las instalaciones de abastecimiento, distribución y reutilización de agua, para reducir los impactos al medio ambiente y vigilar el cumplimiento en materia ambiental, de conformidad con las instituciones involucradas.
2.5.7 Establecer mecanismos de coordinación permanente con las instancias de seguridad federal y local para contribuir al abatimiento de las condiciones de inseguridad por robos y otros delitos, en las carreteras federales y el transporte ferroviario.
2.5.8 Fomentar el cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios para que las instalaciones y modos de transporte cuenten con las condiciones de accesibilidad universal y perspectiva de género y vigilar su cumplimiento, en coordinación con las instancias competentes en la materia.
2.5.9 Fomentar proyectos piloto de movilidad eléctrica que incluyan transportes masivos, semi-masivos y de capacidad media con el objeto de promover sistemas de transporte sostenibles que coadyuven a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero y promuevan la mitigación del cambio climático.





**Estrategia prioritaria 2.6 Impulsar la planeación estratégica de largo plazo del sector transporte con base en criterios de desarrollo regional y logístico, inclusión social, conectividad, sustentabilidad e innovación tecnológica, a fin de contribuir al desarrollo económico y social sostenido.**

Acción puntual
2.6.1 Elaborar el programa de largo plazo para el desarrollo de la infraestructura logística y de movilidad, en coordinación con las dependencias rectoras del desarrollo económico y social, los estados y los municipios, a fin de contribuir al logro de los objetivos de desarrollo sostenido e incluyente.
2.6.2 Fomentar la creación de instituciones de investigación y desarrollo en materia de transporte, en coordinación con el sector académico y privado a nivel nacional e internacional.
2.6.3 Diseñar e implementar un programa de investigación de accidentes e incidentes en el transporte, en coordinación con las dependencias involucradas en los campos de salud, educación y seguridad, y en coordinación con el IMT.
2.6.4 Impulsar la capacitación teórica y técnica de calidad para contar con expertos de excelencia en cada modo de transporte. Fortalecer el área de instrucción del Centro Internacional de Instrucción de ASA.
2.6.5 Fomentar la implementación de sistemas inteligentes de transporte.
2.6.6 Desarrollar en colaboración con instituciones académicas por ejemplo el Centro de Ciencias de la Complejidad de la UNAM los sistemas tecnológicos, de señalización y control, que garanticen la inter-operabilidad del sistema ferroviario en México, así como con Norteamérica, de manera progresiva.
2.6.7 Diseñar e implementar sistemas ferroviarios de pasajeros por fases, con base en la prospectiva de demanda, aprovechamiento de activos e integración de esquemas de movilidad y ordenamiento territorial, destacando criterios de recuperación de plusvalía y no desplazamiento de la población originaria.
2.6.8 Promover la creación de un laboratorio de ensayo de componentes y materiales de vía e interoperabilidad ferroviaria.
2.6.9 Promover la aplicación de tecnologías asequibles, robustas y escalables para garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario evitando islas tecnológicas y asegurando la compatibilidad física de la infraestructura.





**Objetivo prioritario 3.- Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.**

**Estrategia prioritaria 3.1 Impulsar el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión de redes críticas y de alto desempeño para el desarrollo de México.**

Acción puntual
3.1.1 Reducir las barreras para el despliegue de infraestructura de redes de telecomunicaciones y radiodifusión, fomentando el aprovechamiento de bienes públicos y la compartición de infraestructura, así como generando mecanismos que favorezcan las inversiones en zonas prioritarias.
3.1.2 Promover el despliegue y desarrollo de infraestructura de telecomunicaciones, su interconexión, interoperabilidad, así como el uso eficiente del espectro radioeléctrico para contar con más y mejores redes seguras, de alto desempeño y de alta disponibilidad.
3.1.3 Fortalecer la Política Satelital del país, la planificación de recursos orbitales y el espectro radioeléctrico, y promover el uso del Sistema Satelital Mexicano, para contar con comunicaciones satelitales seguras y de alta disponibilidad que aporten a la cobertura social y a la seguridad nacional.
3.1.4 Promover la modernización y ampliación de las redes de seguridad nacional y control de emergencias, identificando tecnologías abiertas y generando mecanismos de coordinación que permitan lograr un uso eficiente de las mismas.





**Estrategia prioritaria 3.2 Promover la cobertura social, el acceso a Internet y a la banda ancha, a la radiodifusión y el correo, como servicios fundamentales para el bienestar y la inclusión social, así como fomentar el aprovechamiento pacífico del espacio.**

<b>Acción puntual</b>
3.2.1 Diseñar estrategias de aumento de la cobertura, a través de mecanismos de coordinación con actores públicos y privados, que permitan lograr condiciones de conectividad a Internet a través de servicios de banda ancha en el territorio nacional.
3.2.2 Promover condiciones de acceso a dispositivos y servicios de conectividad a Internet, así como favorecer mecanismos de organización social y comunitaria para la ampliación de los servicios de radiodifusión, para fortalecer la inclusión y el desarrollo social.
3.2.3 Modernizar al Servicio Postal Mexicano para optimizar su organización, procesos e infraestructura, así como fortalecer su capital humano, para garantizar el derecho al servicio postal universal y lograr que se constituya en actor relevante de la nueva economía digital.





## **Estrategia prioritaria 3.3 Desarrollar habilidades y modelos para la transformación digital de los individuos y las instituciones, incluyendo a los grupos en situación de vulnerabilidad.**

<b>Acción puntual</b>
3.3.1 Identificar y definir el marco de habilidades digitales, con énfasis en las necesidades de los grupos prioritarios o en situación de vulnerabilidad, que permitan lograr la inclusión y la transformación digital de México.
3.3.2 Identificar modelos, herramientas y mejores prácticas para la transformación digital y el desarrollo sostenible.
3.3.3 Fomentar el uso de diversos canales de promoción, disseminación y adopción de herramientas para la formación de capacidades y habilidades digitales.





---

## **Estrategia prioritaria 3.4 Promover el desarrollo tecnológico en diversos campos de las telecomunicaciones, la radiodifusión y el uso pacífico del espacio para la transformación y la inclusión digital.**

<b>Acción puntual</b>
3.4.1 Identificar, analizar y experimentar tecnologías y herramientas de telecomunicaciones, radiodifusión e información para fomentar el desarrollo tecnológico de México.
3.4.2 Generar mapas de ruta y promover recomendaciones y proyectos estratégicos que impulsen la modernización y adopción de modelos para el desarrollo tecnológico del país.
3.4.3 Fortalecer los mecanismos de gobernanza de Internet para lograr redes interconectadas, interoperables y seguras con respeto a los derechos y obligaciones de sus usuarios.





---

## **Estrategia prioritaria 3.5 Coordinar el proceso de elaboración y evaluación de Políticas Públicas para la transformación e inclusión digital de México, de manera participativa e impulsando la coordinación Interinstitucional.**

<b>Acción puntual</b>
3.5.1 Identificar y coordinar la participación de actores clave para el desarrollo de un marco de política pública que permita satisfacer las necesidades de la población en materia de telecomunicaciones y radiodifusión, así como promover el desarrollo del sector.
3.5.2 Coordinar la elaboración y dar seguimiento a las políticas, programas y proyectos en materia postal, de telecomunicaciones y radiodifusión, así como proponer mejoras a los procesos de su operación.
3.5.3 Coordinar la relación con los organismos descentralizados del Sector Comunicaciones para promover su modernización y alineación con los objetivos del desarrollo nacional.





**Objetivo prioritario 4.- Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.**

**Estrategia prioritaria 4.1 Fortalecer y fomentar las actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo) en los estados del SIPCO Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa) para afianzarlo como el receptor de mercancías provenientes de los estados del Sursureste.**

Acción puntual
4.1.1 Ampliar en 400 metros el rompeolas del puerto de Ensenada, Baja California para mantener su operatividad.
4.1.2 Reordenar el malecón turístico del puerto de Ensenada, Baja California para incentivar el arribo de cruceristas.
4.1.3 Adecuar las vialidades internas en el recinto portuario de Ensenada, Baja California para mejorar la conectividad interna del puerto.
4.1.4 Habilitar los patios de áreas de almacenaje de granel mineral en el puerto de Guaymas, Sonora para mejorar la eficiencia operativa del puerto.
4.1.5 Ampliar las espuelas del ferrocarril en el puerto de Topolobampo, Sinaloa para disminuir los congestionamientos vehiculares y mejorará la relación puerto-ciudad.
4.1.6 Ampliar el Muelle de Graneles en el puerto de Topolobampo, Sinaloa para mejorar la eficiencia en los tiempos de operación de los buques.
4.1.7 Construir la Terminal de Transbordadores en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para incentivar el comercio y el turismo entre los puertos del Pacífico Norte.
4.1.8 Construir la Terminal Turística de Crucero en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para poder recibir cruceros de mayor capacidad que generen un nuevo enfoque turístico del puerto.
4.1.9 Reparar los rompeolas El Crestón y Chivos en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para mantener la operatividad del puerto.
4.1.10 Rehabilitar el muelle pesquero y las rampas de botado en el puerto no concesionado de San Felipe, Baja California que dará mayor seguridad a los pescadores e incentivará la actividad comercial de la localidad.





**Estrategia prioritaria 4.2 Mejorar la conectividad intermodal de la región que comprenden al estado del SIPCO Noreste (Tamaulipas) para incentivar el establecimiento de empresas locales que favorezcan al desarrollo local, tomando en cuenta su importante ubicación geográfica.**

Acción puntual
4.2.1 Dragar el canal de navegación del puerto de Altamira, Tamaulipas que potenciará al puerto para poder recibir buques de mayor calado.
4.2.2 Construir el muelle y patio API 3 en el puerto de Altamira, Tamaulipas que brindará mayor control y seguridad a los buques en caso de contingencia.
4.2.3 Adecuar los patios y vialidad Mar Rojo en el puerto de Altamira, Tamaulipas que incentivará la capacidad para poder movilizar vehículos desde los centros de producción del Altiplano.
4.2.4 Construir las obras de protección al litoral costero del puerto de Altamira, Tamaulipas para mitigar la pérdida de playa y un mayor azolvamiento de los canales de navegación.
4.2.5 Habilitar las subestaciones eléctricas y líneas de transmisión del puerto de Altamira, Tamaulipas que mejorarán las condiciones de seguridad al interior del puerto.
4.2.6 Reforzar los muros en paso superior vehicular del puerto de Altamira, Tamaulipas para mejorar los flujos de transporte y la relación puerto-ciudad.
4.2.7 Construir el edificio de la aduana de Tampico, Tamaulipas para poder brindar un servicio de calidad a los usuarios en instalaciones seguras.
4.2.8 Reconstruir las vías de FFCC en el recinto portuario de Tampico, Tamaulipas para mejorar la conectividad al interior del puerto.
4.2.9 Construir y prolongar las escolleras y la protección marginal del puerto de Tampico, Tamaulipas para mantener la operatividad del puerto.
4.2.10 Construir las bodegas 16 y 17 en el puerto de Tampico, Tamaulipas para contar con espacios seguros para el manejo de la carga.





**Estrategia prioritaria 4.3 Mejorar la relación puerto-ciudad en los estados del SIPCO Centro (Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz) para incentivar el desarrollo de crecimiento de actividades de alto valor agregado local y fortalezcan el mercado interno, principalmente de las zonas costeras.**

Acción puntual
4.3.1 Ampliar la banda de atraque de los muelles 1, 2 y 3 en Puerto Vallarta, Jalisco para poder recibir cruceros de mayor capacidad y potenciar al puerto como un destino turístico internacional.
4.3.2 Ampliar el puerto de Manzanillo en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán en el estado de Colima para atender la creciente demanda de bienes desde el centro del país para las cadenas logísticas.
4.3.3 Reforzar el rompeolas del puerto de Manzanillo, Colima para mejorar la seguridad a los usuarios y mantener la operatividad del puerto ante eventos climatológicos.
4.3.4 Prolongar las escolleras del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán para aumentar la seguridad a las embarcaciones ante eventos climatológicos, además de la reducción de costos de mantenimiento de las instalaciones portuarias.
4.3.5 Construir el muelle y patio de uso público en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán que ayudará a hacer más eficiente la operatividad del puerto y lo potenciará como un Hub internacional.
4.3.6 Construir el Muelle 3 del puerto de Tuxpan, Veracruz que mejorará el manejo de las mercancías.
4.3.7 Consolidar la ampliación natural del puerto de Veracruz, Veracruz que reducirá los costos logísticos de las mercancías y potenciará al puerto como un Hub internacional.
4.3.8 Construir el libramiento ferroviario a Santa Fe en el puerto de Veracruz, Veracruz para mejorar la conectividad intermodal del puerto.
4.3.9 Construir la nueva aduana del puerto de Veracruz, Veracruz a fin de reducir los tiempos de estadía de las mercancías haciendo más eficientes las cadenas logísticas nacionales.
4.3.10 Realizar las obras portuarias de cambio de trayectoria de ferrocarril y de la carretera para la Terminal de Gas Natural Licuado del puerto de Manzanillo para mejorar el suministro de este insumo a los estados de Colima, Jalisco y Michoacán.





**Estrategia prioritaria 4.4 Incentivar el desarrollo portuario industrial en el SIPCO Sursureste que comprende los estados de Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Tabasco para fortalecer las relaciones de actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio por mar) aparejado al desarrollo de las regiones centro-noroeste del país.**

<b>Acción puntual</b>
4.4.1 Reconfigurar las áreas para la ampliación de la instalación de contenedores y carga general en puerto Madero, para incentivar el comercio nacional de los productos locales.
4.4.2 Rehabilitar las áreas dañadas por sismo en puerto Madero, para poder brindar un servicio de calidad a los usuarios en instalaciones seguras.
4.4.3 Realizar el relleno para ganar terrenos al mar y construir espigones que potenciará la vocación de hidrocarburos del puerto de Dos Bocas, Tabasco.
4.4.4 Ampliar el puerto de Dos Bocas, Tabasco para dar una mejor atención a los servicios portuarios derivados de la construcción de la refinería en el puerto.
4.4.5 Construir el muelle No. 3 en el puerto de Dos Bocas, Tabasco para hacer más eficiente el traslado de derivados petrolíferos de la nueva refinería.
4.4.6 Conservar y rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados del Pacífico Sur cercanos a Puerto Madero, para detener el proceso de deterioro de la playa, la carretera y las instalaciones portuarias.
4.4.7 Conservar y Rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados de Sisal, Telchac, El Cuyo y Celestún en Yucatán, con lo que se incrementará la seguridad a las embarcaciones pesqueras y de servicios turísticos locales.
4.4.8 Construir el atracadero, la rampa de botado y la plataforma de operación en el puerto no concesionado de El Paredón, Chiapas, con lo que se generará más empleo y seguridad a las embarcaciones pesqueras y de recreo turístico locales.
4.4.9 Llevar a cabo el proyecto para recuperar la playa y evitar la erosión de playa Majagua, Guerrero para incentivar el turismo y las actividades comerciales locales.





**Estrategia prioritaria 4.5 Fortalecer la actividad portuaria industrial en los estados del SIPCO Peninsular (Yucatán, Campeche y Quintana Roo) para convertir a la región en un puente de desarrollo entre el centro y suroeste del país.**

<b>Acción puntual</b>
4.5.1 Dragar el canal de navegación para llevar a cabo la ampliación de Puerto Progreso y potenciarlo como el puerto Hub de la Península de Yucatán y de la región del Caribe.
4.5.2 Construir el almacén de usos múltiples en el muelle 7 en Puerto Progreso, Yucatán que mejorará el traslado y la eficiencia de las cadenas logísticas.
4.5.3 Rehabilitar los muelles públicos a base de muro de contención en el puerto de Yucalpetén, Yucatán, lo que aumentará la vida útil de la infraestructura portuaria.
4.5.4 Construir la línea de media tensión en el recinto portuario de Progreso, Yucatán para mejorar la operatividad del puerto, la seguridad para las embarcaciones y los usuarios.
4.5.5 Dragar el canal de navegación en el puerto de Telchac, Yucatán que mejorará la seguridad, la operación e incentivará las actividades pesqueras y de servicios turísticos de la zona.
4.5.6 Dragar el canal de navegación y realizar las obras portuarias en el puerto de Chabihau, Yucatán que brindará mejores condiciones de seguridad a los habitantes de la localidad.
4.5.7 Implementar el programa de mantenimiento del rompeolas del viaducto de Puerto Progreso, Yucatán que mejorará la vida útil de la principal vía de comunicación del recinto con el puerto.
4.5.8 Construir las bodegas de usos múltiples en Puerto Progreso, Yucatán para mejorar la operatividad de los servicios portuarios.
4.5.9 Dragar el canal de navegación en los puertos pesqueros no concesionados de Sisal y Chuburná, Yucatán para mejorar la seguridad e incentivar las actividades pesqueras y de turismo náutico.
4.5.10 Conservar y Rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados de Celestún, Telchac, Río Lagartos, El Cuyo, y Sánchez Magallanes, Yucatán para incentivar las actividades pesqueras y mejorar las condiciones de seguridad a los habitantes.





**Estrategia prioritaria 4.6 Desarrollar a la Marina Mercante Nacional mediante nuevas rutas comerciales y participación de embarcaciones con bandera mexicana en los tráficos de altura, cabotaje y corta distancia para incrementar el movimiento de carga, el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la población.**

<b>Acción puntual</b>
4.6.1 Promover la creación de una nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval.
4.6.2 Incrementar el número de embarcaciones con bandera mexicana para el comercio de mercancías.
4.6.3 Contar con nuevas rutas de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia como un complemento al transporte terrestre.
4.6.4 Aumentar la participación de las embarcaciones de bandera mexicana en el movimiento de carga comercial en cabotaje (sin hidrocarburos).
4.6.5 Instrumentar un esquema de tarifas preferenciales para el tráfico de cabotaje en los puertos con API a fin de incrementar carga movilizada en este tráfico.
4.6.6 Fortalecer el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en los dos litorales.
4.6.7 Facilitar la integración de las redes de transporte marítimo de cabotaje y de corta distancia.
4.6.8 Habilitar la infraestructura y servicios portuarios dedicados al tráfico de cabotaje y de corta distancia.
4.6.9 Constituir y dar seguimiento a los acuerdos de la Comisión Interinstitucional del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).
4.6.10 Explotar los corredores intermodales de cabotaje y rutas de navegación de corta distancia en mercados nicho.





**Estrategia prioritaria 4.7 Reactivar la industria de la construcción naval y modernizar FIDENA, para generar empleos fijos y economías de escala especializadas en las regiones costeras y atender las necesidades educativas marítimo-portuarias.**

<b>Acción puntual</b>
4.7.1 Diseñar un esquema de financiamiento público-privado para adquirir, modernizar o construir embarcaciones en astilleros nacionales.
4.7.2 Establecer un mecanismo que integre el criterio de Contenido Nacional en la producción y reparación de la industria de la construcción naval.
4.7.3 Incrementar la construcción, reparación y modernización de embarcaciones en astilleros mexicanos.
4.7.4 Crear la Universidad Marítima y Portuaria de México, en coordinación con las dependencias que cuentan con facultades en la materia.
4.7.5 Incrementar la oferta educativa, la investigación y el desarrollo de alto nivel.
4.7.6 Contar con un buque escuela para las escuelas náuticas.





## 8.- Metas para el bienestar y Parámetros

El Gobierno Federal implementará los procesos orientados a fortalecer, mantener y preservar el patrimonio vial de los mexicanos y mexicanas, asegurando la integración de las poblaciones de mayor marginación a los beneficios del desarrollo regional, a través de una política pública con un fuerte componente de participación social, así como del sector privado.

### Meta del bienestar del Objetivo prioritario 1

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO					
Nombre	1.1 Porcentaje de la red carretera en estado bueno y regular de la Red Carretera Federal libre de peaje..				
Objetivo prioritario	Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.				
Definición o descripción	Expresa el avance porcentual del estado físico de la red en buenas y regulares condiciones medidas conforme a los valores obtenidos en la auscultación de las carreteras.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de datos	Otros		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Junio		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 212.- Dirección General de Servicios Técnicos 211.- Dirección General de Conservación de Carreteras		
Método de cálculo	$P=(A/B)*100$ Donde: A= Km medidos y evaluados en condiciones buenas y regulares B= Longitud total de la red carretera federal libre				
Observaciones	Esta meta es anual y su cumplimiento se reflejará en el primer semestre del siguiente ejercicio fiscal en el que se evalúa.  La determinación del estado de un tramo está en función de una metodología propuesta por el Banco Mundial y adaptada por el Instituto Mexicano del Transporte a nuestro país, teniendo como variable principal de medición el Índice de Rugosidad (IRI).  Entre menor sea el valor del IRI, las condiciones del tramo serán mejores, así un tramo de un km en buen estado va de un rango de 2.5 a 3.5 de IRI y entre 3.51 a 4.5, se considera en estado regular. Mayor a 4.6 el tramo se clasifica como en mal estado.  El nombre del indicador está alineado de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo e Informe de Gobierno y de Labores.  Derivado de lo anterior, se estima tener una meta para el 2024 del 90% de estado bueno y regular de la red federal libre de carreteras.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	1.- Km medidos y evaluados en condiciones buenas y regulares	Valor variable 1	26383	Fuente de información variable 1	Dirección General de Conservación de Carreteras – Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Nombre variable 2	2.- Longitud total de la red carretera federal libre	Valor variable 2	40590	Fuente de información variable 2	Dirección General de Conservación de Carreteras – Secretaría de Comunicaciones y Transportes



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

					Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$P=(26,383/40,590)*100$					
<b>VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS</b>						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	65		<p>La línea base 2018 del indicador, reporta una modificación respecto al valor registrado originalmente en el PND (78%), determinando el 65% como el adecuado.</p> <p>Lo anterior es resultado de una nueva metodología de evaluación que considera más elementos para determinar el estado físico de las carreteras, implementada en esta Administración.</p>			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
90			Sujeta a disponibilidad presupuestal.			
<b>SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO</b>						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	82	82	78	77	76	65
<b>METAS INTERMEDIAS</b>						
2020	2021	2022	2023	2024		
73	78	82	86	90		





## Parámetro del Objetivo prioritario 1

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	1.2 Nivel de satisfacción del usuario de las carreteras federales libre de peaje.					
Objetivo prioritario	Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.					
Definición o descripción	Mide la satisfacción de los usuarios sobre la calidad del servicio de las carreteras, respecto a la superficie del pavimento, limpieza, seguridad y señalamiento. Esta información se obtiene con base a una muestra representativa.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Nivel de satisfacción	Periodo de recolección de datos	Otros			
Dimensión	Calidad	Disponibilidad de la información	Marzo			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 211.- Dirección General de Conservación de Carreteras			
Método de cálculo	P=NS Donde: NS= Ponderación de los resultados obtenidos en las encuestas utilizando una escala de tipo social con cuatro grados de satisfacción y con un peso específico entre 2.5 y 10, para lo cual muy satisfactorio es 10, satisfactorio 7.5, insatisfactorio 5, muy insatisfactorio 2.5					
Observaciones	Se utiliza la siguiente escala: Escala Cuantitativa      Escala Cualitativa 10                              Muy satisfactorio 7.5                             Satisfactorio 5                                Insatisfactorio 2.5                             Muy insatisfactorio					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Ponderación de los resultados obtenidos en las encuestas	Valor variable 1	3,1	Fuente de información variable 1	Dirección General de Conservación de Carreteras – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	P=3,1					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	3,1		Se considerará como año de la línea base el 2017, debido a que el valor para el ejercicio 2018, se tendrá disponible durante la 2ª. Quincena de Diciembre de 2019..			
Año	2017					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
6,5			Sujeto a suficiencia presupuestal.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
		3,57	6	3,66	3,1	
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
3,7	4,2	4,7	5,6	6,5		



## Parámetro del Objetivo prioritario 1

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	1.3 Longitud construida y modernizada de carreteras libres de peaje y de peaje .					
Objetivo prioritario	Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.					
Definición o descripción	Mide el incremento de la red carretera federal y autopistas que se ofrecerá a los usuarios.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado			
Unidad de medida	Kilómetros (km)	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 210.- Dirección General de Carreteras			
Método de cálculo	P= NS Donde: NS=Km de construcción y modernización de carreteras federales y autopistas					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Km de construcción y modernización de carreteras y autopistas	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Dirección General de Carreteras – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	P=0					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	0		Último año de la evaluación disponible.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
2000			Sujeto a suficiencia presupuestal.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
						0
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
700	1025	1350	1652	2000		



## Meta del bienestar del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.1 Relación de pasajeros trasladados respecto a la población total					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Mide el nivel de atención a pasajeros en el transporte aéreo y terrestre con respecto a la población total.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Traslados por habitante	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$PP = \frac{(PTVA + PTVT)}{PT}$ Donde: PP: Proporción de pasajeros trasladados por vía aérea y terrestre respecto a la población total PTVA: Pasajeros Traslados Vía Aérea PTVT: Pasajeros Traslados Vía Terrestre PT: Población Total					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Pasajeros Traslados Vía Aérea en un año (millones)	Valor variable 1	97.3	Fuente de información variable 1	Concesionarios y Permisos – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Pasajeros Traslados Vía Terrestre en un año (millones)	Valor variable 2	3830.8	Fuente de información variable 2	Concesionarios y Permisos – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 3	3.- Población Total (millones)	Valor variable 3	125.3	Fuente de información variable 3	CONAPO	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$PP = \frac{(97.3 + 3830.8)}{125.3}$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	31.3		La proporción de personas que se trasladan al año respecto de la población total del país es de 31.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
33			Sin Nota			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
29.6	29.5	29.8	30.4	30.7	31	31.3
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
31.4	31.6	32	32.4	33		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.2 Número de pasajeros atendidos en el transporte aéreo y terrestre.					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el número de pasajeros atendidos en el transporte aéreo y terrestre.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Pasajeros	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$PA = \sum_t PTVA + \sum_t PTVF + \sum_t PTVAF$ Dónde: PA: Pasajeros Atendidos t: año de observación PTVA: Pasajeros Traslados Vía Aérea PTVF: Pasajeros Traslados Vía Ferrocarril PTVAF: Pasajeros Traslados Vía Autotransporte Federal					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Pasajeros vía aérea año actual (millones)	Valor variable 1	97.3	Fuente de información variable 1	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Pasajeros vía ferrocarril año actual (millones)	Valor variable 2	57.8	Fuente de información variable 2	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 3	3.- Pasajeros vía autotransporte federal año actual (millones)	Valor variable 1	3773	Fuente de información variable 3	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$PA = 97.3 + 57.8 + 3773$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	3928.1	No aplica				
Año	2018					
META 2024		Nota sobre la meta 2024				
4365		No aplica				
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3463.6	3497.8	3573.5	3686.4	3761.5	3848.2	3928.1
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
4007.4	4079.1	4160.2	4255.1	4365		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.2.1 Crecimiento en el número de pasajeros atendidos en el transporte aéreo.					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual del número de pasajeros atendidos en el transporte aéreo.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CPAVA = \left[ \left( \frac{PAVA_t}{PAVA_{t-1}} \right) - 1 \right] \times 100$ <p>Dónde:            CPAVA: Crecimiento de Pasajeros Atendidos Vía Aérea            t: año de observación            t-1= año inmediato anterior            PAVA_t: Pasajeros Atendidos Vía Aérea del año actual            PAVA_t-1: Pasajeros Atendidos Vía Aérea del año inmediato anterior</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Pasajeros atendidos vía aérea del año actual (millones)	Valor variable 1	97.3	Fuente de información variable 1	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Pasajeros atendidos vía aérea del año inmediato anterior (millones)	Valor variable 2	90.4	Fuente de información variable 2	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CPAVA = \left[ \left( \frac{97.3}{90.4} \right) - 1 \right] \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	7.6	No aplica				
Año	2018					
META 2024		Nota sobre la meta 2024				
8.6		Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).				
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
8.3	8.3	8.3	12.3	10.7	9.3	7.6
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
8.1	8.2	8.3	8.4	8.6		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.2.2 Crecimiento en el número de pasajeros atendidos en el transporte terrestre: ferroviario.					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual del número de pasajeros atendidos en el transporte terrestre: ferroviario					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CPAVTF = \left( \frac{PAVTF_t}{PAVTF_{t-1}} - 1 \right) \times 100$ <p>Dónde:            CPAVTF: Crecimiento de Pasajeros Atendidos Vía Transporte Ferroviario            t: año de observación            t-1= año inmediato anterior            PAVTF_t: Pasajeros Atendidos Vía Transporte Ferroviario del año actual            PAVTF_t-1: Pasajeros Atendidos Vía Transporte Ferroviario del año inmediato anterior</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Pasajeros atendidos vía transporte ferroviario del año actual (millones)	Valor variable 1	57.8	Fuente de información variable 1	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Pasajeros atendidos vía transporte ferroviario del año inmediato anterior (millones)	Valor variable 2	56.7	Fuente de información variable 2	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CPAVTF = \left( \frac{57.8}{56.7} - 1 \right) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	1.9		La línea base muestra una tendencia oscilatoria en los años anteriores. Sin embargo, en esta ocasión se presentó un incremento en la tarifa del tren suburbano, lo cual es una de las causas de la disminución en la demanda de dicho servicio ya que éste concentra cerca del 99.0% del total de pasajeros transportados.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
	1		El pronóstico se basa en la afluencia de pasajeros del tren suburbano.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
4.6	3.3	5.7	11.9	4.1	1.7	1.9
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
.6	.7	.8	.9	1		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.2.3 Crecimiento en el número de pasajeros atendidos en el transporte terrestre: autotransporte federal					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual del número de pasajeros atendidos en el transporte terrestre: autotransporte federal.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Pasajeros	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CPAVAF = \left( \frac{PAVAF_t}{PAVAF_{t-1}} - 1 \right) \times 100$ Dónde: CPAVAF: Crecimiento de Pasajeros Atendidos Vía Autotransporte Federal t: año de observación t-1= año inmediato anterior PAVAF_t: Pasajeros Atendidos Vía Autotransporte Federal del año actual PAVAF_(t-1): Pasajeros Atendidos Vía Autotransporte Federal del año inmediato anterior.					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Pasajeros vía autotransporte federal año actual (millones)	Valor variable 1	3773	Fuente de información variable 1	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Pasajeros vía autotransporte federal año inmediato anterior (millones)	Valor variable 2	3701	Fuente de información variable 2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CPAVAF = \left( \frac{3773}{3701} - 1 \right) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	1.9		Sin Nota			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
2.4			Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3	.8	2	2.9	1.8	2.2	1.9
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
1.3	1.6	1.8	2.1	2.4		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.3 Carga transportada por vía aérea y terrestre.					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el total de la carga movilizada en el transporte aéreo y terrestre.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Miles de toneladas	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CT = \sum_t CVA + \sum_t CVF + \sum_t CVAF$ Dónde: CT: Carga Transportada t= año de observación CVA: Carga Vía Aérea CVF: Carga Vía Ferrocarril CVAF: Carga Vía Autotransporte Federal					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Carga por ferrocarril año actual (miles de toneladas)	Valor variable 1	128043.6	Fuente de información variable 1	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Carga por autotransporte año actual (miles de toneladas)	Valor variable 2	556411	Fuente de información variable 2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 3	3.- Carga vía aérea año actual (miles de toneladas)	Valor variable 3	909.8	Fuente de información variable 3	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	CT=909.8+128043.6+556411.0					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	685364.4		No aplica			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
748982.5			No aplica			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
610364.1	614699.7	628931.4	643331.3	658246	674269.1	685364.4
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
697126.1	707579.8	719354.4	733086	748982.5		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.3.1 Crecimiento en el número de carga en el transporte aéreo					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual de la carga movilizada en el transporte aéreo.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CCTVA = \left( \frac{CTVA_t}{CTVA_{(t-1)}} - 1 \right) \times 100$ <p>Dónde:            CCTVA: Crecimiento de Carga Transportada Vía Aérea            t: año de observación            t-1= año inmediato anterior            CTVA_t: Carga Transportada Vía Aérea del año actual            CTVA_(t-1): Carga Transportada Vía Aérea del año inmediato anterior.</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Carga transportada vía aérea año actual (miles de toneladas)	Valor variable 1	909.8	Fuente de información variable 1	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Carga transportada vía aérea año inmediato anterior (miles de toneladas)	Valor variable 2	806.5	Fuente de información variable 2	Concesionarios y permisionarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CCTVA = (909.8 / 806.5 - 1) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	12.8		No Aplica			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
11.4			Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
-6.6	1.1	6.2	6.1	5.1	10.4	12.8
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
9.1	9.9	11.2	11.3	11.4		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.3.2 Crecimiento en el número de carga en el transporte terrestre: ferroviario					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual de la carga movilizada en el transporte terrestre: ferroviario					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CCTVF = \left( \frac{CTVF_t}{CTVF_{(t-1)}} - 1 \right) \times 100$ <p>Dónde:            CCTVF: Crecimiento de Carga Transportada Vía Ferroviario            t: año de observación            t-1= año inmediato anterior            CTVF_t: Carga Transportada Vía Ferroviario del año actual            CTVF_(t-1): Carga Transportada Vía Ferroviario del año inmediato anterior.</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Carga transportada vía ferroviario año actual (miles de toneladas)	Valor variable 1	128043.6	Fuente de información variable 1	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Carga transportada vía ferroviario año inmediato anterior (miles de toneladas)	Valor variable 2	126874.6	Fuente de información variable 2	Concesionarios y asignatarios – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CCTVF = \left( \frac{128043.6}{126874.6} - 1 \right) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	.9		No Aplica			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
1			Uno de los factores considerados para obtener las proyecciones de 2019 a 2024, son los pronósticos de crecimiento del Producto Interno Bruto, condiciones sociales y de seguridad.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2.9	.3	4.5	2.3	1.9	4	.9
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
.6	.7	.8	.9	1		



## Parámetro del Objetivo prioritario 2

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	2.3.3 Crecimiento en el número de carga en el transporte terrestre: autotransporte federal					
Objetivo prioritario	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.					
Definición o descripción	Este indicador mide el crecimiento porcentual de la carga movilizada en el transporte terrestre: autotransporte federal.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficiencia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 300.- Subsecretaría de Transporte			
Método de cálculo	$CCTVAF = \left( \frac{CTVAF_t}{CTVAF_{t-1}} - 1 \right) \times 100$ <p>Dónde:            CCTVAF: Crecimiento de Carga Transportada Vía Autotransporte Federal            t: año de observación            t-1= año inmediato anterior            CCTVAF_t: Carga Transportada Vía Autotransporte Federal del año actual            CCTVAF_{t-1}: Carga Transportada Vía Autotransporte Federal del año inmediato anterior.</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Carga transportada vía autotransporte federal año actual (miles de toneladas)	Valor variable 1	556411	Fuente de información variable 1	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Carga transportada vía autotransporte federal año inmediato anterior (miles de toneladas)	Valor variable 2	546588	Fuente de información variable 2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CCTVAF = \left( \frac{556411.0}{546588.0} - 1 \right) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	1.8		No aplica			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
2.4			Los pronósticos presentados se ajustan a las estimaciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2.6	.8	1.8	2.3	2.4	2.1	1.8
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
1.3	1.6	1.8	2.1	2.4		



## Meta del bienestar del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	3.1 Penetración de usuarios de Internet.					
Objetivo prioritario	Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.					
Definición o descripción	Mide la penetración del uso del servicio de internet entre la población.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado			
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 400.- Subsecretaría de Comunicaciones			
Método de cálculo	PUI = PUIE Donde: PUI= Penetración de usuarios de Internet PUIE= Penetración de usuarios de Internet registrados en la ENDUTIH					
Observaciones	La penetración de usuarios se extrae directamente de la Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares, que mide el porcentaje de la población de 6 años y más, que usaron Internet en los últimos 3 meses.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Penetración de usuarios de Internet registrados en la ENDUTIH	Valor variable 1	65.8	Fuente de información variable 1	ENDUTIH	
Sustitución en método de cálculo del indicador	PUI=65.8					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	65.8		Sin Nota			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
77.2			Sin Nota			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
			57.4	59.5	63.9	65.8
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
69.6	71.5	73.4	75.3	77.2		



## Parámetro del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	3.2 Porcentaje de la población con cobertura de servicios de banda ancha					
Objetivo prioritario	Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.					
Definición o descripción	Mide la cobertura de servicios de banda ancha como porcentaje de la población, con base en los mapas de cobertura garantizada que proporcionan los concesionarios.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado			
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Junio			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 400.- Subsecretaría de Comunicaciones			
Método de cálculo	$CBA = (PCBA/PT) \times 100$ Donde: CBA= Porcentaje de la población con cobertura de servicios de banda ancha. PCBA= Población con cobertura de banda ancha móvil en las zonas de cobertura garantizada presentados por los concesionarios. PT= Población total registrada en el Censo Nacional de Población y Vivienda vigente publicado por INEGI.					
Observaciones	Las zonas con cobertura de banda ancha móvil son proporcionadas por los proveedores de estos servicios al IFT a partir de datos geográficos. El porcentaje de la población con cobertura de banda ancha móvil se calcula a partir de los habitantes de AGEBS y localidades que se encuentran dentro de las zonas de cobertura. Los datos que se tiene de población por AGEB y localidad son los del Censo de Población y Vivienda vigente, por lo cual ésta es la única fuente de información disponible para el cálculo del indicador.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Población con cobertura de banda ancha móvil en las zonas de cobertura garantizada presentados por los concesionarios (millones)	Valor variable 1	98	Fuente de información variable 1	IFT/SCT	
Nombre variable 2	4.- Población total (millones)	Valor variable 2	112.3	Fuente de información variable 2	INEGI	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$CBA = (98.0/112.3) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	87.3		Para obtener la línea base, se utilizó como población total, la cifra registrada en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, misma que será actualizada con la cifra que se registre en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2020.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
95			Sin Nota			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
						87.3
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
88.9	91.2	92.4	93.7	95		



## Parámetro del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO					
Nombre	3.3 Penetración de internet en estrato socioeconómico bajo.				
Objetivo prioritario	Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.				
Definición o descripción	Mide la penetración de internet en población con estrato socioeconómico bajo, según la metodología establecida por el INEGI.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre		
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Junio		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 400.- Subsecretaría de Comunicaciones		
Método de cálculo	$PIESB = (ESBI/ESB) * 100$ <p>Donde:            PIESB= Penetración de internet en estrato socioeconómico bajo            ESBI= Número total de individuos de seis o más años de edad identificados por el INEGI como de "Estrato socioeconómico bajo" que usaron Internet            ESB= Número total de personas de seis años o más de edad identificados por el INEGI como de "Estrato socioeconómico bajo"</p>				
Observaciones	Se toma como referencia el estrato socioeconómico bajo, según lo establecido en la metodología del INEGI.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	3.- Número total de individuos de seis o más años de edad identificados por el INEGI como de "Estrato socioeconómico o bajo" que usaron Internet (millones)	Valor variable 1	8	Fuente de información variable 1	ENDUTIH 2018
Nombre variable 2	4.- Número total de individuos de seis o más años de edad identificados por el INEGI como de "Estrato socioeconómico o bajo" (millones)	Valor variable 2	21.6	Fuente de información variable 2	ENDUTIH 2018
Sustitución en método de cálculo del indicador	$PIESB = (8.0/21.6) * 100$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	37		Sin Nota		
Año	2018				
META 2024			Nota sobre la meta 2024		
52.8			Sin Nota		



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

---

SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
					34.6	37
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
42.4	45	47.6	50.2	52.8		





## Meta del bienestar del Objetivo prioritario 4

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	4.1 Indicador de Movimiento de Carga Portuaria e Impacto Social					
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.					
Definición o descripción	Mide el movimiento de carga, tanto para el comercio interior como exterior en todo el Sistema Portuario Nacional y refleja su incidencia en la actividad económica y empleo regional.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Marzo			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 500.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante			
Método de cálculo	$IMCt = (MCt + IDCrt) \times 100$ Donde: IMCt = Indicador de Movimiento de Carga Portuaria en el año t. MC t= Movimiento de carga portuaria en el año t IDCrt= Impacto en el desarrollo costero regional en el año t					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Movimiento de carga portuaria t	Valor variable 1	.5	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	3.- Impacto en el desarrollo costero regional en el año t	Valor variable 2	.5	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$IMCt = (0.50 + 0.50) \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	100		Datos registrados al inicio de la Administración.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
105.79			Con base en las pruebas preliminares para la obtención del indicador definitivo.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
89.21	90.58	90.89	93.12	94.94	97.48	100
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
101.38	102.48	103.58	104.68	105.79		



## Parámetro del Objetivo prioritario 4

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	4.2 Movimiento de carga portuaria					
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.					
Definición o descripción	Mide toda la carga comercial y petrolera que se moviliza por todos los puertos del país anualmente.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre			
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Marzo			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 500.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante			
Método de cálculo	$MC = \left[ \frac{Mct}{Mct\_base} \right] \times PC \times 100$ <p>Donde:            MC = Movimiento de carga portuaria.            Mct = Movimiento de carga portuaria en el año t            MC(t_base) = Movimiento de carga portuaria en el año base (2018)            PC = Ponderador de carga            t = Año de observación            t_base = Año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018</p>					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Movimiento de carga portuaria en 2018 (año base)	Valor variable 1	317013107	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 2	2.- Ponderador de carga	Valor variable 2	.5	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Unidad de Planeación Estratégica Marítimo Portuaria – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Nombre variable 3	3.- Movimiento de carga portuaria en el año t	Valor variable 3	317013107	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$MC = \left[ \frac{317013107}{317013107} \times 0.50 \right] \times 100 = 50$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
	Línea base			Nota sobre la línea base		
Valor	50			El ponderador 0.50 para la variable de Movimiento de Carga fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador; el MC es la variable de impacto indirecto de las acciones realizadas por la CGPMM y que genera incidencia social en beneficio de la población.		
Año	2018					
	META 2024			Nota sobre la meta 2024		
	54.35			Con base en la meta del movimiento de carga portuaria correspondiente a 344,621,593.		
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	44.71	45.53	45.2	46.16	46.87	48.59
	2018	50				
METAS INTERMEDIAS						
	2020	2021	2022	2023	2024	
	50.89	51.76	52.62	53.49	54.35	



## Parámetro del Objetivo prioritario 4

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	4.3 Impacto en el desarrollo costero regional					
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.					
Definición o descripción	Mide el comportamiento del empleo y la actividad económica como variables que serán influenciadas por la actividad portuaria del país y que pueden generar un impacto indirecto de bienestar social en la población mexicana..					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico		Periódico		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos		Enero-Diciembre		
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información		Junio		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance		9.- Comunicaciones y Transportes 500.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Método de cálculo	$IDCRt = PEAt + IGAEt$ Donde: IDCRt = Impacto en el desarrollo costero regional en el año t. PEAt = Población Económicamente Activa empleada en el año t IGAEt = Indicador Global de Actividad Económica (IGAE) en el año t					
Observaciones	La variable de impacto social refleja la generación de empleo en las zonas costeras de nuestro país, que se mide mediante la Población Económicamente Activa empleada y el comportamiento de la actividad económica nacional medida en el Índice Global de Actividad Económica.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Población Económicamente Activa empleada en el año t	Valor variable 1	25	Fuente de información variable 1	Instituto Nacional de Estadística y Geografía	
Nombre variable 2	2.- Índice Global de Actividad Económica (IGAE) en el año t	Valor variable 2	25	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$IDCRt = 25 + 25$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	50		El ponderador 0.5 para la variable de IDCRt, fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, la PEA y el IGAE son variables dependientes de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
51.4			Con base en el comportamiento de la economía nacional, la Población Económicamente Activa y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 50%			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
44.5	45.04	45.7	46.96	48.06	48.89	50
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
50.48	50.72	50.95	51.19	51.4		



## Parámetro del Objetivo prioritario 4

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO					
Nombre	4.3.1 Población Económicamente Activa por la actividad portuaria				
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.				
Definición o descripción	Mide los empleos, directos e indirectos, que se generan en las regiones portuarias como resultado de la movilización de carga desde y hacia los puertos.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos	Enero-Diciembre		
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Junio		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	9.- Comunicaciones y Transportes 500.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Método de cálculo	$PEAoc = [(PEAoc\_t / PEAoc\_t\_base) * Ppea] * 100$ <p>Donde:  PEAoc= Población Económicamente Activa por la actividad portuaria.  PEAoc_t= Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en el año t.  PEAoc_t_base) = Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en 2018 (año base).  Ppea = Ponderador de la PEA ocupada.  t = año de observación.  t_base = año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018.</p>				
Observaciones	El ponderador "Ppea = Ponderador de la PEA ocupada", representa un valor de 0.25.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	1.- Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en el año t	Valor variable 1	53721195	Fuente de información variable 1	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable 2	2.- Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en 2018 (año base)	Valor variable 2	53721195	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable 3	3.- Ponderador PEA ocupada	Valor variable 3	.25	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Sustitución en método de cálculo del indicador	$PEAoc = [(53,721,195 / 53,721,195) * 0.25] * 100$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
	Línea base		Nota sobre la línea base		
Valor	25		El ponderador 0.25 para la variable de Población Económicamente Activa Ocupada fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, la PEA es la variable dependiente de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.		
Año	2018				
	META 2024		Nota sobre la meta 2024		
	25.76		Con base en el comportamiento de la economía nacional y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 53,721,195		
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO					



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

---

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
22.67	22.91	23	23.55	24.01	24.36	25
METAS INTERMEDIAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
25.25	25.38	25.5	25.63	25.76		





## Parámetro del Objetivo prioritario 4

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	4.3.2 Índice Global de Actividad Económica (IGAE)					
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.					
Definición o descripción	Refleja el comportamiento de la actividad económica que conlleva a una mayor movilidad de carga y a un mayor beneficio social; especialmente en aquellos relacionados con esta actividad.					
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición		Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico		Periódico		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de datos		Enero-Diciembre		
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información		Junio		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance		9.- Comunicaciones y Transportes 500.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Método de cálculo	$IGAE = \left( \frac{IGAE_t}{IGAE_{t\_base}} \right) \times Pigae \times 100$ Donde: IGAE = Índice Global de Actividad Económica IGAE_t = Índice Global de Actividad Económica en el año t IGAE_t_base = Índice Global de Actividad Económica en 2018 (el año base) Pigae = Ponderador IGAE. t = año de observación t_base = año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO DEL INDICADOR PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	1.- Índice Global de Actividad Económica en el año t	Valor variable 1	112.9517	Fuente de información variable 1	Instituto Nacional de Estadística y Geografía	
Nombre variable 2	2.- Índice Global de Actividad Económica en 2018 (año base)	Valor variable 2	112.9517	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía	
Nombre variable 3	3.- Ponderador IGAE	Valor variable 3	.25	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Sustitución en método de cálculo del indicador	$IGAE = \left( \frac{112.951696}{112.951696} \right) \times 0.25 \times 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	25		El ponderador 0.25 para la variable de Índice General de la Actividad Económica fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, el IGAE es la variable dependiente de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.			
Año	2018					
META 2024			Nota sobre la meta 2024			
25.67			Con base en el comportamiento de la economía nacional y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 112.95			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
21.83	22.13	22.7	23.41	24.05	24.53	25
METAS INTERMEDIAS						



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

---

2020	2021	2022	2023	2024
25.23	25.34	25.45	25.56	25.67





## 9.- Epílogo: Visión hacia el futuro

La infraestructura de transporte, el transporte en sus diversas modalidades y las telecomunicaciones, deben evolucionar para lograr el objetivo de bienestar con equidad al que se ha comprometido esta administración.

En los siguientes 20 años se habrá de construir y consolidar una red integral de transporte de gran cobertura, multimodal, que interconecte las vías generales de comunicación con las estatales y municipales, que llegue a través de aeropuertos regionales, trenes de pasajeros, carreteras estatales y rurales hasta las comunidades que hoy están aisladas y que se vincule de manera eficiente con los sistemas de transporte colectivo de las ciudades, privilegiando el desarrollo de los trenes suburbanos.

La red de transporte se ejecuta en combinación con las estrategias de desarrollo económico regional para hacer más eficaz la comunicación en las zonas que más la necesiten y atendiendo los requerimientos de los programas de desarrollo del país, especialmente de las regiones sur y sureste, mejorando en general las condiciones de vida de la población.

La apropiación del futuro se hace con los resultados de cada día. En tal virtud y en concordancia con el Eje Rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 “Economía para el Bienestar, la SCT contribuirá con las siguientes metas para el 2024.

- Con el mantenimiento y conservación de 10,148 km de la red carretera federal libre, se pasará de 65% en estado bueno y regular al 90% en esa condición.
- Construcción y modernización de 2,000 kilómetros de carreteras y autopistas.
- Pavimentar 300 accesos a igual número de cabeceras municipales indígenas en el país. Esto genera empleos, reactiva las economías locales y desalienta la migración.
- Concluir 5 desdoblamientos carreteros a través de esquemas de Asociaciones Público Privadas, agrupados a 7 obras por 20,800 millones de pesos, 4 proyectos prioritarios por 30,700 millones de pesos y 14 obras por 54,300 millones de pesos, con una inversión estimada de 105,800 millones de pesos.
- Consolidar un sistema aeroportuario nacional, con la prioridad de solucionar la saturación del Aeropuerto Benito Juárez de la Ciudad de México a través de un Sistema Aeroportuario Metropolitano, incorporando el Aeropuerto Internacional de Toluca y el Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía.
- Aumentar la participación del ferrocarril en el mercado de transporte de carga con los consecuentes beneficios en mantenimiento de carreteras, y reducción de emisiones contaminantes con énfasis especial en la seguridad.





- Sentar las bases para el desarrollo de una red nacional de transporte ferroviario de pasajeros segura, eficiente y en etapas aprovechando la red actual en donde existan las condiciones adecuadas.
- Incrementar el uso del servicio de internet al pasar del 65.7 % al 77.2 % del total de la población.
- Incrementar la cobertura de servicios de banda ancha al pasar de 87.3 % al 95 % de la población.
- Incrementar el uso del servicio de internet entre los grupos en situación de vulnerabilidad al pasar de 37.2% - 52.8%.
- Fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico del país.
- Consolidar a la red de infraestructura portuaria y a la Marina Mercante como detonadores del desarrollo regional a través de los SIPCO's.
- Nueva conceptualización de las API para enfocarlas como empresas que se dediquen a atraer negocios portuarios.
- Reactivación de la construcción naval, para incrementar los empleos y estimular la actividad económica en distintas regiones donde se encuentren los astilleros.

En atención al principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, "Honradez y honestidad", se implementa la estrategia denominada "transparencia y honestidad en todo el proceso de gestión de obra pública" en la que se mejora sustancialmente la:

- Integración de proyecto de obra y realización de estudios como el Análisis Costo Beneficio (ACB),
- Asignación de recursos y pago oportuno para el proceso de Liberación del Derecho de Vía.
- Licitación y adjudicación de obra, privilegiando el esquema de licitación pública.

Por lo que corresponde al Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, la SCT colaborará a través de 6 obras: 4 carreteras con esquemas de recursos públicos y asociaciones público privadas: Acayucan-La Ventosa, Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco, Barranca Larga-Ventanilla y Mitla-Tehuantepec, con una inversión estimada total de 20,600 millones de pesos; las modernizaciones de la vía férrea de Salina Cruz, Oaxaca a Coatzacoalcos, Veracruz, y el aeropuerto de Ixtepec, Oaxaca.

La SCT visualiza en 20 años un México conectado, moderno, con accesibilidad, en el que a través de una red multimodal de comunicaciones bien conservada, segura y con niveles de servicio de clase mundial, permita a cualquier mexicana y mexicano disfrutar de servicios básicos y de esparcimiento, de tal forma que el bienestar de la población se incremente y el aislamiento y la marginación disminuyan.





Para lo anterior, se deberá garantizar la seguridad y sustentabilidad mediante la implementación de las nuevas tecnologías de información, tanto en los sistemas como en las unidades de transporte. Además la normatividad debe evolucionar en paralelo para atender los requerimientos de la nueva tecnología (drones, vehículos autónomos, comercio electrónico, etc.).

En todos los medios de transporte se debe contar con medidas para atender a los grupos en situación de vulnerabilidad y, en particular, a las personas adultas mayores que tendrá una mayor participación en la pirámide poblacional.

La infraestructura de transporte debe financiarse con esquemas mixtos que garanticen no solo la construcción de nueva infraestructura, sino también su mantenimiento y constante modernización y aplicación de nuevas tecnologías, para asegurar un desarrollo sostenido.

En estos momentos donde el desarrollo tecnológico avanza a pasos agigantados, la incorporación dinámica y disruptiva de las tecnologías de la información y las comunicaciones, afecta todos los ámbitos de la vida, la forma de relación entre unos y otros, el desarrollo de las actividades económicas, e incluso la relación de las personas con la naturaleza. Se debe, por tanto, repensar el concepto mismo de información, su rol en un mundo cada vez más conectado y los cambios que se requiere promover para lograr la transformación digital de México.

Con políticas que impulsen a los habilitadores tecnológicos para la transformación digital, México será un país donde la inclusión y el desarrollo social generan cada vez mejores condiciones de vida y de bienestar para todas y todos. A pesar del crecimiento poblacional, que multiplicará la demanda en los servicios de telecomunicaciones, toda la población tendrá acceso a telecomunicaciones con calidad, y podrá migrar a tecnologías 5G y a IPv6. La Inteligencia Artificial y el Internet de las Cosas serán una realidad cotidiana que ayudarán a la organización social y al desarrollo tecnológico del país potenciándolo como una nación emergente del siglo XXI.

El desarrollo del país ha estado enfocado hacia la región del Altiplano. Sin embargo, hoy los puertos han crecido y madurado para ser parte del desarrollo nacional que dará impulso al mercado interno y al comercio exterior, comunicando más rápido y eficazmente a las regiones del sur - sureste con el norte.

En un futuro, los puertos conformarán nodos industriales y centros de producción a su alrededor. Esto permitirá incentivar una mayor industrialización del país hacia las costas y reducir los costos logísticos en las cadenas de suministros; así como propiciar una integración y convivencia entre el puerto y la ciudad que genere empleos fijos y un desarrollo regional estable y perdurable.

La Marina Mercante Nacional es primordial; son los marinos mercantes egresados de la modernizada FIDENA, quienes harán posible una comunicación directa entre los puertos





de la Península de Yucatán, con los estados del Golfo de México y, de igual manera, de Salina Cruz a Topolobampo y Mazatlán.

Finalmente, es pertinente tomar en cuenta que la profesionalización, simplificación y transparencia en la gestión de los recursos humanos, presupuestales, tecnológicos y materiales, con visión de austeridad republicana y ética pública absoluta, con cero corrupción y cero impunidad, permitirá avanzar hacia una realidad en la cual los aspectos administrativos dejen de ser obstáculos para el logro de los objetivos sustantivos del Sector.