

## CUARTA SECCION

### SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

#### **DECRETO por el que se aprueba el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA**, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 9, 22, 23, 27, 28, 29, 30 y 32 de la Ley de Planeación y 9, 31, 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y

#### CONSIDERANDO

Que el artículo 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional, que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía, para la independencia y democratización política, social y cultural de la Nación;

Que el mismo precepto constitucional establece que habrá un plan nacional de desarrollo, al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal;

Que el 31 de mayo de 2007, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, el cual contiene los objetivos nacionales, estrategias y prioridades que regirán la actuación del Gobierno Federal durante la presente administración;

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 prevé como premisa básica para el desarrollo integral del país al desarrollo humano sustentable y orienta la actuación gubernamental en torno a cinco ejes principales: estado de derecho y seguridad, economía competitiva y generadora de empleos, igualdad de oportunidades, sustentabilidad ambiental, así como democracia efectiva y política exterior responsable;

Que la Ley de Planeación señala que los programas sectoriales se sujetarán a las previsiones contenidas en el plan nacional de desarrollo y especificarán los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades de cada uno de los sectores de la Administración Pública Federal, y

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboró el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes para el periodo 2007-2012, siguiendo las directrices previstas en el Plan Nacional de Desarrollo, previo dictamen de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y lo sometió a consideración del Ejecutivo Federal a mi cargo, he tenido a bien emitir el siguiente

#### DECRETO

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se aprueba el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012 será de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias. Asimismo, la obligatoriedad del programa será extensiva a las entidades paraestatales, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO TERCERO.-** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las entidades paraestatales coordinadas por ella, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, elaborarán sus respectivos programas anuales, mismos que servirán de base para la integración de sus anteproyectos de presupuesto, a efecto de que se prevean los recursos presupuestarios necesarios para el eficaz cumplimiento de los objetivos y metas del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, en concordancia con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.

**ARTÍCULO CUARTO.-** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con la participación que conforme a sus atribuciones le corresponde a las secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública, verificará de manera periódica el avance del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, los resultados de su ejecución, así como su incidencia en la consecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Asimismo, realizará las acciones necesarias para hacer las correcciones procedentes y, en su caso, modificarlo.

**ARTÍCULO QUINTO.-** La Secretaría de la Función Pública, en el ámbito de su competencia, vigilará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones contenidas en el presente decreto.

#### TRANSITORIO

**ÚNICO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a diecisiete de enero de dos mil ocho.- **Felipe de Jesús Calderón Hinojosa**.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **Agustín Guillermo Carstens Carstens**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Luis Téllez Kuenzler**.- Rúbrica.- El Secretario de la Función Pública, **Salvador Vega Casillas**.- Rúbrica.

---

**PROGRAMA Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012.**

---

**PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
2007-2012****Sección I. Introducción**

El Sector Comunicaciones y Transportes es motor de la actividad económica, política y social de nuestro país. Lo anterior, en virtud de que promueve la integración de regiones y mercados; incrementa la productividad de la economía al reducir costos de producción y distribución; impulsa la competitividad de sectores estratégicos para México como el turismo y el comercio, al tiempo que es un generador directo de empleos productivos.

Asimismo, es un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo social y disminuir la desigualdad, ya que además de generar crecimiento económico, por sus caminos, vías y puertos llegan bienes y servicios básicos como educación, salud y las mismas comunicaciones a las zonas de menor desarrollo.

Por ello, la infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes constituyen, en sí mismos, una fuerza fundamental de cambio social, no sólo al ampliar la cobertura y accesibilidad de los servicios tradicionales y de valor agregado, sino al promover el desarrollo humano sustentable.

Si bien los cambios realizados en el pasado constituyen un avance importante en la agenda de transformación del sector, aún existen retos pendientes para consolidar un sector moderno, seguro, eficiente, competitivo y accesible para la gran mayoría de las regiones, comunidades y familias de México.

Entre otros, se requiere solventar problemas de congestionamiento de nuestra infraestructura en diferentes regiones del país, así como en la zona fronteriza con los Estados Unidos. De no resolver esto, perderemos competitividad e incluso la ventaja comparativa que nos da la proximidad geográfica al principal mercado del mundo.

De igual manera, es indispensable lograr una adecuada integración entre los distintos tipos de transporte, de tal manera que tiendan a constituirse redes integrales de producción y distribución tanto nacionales como internacionales. Asimismo, es importante brindar continuidad en las vías a través de una operación más eficiente, costos más competitivos e incluso mediante la construcción de infraestructura que salvaguarde no solo al usuario, sino a la población de zonas urbanas, como es el caso de la construcción de libramientos en las principales ciudades del país.

Asimismo, las telecomunicaciones se caracterizan por su elevada concentración, desigual distribución de los servicios y una estructura de precios inadecuada. Es necesario garantizar que la población tenga acceso a una mayor disponibilidad y diversidad de servicios con calidad y precios accesibles.

Algunas de las tareas pendientes son el desarrollar el marco institucional necesario para la correcta regulación y supervisión de las concesiones, promover la planeación y generación de un sistema de comunicaciones y transportes integral, tanto al interior del sector como con otros sectores; brindar servicios más eficientes y de mayor calidad a los usuarios; asegurar un mayor acceso y ampliar la capacidad y cobertura de la infraestructura al interior de las distintas regiones, así como modernizar la administración y gestión de proyectos y servicios de infraestructura.

**Consideraciones**

La estimación de los recursos para la ejecución del presente programa, estará determinada en los Proyectos de Presupuesto que anualmente sean presentados por la dependencia y quedarán sujetos a la disponibilidad de recursos.

Los instrumentos y responsables de la ejecución del Programa se determinan conforme a las facultades y atribuciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en su carácter de coordinadora sectorial, por lo que hace a los organismos sectorizados.

Las prioridades sectoriales se concretan en las metas que se establecen en este Programa Sectorial y para su logro, los esfuerzos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tienen como marco los objetivos, estrategias y líneas de acción que aquí se presentan.

## **Sección II. Diagnóstico, Misión y Visión de Sector**

### **Diagnóstico**

¿En dónde estamos?

Como resultado de la promoción de la inversión privada en el desarrollo del Sector, desde hace más de una década la inversión total destinada para tales efectos ha crecido a una tasa real de 8.5 por ciento en promedio cada año, lo que representa un crecimiento mayor al de la economía nacional, el cual fue de 3.2 por ciento promedio anual.

Con las nuevas inversiones, el Sector se ha vuelto uno de los más dinámicos de la economía, habiendo crecido en los últimos diez años 6.6 por ciento en términos reales en promedio anual, es decir, más del doble de lo que creció la economía en su conjunto durante el mismo periodo. Este dinamismo ha sido apuntalado principalmente por el acelerado crecimiento del subsector de las comunicaciones.

De esta manera, la participación del Sector en el Producto Interno Bruto (PIB) se ha incrementado de manera importante, pasando de 9.5 por ciento en 1997 a 13.2 en el primer semestre de 2007.

Asimismo, en la actualidad el Sector Comunicaciones y Transportes aporta directamente 2.2 millones de empleos, lo que representa un 5.1 por ciento del mercado laboral.

No obstante el dinamismo del Sector, la inversión total que se le destina como porcentaje del PIB aún se encuentra por debajo de estándares internacionales.

#### **1. Infraestructura**

La infraestructura del Sector está integrada por 356 mil kilómetros de carreteras, 26 mil kilómetros de vías férreas, 114 puertos y 85 aeropuertos nacionales e internacionales. Mediante esta infraestructura se moviliza la totalidad de la carga comercial y los pasajeros transportados en nuestro país, a través de los distintos modos de transporte: carretero, aéreo, marítimo, ferroviario y multimodal.

Si bien el país cuenta con esta extensa red, el ritmo de crecimiento de la inversión pública y privada no ha sido suficiente para satisfacer las necesidades de transporte de la población y potenciar al máximo las actividades productivas del país. De igual forma, la cobertura y accesibilidad de esta infraestructura se encuentra aún por debajo de estándares competitivos a nivel internacional. Por ejemplo, la densidad carretera y ferroviaria está por debajo de países desarrollados e incluso de países con un nivel de desarrollo similar al nuestro.

Es prioritario continuar la modernización estratégica de la red carretera; la conectividad hacia las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos; la comunicación entre regiones con potencial de desarrollo a través de corredores interestatales; la preservación del patrimonio vial mediante el mejoramiento del estado físico de la red; así como la accesibilidad a comunidades aisladas.

Por otro lado, si bien es cierto que a partir de la reestructuración del sistema ferroviario se aceleró el desarrollo y modernización de la infraestructura y equipo, se requiere fortalecerlo como columna vertebral del transporte en nuestro país a través de una mayor expansión y modernización de la red ferroviaria, la prestación de los servicios de interconexión entre concesionarios, la conectividad con otros modos de transporte y la convivencia del ferrocarril con las ciudades.

En el caso de los aeropuertos, las inversiones de los concesionarios se han destinado a la modernización y expansión de la infraestructura del país. No obstante, con la finalidad de contar con una red de clase mundial es importante consolidar el proceso de apertura al sector privado, atender de manera definitiva la creciente demanda aeroportuaria en el centro del país, así como ampliar la cobertura y mejorar la calidad de esta infraestructura.

Con objeto de aprovechar la posición geográfica de nuestro país resulta indispensable un desarrollo armónico y estratégico del Sistema Portuario Nacional. En particular, es necesario promover su modernización y competitividad en un entorno de seguridad y respeto al medio ambiente a través de la construcción de nuevos puertos estratégicos, el desarrollo de conexiones intermodales y la ampliación de la capacidad instalada en el manejo de contenedores.

## 2. Transporte

El subsector transporte, medido en el movimiento de carga y pasajeros, ha mantenido un crecimiento sostenido en los últimos 10 años ligeramente inferior al del crecimiento de la economía, lo que refleja la existencia de oportunidades para consolidar un subsector más dinámico y que sea palanca del propio crecimiento económico.

El autotransporte federal continúa siendo el principal medio de transporte de carga en el territorio nacional. Sin embargo, existe un enorme potencial para el aprovechamiento de modos alternativos al carretero para la movilización de carga comercial debido, entre otros factores, a la falta de nodos intermodales que permitan conectar a un menor costo con el transporte marítimo y ferroviario. Por tal razón, resulta imperativo modificar la participación en la distribución modal, a fin de potenciar la eficiencia y sustentabilidad del sistema de transporte del país, de tal forma que este sistema reduzca los costos logísticos y fomente la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales.

La dinámica comercial exige un desarrollo planificado del transporte multimodal, con instalaciones de transferencia de carga suficientes en zonas estratégicas que lo constituyan en una plataforma logística, comunicada con los centros industriales a través de corredores multimodales.

Asimismo, y no obstante su crecimiento sostenido en los últimos años, algunos de los servicios de transporte de pasajeros, con excepción del autotransporte, aún son poco accesibles para la mayoría de los mexicanos o no se han encontrado los mecanismos para potenciar su uso. Un ejemplo representativo es el caso del transporte aéreo, donde los pasajeros transportados por esta vía en relación al tamaño de la población (o en relación al PIB per cápita), aún se encuentran por debajo de estándares internacionales. Su cobertura, se encuentra limitada a las principales rutas de negocio y turismo, aunque en menor grado que en años anteriores, en detrimento de un desarrollo regional más equilibrado. De igual forma, es necesario impulsar nuevos proyectos para revitalizar el servicio ferroviario de pasajeros con lo que se lograrían ahorros considerables en el costo y tiempo de recorrido así como en la reducción de tráfico vehicular e impacto ambiental. Por otro lado, ante la demanda creciente por nuevas rutas y destinos turísticos por parte de las líneas navieras a nivel mundial, se requiere incrementar el número de muelles para cruceros a fin de estar en posibilidad de recibir embarcaciones de última generación.

## 3. Comunicaciones

Actualmente, se cuenta con una red de telecomunicaciones digitalizada muy importante, la cual tiene cerca de 133 mil kilómetros de fibra óptica, sin embargo el nivel de utilización de esta red es muy limitado. Por su parte, la distribución porcentual de la ocupación satelital está conformada por 19.1 por ciento para televisión, 0.8 radio, 47.6 voz y datos, 0.8 por ciento móvil y el resto como capacidad disponible. A diciembre de 2006, teníamos en el país casi 20 millones de líneas telefónicas fijas en servicio lo que representa una cobertura de 18.9 líneas por cada 100 habitantes y 57 millones de usuarios de telefonía móvil lo que corresponde a una cobertura de 54.1 usuarios por cada 100 habitantes. Además, se cuenta con más de 18 millones de usuarios de *Internet*, de los cuales sólo 3.7 millones corresponden a accesos de banda ancha, teniendo en el país una cobertura de 3.5 usuarios de banda ancha por cada 100 habitantes, muy por debajo del promedio de la OCDE que es de 16.9 usuarios por cada 100 habitantes.

El subsector de las comunicaciones ha sido el más dinámico del Sector y uno de los más importantes de la economía, habiendo crecido en promedio 14.9 por ciento en los últimos 10 años, lo que equivale a casi cinco veces el crecimiento de la economía en su conjunto.

El reto es promover la competencia entre concesionarios a fin de ampliar la cobertura de los servicios del país y lograr que las tarifas permitan el acceso a un mayor número de usuarios. Esto se logrará promoviendo el desarrollo de infraestructura tecnológica de conectividad que permita alcanzar una mayor penetración de la población desde cualquier rincón del país.

El Servicio Postal Mexicano (Sepomex) tiene amplia cobertura a nivel nacional cumpliendo así con su obligación de brindar servicio universal, sin embargo su operación está delimitada por un marco institucional muy restrictivo que ha impactado su nivel competitivo y su situación financiera. En materia de telégrafos se refleja una capacidad de respuesta limitada. Asimismo, se tiene un bajo perfil comercial, aunado a la creciente competencia de las redes bancarias y cadenas comerciales, lo que ha propiciado una disminución del giro nacional de ventanilla.

Adicionalmente, se está desaprovechando el potencial de las telecomunicaciones y su convergencia con la informática para proporcionar servicios de salud, educación, finanzas, comercio y gobierno para la población de menores recursos y en las regiones más marginadas del país.

En materia de conectividad es importante destacar que la responsabilidad del Estado no se limita a facilitar el acceso mediante la expansión de las redes digitales y de los puntos de acceso, sino que es necesario fomentar el aprovechamiento del potencial de estas tecnologías a través de contenidos acordes con las necesidades de la población y de las distintas regiones, así como el enorme rezago que se tiene en capacitación para verdaderamente acceder a las redes de información y conocimiento.

### **Misión y Visión del Sector Comunicaciones y Transportes**

#### **¿Hacia dónde queremos llegar?**

Actualmente México tiene un índice de infraestructura que lo coloca por debajo de los países mejor evaluados de acuerdo con el Foro Económico Mundial. A fin de poder alcanzar la meta establecida en el proyecto de Gran Visión México 2030, “*ubicarnos dentro del 20 por ciento de los países líderes en infraestructura*”, que el Presidente Felipe Calderón Hinojosa ha propuesto, el Sector debe ser más eficiente y moderno en su gestión, brindar servicios de mayor calidad, promover mayores y mejores inversiones, así como garantizar el uso y aprovechamiento de la infraestructura.

Así, con el propósito de fortalecer la estructura sectorial que requieren las comunicaciones y transportes, la Secretaría tiene como **misión**:

*“Promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente”.*

Para ello, la Secretaría tiene como **visión**:

*“Ser una dependencia eficiente en su gestión rectora del Sector, que garantice al país infraestructura de comunicaciones y transportes moderna y suficiente, que promueva la prestación de servicios de calidad y competitivos, que responda a las expectativas de la ciudadanía y a las tendencias de la globalización, contribuyendo con ello al desarrollo sustentable del país, preservando el medio ambiente y la seguridad”.*

### **Sección III. Objetivos del PND y metas de la Visión 2030 a los que contribuye el Programa**

Con objeto de hacer realidad la Visión México 2030 y atender a las prioridades nacionales, el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 propone el cumplimiento de diez objetivos nacionales. Para el logro de dichos objetivos, se plantea una estrategia integral de política pública con cinco ejes principales:

- 1.- Estado de Derecho y seguridad.
- 2.- Economía competitiva y generadora de empleos.
- 3.- Igualdad de oportunidades.
- 4.- Sustentabilidad ambiental.
- 5.- Democracia efectiva y política exterior responsable.

Al mismo tiempo, dentro de estos cinco ejes se establecen los objetivos de política pública y las estrategias para el logro de los objetivos nacionales, así como los compromisos específicos para el final del sexenio (Metas 2012), dentro de los cuales se encuentran aquellos objetivos, estrategias y metas que orientarán el rumbo del Sector Comunicaciones y Transportes en los próximos años.

Con base en lo establecido en el PND y en el Programa Nacional de Infraestructura (PNI), y a partir del diagnóstico del Sector, se formularon los cuatro objetivos sectoriales de comunicaciones y transportes que marcarán nuestro quehacer durante la presente Administración: Cobertura, Calidad, Seguridad y Competitividad.

**ALINEACIÓN DE OBJETIVOS SECTORIALES CON LOS OBJETIVOS DE LOS EJES DE POLÍTICA PÚBLICA DEL PND**

Eje de política pública	Objetivos de políticas públicas	OBJETIVOS SECTORIALES			
		Cobertura	Calidad	Seguridad	Competitividad
Economía competitiva y generadora de empleos	<b>Objetivo 5.</b> Potenciar la productividad y competitividad de la economía mexicana para lograr un crecimiento económico sostenido y una más dinámica creación de empleos.	X			X
	<b>Objetivo 12.</b> Hacer de México un país líder en la actividad turística a través de la diversificación de sus mercados, productos y destinos, así como del fomento a la competitividad de las empresas del sector de forma que brinden un servicio de calidad internacional.	X	X	X	X
	<b>Objetivo 13.</b> Superar los desequilibrios regionales aprovechando las ventajas competitivas de cada región, en coordinación y colaboración con actores políticos, económicos y sociales al interior de cada región, entre regiones y a nivel nacional.	X	X		X
	<b>Objetivo 14.</b> Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.	X	X	X	X
Igualdad de oportunidades	<b>Objetivo 2.</b> Apoyar a la población más pobre a elevar sus ingresos y a mejorar su calidad de vida, impulsando y apoyando la generación de proyectos productivos.	X	X		
	<b>Objetivo 3.</b> Lograr un patrón territorial nacional que frene la expansión desordenada de las ciudades, provea suelo apto para el desarrollo urbano y facilite el acceso a servicios y equipamientos en comunidades tanto urbanas como rurales.	X			
Sustentabilidad ambiental	<b>Objetivo 10.</b> Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).		X		
	<b>Objetivo 11.</b> Impulsar medidas de adaptación a los efectos del cambio climático.		X		

OBJETIVOS DEL PNI	OBJETIVOS SECTORIALES			
	COBERTURA	CALIDAD	SEGURIDAD	COMPETITIVIDAD
1.- Elevar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura.	X	X	X	X
2.- Convertir a México en una de las principales plataformas logísticas del mundo, aprovechando nuestra posición geográfica y nuestra red de tratados internacionales.	X			X
3.- Incrementar el acceso de la población a los servicios públicos, sobre todo en las zonas de mayores carencias.	X			
4.- Promover un desarrollo regional equilibrado, dando atención especial al centro, sur y sureste del país.	X		X	X
5.- Elevar la generación de empleos permanentes.				X
6.- Impulsar el desarrollo sustentable.	X	X	X	X
7.- Desarrollar la infraestructura necesaria para el impulso de la actividad turística.	X			X

Nota: Se dará cumplimiento a los objetivos de los ejes de política pública relacionados transversalmente con el Sector a través de los objetivos, estrategias y líneas de acción subsectoriales.

**Relación de objetivos sectoriales, indicadores y metas****1.- Cobertura**

Ampliar la cobertura geográfica y social de la infraestructura y los servicios que ofrece el Sector, con el fin de que los mexicanos puedan comunicarse, trasladarse y transportar mercancías de manera ágil, oportuna y a precios competitivos, dentro del país y con el mundo.

Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base (2006)	Meta 2012
Kilómetros modernizados en corredores interestatales	Número de kilómetros de carreteras modernizados (cifra acumulada)	254	1,757
Kilómetros de vías férreas	Número de kilómetros de vías férreas (cifra acumulada)	26,662	28,080
Nuevos desarrollos aeroportuarios en operación	Nuevos aeropuertos en operación	Actualmente existen 85 aeropuertos en operación	5
Construcción de nuevos puertos	Nuevos puertos construidos	Actualmente existen 114 puertos	5
Construcción de nuevos muelles para cruceros	Nuevos muelles construidos	Actualmente existen 14 muelles para cruceros	13
Número de líneas de telefonía fija	Millones de líneas	19.9	26.5
Número de usuarios de servicios de telefonía móvil	Millones de usuarios	57	85.7
Número de usuarios de servicios de Internet	Millones de usuarios	20.2	70
Número de usuarios de servicios de radiocomunicación	Millones de usuarios	1.9	5
Número de usuarios de servicios de televisión restringida	Millones de usuarios	6	10

**2.- Calidad**

Promover altos niveles de confiabilidad, oportunidad, eficiencia y cuidado del medio ambiente en el desarrollo de la infraestructura y los servicios de comunicaciones y transportes, para contribuir a elevar la productividad del sector y el desarrollo económico y social del país.

Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base (2006)	Meta 2012
Red federal de carreteras y autopistas en buenas condiciones conforme a estándares internacionales	Porcentaje de kilómetros de carreteras y autopistas en condiciones buenas y aceptables conforme a los estándares internacionales	72%	90%
Carga transportada por ferrocarril	Millones de toneladas-Km. Anuales	73,726	86,032
Pasajeros aéreos en servicio regular	Millones de pasajeros anuales	45.4	64
Edad promedio de la flota vehicular del autotransporte federal	Años promedio	13.30	11.39
Puertos con marcas de calidad establecidas	Puertos con marca de calidad	0	5

### 3.- Seguridad

Incrementar los niveles de seguridad asociados a la infraestructura y los servicios del sector, mediante acciones para mejorar la calificación del factor humano, la infraestructura, los sistemas y equipamientos, así como la supervisión y cultura de seguridad, a fin de prevenir la ocurrencia de ilícitos, accidentes, pérdidas de vidas humanas y materiales dentro del sistema de comunicaciones y transportes.

Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base (2006)	Meta 2012
Índice de accidentes en carreteras	Accidentes anuales por cada millón de vehículos-Km.	0.47	0.25
Centros de control de peso y dimensiones	Centros en operación (cifra acumulada)	11	60
Verificaciones de peso y dimensiones a vehículos del transporte público federal	Número de verificaciones anuales	157,040	214,170
Accidentes en cruces ferroviarios a nivel nacional	Número de accidentes anuales	182	106
Índice de accidentes aéreos	Accidentes por cada 10 mil operaciones	0.40	0.38
Aeropuertos certificados con base en estándares internacionales	Porcentaje de aeropuertos certificados respecto al total	0%	50%
Certificados de seguridad expedidos a embarcaciones	Certificados expedidos (cifra acumulada)	2,700 (2007)	22,700

### 4.- Competitividad

Convertir al país en una de las principales plataformas logísticas competitivas del mundo, aprovechando sus ventajas geográficas y comerciales e incorporando de manera continua las nuevas tecnologías en el desarrollo del sector para detonar el comercio exterior e interior y el crecimiento económico del país.

Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base	Meta 2012
Kilómetros de modernización estratégica de la red	Número de kilómetros de carreteras y autopistas modernizados (cifra acumulada)	0	9,023
Vehículos de carga mexicanos operando en EUA más allá de la zona fronteriza	Vehículos operando (cifra acumulada)	0	3,000
Corredores intermodales y terminales intermodales de carga en operación	Corredores intermodales Terminales intermodales (cifra acumulada)	Corredores: 8 Terminales: 60	Corredores: 18 Terminales: 72
Velocidad promedio del sistema ferroviario	Kilómetros por hora	24 km/h	40 km/h
Capacidad del transporte aéreo de carga	Miles de toneladas de carga transportadas anualmente por vía aérea	544	816
Capacidad instalada para el manejo de contenedores	Millones de TEUS anuales (siglas en inglés de un contenedor de 20 pies)	4	7
Rendimiento de las operaciones en terminales especializadas	Contenedores hora-buque en operación	68	75
Cobertura de banda ancha	Número de usuarios por cada 100 habitantes	2.9	22
Redes públicas de telecomunicaciones que prestan servicios de voz, datos y video	Número de redes públicas que prestan servicios de voz, datos y video (cifra acumulada)	60	230



En concordancia con los objetivos sectoriales antes descritos, la presente Administración se ha propuesto lograr que la Secretaría fortalezca su dinamismo como promotor y rector del Sector, e incremente su capacidad para definir las políticas de desarrollo de mediano y largo plazo. Para lograrlo, es prioritario trabajar al interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en dos vertientes fundamentales: la planeación integral y la consolidación del cambio estructural del Sector.

#### **Esquema de Planeación Integral del Sector**

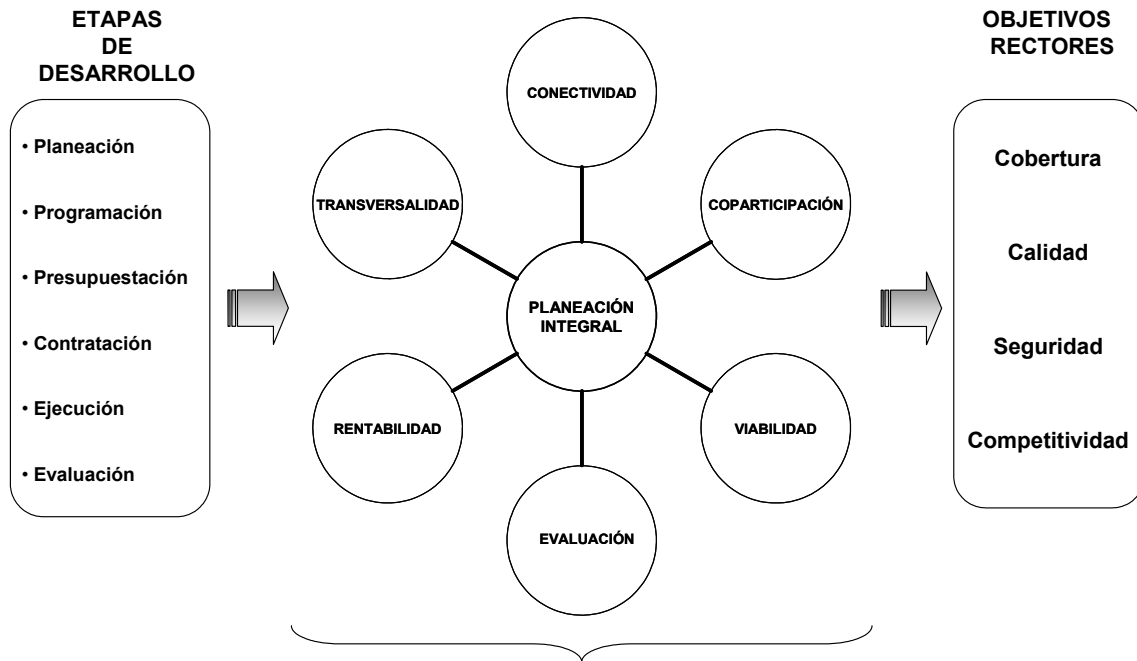
El Plan Nacional de Desarrollo señala la importancia de establecer mecanismos para garantizar el mejor uso posible de los recursos y que los programas se desarrollen en tiempo y forma, lo que implica revisar todas las etapas de los proyectos de infraestructura, desde la planeación y evaluación hasta la presupuestación, contratación y ejecución, con el fin de lograr que sean los de mayor rentabilidad social y económica, y que no se incurra en retrasos y sobrecostos.

Con base en esta premisa, el esquema de planeación sobre el que se sustenta el Programa Sectorial 2007-2012, tiene por objeto contribuir al desarrollo de un modelo integral de planeación, programación, presupuestación, seguimiento y evaluación de los proyectos y obras estratégicas de infraestructura, que permita maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura del Sector y optimizar las inversiones en la materia.

Un enfoque de planeación integral del sector de comunicaciones y transportes implica considerar de manera sistémica distintas dimensiones de análisis relacionadas con:

- **Conectividad.**- Propiciar la interconexión e integración de infraestructura de los diferentes modos de transporte.
- **Transversalidad.**- Fortalecer la coordinación e interacción entre las dependencias y entidades gubernamentales.
- **Coparticipación.**- Promover la participación de los distintos órdenes de gobierno, organismos y grupos de interés.
- **Rentabilidad.**- Priorizar inversiones y proyectos considerando la factibilidad técnica, económica y social a nivel regional y nacional.
- **Viabilidad.**- Identificar los posibles inhibidores o riesgos tanto internos como externos que podrían dificultar el desarrollo de los proyectos.
- **Evaluación.**- Dar seguimiento eficaz al desarrollo de los programas y proyectos, y evaluar sus resultados a partir de indicadores de impacto y metas.

### **ESQUEMA DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL SECTOR**



**Maximizar el beneficio económico y social de los proyectos y optimizar las inversiones en la materia**

### **Consolidación del Cambio Estructural en el Sector**

En la década de los noventa, el Sector Comunicaciones y Transportes inició un proceso de transformación para hacer frente a los nuevos desafíos que implicaba responder a una población creciente que demandaba más y mejores servicios y la necesidad de fortalecer la conexión al interior del país y con el resto del mundo.

La base de esta transformación fue la adecuación del marco jurídico con el propósito de promover la participación de los particulares en el desarrollo de los aeropuertos, puertos y ferrocarriles, así como en la mayoría de las áreas de las telecomunicaciones. En 1995 los esfuerzos se orientaron a realizar un cambio estructural en el Sector que abriera paso a la modernización en la prestación de los servicios de comunicaciones y transportes, así como reorientar el gasto público hacia áreas socialmente prioritarias.

Las reformas realizadas al marco jurídico establecieron reglas claras que permitían la participación privada, la competencia y la desregulación de las actividades del Sector, para proveer a los inversionistas, trabajadores y Gobierno Federal de certidumbre y una normatividad transparente. Como consecuencia de estos cambios se ha reducido la participación directa del Estado en la propiedad de los activos, la oferta de los servicios y la construcción y mantenimiento de la infraestructura, fortaleciendo su carácter rector y regulador.

Como resultado de estas reformas, se avanzó significativamente en la agenda de cambio del Sector. Sin embargo, ante un entorno cada vez más dinámico y competitivo, el requerimiento de mayores recursos para el desarrollo del Sector y las nuevas expectativas y demandas de la población, se hace necesario encaminar las acciones de esta Administración a la consolidación del cambio estructural de las comunicaciones y transportes, que tenga como objetivos:

- a) Fortalecer el papel rector y promotor del Estado
- b) Promover el cambio organizacional al interior del Sector
- c) Generar una creciente inversión privada
- d) Incentivar una mayor competencia

Para cumplir con los objetivos antes descritos, en la presente Administración se deberá trabajar en las siguientes cuatro estrategias y sus respectivas líneas de acción:

1. Redefinir funciones y responsabilidades del Sector, estableciendo claramente las que se encuentran relacionadas con la planeación y el diseño de políticas y asuntos normativos.
2. Realizar un cambio organizacional que permita contar con estructuras modernas y especializadas, con personal de alto nivel técnico, más capacitado y especializado, adecuado a las nuevas circunstancias y funciones que desempeña.
3. Desarrollar nuevos mecanismos que permitan incentivar una mayor inversión en la modernización y creación de infraestructura, ampliando con ello la cobertura de las comunicaciones y transportes y proporcionando servicios eficientes, seguros y de calidad.
4. Incentivar la competencia a través de la participación de un mayor número de prestadores de servicios, buscando incrementar la calidad de los mismos a mejores precios, así como del fortalecimiento de la regulación y supervisión.

### **Agenda estratégica del Sector**

En síntesis, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012 está constituido por una propuesta integral de estrategias y líneas de acción en el mediano plazo que busca cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Nacional de Infraestructura relacionados con el Sector, basada en un esquema de planeación integral y en la consolidación del cambio estructural de la Secretaría.

Lo anterior, permite elaborar una agenda estratégica de trabajo para el periodo 2007-2012, la cual establece de manera sintética la problemática principal y los temas prioritarios para cada subsector:

**AGENDA ESTRATÉGICA DEL PROGRAMA SECTORIAL 2007-2012**

SUBSECTOR		PROBLEMATICA	TEMAS PRIORITARIOS 2007-2012
<b>INFRAESTRUCTURA</b>	I. Infraestructura carretera	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deterioro de las condiciones de la red</li> <li>• Falta modernización de corredores carreteros</li> <li>• Falta continuidad de corredores en zonas urbanas</li> <li>• Problemas de congestamiento en tramos de la red básica</li> <li>• Necesidad de mejoramiento de caminos rurales</li> <li>• Alto índice de accidentes y numerosos puntos de conflicto</li> <li>• Falta capacidad de respuesta para la atención de proyectos y simplificación administrativa</li> <li>• Recursos insuficientes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Nuevos esquemas de financiamiento de infraestructura (NEC, PPS y AA)</li> <li>b. Programa Carretero 2007-2012 (100 proyectos estratégicos)</li> <li>c. Eficiencia operativa y conexión de corredores (libramientos, entronques, distribuidores y accesos)</li> <li>d. Modernización de corredores interestatales</li> <li>e. Modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras</li> <li>f. Conservación y atención de puntos de conflicto</li> <li>g. Modernización de la gestión del sistema carretero nacional</li> </ul>
<b>TRANSPORTE</b>	II. Autotransporte federal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad de reforzar la supervisión y actualizar los ordenamientos jurídicos</li> <li>• Irregularidad en la prestación de servicios, competencia desleal</li> <li>• Elevado índice de accidentes de factores psicofísicos de conductores y físico-mecánicas de vehículos</li> <li>• Flota vehicular poco competitiva</li> <li>• Insuficientes fuentes de financiamiento e incentivos fiscales</li> <li>• Atomización excesiva de los prestadores de servicios</li> <li>• Exceso de peso y dimensiones de las unidades</li> <li>• Terminales de pasajeros insuficientes y de baja calidad</li> <li>• Incipiente apertura internacional del autotransporte</li> <li>• Necesidad de implementar medidas para la reducción de emisiones contaminantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Adecuación de los ordenamientos jurídicos en la materia</li> <li>b. Creación de un ente regulador del autotransporte</li> <li>c. Separar funciones normativas de operativas y reforzar áreas de supervisión</li> <li>d. Coordinación con otras dependencias para el combate a la delincuencia</li> <li>e. Concluir el programa de reordenamiento</li> <li>f. Homologación de normas con los Estados</li> <li>g. Implementar programas de regularización de conductores</li> <li>h. Programa de inspecciones a empresas y verificaciones de vehículos</li> <li>i. Capacitación de los operadores en aspectos relacionados con la operación de vehículos y otros ámbitos relevantes</li> <li>j. Apertura a terceros para la realización exámenes toxicológicos</li> <li>k. Modernización integral del autotransporte</li> <li>l. Renovación del parque vehicular y disminución de su edad promedio</li> <li>m. Nuevos centros de control de pesos y dimensiones</li> <li>n. Nuevas terminales de pasajeros y regularización de las existentes</li> <li>o. Apertura transfronteriza del autotransporte</li> <li>p. Centros de verificación de emisiones contaminantes</li> <li>q. Promoción de políticas de sustentabilidad ambiental</li> <li>r. Coadyuvar en los trabajos de los 4 grupos de la Comisión Intersecretarial de Cambio Climático</li> </ul>

SUBSECTOR		PROBLEMÁTICA	TEMAS PRIORITARIOS 2007-2012
TRANSPORTE	III. Sistema ferroviario nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezago en la modernización y cobertura de la infraestructura</li> <li>• Problemas de capacidad de carga en puentes y túneles</li> <li>• Accesibilidad y conexiones insuficientes en puertos, fronteras y ciudades</li> <li>• Escasez de equipo rodante competitivo</li> <li>• Servicios de interconexión deficientes</li> <li>• Políticas comerciales poco atractivas</li> <li>• Necesidad de reforzar la normatividad y eficientar la supervisión</li> <li>• Accidentes e ilícitos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Construcción de tramos ferroviarios en nuevas zonas de desarrollo</li> <li>b. Desarrollo de proyectos suburbanos e interurbanos de pasajeros</li> <li>c. Esquemas operativos eficientes del transporte ferroviario</li> <li>d. Conservación y modernización de las vías y equipo ferroviario</li> <li>e. Programa de Convivencia Urbano-Ferrovial</li> <li>f. Programa de Seguridad Ferroviaria</li> <li>g. Programa Integral de Prevención de Ilícitos</li> <li>h. Consolidar el marco normativo y regulatorio</li> <li>i. Consolidar y fortalecer las actividades de vigilancia y supervisión de la autoridad en materia ferroviaria</li> </ul>
	IV. Sistema aeroportuario nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industria aérea con baja competitividad</li> <li>• Insuficiencia de servicios aeroportuarios en el Valle de México</li> <li>• Operación deficitaria de aeropuertos a cargo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y estaciones de combustible</li> <li>• Dificultades para ampliar y modernizar las instalaciones de aeropuertos existentes</li> <li>• Poco interés de la iniciativa privada en alianzas estratégicas con gobiernos estatales</li> <li>• Falta modernizar la infraestructura y el equipo para la navegación y control del tránsito aéreo</li> <li>• Necesidad de reforzar la regulación y supervisión</li> <li>• Infraestructura insuficiente para la formación del personal técnico-aeronáutico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Solución de largo plazo al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México</li> <li>b. Modernización de los principales aeropuertos comerciales</li> <li>c. Rentabilidad operativa de la red de ASA</li> <li>d. Nuevos aeropuertos</li> <li>e. Competitividad de aerolíneas nacionales</li> <li>f. Interconexión modal: terminales especializadas de carga y centros distribuidores de tráfico aéreo</li> <li>g. Centro Aeronáutico de México (CAM)</li> <li>h. Seguridad operacional de aerolíneas y aeropuertos</li> <li>i. Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC)</li> <li>j. Fortalecer la rectoría, promoción y supervisión</li> <li>k. Reestructuración de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y dotarla de mayor autonomía administrativa</li> <li>l. Ente regulador del sector aeronáutico civil</li> </ul>

SUBSECTOR		PROBLEMATICA	TEMAS PRIORITARIOS 2007-2012
TRANSPORTE	V. Sistema marítimo portuario	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fuerte competencia internacional</li> <li>Falta de capacidad instalada de algunos puertos</li> <li>Demanda de nueva infraestructura para la carga contenerizada</li> <li>Necesidad de nuevos esquemas de financiamiento público-privado</li> <li>Elevados costos de transporte y baja productividad de los servicios marítimo portuarios</li> <li>Falta de conexiones intermodales</li> <li>Marina mercante nacional poco desarrollada</li> <li>Implementación incipiente de las Administradoras Costeras Integrales Sustentables</li> <li>Necesidad de incrementar el número de terminales especializadas para cruceros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Nuevos puertos estratégicos</li> <li>b. Modernización de los principales puertos comerciales</li> <li>c. Competitividad Portuaria</li> <li>d. Nuevas bases de regulación tarifaria y de precios</li> <li>e. Actualización del marco normativo</li> <li>f. Desarrollo de conexiones intermodales</li> <li>g. Participación nacional en el tráfico de cabotaje</li> <li>h. Construcción naval</li> <li>i. Sistema de Capitanías de Puerto</li> <li>j. Sistema de Educación Náutica</li> <li>k. Seguridad marítimo-portuaria y sustentabilidad ambiental</li> </ul>
	VI. Transporte multimodal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo del transporte con poca coordinación intermodal</li> <li>Operación multimodal poco eficiente</li> <li>Falta de infraestructura intermodal adecuada</li> <li>Servicios intermodales complejos y poco eficientes</li> <li>Sistemas de información y documentación heterogéneos y poco integrados</li> <li>Desarrollo incipiente de cadenas logísticas multimodales</li> <li>Falta de estudios que determinen el potencial de los corredores intermodales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Nuevos corredores multimodales</li> <li>b. Construcción y operación de terminales intermodales</li> <li>c. Conectividad intermodal</li> <li>d. Servicios multimodales en los principales ejes carreteros y ferroviarios</li> <li>e. Plan Maestro de Corredores Multimodales</li> <li>f. Coordinación institucional y operativa</li> <li>g. Modernización del marco regulatorio</li> </ul>
COMUNICACIONES	VII. Telecomunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niveles de inversión inferiores a los de países de la OCDE</li> <li>Necesidad de incrementar la competencia entre prestadores de servicios</li> <li>Cobertura, calidad y precio en niveles poco competitivos</li> <li>Falta de regulación que promueva la interconexión</li> <li>Uso poco eficiente del espectro radioeléctrico</li> <li>Rezagos en la industria de radio y televisión</li> <li>Cobertura de telefonía fija, móvil y rural insuficiente</li> <li>Cobertura de <i>Internet</i> y banda ancha limitada</li> <li>Necesidad de modernizar y eficientar los servicios postal y telegráfico</li> <li>Necesidad de mayor colaboración interinstitucional del Sistema Nacional e-México</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Optimización de la infraestructura de telecomunicaciones</li> <li>b. Convergencia de servicios de comunicaciones</li> <li>c. Competencia en las diferentes modalidades de servicios</li> <li>d. Condiciones de interconexión eficientes y oportunas</li> <li>e. Nuevas concesiones de bandas del espectro radioeléctrico</li> <li>f. Nuevas concesiones de radio y televisión</li> <li>g. Nuevos servicios postales y telegráficos</li> <li>h. Adecuación del marco normativo y regulatorio</li> </ul>

**Sección IV. Estrategias y Líneas de acción****1. Infraestructura Carretera****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS			
	1.2.1	1.2.2	1.2.3	1.2.4
COBERTURA	X			X
CALIDAD		X	X	
SEGURIDAD	X	X		
COMPETITIVIDAD	X			

**Estrategia 1.2.1**

Construir y modernizar la red carretera federal a fin de ofrecer mayor seguridad y accesibilidad a la población y así contribuir a la integración de las distintas regiones del país.

**Líneas de acción**

- Modernizar los corredores troncales transversales y longitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones.
- Desarrollar ejes interestatales, que mejoren la comunicación entre regiones y la conectividad de la red carretera.
- Llevar a cabo un amplio programa de construcción de libramientos y accesos carreteros a ciudades principales a fin de mejorar la conexión de la infraestructura carretera con la infraestructura urbana, contribuyendo al reordenamiento urbano y a la disminución de emisiones contaminantes por la descongestión de vialidades.

**Estrategia 1.2.2**

Abatir el costo económico, social y ambiental del transporte asociado con el estado físico de la infraestructura carretera, en beneficio de toda la población y la seguridad del tránsito vehicular

**Líneas de acción**

- Intensificar los trabajos de reconstrucción, conservación periódica y rutinaria de la red federal libre de peaje, con el apoyo de sistemas de gestión de conservación a fin de optimizar los recursos y mejorar la calidad de los trabajos.
- Reforzar las acciones que permitan elevar la seguridad del usuario en las carreteras federales.

**Estrategia 1.2.3**

Modernizar la gestión del sistema carretero, con objeto de lograr una operación más eficiente e incrementar la calidad de los servicios que se ofrecen en las carreteras del país.

**Líneas de acción**

- Fortalecer la capacidad institucional para gestionar de manera eficiente los aspectos técnicos, administrativos y operativos de proyectos y obras carreteras.
- Reforzar la supervisión de las carreteras concesionadas y las de nueva creación para garantizar la calidad del servicio prestado.
- Promover el desarrollo de proyectos para mejorar la operación, la prestación de servicios y la calidad de la infraestructura de las carreteras concesionadas.

**Estrategia 1.2.4**

Construir y modernizar la red de caminos rurales y alimentadores con objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a toda la población rural en especial a la de escasos recursos y promover un desarrollo social equilibrado.

**Líneas de acción**

- Construir y modernizar la infraestructura carretera de las comunidades rurales, en especial a las más alejadas de los centros urbanos.
- Continuar con el Programa de Empleo Temporal (PET) para la conservación de caminos rurales utilizando la mano de obra de la región y brindar oportunidades de empleo en épocas determinadas.

**2. Autotransporte Federal****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS						
	2.2.1	2.2.2	2.2.3	2.2.4	2.2.5	2.2.6	2.2.7
COBERTURA	X						
CALIDAD	X					X	X
SEGURIDAD			X				X
COMPETITIVIDAD		X		X	X		

**Estrategia 2.2.1**

Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la infraestructura complementaria del autotransporte, a fin de apoyar la adecuada prestación de los servicios.

**Línea de acción**

- Promover inversiones privadas y públicas en infraestructura complementaria del autotransporte para proporcionar servicios seguros, eficientes y de calidad.

**Estrategia 2.2.2**

Incrementar la competitividad de los servicios del autotransporte federal para ampliar su participación en la actividad económica nacional, disminuyendo la proporción que representan en los costos logísticos de los usuarios.

**Líneas de acción**

- Promover mayor inversión en servicios y esquemas innovadores de financiamiento para modernizar la flota vehicular, fomentar la profesionalización de las empresas y desarrollar proyectos con el fin de implantar dispositivos de Sistemas Inteligentes de Transporte que mejoren la competitividad del autotransporte.
- Desarrollar sistemas de información del autotransporte y de su actividad económica, a fin de que los actores públicos, privados y académicos del subsector y otros interesados en el mismo, cuenten con elementos para la toma de decisiones en este ámbito.

**Estrategia 2.2.3**

Reforzar las medidas de seguridad a fin de garantizar la integridad de los usuarios de las vías generales de comunicación.

**Líneas de acción**

- Fortalecer las medidas de prevención de accidentes a fin de disminuir el número de accidentes en carreteras federales.
- Reforzar el equipamiento y la capacidad de supervisión de la autoridad para garantizar el cumplimiento de la normatividad.
- Coordinar con otras dependencias acciones para la seguridad y el combate a la delincuencia.

**Estrategia 2.2.4**

Participar en los mercados mundiales, bajo criterios de reciprocidad efectiva y oportunidades equitativas, con la finalidad de impulsar el comercio exterior y disminuir los costos logísticos.

**Líneas de acción**

- Avanzar en las negociaciones para una apertura ordenada y armónica de la frontera norte, que garantice los principios de equidad, reciprocidad y trato no discriminatorio.
- Avanzar en las negociaciones de una apertura de la frontera con Guatemala para los servicios de autotransporte con los países de Centroamérica.

**Estrategia 2.2.5**

Mantener actualizado el marco jurídico y regulatorio para brindar certidumbre a prestadores de servicios, usuarios e inversionistas.

**Líneas de acción**

- Consolidar el marco jurídico a fin de proporcionar certeza, reforzar la seguridad y facilitar la prestación de los servicios.
- Consolidar la armonización de normas y especificaciones técnicas de los vehículos, y la homologación de los esquemas de supervisión y control, tanto con las entidades federativas y los municipios, como con los países de Norte y Centroamérica, de acuerdo a lo establecido en los tratados internacionales, con el propósito de mejorar la calidad del servicio, evitar la competencia desleal y fortalecer los niveles de seguridad de usuarios y conductores.

**Estrategia 2.2.6**

Abatir la irregularidad de vehículos, principalmente dedicados al servicio de pasaje regular, a efecto de contar con un servicio moderno y confiable, en un entorno de certidumbre jurídica y competencia equitativa.

**Líneas de acción**

- Concluir el Programa de Reordenamiento que permita impulsar el desarrollo del autotransporte y resolver jurídicamente la prestación de los servicios que no se encuentran considerados en el marco jurídico vigente.
- Mejorar los sistemas de vigilancia y verificación de las regulaciones del autotransporte y combate a la delincuencia.
- Modernizar la gestión del autotransporte federal.

**Estrategia 2.2.7**

Implementar medidas para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de los vehículos del autotransporte así como para la adaptación a los efectos del cambio climático.

**Líneas de acción**

- Fortalecer el programa de verificación de emisiones contaminantes y de verificación de condiciones físico-mecánicas del parque vehicular del autotransporte, en sus distintas modalidades.
- Desarrollar capacidades en el autotransporte federal para ajustarse espontánea y ordenadamente a los impactos climáticos adversos.

**3. Sistema Ferroviario Nacional****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS				
	3.2.1	3.2.2	3.2.3	3.2.4	3.2.5
COBERTURA	X				X
CALIDAD		X	X		X
SEGURIDAD			X		
COMPETITIVIDAD	X			X	



**Estrategia 3.2.1**

Ampliar la cobertura, eficiencia y conectividad del sistema ferroviario nacional con otros modos de transporte, para aprovechar la infraestructura disponible y mejorar la competitividad de los productos nacionales en los diferentes mercados de consumo.

**Líneas de acción**

- Desarrollar nueva infraestructura ferroviaria con la finalidad de atender los problemas de interconexión en puertos, fronteras y zonas metropolitanas, con un impacto en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.
- Promover la coordinación entre los participantes en el transporte de mercancías por ferrocarril y establecer esquemas operativos eficientes en puertos donde confluyan dos o más operadores ferroviarios.

**Estrategia 3.2.2**

Supervisar el cumplimiento de los programas de conservación y modernización de la infraestructura y la operación del equipo ferroviario para mantener y mejorar su calidad y sus condiciones físicas y operativas, con particular atención en las afectaciones provocadas por fenómenos meteorológicos.

**Líneas de acción**

- Supervisar la adecuada conservación y modernización de las vías férreas en operación y reconstruir los tramos ferroviarios dañados por fenómenos meteorológicos.
- Supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y modernización del equipo rodante y de infraestructura ferroviaria complementaria.

**Estrategia 3.2.3**

Mejorar la seguridad y sustentabilidad del sistema ferroviario nacional para garantizar que la operación y los servicios ferroviarios sean confiables, eficientes y competitivos y contribuyan a la sustentabilidad del sistema integral de transporte.

**Líneas de acción**

- Implementar y consolidar programas integrales de prevención de accidentes ferroviarios, disminuyendo su ocurrencia y consecuencias.
- Establecer y consolidar programas integrales de prevención de ilícitos en el sistema ferroviario mexicano.
- Dar continuidad al Programa de Convivencia Urbano-Feroviaria con la construcción de pasos a desnivel y el desarrollo de infraestructura que mejorará la operación en zonas urbanas al tiempo que se reducirán los impactos negativos en la población.

**Estrategia 3.2.4**

Fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario y su cumplimiento, así como la capacidad rectora y supervisora de la autoridad para dar certidumbre a los concesionarios, inversionistas y proveedores, así como protección a los usuarios.

**Líneas de acción**

- Consolidar el marco normativo y regulatorio en materia ferroviaria que promueva la inversión, garantice la competencia eficiente y fortalezca la capacidad rectora de la autoridad en beneficio de los usuarios.
- Consolidar y fortalecer las actividades de vigilancia y supervisión de la autoridad en materia ferroviaria.

**Estrategia 3.2.5**

Promover y apoyar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros suburbanos, interurbanos y turísticos para contar con nuevas alternativas de transporte masivo de pasajeros eficiente, seguro y limpio al tiempo que se aprovecha la infraestructura existente y se asegura el servicio de transporte ferroviario de pasajeros a comunidades aisladas.

**Línea de acción**

- Impulsar el desarrollo de trenes suburbanos de pasajeros que reduzcan de manera significativa el tiempo de traslado de las personas entre sus hogares y sus centros de trabajo y estudio.

**4. Sistema Aeronáutico y Aeroportuario Nacional****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS				
	4.2.1	4.2.2	4.2.3	4.2.4	4.2.5
COBERTURA	X		X		
CALIDAD	X	X			X
SEGURIDAD				X	
COMPETITIVIDAD		X	X		X

**Estrategia 4.2.1**

Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte aéreo para alcanzar estándares internacionales de servicios.

**Líneas de acción**

- Ampliar y modernizar la infraestructura y los servicios aeroportuarios con una visión de largo plazo mediante la promoción de nuevos aeropuertos en aquellos sitios donde existan las condiciones de viabilidad adecuadas.
- Fortalecer la participación de la inversión privada y pública en la ampliación de la infraestructura aeroportuaria para acelerar la modernización de los principales aeropuertos comerciales.
- Desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de la red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa.
- Promover la creación del Centro Aeronáutico de México (CAM) para mejorar la comunicación y la coordinación de las distintas entidades relacionadas con esta industria en el país.

**Estrategia 4.2.2**

Incrementar la competitividad del transporte aéreo en su infraestructura y en sus servicios, participando en los mercados mundiales, bajo criterios de reciprocidad efectiva y oportunidades equitativas para ampliar las posibilidades de negocio, inversión y sustentabilidad de la industria aérea nacional.

**Líneas de acción**

- Ampliar y modernizar los servicios aéreos y aeroportuarios bajo criterios de calidad y competitividad con una visión de largo plazo.
- Promover la firma de acuerdos bilaterales aéreos bajo criterios de reciprocidad efectiva y oportunidades equitativas que incentiven la competitividad de la industria en beneficio de los usuarios.
- Promover esquemas tarifarios competitivos, tanto para los servicios de transporte aéreo como para los aeroportuarios, con el fin de fomentar reglas claras de aplicación, evitar abusos al usuario y promover la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

**Estrategia 4.2.3**

Facilitar la interconexión de la infraestructura aeroportuaria y los servicios de los diversos modos de transporte para contribuir a la consolidación del sistema multimodal de transporte.

**Línea de acción**

- Desarrollar proyectos aeroportuarios con un enfoque multimodal a fin de facilitar la conectividad aérea de los principales centros de producción y de tráfico, promoviendo el desarrollo de aeropuertos especializados de carga aérea.

**Estrategia 4.2.4**

Reforzar la prevención de accidentes e ilícitos en los servicios de transporte aéreo y los aeropuertos para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa en el sistema y minimizar accidentes e incidentes.

**Líneas de acción**

- Mantener actualizadas permanentemente las normas técnicas y de seguridad, para abatir la ocurrencia de accidentes e incidentes y prevenir actos ilícitos.
- Incrementar la seguridad operacional de aerolíneas y aeropuertos.
- Apoyar la capacitación, formación y el adiestramiento altamente especializado que requiere el personal técnico-aeronáutico de la industria nacional.
- Mantener índices elevados de seguridad y confiabilidad de la infraestructura de navegación, así como de los servicios de control de tránsito aéreo, en cumplimiento a los estándares de calidad.

**Estrategia 4.2.5**

Fortalecer la autoridad aeronáutica en la función de rectoría y promoción del transporte aéreo manteniendo actualizado el marco jurídico y regulatorio para brindar certidumbre a inversionistas, proveedores y usuarios y ejercer una mejor regulación técnica de la industria.

**Líneas de acción**

- Dotar a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con la estructura y organización adecuada para el logro de su misión, así como de los recursos humanos y técnicos necesarios.
- Incrementar la supervisión a los concesionarios y permisionarios aeroportuarios y a las líneas aéreas para garantizar rigurosos estándares de desempeño en la infraestructura aeroportuaria y en sus servicios.
- Mantener actualizada permanentemente la legislación del transporte aéreo y aeropuertos, así como las normas técnicas y de seguridad.

**5. Sistema Marítimo Portuario****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS					
	5.2.1	5.2.2	5.2.3	5.2.4	5.2.5	5.2.6

COBERTURA	X					
CALIDAD	X	X			X	X
SEGURIDAD					X	
COMPETITIVIDAD	X	X	X	X		X

**Estrategia 5.2.1**

Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos.

**Líneas de acción**

- Impulsar la construcción de nuevos puertos estratégicos para el manejo de carga comercial no petrolera.
- Ampliar y modernizar la infraestructura en los principales puertos comerciales.
- Modernizar la oferta de infraestructura marítima portuaria en los puertos no concesionados, bajo el esquema de API, para apoyar a los sectores productivos, pesqueros y turísticos.
- Utilizar nuevos esquemas de financiamiento y gestión de proyectos de inversión.

**Estrategia 5.2.2**

Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precio acordes a los estándares internacionales.

**Líneas de acción**

- Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios y marítimos que son parte sustantiva de las cadenas logísticas.
- Orientar la estructura tarifaria de las APIS hacia los modelos internacionales de competitividad, a fin de disminuir el costo de los servicios portuarios, sin afectar sus ingresos.
- Lograr que todos los participantes del sector marítimo portuario del país, autoridades e inversionistas privados, estén intercomunicados entre sí, a través del uso de tecnologías de la información y telecomunicaciones de clase mundial.
- Actualizar el marco normativo del subsector marítimo portuario para fortalecer la certidumbre jurídica a la inversión privada.

**Estrategia 5.2.3**

Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que facilite el traslado eficiente de personas y bienes y reduzca los costos logísticos en servicios "puerta a puerta".

**Líneas de acción**

- Dotar a los principales puertos con conexiones necesarias para operar como nodos intermodales, a fin de incrementar el número de contenedores movilizados en el Sistema Portuario Nacional.
- Generar un programa de coordinación y promoción para la construcción de libramientos y ramales ferroviarios en los puertos, que resuelva los problemas de conectividad, dando viabilidad a su integración en las cadenas logísticas y de valor.

**Estrategia 5.2.4**

Impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, fortalecer el cabotaje y establecer rutas de transporte marítimo de corta distancia para incrementar la oferta y las opciones de transporte eficiente.

**Líneas de acción**

- Impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional para aumentar la participación de embarcaciones mexicanas en los tráficos de altura y cabotaje.
- Fortalecer el tráfico de cabotaje y establecer nuevas rutas de transporte marítimo de corta distancia.
- Incrementar la oferta de servicios de transporte marítimo de altura con calidad y a precios competitivos.
- Impulsar el desarrollo de la industria de la construcción naval.
- Impulsar el fortalecimiento institucional de la autoridad marítima a fin de garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable en la materia.
- Mantener los apoyos al Sistema de Educación Náutica para continuar con la formación y actualización de los profesionales del mar que requiere la Marina Mercante Nacional.

**Estrategia 5.2.5**

Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de personas y mercancías.

**Líneas de acción**

- Mantener el apoyo a los programas de seguridad marítimo-portuaria para preservar la integridad de la vida humana en el mar, embarcaciones, mercancías y el medio ambiente marítimo.
- Establecer una política para la protección de la actividad marítima portuaria del país, que vincule a la seguridad y el comercio internacional por esta vía, como elementos complementarios para el desarrollo.
- Garantizar la sustentabilidad ambiental en el subsector marítimo portuario, para evitar la emisión de contaminantes y mejorar la calidad de vida.
- Establecer sistemas de gestión ambiental en las APIS que garanticen la aplicación de controles de operación ambiental, de conformidad con el marco legal aplicable.

**Estrategia 5.2.6**

Contribuir al desarrollo costero sustentable para el ordenamiento integral de los litorales, con la finalidad de promover el desarrollo regional, la descentralización y el federalismo.

**Líneas de acción**

- Aplicar el Programa Nacional de Desarrollo Portuario para el reordenamiento estratégico y sustentable de los litorales, a fin de contribuir al mejoramiento económico y social en los puertos del país.
- Alcanzar un desarrollo equilibrado entre el crecimiento de la infraestructura y la actividad de los puertos en su área de influencia.

**6. Transporte Multimodal****VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES**

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS		
	6.2.1	6.2.2	6.2.3
COBERTURA	X		
CALIDAD		X	
SEGURIDAD			
COMPETITIVIDAD	X	X	X

**Estrategia 6.2.1**

Facilitar la interconexión de la infraestructura y los servicios de los diversos modos de transporte para consolidar el sistema multimodal.

**Líneas de acción**

- Impulsar la construcción y operación de las terminales intermodales que permitan el desarrollo ordenado de la infraestructura intermodal.
- Mejorar los servicios de las terminales portuarias para hacerlas más eficientes y competitivas, mediante la ampliación de las vías de comunicación que den acceso con los corredores.
- Promover la interconexión de los puertos y las terminales intermodales dentro del territorio nacional, a través del diseño de cadenas logísticas para el abasto y suministro de mercancías.

**Estrategia 6.2.2**

Promover el desarrollo de corredores multimodales, mediante la implementación de proyectos que incorporen a cada modo en el tramo de la cadena más rentable, para elevar la competitividad de la economía nacional.

**Líneas de acción**

- Potenciar la prestación de servicios multimodales en los principales ejes carreteros y ferroviarios para erigirlos en verdaderos corredores multimodales.
- Consolidar la coordinación entre las autoridades, prestadores de servicios y usuarios relacionados con la operación del transporte multimodal para solucionar la problemática que se presenta en las cadenas logísticas de transporte.

**Estrategia 6.2.3**

Tener un marco jurídico acorde con la dinámica del transporte multimodal, que dé certidumbre tanto a los usuarios como a los prestadores del servicio y promueva el desarrollo del comercio internacional.

**Línea de acción**

- Modernizar el marco que regula la operación y explotación del transporte multimodal, asegurando que esté acorde con la legislación específica de nuestros socios comerciales, a efecto de responder a la dinámica del multimodalismo.

## 7. Medicina Preventiva en el Transporte

### Estrategia 7.2.1

Reforzar las medidas de prevención de accidentes ocasionados por factores humanos en las Vías Generales de Comunicación con el propósito de garantizar la seguridad de los usuarios.

#### Líneas de acción

- Generar un Sistema de Información de Seguridad en el Transporte Público Federal para la toma de decisiones de política pública en materia de seguridad en el transporte público federal.
- Practicar exámenes médicos al personal del transporte público federal, a fin de disminuir los accidentes ocasionados por factores humanos en el transporte público federal.

### Estrategia 7.2.2

Actualizar el marco normativo en materia de seguridad en el transporte para garantizar la seguridad y eficiencia en los distintos modos de transporte.

#### Línea de acción

- Desarrollar un marco normativo moderno que genere incentivos para su cumplimiento, garantizando la seguridad y eficiencia en los distintos modos de transporte.

### Estrategia 7.2.3

Controlar y supervisar los programas en materia de protección y medicina preventiva para garantizar la seguridad y eficiencia de los distintos modos de transporte público federal.

#### Líneas de acción

- Observar los programas de protección y medicina preventiva para garantizar la seguridad y eficiencia del transporte.
- Promover que la prevención y manejo de riesgos de accidentes por la operación de vehículos automotores se extienda a los diferentes sectores de la sociedad.

### Estrategia 7.2.4

Participar en los mercados mundiales con el fin de garantizar los principios de reciprocidad efectiva y oportunidades equitativas.

#### Línea de Acción

- Homogeneizar la aplicación del Programa para la detección de consumo de drogas y alcohol del personal que opera, conduce o auxilia el transporte público federal.

### Estrategia 7.2.5

Mejorar los niveles de calidad en la atención médica, con el propósito de garantizar la aptitud física del personal que opera en el transporte.

#### Línea de acción

- Implementar un programa de calidad en la atención médica que garantice la aptitud física del personal que opera el transporte público federal.

## 8. Comunicaciones

### VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS			
	8.2.1	8.2.2	8.2.3	8.2.4
COBERTURA	X		X	X
CALIDAD	X			
SEGURIDAD				
COMPETITIVIDAD		X	X	X

**Estrategia 8.2.1**

Incrementar la cobertura de los servicios y promover el uso óptimo de la infraestructura instalada en el país, a efecto de que la población tenga acceso a una mayor diversidad de servicios, ajustándose a las necesidades de los consumidores mexicanos, especialmente en zonas urbanas y rurales de escasos recursos, para sentar las bases de un desarrollo más equitativo en el país.

**Líneas de acción**

- Impulsar el desarrollo y expansión de redes y servicios de comunicaciones con el objeto de que se proporcionen los servicios a aquellas zonas geográficas que actualmente no son cubiertas con la finalidad de integrar económica, social y culturalmente a una mayor población del país.
- Utilizar de manera óptima la infraestructura de comunicaciones instalada en el país, con la finalidad de hacer frente a las diferentes necesidades que tiene México en diversos sectores de la economía.

**Estrategia 8.2.2**

Impulsar la convergencia de servicios de comunicaciones en un ámbito de neutralidad tecnológica, a través de adecuaciones al marco regulatorio y de mecanismos que incentiven la inversión, el desarrollo y modernización de los servicios y redes instaladas en el país.

**Líneas de acción**

- Elaborar e implementar disposiciones normativas tal que los operadores puedan ofrecer cualquier servicio, independientemente del tipo de red, plataforma y tecnologías utilizadas.
- Fomentar la inversión en el sector a efecto de incentivar la mejora continua, la actualización de los equipos, así como el desarrollo de la infraestructura existente que demanda el avance tecnológico.

**Estrategia 8.2.3**

Promover la competencia entre las diferentes modalidades de servicios en un contexto de procesos abiertos y transparentes que permita el desarrollo eficiente del sector, que se refleje en más y mejores servicios a precios más accesibles para la población.

**Líneas de acción**

- Promover una regulación más equitativa que considere, entre otros aspectos, esquemas de interconexión para todos los niveles y entre todos los tipos de red, y de compartición de infraestructura, para impulsar la competencia de las diferentes modalidades de servicios de comunicaciones.
- Establecer procesos abiertos y transparentes para la toma de decisiones por parte de la autoridad, que generen certeza jurídica a los diferentes participantes e interesados.

**Estrategia 8.2.4**

Coordinar, promover, apoyar e integrar los esfuerzos del Sistema Nacional e-México para llevar al país a la Sociedad de la Información y el Conocimiento.

**Líneas de acción**

- Promover el desarrollo de contenidos y servicios digitales, orientados a fortalecer y apoyar los programas de bienestar social relativos a la educación, la salud, la economía y el gobierno además de aquéllos que hagan atractivo el uso de las tecnologías de la información.
- Facilitar el aprovechamiento y uso de las tecnologías disponibles con la finalidad de incorporar al país a la Sociedad de la Información y el Conocimiento.

**9. Modernización Administrativa y Mejora de la Gestión****Estrategia 9.2.1**

Desarrollar y administrar con políticas de calidad los recursos humanos, financieros, materiales y las tecnologías de la información con el objeto de que la operación de la SCT sea transparente, eficiente y eficaz.

**Líneas de acción**

**Comunicaciones e Infraestructura.-** Facilitar la interoperabilidad interna y externa de los sistemas de información existentes dentro la dependencia, el acceso a los mismos y a la información que de ellos se genere, así como la interacción entre los servidores públicos, los ciudadanos y las organizaciones, estableciendo una plataforma de comunicaciones e infraestructura robusta, en un esquema de cooperación y aprovechamiento de recursos entre los distintos organismos del Sector.

**Servicios Informáticos.-** Soportar la operación de la Plataforma Tecnológica de la SCT, dentro del ambiente informático sólido y confiable que requieren los más de 11 mil usuarios internos y externos de las tecnologías de la información de la Secretaría.

**Sistemas de Información.-** Acceder a la información desde cualquier lugar y en todo momento, de manera ágil, oportuna, segura y confiable, para promover en conjunto la transparencia, el combate a la corrupción y la rendición de cuentas que demandan la sociedad de su gobierno, a través de los sistemas de información.

**Normatividad y Administración.-** Asegurar el cumplimiento de los objetivos rectores del Programa Sectorial, para desarrollar estructuras organizacionales modernas y especializadas, personal con alto nivel, capacitado y especializado, y un marco normativo acorde a los nuevos requerimientos del Sector.

**10. Investigación Científica e Innovación Tecnológica****Estrategia 10.2.1**

Realizar labores de investigación aplicada, asesoría y desarrollo o adaptación de tecnologías, que produzcan resultados útiles en el sector transporte, tanto público como privado, así como en centros de investigación y de enseñanza superior, nacionales e internacionales.

**Línea de acción**

- Consolidar la vinculación del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) con la SCT y sus organismos, así como mejorarla con los gobiernos estatales y municipales, y con el sector privado, para que los proyectos de investigación sean cada vez más oportunos, útiles y trascendentes.

**Estrategia 10.2.2**

Contribuir a la formación y actualización de recursos humanos de alto nivel, que se encaucen al desarrollo, asimilación y aplicación de tecnologías en materia de transporte, tanto en forma directa como apoyando al sistema de formación universitario, para que se fortalezca la preparación de alumnos y profesores de licenciatura y postgrado relacionados con el transporte y se actualicen los planes de estudio correspondientes.

**Línea de acción**

- Continuar con la mejora de la calidad y productividad en los procesos sustantivos de investigación, normalización y formación de recursos humanos que se realizan en el Instituto.

**Estrategia 10.2.3**

Estructurar, de conformidad con los avances tecnológicos mundiales, normas y especificaciones para la planeación, proyecto, construcción, conservación y operación de las infraestructuras de los distintos modos de transporte.

**Línea de acción**

- Participar en la formulación de normas orientadas a la construcción, conservación y modernización de la infraestructura y a la seguridad del transporte.

**Estrategia 10.2.4**

Actualizar, preservar y difundir las tecnologías y conocimientos generados en el Instituto Mexicano del Transporte y en el mundo, relacionados con los transportes.

**Líneas de acción**

- Ampliar y utilizar intensivamente los medios de comunicación para difundir los productos de las investigaciones científicas y tecnológicas, con el fin de propiciar su aplicación.
  - Fortalecer la infraestructura y el equipamiento del Instituto Mexicano de Transporte, con la finalidad de abarcar y consolidar un mayor número de líneas de investigación y de clientes.
-