

Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 – 2030

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes





Presentación

El Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030 es la hoja de ruta que da continuidad al proyecto de transformación nacional con una mirada humanista, justa e incluyente.

Este Programa, más que un documento de planeación, es una declaración de principios y un compromiso con el desarrollo equitativo del país. Trabajamos con la visión transformadora de que la infraestructura, las comunicaciones y el transporte no son fines en sí mismos: son herramientas para generar condiciones de bienestar, motores de crecimiento y puentes que cierran brechas históricas.

El Programa responde al mandato claro de la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo: comunicar, integrar y reducir desigualdades. Cada carretera, vía férrea, aeropuerto, escuela o infraestructura en telecomunicaciones que construimos representa una oportunidad para garantizar los derechos sociales del pueblo de México al trabajo, a la salud, a la educación y a una vida más digna.

Nuestra visión es clara: construir infraestructura estratégica que fortalezca el desarrollo regional, eleve la competitividad del país y garantice una movilidad segura, accesible y sustentable. Se trata de conectar territorios y reducir brechas de desigualdad.

Este Programa nace del diálogo con comunidades, pueblos originarios, gobiernos locales y diversos sectores sociales. Se nutre de una perspectiva intercultural, de género y de sostenibilidad, y se alinea con los principios del Humanismo Mexicano y los compromisos globales asumidos por México, como la Agenda 2030.

Reconocemos que una infraestructura moderna y eficiente es indispensable para que el país se consolide como una plataforma logística global y para que sus empresas y trabajadores compitan en mejores condiciones.

Apostamos por tecnologías innovadoras, esquemas de inversión responsables y mano de obra mexicana, así como criterios de sostenibilidad, porque queremos acelerar el desarrollo sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.



Hoy México está llamado a fortalecer su soberanía productiva y aprovechar sus ventajas estratégicas: su talento humano, su ubicación geográfica y sus redes comerciales. Este Programa es la plataforma para lograrlo.

La tarea es compleja, pero nuestra convicción es firme. Cuando se construye infraestructura con visión de futuro, se está construyendo un país más justo, más resiliente y mejor conectado.

El Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes es nuestro instrumento rector y una herramienta viva de transformación, al que convocamos a todas y todos los que integran esta Secretaría, a sumarse con sus capacidades, vocación y compromiso.

M. en I. Jesús Antonio Esteva Medina

Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



1. Índice

1. Índice	5
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa.....	7
3. Siglas y acrónimos.....	8
4. Fundamento normativo	10
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo.....	12
6. Objetivos	49
6.1 Relevancia del objetivo 1: Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.....	50
6.2 Relevancia del objetivo 2: Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.	53
6.3 Relevancia del objetivo 3: Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.	55
6.4 Relevancia del objetivo 4: Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.	57
6.5 Relevancia del objetivo 5: Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.	59
6.6 Relevancia del objetivo 6: Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.....	63
6.7 Vinculación de los objetivos del PSICyT 2025–2030.....	66
7. Estrategias y líneas de acción.....	72
8. Indicadores y metas.....	95

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes





2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.



3. Siglas y acrónimos

- AFAC: Agencia Federal de Aviación Civil
- AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- AIFA: Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles
- APP: Asociación Público-Privada
- ARTF: Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
- ASA: Aeropuertos y Servicios Auxiliares
- ATDT: Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones
- BAF: Banda Ancha Fija
- BAM: Banda Ancha Móvil
- BID: Banco Interamericano de Desarrollo
- CAPUFE: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos
- CDMX: Ciudad de México
- CEPAL: Comisión Económica para América Latina y El Caribe
- CONAPO: Consejo Nacional de Población
- CONEVAL: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social
- CORSIA: Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (por sus siglas en inglés)
- DEFENSA: Secretaría de la Defensa Nacional
 - DGAF: Dirección General de Autotransporte Federal
 - ENSU: Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana
- FONADIN: Fondo Nacional de Infraestructura
 - GATM: Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano
 - GEI: Gases de Efecto Invernadero
- IMCO: Instituto Mexicano para la Competitividad
- IMT: Instituto Mexicano del Transporte
- INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- INEGYCEI: Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero
 - IRI: Índice de Rugosidad Internacional



- LOAPF: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
- MARINA: Secretaría de Marina
 - OACI: Organización de Aviación Civil Internacional
- OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
 - ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible
- OMA: Grupo Aeroportuario Centro Norte
- OMS: Organización Mundial de la Salud
- ONU: Organización de las Naciones Unidas
 - PEF: Presupuesto de Egresos de la Federación
 - PIB: Producto Interno Bruto
- PMU: Programa de Mejoramiento Urbano
- PND: Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030
 - Pp: Programa Presupuestario
- PPS: Proyecto de Prestación de Servicios
- PROMTEL: Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones
- PSICyT: Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
 - RCF: Red Carretera Federal
 - RCN: Red Carretera Nacional
 - RSU: Residuos Sólidos Urbanos
 - SAF: Combustible de Aviación Sostenible (por sus siglas en inglés)
- SCOP: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
 - SDF: Sitios de Disposición Final
- SEDATU: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
- SENEAM: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
 - SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público
 - SICT: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
- TDPA: Tránsito Diario Promedio Anual



4. Fundamento normativo

En cumplimiento al artículo 26, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Gobierno de México ha elaborado el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030 (PND) y ha establecido los objetivos y estrategias para los próximos años, con el propósito de consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad.

El Proyecto de Nación del Gobierno de la Transformación, tiene como base principal el Humanismo Mexicano, que en esencia significa *“Por el bien de todos, primero los pobres”*. El objetivo es lograr la fraternidad universal, la igualdad de oportunidades para todas las personas y una prosperidad compartida.

Con fundamento en el artículo 16, fracción III, de la Ley de Planeación que establece que, a las dependencias de la Administración Pública Federal les corresponde: *“Elaborar los programas sectoriales, 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”*; la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) formuló el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030 (PSICyT), como un programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo.

En este Programa está escrita la ruta que guiará el quehacer del Sector en el mediano plazo hacia el cumplimiento de los objetivos, estrategias y metas que contribuirán al logro del objetivo superior del PND 2025–2030, y la consumación de los compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, asimismo, guarda congruencia con la visión de largo plazo del PND, que implica la construcción de infraestructura estratégica^{1/} para el desarrollo, que consolide la construcción del nuevo Estado de Bienestar, bajo el reconocimiento de que el éxito del Plan México, también depende de una infraestructura moderna y eficiente que permita una producción a gran escala con costos competitivos.

^{1/} DECRETO por el que se declaran diversas obras públicas como asociadas a programas prioritarios o proyectos estratégicos. DOF: 04/08/2025.



El PSICyT, considera las propuestas de las entidades del Sector, así como las derivadas de los ejercicios de participación social y de los pueblos y comunidades indígenas y afro mexicanas, alineando sus acciones bajo una perspectiva intercultural y de equidad de género, incluyente, integral, sustentable y sostenible.

También atiende las nuevas atribuciones de la Secretaría, derivadas de la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), del pasado 28 de noviembre de 2024, en su artículo 36, donde se otorgaron facultades para la implementación de infraestructura de mayor beneficio social, que contribuya a la progresión de derechos humanos, sociales, culturales, ambientales y de educación, de acuerdo con las necesidades del país.

En este sentido, las acciones del PSICyT, se alinean de manera transversal con otras instancias de la Administración Pública Federal (APF), para contribuir a garantizar *los derechos a la educación y la cultura, a la salud, a un medio ambiente sano, a la ciudad para una vida digna y, particularmente, a la movilidad en condiciones de seguridad vial*. Además, se contribuye a garantizar el *derecho de acceso a servicios de telecomunicaciones* y se sustenta la promoción e instalación de la red pública compartida mayorista de telecomunicaciones.

Asimismo, se contemplan acciones relevantes para avanzar en el cumplimiento de los compromisos internacionales de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, así como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, también conocido como el Convenio de Chicago y el Plan Mundial de Navegación Aérea 2016–2030, ambos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Finalmente, el PSICyT considera dentro de sus estrategias el cumplimiento de diversas Leyes Generales y Reglamentos vigentes en México, con el fin de contribuir a consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad.

En este marco, la SICT, será la dependencia responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030; por su parte, la SHCP dará el seguimiento a los avances y resultados del Programa.



5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) ha establecido como su misión, impulsar el desarrollo de la infraestructura en educación, comunicaciones, transporte aéreo y terrestre, implementando políticas y programas públicos que garanticen una movilidad y conectividad sostenibles para las personas, bienes y servicios.

Para ello, en los últimos años la SICT ha implementado políticas y programas públicos orientados a consolidar una red de infraestructura estratégica para el transporte terrestre y aéreo, bajo un enfoque multimodal que impulse la competitividad y contribuya con la equidad regional en México, así como a fortalecer la integración logística para facilitar el comercio nacional e internacional y potenciar su capacidad productiva, favoreciendo la generación de nuevas oportunidades para el desarrollo y bienestar de toda la población.

La conformación dinámica de esta red está diseñada para responder satisfactoriamente a las nuevas necesidades sociales, económicas y laborales de la población, y se orientarán los futuros esfuerzos para atender la problemática que enfrenta el Sector para contribuir a la visión establecida en el PND 2025–2030.

5.1 Marco económico para la evolución del Sector

Los indicadores macroeconómicos muestran que el Producto Interno Bruto (PIB) nacional en 2024 registró una variación del 1.5% respecto a 2023. Al cierre de 2024, el Sector Transporte contribuyó con el 6.3% del PIB total, destacando el transporte por carretera como el de mayor participación (5.7%), seguido del aéreo (0.3%), ferroviario (0.2%) y marítimo (0.1%).^{2/}

^{2/} Fuente: SICT. Con base en las Principales Estadísticas del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2024. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE_2024.pdf



Según el Índice de Competitividad Internacional 2022 del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO),^{3/} México obtuvo un nivel de competitividad bajo, ubicándose en la posición 37 de 43 países evaluados, por debajo de economías regionales como Chile, Costa Rica, Panamá, Colombia y Perú. En el subíndice de Precusores que evalúa la calidad y eficiencia de los sectores financiero, energético, telecomunicaciones y transporte, México se mantuvo en la posición 39, con un desempeño solo superior al de Guatemala. El informe atribuye este rezago, entre otros factores, a la reducción en el tráfico de contenedores como proporción del PIB nacional.

Por otro lado, el International Institute for Management Development (IMD), que analiza cuatro pilares (desempeño económico, eficiencia gubernamental, eficiencia empresarial e infraestructura), ubicó a México en la posición 55 de 69 países en su Ranking Mundial de Competitividad 2025,^{4/} por detrás de Chile, Puerto Rico y Colombia. En el pilar de infraestructura, el país ocupa el lugar 61, solo por encima de Venezuela. El reporte destaca como reto prioritario para 2025 la implementación de infraestructura logística que permita aprovechar las oportunidades del nearshoring (relocalización) y enfrentar las nuevas condiciones comerciales.

De acuerdo con datos de la SICT,^{5/} en 2024 la movilización de las toneladas de carga se distribuyó de la siguiente manera: 58.3% por carretera, 27.8% por vía marítima, 13.8% por ferrocarril y 0.1% por aire. Entre 2019 y 2024, el transporte carretero registró un crecimiento anual del 0.7% (de 552 a 572 millones de toneladas), mientras que el ferroviario mostró una expansión del 1.7% anual (125 a 135.7 millones de toneladas). En contraste, el transporte marítimo decreció un 2.1% anual (303 a 272.6 millones de toneladas), mientras que el aéreo destacó con un crecimiento del 10.2% anual (0.8 a 1.3 millones de toneladas).

^{3/} Fuente: IMCO. Índice de Competitividad Internacional 2022. Instituto Mexicano para la Competitividad. Disponible en: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-competitividad-internacional-2022/introduccion>.

^{4/} Fuente: IMD. Ranking Mundial de Competitividad 2025. Disponible en: https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/rankings/wcr-rankings/#_tab_Rank

^{5/} Fuente: SICT. Con base en la Estadística Básica del Autotransporte Federal, Movilización de carga y pasajeros por modo de transporte. Disponible en: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2024/Estad%C3%ADstica_B%C3%A1sica_del_Autotransporte_Federal_2024.pdf



Respecto a la movilización de pasajeros en 2024, 93.7% se realizó por carretera, 4.6% por aire, 1.2% por ferrocarril y 0.5% por mar. En el periodo 2019–2024, el transporte carretero creció un 0.4% anual (3,749 a 3,824 millones de pasajeros), mientras que el ferroviario cayó un 2.6% anual (58 a 51 millones) y el marítimo un 1.1% anual (20 a 19 millones). El sector aéreo, en cambio, registró un crecimiento robusto del 13% anual, pasando de 101 a 186 millones de pasajeros.

5.2 Infraestructura Carretera

La integración de la Red Carretera Federal (RCF) ha llevado a México a mejores niveles de conectividad entre regiones y movilidad de personas y mercancías, lo que impulsa el desarrollo económico, el empleo y contribuye al beneficio social, al fortalecimiento del mercado interno y al acceso de la población a los servicios de salud, educación, lugares de trabajo, centros recreativos y culturales.

De acuerdo con los datos de 2024,^{6/} la Red Carretera Nacional (RCN) tiene una extensión de 405,273 kilómetros; de esta longitud 52,044 kilómetros corresponden a la RCF, la cual opera con buenos niveles de servicio,^{7/} toda vez que el 26% se encuentra en nivel de servicio B, seguido por los niveles C y A con un 23% y 21% respectivamente.

Por tipo de red, la RCF libre de peaje tiene una longitud de 40,548 kilómetros con un 24% en el nivel C y B. Asimismo, el 68% de su estado físico se encuentra en estado bueno y regular, y el 32% en mal estado. La RCF de cuota registra una longitud de 11,496 kilómetros, de los cuales el 38% opera con un nivel de servicio B, lo que significa que la mayoría de los tramos de cuota tienen menor saturación que los tramos libres de peaje.

^{6/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (marzo de 2025). Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf

^{7/} Los niveles de servicio son una medida cualitativa del efecto de velocidad, tiempo de recorrido, interrupciones al movimiento continuo del tránsito, la libertad de manejo, la comodidad y los costos de operación. Se manejan seis niveles de servicio A (flujo libre con volumen de tránsito bajo); B (flujo estable con libertad de elegir velocidad de tránsito); C (flujo estable); D (se aproxima a flujo inestable), E (Flujo inestable y paradas de corta duración), F (flujos forzados y congestión vial). Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGST/Mapas_Tematicos/NIVELES_DE_SERVICIO_2023.pdf



Respecto a los más de 19 mil kilómetros que corresponden a los 15 corredores troncales, se observa que el 61% de los tramos se encuentra operando en niveles de servicio A y B, en condiciones de buena circulación. Solo el 20% de los corredores carreteros, registra nivel de servicio C, en tanto que el 19% restante, se encuentra en niveles de servicio D, E y F.

Con la construcción y modernización de carreteras federales, se busca ofrecer a la población mayor seguridad vial y accesibilidad a centros poblacionales, al conectar e integrar las distintas regiones. A partir de 2019, se ha priorizado el bienestar social de los sectores más vulnerables: poblaciones indígenas y afroamericanas, niñas y niños, adultos mayores y personas con discapacidad que, por su condición, necesitan accesos seguros, inclusivos y oportunos para garantizar servicios sociales básicos y de comunicación.

Desde la descentralización de la red de carreteras alimentadoras en 1988 y la red de caminos rurales en 1996, los gobiernos estatales son responsables de la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de ambas redes.

La red de caminos rurales es la más extensa de la RCN con 157,486 kilómetros (38.9%), le sigue la red de carreteras alimentadoras con 138,488 kilómetros (34.2%). Con datos de 2024, ambas redes suman una longitud de 295,974 kilómetros, que representa el 73% de la RCN.^{8/}

La conservación de la RCF libre de peaje se realiza con cargo a recursos presupuestarios otorgados anualmente mediante el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), incluyendo el pago de los contratos plurianuales de Asociación Público-Privada (APP). En los últimos 12 años, la inversión en la conservación de esta red ha fluctuado entre los 11.2 y 24.3 miles de millones de pesos a precios constantes de 2024,^{9/} y la insuficiencia de recursos ha representado un reto para implementar un programa de conservación predictivo y preventivo de mayor cobertura.

^{8/} Fuente: SICT. Estadística mensual del de la SICT, mayo 2025. Disponible en:

<https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI Mayo-2025.pdf>

^{9/} Fuente: SICT. Subsecretaría de Infraestructura. Dirección General de Conservación de Carreteras. Disponible en:

<https://micrs.sct.gob.mx/index.php/infraestructura/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes>



Al primer trimestre de 2025, la Red Carretera Concesionada^{10/} por el Gobierno Federal se compone de 11,496 kilómetros, integrados en 74 títulos de concesión, seis otorgados a entidades paraestatales, 19 a entidades estatales y 49 a empresas particulares, que incluyen 195 tramos (147 carreteras y 48 puentes).

La Red concesionada al FONADIN a 2024^{11/} es de 4,422.5 kilómetros, de los cuales CAPUFE operó 3,970 kilómetros. Por otro lado, CAPUFE tiene concesionadas dos vías de 76.7 kilómetros de longitud y 29 puentes: 17 nacionales y 12 internacionales, con una longitud total de 12.1 kilómetros, no incluyendo sus caminos de acceso, y un total de 127 plazas de cobro.^{12/}

En 2024, la RCF de cuota dispone de 586 plazas de cobro, cuya operación está estrechamente vinculada al crecimiento del tránsito diario promedio anual (TDPA) de las autopistas y puentes de cuota, mismas que han registrado entre 2012 y 2024 un crecimiento de 45%, al pasar de un TDPA global de 1,128,942 vehículos en la red en 2012,^{13/} a 1,638,872 vehículos en 2024.

En algunas plazas de cobro se presentan de forma recurrente largas filas y demoras para el cruce de los usuarios, lo que se relaciona principalmente con el incremento de los volúmenes de tránsito; la falta de carriles de peaje adicionales, así como la lenta transición hacia el uso de medios electrónicos para agilizar el pago.

Actualmente, 548 plazas de cobro, equivalente al 94% del total, operan bajo un nivel de servicio aceptable, mientras que 38 plazas de cobro, que representan el 6% restante, se encuentran con algún grado de saturación y requieren ampliación en el corto plazo.

^{10/} Durante la década de 1980, la entonces SCT inició una estrategia basada en el otorgamiento de concesiones a particulares para atraer recursos privados en la ejecución de proyectos de inversión en la RCF de cuota, en atención de las necesidades de infraestructura carretera.

^{11/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junio 2025. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Junio-2025.pdf

^{12/} Fuente: SICT. Visualización interactiva de la Estadística Mensual de la SICT, junio 2025. Disponible en: <https://micrs.sct.gob.mx/index.php/planeacion/estadistica/visualizador-interactivo-de-la-estadistica-mensual-de-la-sict>

^{13/} Fuente: SICT, Anuario Estadístico del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2022. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_SICT_2022.pdf



De acuerdo con el “Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales en 2023” del IMT,^{14/} en la RCF se registraron 12,099 colisiones en las que se contabilizaron 1,864 muertes en el sitio, 6,403 lesionados graves y daños materiales del orden de 2,066 millones de pesos.

A partir de 1997, se implementó el Programa Nacional para la Atención de Puntos de Conflicto^{15/} en la RCF libre de peaje, con el fin de reducir y evitar los accidentes de tránsito en aquellos puntos o tramos de la RCF en los que el camino es una de las causas de los accidentes viales, mediante la aplicación de medidas que inciden directamente en la infraestructura vial. Entre 2019 y 2024, se detectaron 647 puntos de conflicto por accidentalidad, al cierre de 2024 se ha atendido el 12% de éstos.

En 2020, el CONEVAL publicó^{16/} que más de 75 mil localidades, la mayoría en zonas rurales, tienen un grado de accesibilidad a carreteras pavimentadas bajo y muy bajo, lo que agudiza las desigualdades regionales y sociales, por lo que se requiere la mejora de la conectividad a carreteras de comunidades indígenas y localidades apartadas para su desarrollo económico y un incremento en la competitividad regional y nacional.

Por otro lado, los cruces fronterizos constituyen un elemento clave en la actividad económica nacional. Aproximadamente, el 82% del intercambio comercial entre México y Estados Unidos de América se realiza por autotransporte,^{17/} provocando que los principales cruces en la frontera norte presenten problemas de saturación, prolongados tiempos de espera de los usuarios de largo itinerario debido a la inspección de aduanas americanas, largas filas de vehículos que van

^{14/} Fuente: IMT, Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2023. Disponible en: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2023.pdf

^{15/} Un punto de conflicto vial es un sitio de la carretera donde en una longitud de un kilómetro han ocurrido cuatro o más accidentes con uno o más heridos, en cada uno de los dos últimos años, y cuyas causas inciden directamente en la infraestructura.

^{16/} Fuente: CONEVAL, Nota informativa “Coneval presenta el grado de accesibilidad a carretera pavimentada 2020”. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2021/NOTA_INFORMATIVA_GRADO_ACCESIBILIDAD_CARRETERA_PAVIMENTADA_2020.pdf#search=pavimentada

^{17/} Fuente: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Freight Facts and Figures, International Freight Gateways. Washington D.C. 2024. Disponible en <https://data.bts.gov/stories/s/International-Freight-Gateways/4s7k-yxvu#trade-with-canada-and-mexico>



hacia el cruce fronterizo y problemas de circulación en vías urbanas de las ciudades fronterizas.

Problema público 1: Infraestructura carretera

La infraestructura carretera en México enfrenta desafíos significativos en términos de su conservación, ampliación y modernización, lo que obstaculiza la movilidad eficiente, segura y sostenible de personas y mercancías. El deterioro físico de la RCF, la falta de medidas adecuadas de seguridad vial y la limitada conectividad entre regiones, dificultan la integración territorial y el desarrollo equitativo del país.

Estas deficiencias afectan de manera severa a las comunidades rurales y marginadas, que enfrentan mayores dificultades para acceder a servicios de salud, educación y empleo, profundizando así las brechas sociales y económicas. Del mismo modo, el deficiente nivel de servicio en las vías de comunicación eleva los costos logísticos y tiempos de traslado, y afectan negativamente la competitividad del país.

Por otro lado, los actuales esquemas de planeación operativa carecen de una adecuada articulación con los instrumentos de planeación estratégicos de largo plazo, lo que impide una previsión efectiva de las necesidades futuras de infraestructura. Además, los criterios de inclusión social, sostenibilidad ambiental y eficiencia económica, no se integran de manera consistente en las etapas del ciclo de vida de los proyectos carreteros, lo que puede resultar en impactos negativos en la sociedad y el medio ambiente, así como en la pérdida de valor de la inversión pública en el sector.

Para abordar el problema público identificado como de atención prioritaria, se establece el **Objetivo 1. "Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías"**.

Para ello, en el PSICyT se contemplan iniciativas para una "República próspera y mejor conectada", priorizando aquellos proyectos con alto impacto social y respetando los derechos de las comunidades involucradas. Estas iniciativas son las siguientes:



- Continuar con la construcción y modernización de carreteras y caminos que se iniciaron en la pasada administración, como son: Carretera Pachuca – Huejutla, tramo Real del Monte – Entronque Huasca en Hidalgo, Puente Nichupté en Quintana Roo, Puente Rizo de Oro en Chiapas, el camino rural San Ignacio – Tayoltita en los estados de Sinaloa y Durango, y la Autopista Tepic – Puerto Vallarta: Tramo Tepic – Compostela en Nayarit.
- Iniciar la construcción y modernización de carreteras y caminos en 10 ejes que, por su relevancia, se consideran prioritarios toda vez que comunicarán corredores troncales, mejorarán la conectividad e impulsarán el desarrollo social y económico de la región, en cumplimiento al **Compromiso 83. Construcción y ampliación de carreteras, caminos y puentes:**
 1. Cuautla – Tlapa, en Morelos, Puebla y Guerrero.
 2. Tamazunchale – Huejutla – Pachuca, en Hidalgo y San Luis Potosí.
 3. Bavispe – Nuevo Casas Grandes, en Sonora y Chihuahua.
 4. Circuito Tierra y Libertad, en Morelos.
 5. Toluca – Zihuatanejo, en Estado de México y Guerrero.
 6. Salina Cruz – Zihuatanejo, en Oaxaca y Guerrero.
 7. Macuspana – Escárcega, en Tabasco y Campeche.
 8. Ciudad Valles – Tampico, en San Luis Potosí y Tamaulipas.
 9. Saltillo – Monclova, en Coahuila.
 10. Guaymas – Esperanza – Yécora – Chihuahua, en Sonora y Chihuahua.
- Construir 21 puentes y distribuidores viales que mejorarán las condiciones de tránsito vehicular en distintas zonas urbanas de los estados de Baja California Sur, Estado de México, Colima, Morelos, Nayarit, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Tlaxcala y Veracruz, cumpliendo con el **Compromiso 84. Construcción de distribuidores y obras viales urbanas.**
- Continuar con la construcción de 135 caminos artesanales en 11 estados de la República, para facilitar el acceso de bienes y servicios a la población que habita en las zonas más marginadas y desfavorecidas del país, coadyuvando con el fortalecimiento de las economías locales y en



cumplimiento al **Compromiso 82. Continuará el Programa de Caminos Artesanales.**

- Preservar la infraestructura de la RCF a través de trabajos de conservación periódica y rutinaria, en cumplimiento al **Compromiso 81. Rehabilitación de 4 mil kilómetros de carreteras federales.**
- En contribución al programa regional derivado del PND “Programa General Lázaro Cárdenas del Río 2025–2030”, en los estados de Guerrero, Oaxaca y Puebla, se realizará la conservación y mantenimiento de cuatro carreteras federales y cuatro caminos rurales:
 1. Huajuapán de León–Oaxaca, Tramo: Nochixtlán–Huajuapán MEX–190, en Oaxaca.
 2. Tehuacán–Lim. Edos. Puebla/Oaxaca, Chazumba–Huajuapán de León MEX–125, en Oaxaca y Puebla.
 3. Huajuapán–Mariscala–Tamazola–Silacayoapam–E.C.(Huajuapán–Juxtlahuaca), en Oaxaca.
 4. Huajuapán–Tlacotepec–Juxtlahuaca– El Carrizal–Putla de Guerrero MEX–125, en Oaxaca.
 5. Juxtlahuaca–San Martín Peras–Ahuejutla–Alcozauca de Guerrero–Tlapa, en Guerrero y Oaxaca.
 6. San Juan Mixtepec–Juxtlahuaca, en Oaxaca.
 7. Putla de Guerrero–Pinotepa Nacional MEX–125, en Oaxaca.
 8. E.C. (San Martín Peras–Juxtlahuaca)–Coicoyán–Metlatónoc–Chilixtlahuaca, en Guerrero y Oaxaca.

Con estas acciones se aportará al cumplimiento del **Compromiso 91. Programa Balsas – Pacífico Sur para las comunidades más pobres de Michoacán, Guerrero, Oaxaca y el Estado de México.**

- Dentro del Plan Integral de Intervención en el Oriente del Estado de México, la SICT realizará trabajos de conservación periódica en tramos de la red vial de la zona e identificará aquellas estructuras que requieren alguna intervención urgente, con ello, se contribuirá al **Compromiso 50. Programa de mejora urbana en el Estado de México.**



- Se impulsará el desarrollo de siete proyectos^{18/} de nueva infraestructura carretera a través de esquemas mixtos de financiamiento, y continuará la construcción y modernización de autopistas de cuota^{19/} y carreteras libres asociadas a ellas, como parte del **Compromiso 83. Construcción y ampliación de carreteras, caminos y puentes.**

5.3 Sistema Ferroviario Mexicano

Para promover un transporte seguro, eficiente y sustentable, y consolidar la red intermodal de infraestructura para el transporte, a través de la infraestructura ferroviaria para carga y pasajeros, la SICT considera entre sus prioridades el **Compromiso 79. Construcción de 3 mil kilómetros de nuevas líneas de trenes para pasajeros** y el **Compromiso 80. Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril.** Además de continuar con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria a través de concesionarios y permisionarios; así como la supervisión, regulación y monitoreo del correcto funcionamiento y operación del transporte ferroviario de carga y pasajeros.

El ferrocarril ofrece una alternativa de transporte que conecta comunidades aisladas, fomenta la cohesión social y mejora la calidad de vida. Además, contribuye a la reducción de la huella de carbono al ser una opción sostenible frente a otros medios de transporte, al tiempo que ofrece una opción de transporte accesible para personas con movilidad reducida. De igual manera, destaca su impacto en la reducción de incidentes viales, particularmente en carreteras saturadas.

La recuperación y expansión del servicio ferroviario no solo mejorará la calidad del transporte público, sino que impulsará el desarrollo económico y social de las regiones conectadas. Asimismo, la construcción y operación del ferrocarril

^{18/} Proyectos de Inversión mixta: 1. Córdoba – Orizaba, en Veracruz; 2. Puente Internacional Nuevo Laredo 4/5, en Tamaulipas; 3. Nueva Italia – Lázaro Cárdenas, en Michoacán; 4. Bypass Tijuana – Ensenada, en Baja California; 5. Las Varas – San Blas (Tramo Las Varas – Platanitos), en Nayarit; 6. Sonoyta – Puerto Peñasco, en Sonora; 7. Corredor de Tamaulipas, en Tamaulipas.

^{19/} Autopistas de continuidad: 1. Mitla – Tehuantepec, en Oaxaca; 2. Las Varas – Puerto Vallarta, en Nayarit y Jalisco; 3. Pátzcuaro – Uruapan, en Michoacán; 4. Armería – Manzanillo, en Colima; 5. Atizapán – Atlacomulco, en Estado de México; 6. Zitácuaro – Maravatío, en Michoacán; 7. Uruapan – Nueva Italia, en Michoacán y 8. Tuxtla Gutiérrez – San Cristóbal, en Chiapas.



generará empleos directos e indirectos, consolidando al transporte ferroviario como un pilar del desarrollo nacional. Los trenes volverán a ser una opción que conecte a las familias mexicanas, acerque a las personas al patrimonio cultural y natural de la nación, revitalizará la movilidad y fomentará una integración más equitativa de las comunidades con los entornos urbanos.

Actualmente, la red ferroviaria tiene una longitud de más de 28 mil kilómetros^{20/} de vías. De este total, alrededor de 22 mil kilómetros corresponden a vías principales, más de 5 mil kilómetros a vías secundarias y particulares, mientras que el resto son vías no concesionadas o asignadas. Adicionalmente, la red ferroviaria dispone de ocho cruces fronterizos con Estados Unidos de América, 10 conexiones a puertos estratégicos y 150 terminales de carga.

La red ferroviaria se destina principalmente al transporte de carga, con el servicio de pasajeros que representa menos del 10% de su uso. En estas condiciones, durante 2024 se movilizaron más de 132 millones de toneladas de carga, mientras que cerca de 52 millones de personas utilizaron trenes de pasajeros como el Tren “El Insurgente”, el Tren Maya, el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico “El Chepe” y el “Tequila Express”.

Respecto al transporte ferroviario de pasajeros, luego de la privatización de los ferrocarriles en 1995, las compañías ferroviarias suspendieron los servicios de pasajeros para enfocarse exclusivamente en el transporte de mercancías. Esto generó un vacío significativo en el transporte público de pasajeros entre comunidades y ciudades, limitando las opciones de movilidad y el acceso a un medio de transporte seguro y eficiente para la población. En respuesta a esta situación, en la pasada administración se inició la recuperación del tren de pasajeros, que incluyó la construcción de más de 1,500 kilómetros de vías del Tren Maya.

^{20/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (mayo 2025). Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf



En este contexto, en octubre de 2024, se publicó el Decreto^{21/} de reforma constitucional en materia de vías y transporte ferroviario. Con ello, se modificó el artículo 28 Constitucional, al declarar al transporte ferroviario de pasajeros como área prioritaria para el desarrollo nacional. Asimismo, se elevó a rango constitucional la preferencia para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.

En congruencia con el actual Proyecto de Nación, los programas de infraestructura ferroviaria continúan con la reactivación del servicio de trenes de pasajeros. En un entorno en el que menos del 10% de la red ferroviaria se utiliza para el servicio de pasajeros, se contempla la construcción de más de 3 mil kilómetros de vías exclusivas para pasajeros.

Estas nuevas rutas ferroviarias conectarán a la Ciudad de México con las ciudades de Pachuca en Hidalgo, Nuevo Laredo en Tamaulipas, y Nogales en Sonora; y se integrarán a proyectos emblemáticos como el Tren Maya, el Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren “El Insurgente”. Con ello, se fortalecerá la conectividad de todo el país, al aumentar la cantidad de entidades federativas con acceso al servicio ferroviario de pasajeros, beneficiando a más de 49 millones de personas que viven en poblaciones aledañas a las nuevas líneas.

Actualmente, el transporte ferroviario de carga traslada alrededor del 19% del volumen de carga del transporte terrestre y el 26% de las toneladas-kilómetro en México.^{22/} Considerando las ventajas logísticas, ambientales y sociales del sistema ferroviario, su participación en el volumen nacional debería ser mayor.

El transporte ferroviario de carga en México presenta una clara orientación hacia el comercio exterior. En 2024, el Sistema Ferroviario Mexicano movilizó 133 millones de toneladas netas, de los cuales 96 millones de toneladas

^{21/} Fuente: DOF: 30/10/2024. DECRETO por el que se reforma el párrafo cuarto y se adiciona un párrafo quinto al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de vías y transporte ferroviario. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5742005&fecha=30/10/2024#gsc.tab=0

^{22/} Fuente: SICT, con cálculos de ARTF, 2024. Disponible en: <https://www.gob.mx/artf/acciones-y-programas/reportes-operativos-en-el-sistema-ferroviario-mexicano>



correspondieron al comercio exterior,^{23/} lo anterior representa el 72% del total.^{24/} Cabe destacar que el comercio exterior por transporte ferroviario ha mostrado una tendencia creciente desde 2016, con un incremento acumulado del 20% hacia el cierre de 2024.

En términos de costos, el transporte ferroviario es más económico. El costo por tonelada transportada es, en promedio, un 38% menor en comparación con el autotransporte.^{25/} Asimismo, su capacidad de carga supera más del doble que la del autotransporte por vehículo, consolidándose como una opción eficiente y sostenible.

Adicionalmente, el transporte de carga por ferrocarril es ventajoso con respecto al autotransporte, al presentar menores niveles de siniestralidad. De acuerdo con datos del IMT,^{26/} en el periodo de 2018 a 2022, se registraron por año un promedio de 3,628 vehículos de carga involucrados en accidentes en la RCF.

En contraste, la accidentalidad ferroviaria es menor, de acuerdo con los datos reportados por las empresas concesionarias del servicio de carga. Durante el mismo periodo de 2018 a 2022 se registró un promedio anual de 1,376 siniestros en el transporte ferroviario de carga, de los cuales, más del 55% están clasificados como siniestros por causas ajenas al ferrocarril.

En materia de transporte masivo de pasajeros, el crecimiento urbano no planificado y el uso generalizado de vehículos motorizados ha generado problemas de movilidad en zonas urbanas, entre ellos; altos niveles de congestión, accidentes de tráfico y contaminación. Lo anterior requiere de inversión en infraestructura para mejorar los sistemas de transporte de pasajeros, así como el equipamiento urbano complementario, como paradores, estaciones, espacios de

^{23/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, mayo de 2025. Disponible en https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf

^{24/} Fuente: SICT, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), 2025. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/998532/Pulso_Operativo_2024_Dic_RP.pdf

^{25/} En comparación con el autotransporte, el transporte de carga por ferrocarril presenta menor consumo de combustibles por tonelada-kilómetro transportada y menores volúmenes de emisión de gases de efecto invernadero. Por cada tonelada transportada a 100 kilómetros, el autotransporte genera emisiones de 13 kilogramos de CO₂, mientras que el ferrocarril solo genera dos kilogramos de CO₂.

^{26/} Fuente: IMT, Nota núm. 209. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=612&IdBoletin=210>



resguardo, infraestructura peatonal y ciclista, y áreas de integración modal, que mejoren la movilidad urbana y fortalezcan la funcionalidad de sistemas lineales de transporte bajo un enfoque de accesibilidad, inclusión, seguridad y calidad, sostenible y amigable con el entorno urbano.

Dado lo anterior, se continuará fortaleciendo el transporte de carga con el objetivo de duplicar el volumen de mercancías transportadas, la conectividad internacional y la ampliación de oportunidades para el comercio. En este sentido, se plantea cumplir con los **Compromisos 76. Construcción de línea del Tren Maya a Progreso y 77. Implementación del transporte de carga en el Tren Maya**, proyectos a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (DEFENSA), y el **Compromiso 78. Conclusión de la Línea K del Tren Interoceánico hacia la frontera con Guatemala**, proyecto a cargo de la Secretaría de Marina (MARINA).

Por su parte, la SICT regulará y supervisará a concesionarios y asignatarios que ofrecen servicios de transporte ferroviario de carga, para incrementar la eficiencia de su servicio y de esta manera consolidar una red intermodal de transporte de carga.

Problema público 2: Sistema Ferroviario Mexicano

La falta de integración y modernización del Sistema Ferroviario Mexicano afecta la movilidad, la accesibilidad y la eficiencia del transporte de pasajeros. La ausencia de proyectos de transporte ferroviario adecuados, e infraestructura obsoleta o insuficiente, así como un marco regulatorio desactualizado han intensificado el problema. Esta situación ha generado una baja conectividad y accesibilidad para los usuarios, desplazamientos ineficientes y una menor competitividad del transporte ferroviario, frente a otras modalidades de transporte, como el autotransporte, el automóvil y la vía aérea. En consecuencia, se ha visto afectada la movilidad urbana, la competitividad económica nacional y la calidad de vida de la población.

La problemática antes descrita tiene una alta prioridad de atención mediante el **Objetivo 2. "Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías"**.



Para su cumplimiento, se realizarán diversas acciones prioritarias que, además, contribuirán a los compromisos para el Segundo Piso de la Transformación siguientes:

1. **Construcción de más de 3 mil kilómetros de nuevas líneas de trenes para pasajeros (Compromiso 79)**, impactando positivamente en el desarrollo regional y la prosperidad compartida.
2. **Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril (Compromiso 80)**, mediante la supervisión y regulación, así como la verificación de la conservación y mantenimiento de la infraestructura existente, con lo que se impulsará la conectividad productiva y se reducirán los costos logísticos.
3. **Construcción de línea del Tren Maya a Progreso y la implementación del transporte de carga en el Tren Maya (Compromisos 76 y 77)**. Si bien los proyectos son coordinados por la DEFENSA, la SICT regulará y vigilará todo lo relacionado dentro de sus áreas de competencia.
4. **Conclusión de la Línea K del Tren Interoceánico, que va de Ixtepec a Ciudad Hidalgo, frontera con Guatemala (Compromiso 78)**. La SICT apoyará a la MARINA, coordinadora del proyecto, en todo lo relacionado dentro de sus áreas de competencia.

5.4 Autotransporte Federal

Por lo que respecta al autotransporte federal, existe la necesidad de realizar una revisión a la normativa y emprender las reformas que permitan contar con ordenamientos jurídicos acordes a las acciones de mejora, para cubrir las necesidades de movilidad, seguridad vial, eficiencia, de nuevas tecnologías, competitividad y sostenibilidad.

El autotransporte es considerado el principal modo de transporte del país ya que permite el desplazamiento y traslado de personas, bienes y mercancías. En 2024 transportó 3,824 millones de pasajeros y movilizó 572 millones de toneladas de



mercancías.^{27/} Asimismo, aportó el 76.1% del PIB del sector transportes, correos y almacenamiento, al generar más de 2.3 millones de empleos directos.^{28/}

En este modo de transporte se tienen 59 trámites inscritos en el Registro Nacional de Regulación, por lo que existe la necesidad de implementar un sistema que permita agilizar y transparentar cada trámite a través de su digitalización.

En ese contexto y en aras de implementar sistemas tecnológicos inteligentes de transporte, resulta necesario llevar a cabo acciones que faciliten la operación y supervisión, mediante la medición y evaluación de los vehículos que transitan en las carreteras federales y, con ello, lograr una mayor seguridad y mejor operación de las carreteras.

En el área de medicina preventiva en el transporte, se ha identificado la necesidad de mejorar la consistencia en el registro de las evaluaciones de los exámenes psicofísicos integrales, toxicológicos y médicos en operación. Se reconoce también la importancia de contar con más información para el análisis de las causas asociadas al factor humano en los accidentes, lo cual requiere fortalecer las capacidades técnicas y operativas mediante la incorporación de personal especializado en investigaciones médicas.

Para realizar los exámenes, es necesario invertir recursos para modernizar la infraestructura de las unidades médicas a cargo de esta Secretaría y proporcionar los insumos para realizar las evaluaciones.

Otro aspecto por considerar es la capacitación continua al personal que opera y conduce en las vías generales de comunicación, a fin de mejorar la competitividad y calidad en la prestación del servicio y asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley General de Responsabilidades Administrativas, promoviendo un desempeño ético y eficiente, para erradicar la posibilidad de malas prácticas.

^{27/} Fuente: SICT, Estadística Básica Autotransporte Federal 2024. Disponible en: <https://sct.gob.mx/index.php?id=7944>

^{28/} Fuente: SICT, Dirección General de Autotransporte Federal. Disponible en: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2024/Estad%C3%ADstica_B%C3%A1sica_del_Autotransporte_Federal_2024.pdf



Por otro lado, la seguridad operacional en las carreteras federales es esencial para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones seguras, cabe resaltar que, de acuerdo con datos de la OMS,^{29/} las colisiones de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

Una de las causas de siniestralidad en las carreteras federales, se debe al factor humano, al no contar con espacios adecuados para el descanso de los transportistas que realizan trayectos largos, por lo que resulta imprescindible implementar políticas públicas que promuevan el descanso. Adicional a ello, se debe robustecer el uso de las rampas de frenado, el control de los excesos de pesos y dimensiones, y el fortalecimiento sostenido de la educación vial, a fin de cumplir con los compromisos adquiridos por nuestro país en el marco del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030.^{30/}

Problema público 3: Autotransporte Federal

La seguridad vial depende de eficaces procesos de vigilancia, supervisión y verificación del cumplimiento de la normatividad, por lo cual es indispensable la implementación de políticas, actualización de normas y programas de protección federal, para incrementar la seguridad vial y reducir el número de accidentes en dónde se ven involucrados vehículos del servicio público federal, debido a causas relacionadas con la fatiga de los conductores o por condiciones inadecuadas de salud como son la presión alta o de glucosa elevada en sangre, entre otros, lo que representa un riesgo potencial para la seguridad de los usuarios, de los caminos y puentes federales, aunado a un déficit de infraestructura segura y cómoda para el descanso y salvaguarda de los operadores.

Otro riesgo para la seguridad vial es el exceso de peso y dimensiones con los que circula el autotransporte de carga, que además ocasiona daños a la infraestructura carretera. La supervisión y los recursos humanos para llevar a cabo esta vigilancia es cada vez más compleja, por lo que es necesario contar con

^{29/} Fuente: OMS, Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

^{30/} Fuente: OMS, Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030. Disponible en: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



alternativas tecnológicas que permitan nuevos procedimientos de verificación y mediciones precisas.

Es por ello que, con la implementación del **Objetivo 3. “Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios”**, se espera reducir el índice de accidentabilidad en las carreteras federales con el impulso de proyectos como la promoción de Paradores con áreas con servicios integrales en las carreteras federales, que promuevan el descanso de los operadores, así como para la renovación de la flota vehicular.

Adicionalmente, se busca fortalecer la normatividad relacionada con la prestación de los servicios; mejorar los mecanismos de supervisión, inspección, vigilancia a los permisionarios prestadores de los servicios de autotransporte federal, conductores, vehículos y sus servicios auxiliares, verificaciones de peso y dimensiones y de condiciones físico-mecánicas, así como la supervisión y verificación de las unidades médicas. Finalmente, se busca reforzar la capacitación especializada al personal que opera y conduce en carreteras federales y la simplificación y digitalización administrativa de trámites.

5.5 Sistema Aeroportuario Mexicano

Con respecto a las acciones para el transporte aéreo, se busca contribuir a la consolidación del proceso de transformación de la Nación, encaminando los esfuerzos para incrementar la conectividad regional, mediante servicios seguros, modernos y sostenibles, en el marco regulatorio nacional e internacional, que incidan positivamente en el desarrollo económico y el bienestar social.

En 2024, el transporte aéreo representó el 4% del PIB del sector transporte^{31/} y generó 63 mil empleos directos, de acuerdo con datos del INEGI, asimismo movilizó 1.3 millones de toneladas de mercancías y se transportaron por vía aérea casi 120 millones de pasajeros.

^{31/} Fuente: INEGI, Economía y sectores productivos. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/pib/#tabulados>



La simplificación y digitalización de trámites en el transporte aéreo es imprescindible para que el servicio sea eficiente. Actualmente, se han identificado 268 trámites susceptibles de simplificación.

La seguridad operacional en la industria aérea es una de las prioridades para prevenir la ocurrencia de accidentes e incidentes en el espacio aéreo, toda vez que, el promedio de ocurrencia anual es de 47 accidentes y 195 incidentes. Para determinar las causas, se tienen limitaciones de infraestructura adecuada, y falta de recursos humanos, técnicos y legales suficientes que permitan atender la investigación en un menor tiempo. Actualmente, las investigaciones duran entre 12 y 15 meses.

En apego al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que regula la aviación civil a nivel mundial, la SICT tiene la facultad de investigar los accidentes e incidentes graves de transporte aéreo y de participar como representante acreditado cuando el suceso se presenta fuera del país y la aeronave o tripulación son de nacionalidad mexicana.

Si bien persisten áreas de oportunidad en la articulación interinstitucional, así como vacíos legales en las facultades de la autoridad encargada de la investigación de accidentes aéreos en México, se reconoce la necesidad de fortalecer el marco normativo para garantizar una intervención oportuna, eficaz y coordinada en las labores de búsqueda y salvamento de aeronaves en peligro o accidentadas. En este sentido, resulta fundamental establecer líneas de acción que orienten la actualización y armonización de la normativa aplicable.

Para la prestación de servicios de ayudas a la navegación aérea, se ha detectado deterioro en la infraestructura y retraso tecnológico que provoca deficiencias y posibles riesgos en la gestión del tránsito aéreo. Por ello que, es imperante renovar la infraestructura tecnológica obsoleta, adoptar nuevas tecnologías y que éstas se encuentren alineadas al Plan Mundial de Navegación Aérea 2016–2030 de la OACI,^{32/} además de capacitar y contratar al personal técnico aeronáutico para

^{32/} Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Plan Mundial de Navegación Aérea 2016–2030. Disponible en: https://www.icao.int/publications/documents/9750_cons_es.pdf



su correcta operación, mediante la rehabilitación del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

Por otro lado, respecto a las estaciones de combustibles de aviación, actualmente se cuenta con 65 estaciones a nivel nacional, 12 operadas por la DEFENSA y 53 por ASA; suministrando diariamente un promedio de 15 millones de litros de combustibles de aviación. Con la Reforma Energética se dio la apertura a nuevos competidores privados; sin embargo, se requiere que el Estado mantenga el liderazgo nacional en la venta, almacenamiento y suministro de combustibles de aviación.

Para competir en el mercado abierto es necesario contar con infraestructura y equipos de vanguardia, que permita atender la demanda con la máxima seguridad y eficiencia, bajo los más altos estándares nacionales e internacionales.

En 2024, ASA suministró al Sistema Aeroportuario Mexicano 5,313 millones de litros de combustibles; en 13 estaciones de combustibles otorgó el servicio de almacenamiento a solicitud de un tercero; comercializó 4,410 millones de litros de combustibles, y cerró el año con 97% de participación en el mercado nacional.^{33/}

Es indispensable llevar a cabo un programa de inversiones, que garanticen la capacidad de almacenamiento óptima y los equipos suficientes para realizar el abasto de combustibles de aviación a lo largo de todo el territorio nacional. La demanda de suministro creció 31% de 2014 a 2024 y se espera que siga en aumento.

México enfrenta importantes desafíos para reducir la dependencia de los combustibles fósiles, particularmente en el sector del transporte aéreo, que representa alrededor del 2% de las emisiones nacionales de GEI,^{34/} con una tendencia al alza impulsada por el crecimiento del turismo, el comercio y la conectividad regional.

A pesar de que el país participa en mecanismos internacionales como el esquema del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI para la mitigación de emisiones de CO₂ del sector, aún no

^{33/} Fuente: Agencia Federal de Aviación Civil. Disponible en: <https://www.gob.mx/afac>

^{34/} Fuente: Climate Trade. Disponible en: <https://climatetrade.com/es/por-que-es-tan-dificil-descarbonizar-la-aviacion/>



cuenta con una estrategia nacional consolidada para impulsar el desarrollo la producción, distribución e incorporación de SAF, en su matriz energética del transporte.

Para 2027, se tienen los siguientes compromisos con la OACI: 1) compensar las emisiones de CO₂ para las empresas aéreas mexicanas; 2) para 2030 las aerolíneas internacionales deben utilizar 5% de SAF y 3) en 2050 alcanzar cero emisiones netas.

Esta situación revela la necesidad urgente de articular políticas públicas que fomenten la innovación tecnológica, la inversión en infraestructura logística, energética y el aprovechamiento sustentable de recursos nacionales como residuos agrícolas, forestales, urbanos y cultivos energéticos sostenibles. La falta de normatividad específica, incentivos económicos y coordinación intersectorial ha frenado el desarrollo de una industria nacional de SAF, a pesar del gran potencial que tiene México como productor regional.

La transición hacia una aviación sustentable no sólo representa un reto clave para cumplir con los compromisos climáticos nacionales e internacionales, sino también una oportunidad estratégica para diversificar la matriz energética, fortalecer la soberanía tecnológica y energética del país, detonar cadenas de valor innovadoras que beneficien a comunidades rurales, centros logísticos y polos de desarrollo económico.

Con la infraestructura aeroportuaria de que dispone el país, se presenta una necesidad de formar alrededor de 150 mil personas que laboran en la industria aeroportuaria. Lo anterior, implica necesidades de capacitación profesional que actualmente son cubiertas parcialmente por diferentes instituciones públicas y privadas.

Se requiere contar con opciones educativas de nivel superior orientadas a la formación de personal aeronáutico, buscando, por una parte, ofrecer educación pública para incrementar la matriculación nacional y, por otra, profesionalizar al personal estratégico que labora actualmente en aeropuertos en áreas tales como: mantenimiento, ayudas visuales, combustibles, atención al pasajero, guardias de seguridad, e inspectores de personas, entre otras. Por tanto, es necesario



desarrollar programas educativos acordes a las necesidades del sector, unificando esfuerzos en un solo centro de formación para impulsar la profesionalización de recursos humanos altamente especializados, en una industria donde la capacitación es fundamental para cumplir con los requerimientos de seguridad de los pasajeros y las aeronaves.

Aunado a lo anterior, existen desequilibrios regionales que tienden a favorecer a determinadas regiones. La mayor parte de la inversión se concentra en los aeropuertos más rentables, la mayoría concesionados a grupos privados.

Sólo cinco aeropuertos atienden el 64%^{35/} del mercado nacional de transporte de pasajeros, mismos que no demuestran interés en desarrollar la conectividad ni brindar los servicios de asistencia en tierra para los aeródromos que no cuentan con operaciones aéreas regulares.

Existen varios aeropuertos subutilizados o sin vuelos y muchos aeródromos y pistas que, de utilizarse, pueden tener un importante beneficio social para sus regiones de influencia.

Problema público 4: Sistema Aeroportuario Mexicano

En el sector aeronáutico, el principal problema es la capacidad insuficiente de la infraestructura para atender la demanda, además, de que el 80% del tráfico a nivel nacional se concentra en nueve aeropuertos, aunado a que existen ciudades sin conectividad aérea, lo que se traduce en desequilibrios regionales.

En materia medioambiental, se espera que México reduzca sus emisiones netas de CO₂ para 2050 a cero, sin embargo, actualmente no se cuenta con la infraestructura suficiente para atender estas metas. El riesgo de no contar con combustibles sostenibles de aviación bajos en carbono para 2027–2030, es que las aerolíneas que realizan operaciones internacionales estén sujetas a pagar compensaciones, enfrentar restricciones en sus operaciones, o bien tengan que importar este tipo de combustible.

^{35/} Fuente: SICT, Estadística mensual del sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf



Por otro lado, la obsolescencia de los equipos de vigilancia y navegación aérea, representan un riesgo de accidentes e incidentes aéreos, repercutiendo en el tránsito seguro en el espacio aéreo mexicano.

Para atender y mitigar los efectos de los problemas que el subsector aeroportuario presenta, el **Objetivo 4, busca “Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional”** con el cual se sumarán los esfuerzos para reorientar la vocación de los aeropuertos y aeródromos que lo requieran, a fin de consolidarlos en la dinámica económica y social del país.

Adicionalmente se busca, incrementar la capacidad operativa de los aeropuertos con las ampliaciones de la plataforma comercial de Guadalajara, de la Terminal 4 de Cancún, del edificio terminal de Colima y Oaxaca, de las salas de espera del AICM, así como la ampliación y remodelación de edificios terminales de San José del Cabo, Tijuana, Puerto Escondido y Tepic que estos dos últimos atienden el **Compromiso 87. Ampliación de 4 aeropuertos y remodelación del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México**, entre otros proyectos clave destacan la construcción de un nuevo edificio terminal en Guadalajara, la reconstrucción y ampliación de la Terminal 1 en Cancún y la remodelación de las Terminales 1 y 2 del AICM.

De igual forma, incrementar la capacidad de almacenamiento de las estaciones de combustibles de Oaxaca, Querétaro, Ciudad Juárez y el Bajío, la construcción de lanzadera de autotankers en polígono 2 del AICM, concluir la modernización de la infraestructura del sistema de almacenamiento de la estación de combustibles de Cancún, construir nuevas estaciones de combustibles en San José del Cabo y Puerto Escondido, sustituir el turbosinoducto de la Terminal 1 del AICM y renovar el parque vehicular para el suministro, así como, impulsar la infraestructura aeroportuaria para la mezcla, almacenamiento y, en su caso, producción de SAF; y construir dos centros de mezcla y almacenamiento de bioturbosina en la Ciudad de México y Cancún.



5.6 Telecomunicaciones

Se busca atender la falta de cobertura y acceso a mejores servicios de comunicación incluyendo el de banda ancha e Internet en zonas de alta y muy alta marginación, que reduzca la brecha digital en particular en grupos vulnerables e históricamente discriminados.

Las dificultades que existen en México para impulsar el desarrollo integral de las personas, especialmente de aquellas que pertenecen a 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.

La demanda de servicios de Banda Ancha Móvil ha generado un importante incremento en el número de usuarios, sin embargo, no todos los mexicanos tienen acceso a este servicio: al segundo trimestre de 2024, 130.1 millones de líneas móviles contaban con cobertura de Banda Ancha Móvil^{36/} y se espera que para 2030, con las acciones que deriven del presente programa, se alcance a cubrir al menos al 92.2% de la población total en México a través de la Red Compartida.

Cabe destacar que las tecnologías de la información y las comunicaciones impacta en todos los ámbitos de la vida, la forma de relacionarse de las personas, el desarrollo de las actividades económicas, entre otras.

A pesar de los avances, persisten desafíos significativos: en América Latina, la penetración de la Banda Ancha Fija es del 10% en comparación con el 28% en los países de la OCDE,^{37/} además la velocidad media de las conexiones fijas en la región es de 4.64 megabits por segundo, frente a 13.14 megabits por segundo de los mismos.^{38/} Esta situación refleja la persistencia de una brecha digital en los países de la región, lo que a su vez se traduce en una brecha social que afecta el acceso equitativo a oportunidades económicas y educativas.

^{36/} Fuente: IFT. Nota técnica: Indicadores de los sectores de Telecomunicaciones y Radiodifusión al 2T 2024. Disponible en: <https://www.ift.org.mx/sites/default/files/contenidogeneral/estadisticas/notatecnica2t2024.pdf>

^{37/} Fuente: Prats Cabrera, J.O., y Puig Gabarró, P. (2017). La gobernanza de las telecomunicaciones: Hacia la economía digital. Disponible en: <https://doi.org/10.18235/0012714>

^{38/} Idem.



Derivado de lo anterior, queda de manifiesto que, el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones es un elemento fundamental para que todas las personas en México gocen del derecho constitucional 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.

Si bien, la ATDT es la responsable de la cobertura universal y social de servicios de telecomunicaciones, de conformidad con la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del 28 de noviembre de 2024, la SICT contribuirá a incrementar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicación, mediante la ampliación de la cobertura en telecomunicaciones proporcionada por la Red Compartida, así como el desarrollo de infraestructura en telecomunicaciones que resulte de las inversiones y la promoción de proyectos que impulsen su despliegue, con ello, también se contribuirá a reducir la brecha digital y aumentar la conectividad significativa,^{39/} con lo cual aportará al cumplimiento del **Compromiso 88. Garantizaremos el acceso a Internet.**

Lo anterior, de conformidad con las atribuciones conferidas en el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de simplificación orgánica, del 20 de diciembre de 2024, donde el Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones queda sectorizado a la SICT.

Problema público 5: Telecomunicaciones

En México, la brecha digital sigue siendo el principal desafío del sector de telecomunicaciones. Esta se manifiesta en la limitada cobertura, el acceso desigual y la calidad deficiente de los servicios, especialmente en el acceso a Internet. Las causas incluyen la falta de infraestructura en zonas marginadas y la baja capacitación digital en amplios sectores de la población.

La brecha digital profundiza las desigualdades sociales al restringir el acceso a derechos y oportunidades esenciales. Además, muchas regiones padecen baja penetración de Banda Ancha Fija y velocidades por debajo de los estándares

^{39/} Se entenderá por conectividad significativa al acceso a banda ancha a velocidades que permitan el uso intensivo de datos en actividades simultáneas (clases en línea, teletrabajo, etc.), dispositivos de acceso adecuados para usos relevantes y habilidades digitales básicas (IFT, 2024).



internacionales, lo que limita el acceso a una conectividad significativa necesaria para actividades cotidianas como el aprendizaje en línea o el teletrabajo.

Aunque el 83.1% de la población en México ha usado Internet, la brecha de uso es evidente entre estratos: el 93.7% en nivel alto frente al 68.1% en el nivel bajo.^{40/}

Es por ello que, el **Objetivo 5 “Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad”**, busca atender la falta de cobertura y acceso a mejores servicios de comunicación incluyendo el de banda ancha y el de Internet en zonas de alta y muy alta marginación, que reduzca la brecha digital, en particular en grupos vulnerables e históricamente discriminados, contribuyendo así al cumplimiento del **Compromiso 88. Garantizaremos el acceso a Internet.**

5.7 Infraestructura Social

Los retos en infraestructura para el transporte y comunicaciones no son los únicos por atender. Es por lo que, el Ejecutivo Federal realizó modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal,^{41/} para dotar de nuevas atribuciones a la SICT.

Dentro de las nuevas atribuciones conferidas, se encuentran la de construir, equipar, restaurar, reforzar, reconstruir y rehabilitar obras públicas de infraestructura urbana y para el transporte público de pasajeros, así como infraestructura destinada al servicio educativo y proyectos culturales, desde su planeación hasta su ejecución, en coordinación con los tres órdenes de gobierno.

a) Infraestructura Educativa

De acuerdo con datos del CONAPO, actualmente el promedio de hijas o hijos por mujer es de 1.92, para el 2070, esta tasa se reducirá a 1.49.^{42/} Es decir, México aún

^{40/} Fuente: Encuesta Nacional Sobre Disponibilidad y Uso de la Información de los Hogares. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/endutih/ENDUTIH_24_RR.pdf

^{41/} Fuente: Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. DOF 28 de noviembre de 2024.

^{42/} Fuente: Las proyecciones de la Población de México para los próximos 50 años: 2020-2070. Disponible en: <https://www.gob.mx/conapo/prensa/dia-mundial-de-la-poblacion-las-proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-para-los-proximos-50-anos-2020-2070#:~:text=El%20promedio%20actual%20es%20de,hijos/os%20por%20mujer>



presenta un ritmo de crecimiento poblacional importante y conforme la estimación del CONAPO, se espera que se mantenga al menos otras cuatro décadas; en consecuencia, la infraestructura educativa, para los niveles educativos inicial, primaria, secundaria, media superior y superior, continuará siendo una demanda de la población; también se requerirá como parte de la infraestructura urbana, más hospitales, vialidades, un sistema de transporte mejor conectado y con mayor alcance.

Para el ciclo escolar 2023–2024, la Secretaría de Educación Pública publicó^{43/} que el sistema educativo nacional cuenta con 261,749 escuelas de los tres niveles de enseñanza. Del total, 231,534 escuelas corresponden a educación básica; 21,249 planteles a educación media superior; y 8,966 planteles a educación superior.

La infraestructura escolar influye positivamente en la motivación de los estudiantes, en la mejora de sus prácticas de higiene y su salud, incrementa su sensación de seguridad y sus niveles de asistencia, lo que en conjunto repercute en su logro académico. No obstante, el desarrollo de la infraestructura física educativa del país ha sido insuficiente.

Por su parte, el CONEVAL señala que la primera limitante para la garantía del derecho a la educación, es la baja cobertura de los servicios educativos en niñas y niños en edad de educación inicial, jóvenes en edad de educación superior, población hablante de lengua indígena y personas con discapacidad; el alto porcentaje de personas de entre 18 a 24 años de edad que no recibe educación superior, asociado a la insuficiente cobertura de instituciones de este nivel que se observa en la baja razón de instituciones por cada mil jóvenes, que fue de apenas 0.6 para el ciclo escolar 2022–2023 .

b) Infraestructura urbana y espacio público

Otro desafío ligado a la infraestructura social, son las intervenciones de gran escala, como universidades, hospitales o planes maestros de desarrollo para centros industriales o de reciclaje los cuales requieren la coordinación efectiva entre los tres órdenes de gobierno para lograr conectividad, accesos seguros y un

^{43/} Fuente: Principales Cifras el Sistema Educativo Nacional 2023–2024. Disponible en: https://www.planeacion.sep.gob.mx/Doc/estadistica_e_indicadores/principales_cifras/principales_cifras_2023_2024_bolillo.pdf



entorno urbano funcional. Para enfrentar los retos urbanos y lograr asentamientos inclusivos, seguros y sostenibles, es clave que gobiernos estatales y municipales adopten modelos de planeación e infraestructura urbana sostenible.

En este sentido, la infraestructura urbana, entendida como los sistemas y servicios esenciales que permiten el funcionamiento de una ciudad (transporte, saneamiento, energía, telecomunicaciones, espacios y obras públicas), cobra relevancia en términos de que facilita el acceso a los servicios básicos y por ende, a mejorar la calidad de vida de las personas, ayuda a las ciudades a enfrentar los desafíos derivados del crecimiento poblacional y el cambio climático, y permite el desplazamiento de personas y bienes de manera eficiente.

El mobiliario urbano, comprendido como el conjunto de elementos de uso público ubicados en vialidades y espacios comunes, cumple funciones de ordenamiento, protección y recreación para las personas. Su presencia contribuye a hacer los espacios más habitables, favorece el desarrollo de la urbanidad y mejora la estética de la ciudad. Entre sus beneficios destacan la creación de un entorno ordenado, seguro, accesible e informativo; además, promueve el uso del espacio público, mejora la imagen urbana y fortalece la infraestructura vial.

Con lo anterior, queda de manifiesto que las condiciones de desigualdad, las limitaciones en la movilidad y conectividad entre diferentes puntos de las ciudades, así como la deficiencia en infraestructura urbana y de equipamientos y espacios públicos, hacen difícil el cumplimiento al derecho a la ciudad de la población en México, el cual consiste en garantizar a todos los habitantes de un asentamiento humano o centro de población, el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia.

c) Infraestructura para el manejo de residuos sólidos

El manejo ineficiente de residuos sólidos urbanos es un problema que afecta no solo al medio ambiente, sino también a la salud pública, la economía y la cohesión social. A medida que el país experimenta una urbanización acelerada y un aumento sostenido en el consumo y producción de bienes, la generación de



residuos sólidos ha crecido de manera proporcional, sin que las capacidades institucionales y de infraestructura hayan logrado acompañar este proceso de forma eficaz.

Las causas del problema son múltiples y abarcan desde factores estructurales hasta condiciones operativas inmediatas. Un factor relevante que inhibe los procesos de transferencia, separación y tratamiento de residuos, es la existencia limitada de infraestructura adecuada. A lo largo del país, son pocas las estaciones de transferencia que cumplen con estándares técnicos y aún más escasas las plantas de selección que permitan recuperar materiales reciclables de manera eficaz.

Adicionalmente, la falta de inversión pública y privada en tecnologías limpias para el reciclaje, junto con la débil articulación entre autoridades ambientales, municipales y de transporte, ha dificultado el establecimiento de una red nacional en materia de prevención, valoración y gestión integral de residuos sólidos. La recolección de residuos, en muchos municipios, se realiza sin distinción entre orgánicos, inorgánicos y peligrosos, lo que impide su posterior aprovechamiento.

Los efectos de esta situación son significativos: se observa un aumento en la contaminación del suelo, aire y cuerpos de agua, con impactos directos sobre la salud pública. Las emisiones de metano provenientes de residuos orgánicos mal dispuestos y la generación de gases efecto invernadero por incendios en tiraderos a cielo abierto, contribuyen al cambio climático. La saturación de los sitios de disposición también genera una presión creciente sobre los ecosistemas, disminuyendo la calidad ambiental en zonas urbanas y rurales por igual.

Desde una perspectiva territorial, estas deficiencias afectan de forma desproporcionada a comunidades en situación de vulnerabilidad, que carecen de acceso a servicios adecuados y enfrentan mayores riesgos sanitarios. Además, la falta de infraestructura de transferencia y selección genera costos logísticos elevados que impactan negativamente en las finanzas locales y limitan la eficiencia de los sistemas de recolección y transporte.

Los beneficios que se persigue alcanzar son: promover la economía circular, que apuesta a comunidades con modelos sostenibles que permitan una mejor gestión de los residuos sólidos urbanos, para contribuir a la eficiencia energética y la



sustentabilidad en los recursos naturales en beneficio de la ciudadanía y del medio ambiente. Contar con infraestructura amigable con el medio ambiente, que permita disminuir el impacto ecológico; así como, con esquemas compartidos y de sinergia, entre los tres niveles de gobierno, donde los proyectos no se vean como islas, ni como acciones individuales, sino de manera integral, incluyente y con un alto humanismo.

Problema público 6: Infraestructura social

En México, persisten amplias desigualdades en el acceso a infraestructura educativa y cultural adecuada, especialmente en regiones marginadas y zonas urbanas con altos niveles de rezago social. Muchos espacios presentan condiciones físicas deterioradas, insuficiencia de equipamiento o carencias estructurales que limitan el desarrollo integral de niñas, niños, jóvenes y comunidades enteras. Esta situación restringe el ejercicio pleno de derechos como la educación, la participación cultural y la cohesión social.

En materia de infraestructura urbana y espacio público, la falta de planeación integral, aunado a la mala calidad de la infraestructura urbana deriva en espacios públicos inseguros, con equipamiento insuficiente, destruido y no sustentable, con mobiliario urbano escaso o deficiente, que se traduce en un entorno urbano precario y deteriorado con limitadas condiciones de movilidad, provocando contaminación ambiental y acústica, y que mantiene en la marginación a colonias y barrios, aumentando las desigualdades sociales y la pérdida del patrimonio cultural.

En materia de infraestructura para el manejo de residuos sólidos, constituye un problema público crítico la creciente generación de desechos, la limitada infraestructura para su recolección, separación, tratamiento y disposición final, así como la falta de integración de criterios de sostenibilidad y economía circular en su gestión. Esta situación ha provocado impactos negativos en la salud pública, en el medio ambiente y la calidad de vida, especialmente en comunidades vulnerables, además de contribuir a la saturación de rellenos sanitarios, la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación del suelo y cuerpos de agua.

La ausencia de inversión en infraestructura moderna y eficiente impide la implementación de soluciones integrales para el aprovechamiento de materiales



reciclables, lo que debilita la gobernanza y dificulta el cumplimiento de compromisos nacionales e internacionales en materia de desarrollo sostenible, resiliencia urbana y cambio climático.

Para la atención a estos problemas el **Objetivo 6. “Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población”**, considera las siguientes acciones:

Para atender lo relacionado a la infraestructura educativa, se requiere impulsar proyectos que integren infraestructura educativa y cultural con criterios de protección social, sostenibilidad ambiental y accesibilidad, para mejorar la calidad de vida y promover territorios más equitativos e inclusivos, la SICT, contribuirá con la construcción de 17 bachilleratos y cuatro universidades para el cumplimiento del **Compromiso 31. Se aumentarán los espacios en educación media superior, y el Compromiso 32. 300 mil nuevos espacios para educación superior.**

Para dar atención a la problemática de Infraestructura urbana y espacio público, se busca dignificar la memoria colectiva, recuperar espacios públicos y fomentar una economía sostenible, a través de intervenciones como la adecuación del “Parque del Muralismo SCOP”, en la Ciudad de México (CDMX), el “Memorial Mina Pinabete”, en Coahuila y el “Parque de Economía Circular” en Tula, Hidalgo.

De igual forma, el Plan de Recuperación Urbana de Acapulco y la Memoria Histórica Río Balsas, impulsarán la resiliencia urbana, la recuperación del patrimonio y la cohesión social.

El desarrollo de proyectos que fortalezcan la conectividad y reduzcan los tiempos de traslado hacia centros de empleo, salud o educación, como son: las estaciones del nuevo Sistema Ferroviario Mexicano y la estrategia integral de movilidad en el Oriente del Estado de México, para coadyuvar al cumplimiento del **Compromiso 50. Programa de mejora urbana en el Estado de México.**

Respecto a la infraestructura para el manejo de residuos sólidos, la SICT contribuirá a la aplicación de una política ecológica nacional mediante el desarrollo de infraestructura sustentable. Esta intervención no solo resolverá un problema ambiental y de salud pública, sino que incidirá de manera directa al bienestar de



los mexicanos al reducir los riesgos sanitarios y ambientales en comunidades vulnerables; mejorar el acceso a servicios públicos de calidad, especialmente en zonas rurales y marginadas; impulsar empleos verdes y esquemas productivos locales vinculados al reciclaje y la economía circular, fortaleciendo la equidad territorial mediante inversiones en infraestructura con criterios de justicia ambiental y sostenibilidad; y promoviendo una cultura de corresponsabilidad social y ambiental, con participación de los tres órdenes de gobierno y la ciudadanía.

Con lo anterior, se contribuirá al cumplimiento del **Compromiso 94. Proyecto de economía circular en Tula, Hidalgo**, y el **Compromiso 95: Construcción de 10 plantas recicladoras de basura**.

En este tenor, la SICT contribuirá a la consolidación de la política nacional en el Eje General 2, "Desarrollo con bienestar y humanismo" y al Eje General 4 "Desarrollo sustentable", para fortalecer y ampliar la red de protección social, con especial atención a quienes enfrentan condiciones de desigualdad, pobreza o marginación, o a aquellos que por diversas razones se encuentran en situaciones de vulnerabilidad, mediante acciones que amplíen la red de protección social vía la dotación de infraestructura urbana y espacios públicos, infraestructura educativa y cultural que garantice la atención de las necesidades básicas de la población, así como el fomento de la sostenibilidad ambiental, con el correcto manejo de residuos sólidos.

5.8 Visión de Largo Plazo

Manteniendo una visión transformadora de un modelo de prosperidad compartida, inclusión e igualdad sustantiva, en los próximos años la SICT se propone ser una Secretaría que brinde servicios públicos de calidad, promoviendo el desarrollo eficiente y eficaz de la infraestructura en educación, comunicaciones y transportes, para satisfacer adecuadamente las necesidades de los usuarios.

Para coadyuvar al desarrollo económico regional a través de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que genere una República próspera y conectada, la SICT tiene una visión a veinte años de a dónde llegaremos en el subsector carretero:



- Contar con una Red Carretera Federal moderna, segura y eficiente, es decir tener una red completamente pavimentada, con mantenimiento permanente, y obtener una reducción significativa de accidentes mediante sistemas inteligentes de transporte (ITS) y señalización avanzada.
- Tener una integración regional y equidad territorial a través de una infraestructura que conecte de manera equitativa a todas las regiones del país, priorizando el sur y zonas históricamente rezagadas, así como disponer de vínculos carreteros sólidos con corredores logísticos, ferroviarios y portuarios.
- Contar con una sostenibilidad ambiental, haciendo el uso extensivo de materiales reciclados y tecnologías de bajo impacto ambiental, así como contar con el diseño de carreteras que respetan ecosistemas, con pasos de fauna y mitigación de emisiones.
- Disponer de una infraestructura resiliente y adaptable al cambio climático, contando para ello con carreteras diseñadas para resistir fenómenos climáticos extremos como inundaciones o deslaves, así como, tener la incorporación de criterios de adaptación climática en todo el ciclo de vida del proyecto.
- Aprovechar la digitalización y la tecnología, haciendo uso exclusivo de medios electrónicos de pago, que haga más ágil y eficiente el cruce de plazas de cobro.
- Contar con la participación del sector privado y modelos innovadores de financiamiento para disponer de una ampliación de esquemas y mecanismos financieros sustentables, así como, contar con una inversión orientada a resultados y rendición de cuentas transparente.
- Tener inclusión social y conectividad universal, al contar con carreteras que garantizan acceso a servicios básicos, turismo y oportunidades económicas en comunidades rurales y marginadas, así como disponer de carreteras que conecten con ferrocarriles, puertos marítimos y aeropuertos a fin de contar con infraestructura intermodal.

En el Sistema Ferroviario Mexicano, la SICT tiene como visión consolidar una red integrada y eficiente para el transporte de mercancías, así como una red



independiente para pasajeros. La implementación de nuevas rutas ferroviarias que conecten la Ciudad de México con Pachuca, Nuevo Laredo y Nogales, así como la integración de servicios como el Tren Maya, el Tren Interoceánico y el Tren “El Insurgente”, que maximizarán el uso de la infraestructura ferroviaria existente, la cual será optimizada, para incrementar significativamente la conectividad regional y nacional. Esta red ferroviaria robusta y con una correcta distribución, permitirá un flujo constante y equilibrado de carga y pasajeros, promoviendo el desarrollo económico, social y ambiental de las zonas conectadas.

Para 2045, se prevé que el Sistema Ferroviario Mexicano se convierta en un pilar fundamental para la movilidad interurbana, ofreciendo un modelo de transporte económico y seguro que contribuya a reducir las emisiones contaminantes y a mejorar el bienestar de la población. Con una infraestructura moderna y políticas integrales, México estará bien posicionado para hacer frente a los retos futuros de movilidad y desarrollo sostenible.

Asimismo, se espera contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mediante el fortalecimiento de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, para apoyar el crecimiento económico y el bienestar humano, con especial hincapié en sistemas de transporte seguros, asequibles y accesibles para todos.

Para mejorar la movilidad dentro de las principales ciudades del país, la SICT tiene como visión la adecuada planificación y el seguimiento de los proyectos para el desarrollo del transporte público de pasajeros. Para lo anterior, se creará un área técnica especializada, que permitirá brindar asesoría técnica en transporte público y soluciones de movilidad sostenible que se adapten a las características y necesidades de cada territorio para mejorar la calidad de vida de la población.

La visión del Autotransporte Federal es asegurar la existencia de una infraestructura adecuada para el descanso de los transportistas que realizan trayectos largos, por lo que se habrán implementado políticas públicas que promuevan espacios seguros para el descanso de los conductores, así como una normatividad actualizada que prevea los retos que enfrenta el subsector.

Que la seguridad vial sea un tema en constante cambio y adaptación a las necesidades de movilidad de la población, previendo las necesidades con 10 años



de antelación, basado en el análisis de datos con la ayuda de la inteligencia artificial para evitar accidentes y haciendo eficiente el flujo de los transportes.

Consolidar un sistema aeroportuario que contribuya al desarrollo de zonas menos favorecidas, a la integración del territorio nacional y al aumento de la competitividad, para garantizar el derecho a la movilidad y reducir la desigualdad social.

Disponer de instalaciones amplias y adecuadas para realizar la planeación, gestión e implementación de la capacitación y adiestramiento de los inspectores verificadores aeronáuticos, asimismo para la atención de sustentantes para la realización del Examen General de Egreso para Piloto Comercial.

Contar con un marco normativo robusto, para la producción de SAF a escala industrial, infraestructura logística adaptada a la distribución de combustibles sostenibles en aeropuertos clave, y esquemas de incentivos que hayan permitido una adopción gradual pero sostenida de SAF en vuelos nacionales e internacionales. Así como, contar con una moderna flota para el suministro de combustibles; e incorporar nueva tecnología para la operación y mantenimiento de las estaciones de combustibles.

El Estado mexicano estará preparado para activar la búsqueda y rescate cuando una aeronave se declare en peligro, esté extraviada o accidentada, contará con procedimientos probados, con base en las reglas que señale la Secretaría, con el fin de asegurar la vida humana; así como emitir las recomendaciones suficientes de seguridad operacional al realizar las investigaciones en materia de aeronáutica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil, que emanen del informe final de dictamen de causa probable que pronuncie la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación.

En veinte años se visualiza un México conectado a Internet de banda ancha, moderno, con accesibilidad, a través de una red multimodal de comunicaciones bien conservada, segura y con niveles de servicio de clase mundial, que permita a cualquier mexicana y mexicano, en particular a quienes son parte de grupos en situación de vulnerabilidad, disfrutar de servicios y de esparcimiento, de tal forma



que la inclusión digital y el bienestar de la población se incrementen y el aislamiento y la marginación disminuyan.

A partir del diagnóstico planteado, se vislumbra en un horizonte a veinte años, que los proyectos conceptuales, arquitectónicos y ejecutivos cuenten con criterios de funcionalidad, inclusión y sustentabilidad en los tres niveles de gobierno, que sean elaborados por equipos interdisciplinarios con bases tecnológicas sólidas, y que hayan contribuido a una planeación urbana ordenada y en armonía con el medio ambiente.

Que todos los edificios públicos posean criterios técnicos para la supervisión arquitectónica y el mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento público y la infraestructura urbana, mediante lineamientos operativos e indicadores de desempeño, con el fin de asegurar su funcionalidad, seguridad y vida útil.

Haber contribuido mediante el diseño arquitectónico a que las entidades federativas del país cuenten con espacios públicos, ya sea de tipo educativo, cultural, salud o de movilidad que garanticen la equidad social, la sostenibilidad, así como la innovación tecnológica para impactar positivamente a sus comunidades. Con la intervención, se espera crear una identidad arquitectónica que fortalezca el patrimonio físico y cultural de las ciudades. En términos generales, se disminuirán las desigualdades territoriales a través de intervenciones públicas que respondan a las necesidades de la población, y aseguren el acceso a infraestructura urbana de calidad.

Para el año 2045, México habrá consolidado un modelo de desarrollo urbano sustentable en el que los espacios públicos sean accesibles, seguros, inclusivos y resilientes al cambio climático, como parte fundamental del bienestar comunitario y el equilibrio ambiental. Esta visión se sustenta en una transformación profunda de las políticas de planeación, inversión pública y coordinación intergubernamental.

La SICT, en su papel rector de la infraestructura estratégica, contribuirá a la implementación de la política ecológica nacional, mediante el diseño, construcción y modernización de sistemas logísticos que servirán como puntos clave para integrar una red eficiente de gestión de residuos sólidos urbanos. Con lo anterior,



se avanzará hacia un sistema nacional de gestión integral de residuos más equitativo, eficiente y sostenible. Su implementación fortalecerá la política ecológica nacional, generará beneficios tangibles para las poblaciones y comunidades, materializará una “República que protege el medio ambiente y sus recursos naturales”.



6. Objetivos

En el presente PSICyT se definen seis objetivos que atenderán las necesidades prioritarias del Sector, para consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad, así como fortalecer el Segundo Piso de la Transformación, establecido en el PND 2025–2030.

Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030

Objetivo 1. Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.

Objetivo 2. Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.

Objetivo 3. Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.

Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Objetivo 5. Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.

Objetivo 6. Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sustentabilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.



6.1 Relevancia del objetivo 1: Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.

La infraestructura carretera juega un rol trascendental en el crecimiento y el desarrollo económico y social de nuestro país, ya que posibilita el transporte fluido de las personas y carga, la conectividad de las personas, el acceso a distintos servicios públicos, mercados de bienes y servicios, de trabajo, financieros, entre otros, a menor costo y con una mayor eficiencia.

Dentro de la RCN se tiene identificados 15 corredores troncales con una longitud mayor a los 19 mil kilómetros, éstos conectan longitudinal y transversalmente los principales puertos fronterizos, marítimos y centros poblacionales e industriales, su modernización resulta prioritaria para contribuir a la disminución de costos de operación y de viaje para los usuarios.

Un enfoque sobre los efectos económicos y sociales de la red carretera en el desarrollo regional de México, se relaciona con su contribución a la productividad económica regional, y así conocer en qué medida corresponde su extensión con las necesidades productivas de cada región.

La siguiente tabla, presenta una comparativa de indicadores regionales bajo este enfoque, calculado para el 2023, derivado del cociente de cada indicador, entre la cantidad de carreteras pavimentadas del país, a efecto de determinar una métrica regional. Se observa que las regiones sureste y centro-occidente del país presentan la mayor cantidad de kilómetros de carretera por cada mil habitantes, seguidas de las regiones noreste y noroeste. Únicamente la región centro tiene una proporción muy baja en este indicador, lo que se explica por la alta densidad poblacional. De lo anterior, se infiere que no parece haber una situación de inequidad en la dotación regional de carreteras pavimentadas, si se toma en cuenta la densidad poblacional.



Indicadores de la Red Carretera Nacional por región 2023

Región	Kilómetros de carretera por cada mil habitantes	Producto Interno Bruto en millones de pesos por cada kilómetro de carretera	Miles de dólares de Inversión Extranjera Directa por kilómetro de carretera
Noroeste	1.77	133.00	302.56
Noreste	1.75	155.71	199.59
Centro–occidente	1.83	105.73	141.44
Centro	0.56	355.91	648.01
Sureste	2.04	70.88	38.81

FUENTE: SICT. Subsecretaría de Infraestructura. Elaborado con base en INEGI: "Sistema de Cuentas nacionales. Producto Interno Bruto Estatal. Serie 2003–2023"; Secretaría de Economía: "Series Históricas de IED en México" y; SICT: "Anuario Estadístico del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2023".

En contraste, al considerar la productividad económica de la RCN, medida a partir de la cantidad de millones de pesos por cada kilómetro de carretera, se observa una preponderancia de la región centro y un marcado rezago de la región sureste. Lo mismo sucede con el indicador de la cantidad de miles de dólares de Inversión Extranjera Directa (IED) que atrae cada región.

Lo anterior, no necesariamente debe interpretarse como la necesidad de construir más carreteras en el sureste u otras regiones que cuentan con altos niveles de cobertura por habitante, o que se deba concentrar la inversión en las carreteras que han mostrado la mayor productividad. Por el contrario, lo que se puede inferir es que se necesita atraer más inversión productiva a las regiones con rezago, a fin de incrementar la productividad económica de su red carretera y mantener una cobertura adecuada de infraestructura para estimular el crecimiento económico.

A partir de las áreas de oportunidad identificadas para el subsector carretero, principalmente la relacionada con la conectividad que ofrece la RCF, y a fin de contribuir con la construcción de una República próspera y conectada, resulta primordial la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera estratégica, bajo condiciones de accesibilidad, seguridad, eficiente y sostenible, con visión de inclusión e igualdad, a fin de promover el comercio interno y transfronterizo para impulsar el desarrollo económico regional.



Es por ello, que la SICT continuará con el Programa de Caminos Artesanales, construirá y ampliará carreteras, caminos y puentes con recursos públicos y proyectos de inversión mixta, construirá distribuidores y obras viales en zonas urbanas y, por último, para preservar el patrimonio vial de nuestro país, rehabilitará y conservará la Red Federal de Carreteras libre de peaje.



6.2 Relevancia del objetivo 2: Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.

El modelo de crecimiento económico previo a la Cuarta Transformación generó desigualdades estructurales, particularmente en las regiones rurales y en sectores productivos que dependían de insumos externos. En este contexto, la expansión y fortalecimiento de la red ferroviaria juegan un papel estratégico para el desarrollo con justicia que promueve el Segundo Piso de la Transformación. La construcción y operación del ferrocarril generará empleos directos e indirectos, consolidando al transporte ferroviario como un pilar del desarrollo nacional.

Para cumplir con lo anterior, entre diversas acciones a realizar, destaca la implementación del transporte ferroviario de pasajeros, así como la actualización del marco jurídico y regulatorio del transporte ferroviario, a fin de fortalecer la capacidad rectora del Estado.

La implementación de los trenes de pasajeros como medio de transporte aumenta la interconectividad entre ciudades y promueve el desarrollo económico y sustentable. El traslado de pasajeros por ferrocarril reduce la emisión de contaminantes. Según estimaciones de la Agencia Internacional de Energía^{44/} (IEA, por sus siglas en inglés), el tren emite en promedio 19 gramos de CO₂-e^{45/} por kilómetro por pasajero. En contraste, el avión y el automóvil emiten 123 y 148 gramos de CO₂-e por kilómetro por pasajero, respectivamente. Esto implica que las emisiones de un pasajero que viaja en tren se reducen en 84.5%, en comparación con el avión, y en 87.2% en comparación con el automóvil.

^{44/} Fuente: International Energy Agency (IEA). Well-to-wheel & wake-wing GHG intensity of motorised passenger transport modes. Disponible en: <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/well-to-wheel-wake-wing-ghg-intensity-of-motorised-passenger-transport-modes-2>

^{45/} Dióxido de carbono equivalente (CO₂-e): es una unidad de medida que expresa el impacto de los gases de efecto invernadero según su equivalente con el dióxido de carbono (CO₂).



El fortalecimiento del servicio de transporte ferroviario de carga tiene el mismo efecto sobre el desarrollo sustentable. La emisión de contaminantes del transporte de carga por ferrocarril es significativamente menor que la del autotransporte. Según el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero^{46/} (INEGYCEI), el transporte por ferrocarril contribuyó solamente con un 1% a las emisiones netas totales de CO₂ en México, mientras que el autotransporte representó el 92.2%.

De esta manera, garantizar un transporte ferroviario de carga y pasajeros consolidará una visión de transporte multimodal tanto del servicio de carga como de pasajeros. Con ello, se incrementará la competitividad, se reducirán costos y se mejorará la eficiencia en los tiempos de traslado, brindando mayor bienestar a todas y todos los mexicanos.

^{46/} Fuente: Con base en el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero, Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, 2019. Disponible en: <https://cambioclimatico.gob.mx/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-2/>



6.3 Relevancia del objetivo 3: Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.

El Objetivo 3 de este PSICyT 2025–2030, tiene como prioridad aportar los elementos para contar con una República próspera y conectada; y una República soberana con energía sustentable, con una economía nacional que permita al sector participar en las cadenas de producción y de valor. El autotransporte es un medio por el que se mueven personas y mercancías, por lo que es prioridad tener la infraestructura estratégica que conecte a las distintas regiones del país de manera segura, eficiente y sostenible.

Al cierre de 2024, el autotransporte federal de carga, pasaje y turismo operó con 241,750 permisionarios, una flota de 1,621,948 unidades vehiculares, lo que representó incrementos de 4.6% y 7.5%, respectivamente, comparado con el mismo periodo del año anterior.^{47/}

La edad promedio de la flota registrada del autotransporte federal de pasaje y turismo fue de 15.2 años, mientras que la edad para vehículos motrices de carga representó 19.3 años, lo que identifica la necesidad de la modernización del parque vehicular.^{48/}

En 2024, se realizaron 174,862 verificaciones de peso y dimensiones en diversos puntos de la RCF, a fin de verificar el cumplimiento de la NOM-012-SCT-2-2017. Así mismo, se realizaron 47,805 verificaciones de condiciones físico-mecánicas a vehículos que ingresaron al servicio de autotransporte federal.^{49/}

^{47/} Fuente: SICT, Con base en la Estadística mensual del sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf

^{48/} Idem

^{49/} Fuente: SICT. Disponible en: <https://www.gob.mx/sct/prensa/realizo-sict-174-mil-862-verificaciones-de-peso-y-dimensiones-al-autotransporte-federal-en-2024>



Con relación a las inspecciones a permisionarios autorizados a prestar el servicio de autotransporte federal, se realizaron en 2024 a nivel nacional 4,776 inspecciones.^{50/}

Además, se practicaron 250,787 exámenes psicofísicos–integrales de los cuales 244,218, obtuvieron como resultado un “Dictamen de Aptitud Psicofísica”, mientras que 6,569, obtuvieron un “Dictamen de No Aptitud Psicofísica”.^{51/}

Se continuará con los esfuerzos para contribuir a la reducción de accidentes, a través de operativos de peso y dimensiones, de condiciones físico–mecánicas de los vehículos que circulan por las principales carreteras del país que presentan un alto índice de siniestralidad; asimismo, se llevarán a cabo visitas de inspección para revisar que los permisionarios, en sus diversas modalidades y servicios auxiliares, cumplan con la normatividad vigente en materia de autotransporte federal.

Adicionalmente, se implementarán estrategias a nivel nacional que contengan medidas dirigidas a vigilar y supervisar la integridad física y psicológica de los prestadores de servicios del transporte terrestre, a fin de prevenir la ocurrencia de accidentes en las carreteras federales.

^{50/} Fuente: SICT, Estadística mensual del sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf

^{51/} Fuente: SICT, Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.



6.4 Relevancia del objetivo 4: Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Este Objetivo tiene como prioridad aportar los elementos para contar con una República próspera y conectada; y una República soberana con energía sustentable, con una economía nacional que permita al sector participar en las cadenas de producción y de valor. El transporte aéreo es un medio por el que se mueven personas y mercancías, por lo que es prioridad tener la infraestructura estratégica que conecte a las distintas regiones del país de manera segura, eficiente y sostenible.

A fin de fomentar un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente y competitivo se continuará con la vigilancia en el cumplimiento de los Programas Maestros de Desarrollo de los Grupos Aeroportuarios y la capacitación de los inspectores verificadores aeronáuticos en las comandancias de cada aeropuerto.

De igual manera, fortalecer el proceso de supervisión y vigilancia de los productos y servicios del transporte aéreo, a fin de asegurar el cumplimiento de la regulación en la materia y propiciar la competitividad y oferta del transporte aéreo con mayor seguridad para los usuarios.

Asimismo, se implementarán acciones para un uso eficiente del espacio aéreo mexicano, por medio de sistemas modernos y nuevas tecnologías. Se gestionarán recursos para la adquisición y modernización de los sistemas de radares primarios y secundarios, sistemas meteorológicos, sistemas de procesamiento de datos radar y plan de vuelo almacenado, sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), sistemas de radioayudas para aeronaves, VOR/DME,^{52/} entre otros. Lo anterior permitirá tener un mejor control del espacio aéreo y disminuir los accidentes e incidentes.

En este sentido, se implementarán acciones para promover la formación académica a nivel superior del personal aeronáutico a través de la conformación

^{52/} Radiofaro omnidireccional: equipo medidor de distancia.



de un centro especializado con programas educativos que atienda las necesidades del sector.

En cumplimiento a los compromisos internacionales, se definirán las acciones para posicionar a México como líder en el desarrollo y la producción de combustibles sostenibles de aviación, con una cadena de valor consolidada que integre desde la producción de materias primas sustentables hasta la distribución eficiente y segura del SAF en todo el sistema aeroportuario nacional.



6.5 Relevancia del objetivo 5: Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.

La banda ancha se ha consolidado como un componente esencial para el desarrollo social, el crecimiento económico y la transformación digital de las naciones. Su expansión no solo impulsa la productividad y la innovación, también promueve la inclusión social y la competitividad. Con este esquema, la presente administración actúa bajo los principios del Humanismo Mexicano al promover la justicia social y el bienestar de todas y todos a través de una inclusión digital, que promueva el acceso a los beneficios del desarrollo tecnológico, disminuya la brecha tecnológica y aumente la prosperidad compartida.

Diversos estudios han cuantificado el efecto positivo de la banda ancha en el PIB, de acuerdo con el documento “Exploring the Relationship Between Broadband and Economic Growth” del Banco Mundial,^{53/} un aumento del 10% en la penetración de la banda ancha puede incrementar el PIB en un 1.38% en países emergentes como México, por su parte la CEPAL encontró que un incremento del 1% en la penetración de la BAF y BAM puede aumentar el PIB en un 0.31% y 0.23%,^{54/} respectivamente.

El BID a través de su estudio “La gobernanza de las telecomunicaciones”^{55/} estima que un aumento del 10% en la penetración de la banda ancha en América Latina podría llevar a un incremento promedio del 3.2% del PIB y un aumento de la productividad de 2.6 puntos porcentuales.

^{53/} Fuente: “Exploring the Relationship Between Broadband and Economic Growth”, 2015. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/178701467988875888/pdf/102955-WP-Box394845B-PUBLIC-WDR16-BP-Exploring-the-Relationship-between-Broadband-and-Economic-Growth-Minges.pdf>

^{54/} Fuente: CEPAL, Artículo no. 138, 2022. Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/6a88cd60-6a22-4efa-a9aa-0ad0ffa4942b/content>

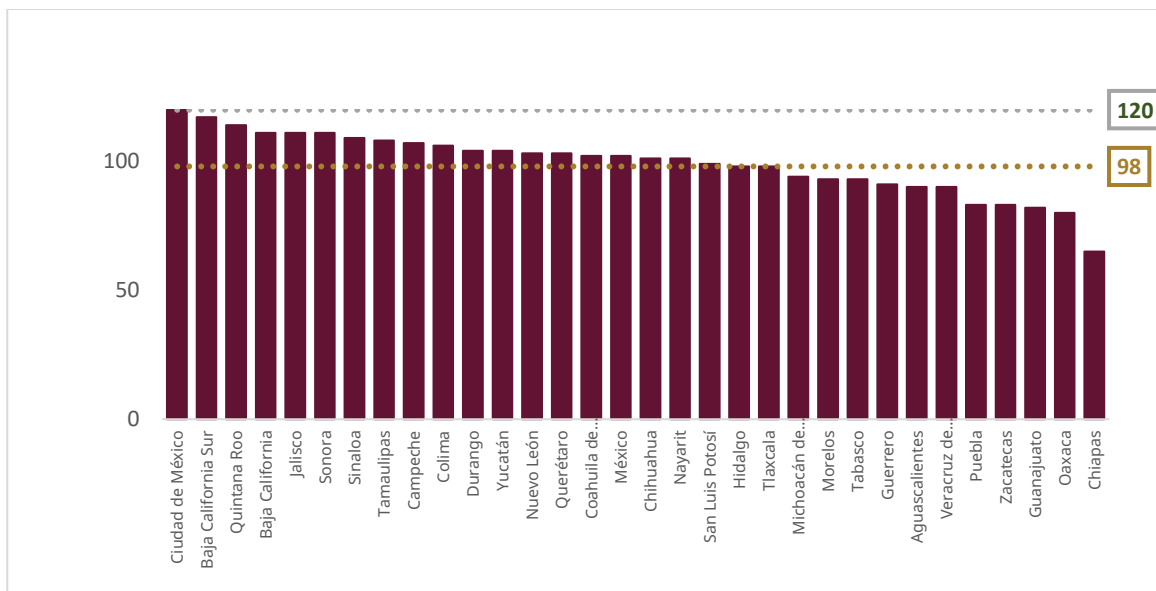
^{55/} Fuente: Prats Cabrera, J. O., y Puig Gabarró, P. (2017). La gobernanza de las telecomunicaciones: Hacia la economía digital. Disponible en: <https://doi.org/10.18235/0012714>



La BAM es uno de los servicios de telecomunicaciones con mayor penetración a nivel mundial. En diciembre de 2023 se registró un promedio de 134.1 suscripciones por cada 100 habitantes para los países de la OCDE.^{56/} Al respecto, destaca que los países con mayor penetración de este conjunto son Japón, Estados Unidos de América, Estonia, Finlandia y Dinamarca.

Ahora bien, conforme a las cifras del cuarto trimestre de 2023, en México había 96 líneas del servicio móvil de acceso a Internet por cada 100 habitantes,^{57/} cifra que creció a una tasa anual de 6.5% con respecto al mismo periodo del año anterior. Los estados con mayor penetración son: Ciudad de México, Baja California Sur, Quintana Roo, Baja California, Jalisco y Sonora mientras que los estados con menor penetración son Chiapas, Guanajuato, Oaxaca, Puebla y Zacatecas.

Conectividad de Internet móvil por estado. Líneas de BAM por cada 100 habitantes, en 2023.



Fuente: Banco de Información de Telecomunicaciones, 4T 2023.

^{56/} Los datos considerados por la OCDE para México corresponden al tercer trimestre de 2023.

^{57/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, mayo de 2025.

Fuente: Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf



En cuanto a la penetración del servicio de BAM, México se encuentra rezagado frente a los países de la OCDE, ubicándose hasta diciembre de 2023, en el lugar 33 de 38 y a una distancia de 41 puntos del promedio de la OCDE.

En términos del uso de datos por suscripción de acceso a Internet móvil, en diciembre 2023, México se situó en el último lugar de los países de la OCDE, al usar en promedio 4.6 gigabytes por mes.

Derivado de lo anterior, aún se debe continuar con los esfuerzos para obtener incrementos significativos, tanto en la penetración del servicio de BAM como en el consumo de datos y en mejoras de la calidad en la provisión del servicio.

Por otra parte, el promedio de penetración de la BAF en países de la OCDE hasta diciembre de 2023 fue de 35.8 suscripciones por cada 100 habitantes, con lo que México se encontraba por debajo de dicho promedio al contar con 20.2 suscripciones por cada 100 habitantes. Correspondiendo a Francia el mayor número de suscripciones de BAF por cada 100 habitantes.

La penetración del servicio fijo de acceso a Internet en México creció a una tasa anual de 2.9%. Al tercer trimestre de 2024, se reportaron 73 accesos por cada 100 hogares.^{58/} Los usuarios se conectaron principalmente a través de cable fibra óptica al representar el 66% de los accesos reportados al cierre 2023.^{59/}

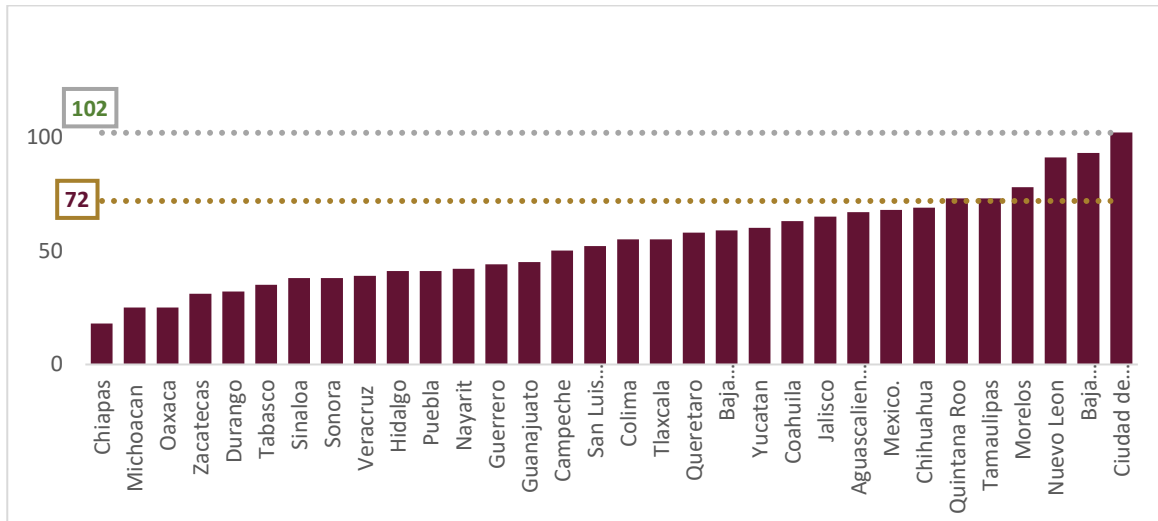
A nivel estatal, la Ciudad de México, Baja California y Nuevo León presentan los porcentajes más altos de penetración, en tanto que los estados de Chiapas, Michoacán y Oaxaca, reportan los porcentajes más bajos, lo que demuestra diferencias significativas en la penetración del servicio a nivel nacional.

^{58/} Fuente: SICT, Estadística Mensual del Sector, Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (mayo de 2025). Disponible en: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Mayo-2025.pdf

^{59/} Para obtener la conformación por tecnología se considera el 4T 2023 debido a que, a partir de enero 2024, Megacable deja de registrar accesos de fibra óptica y pasa sus accesos a "sin tecnología especificada".



Conectividad de Internet fijo por estado. Acceso de BAF por cada 100 hogares



Fuente: Banco de Información de Telecomunicaciones, 2T 2024

Con la gráfica anterior, se muestra que las entidades con mayor penetración presentan niveles superiores a 91 accesos por cada 100 hogares; por el contrario, los estados con menor penetración muestran valores por debajo de 25 accesos por cada 100 hogares, lo que refleja las desigualdades que existen al interior del país, lo que también representa un reto para cerrar la brecha digital.



6.6 Relevancia del objetivo 6: Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.

Durante los últimos 70 años, la población en México ha crecido poco más de cuatro veces, pasando de 25.8 millones de personas en 1950 a 126 millones en 2020. De 2010 a 2025, de acuerdo con el CONAPO, se calcula que la población se incrementó en 21 millones. Esto significa que en 1950 la población urbana representaba el 43%, en 2020 el 79%, y se estima que para 2025, representará alrededor del 85%.

Este acelerado crecimiento de la población urbana ha generado que las ciudades sean el principal espacio para que las actividades humanas se desarrollen. Actualmente, alrededor del 56% de la población mundial, equivalente a 4,400 millones de habitantes, vive en ciudades. Se espera que esta tendencia continúe, pues se estima que la población urbana aumentará a más del doble para 2050, por lo que casi siete de cada 10 personas vivirán en ciudades.

México enfrenta importantes desafíos en materia de infraestructura urbana y espacios públicos, especialmente en cuanto a sostenibilidad, equidad territorial y resiliencia climática. De acuerdo con datos de la ENSU, publicada por el INEGI, sólo el 34.2% de la población de 18 años y más se siente segura en los parques y espacios públicos de su ciudad.^{60/}

A esto se suma que, según datos del propio INEGI, sólo el 20% de los municipios del país cuentan con una política clara de manejo y conservación de espacios públicos.^{61/}

^{60/} Fuente: INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, 2024. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu>

^{61/} Fuente: INEGI, Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales 2021. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/cngmdtm>



En zonas urbanas altamente marginadas, las carencias son más notorias, y las personas que habitan en asentamientos irregulares no cuentan con espacios públicos funcionales en su entorno inmediato.^{62/}

En contraste, los beneficios de invertir en espacios públicos sustentables están ampliamente documentados. El Programa de Mejoramiento Urbano impulsado por la SEDATU analizó el periodo 2019–2021, mediante una muestra de 240 espacios públicos en 24 entidades federativas del país. Para ello se entrevistó a más de 3,700 personas y se encontró que en dichos espacios la percepción de inseguridad disminuyó.^{63/}

La infraestructura física educativa y cultural es fundamental para el desarrollo efectivo de las actividades académicas y escolares, ya que impacta directamente en el aprendizaje de los estudiantes, el bienestar de los docentes y el buen funcionamiento de las instituciones educativas.

Las escuelas en zonas rurales o marginadas a menudo carecen de recursos y de infraestructura básica, lo que limita las oportunidades de aprendizaje para los estudiantes. Asegurar una infraestructura adecuada en todos los niveles educativos contribuye a la equidad y a nivelar las oportunidades para todos los niños y jóvenes, sin importar su contexto socioeconómico.

Como parte de los 100 compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, la SICT coadyuvará a lograr una República educadora, humanista y científica, a través de acciones para el cumplimiento de los compromisos: **Se aumentarán los espacios en educación media superior (Compromiso 31) y, 300 mil nuevos espacios para educación superior (Compromiso 32)**, a través de la construcción y rehabilitación de centros educativos y culturales programados por las autoridades del sector educativo.

En las últimas dos décadas, México ha experimentado un incremento sostenido en la generación de residuos sólidos urbanos, alcanzando más de 120 mil

^{62/} Fuente: SEDATU, INSUS Programa para Regularizar Asentamientos Humanos 2022. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/759066/Diagnostico_del_Pp_S213_PRAH_220907_VP_Publicar.pdf

^{63/} Fuente: CONEVAL, COLMEX, SEDATU. Programa de Mejoramiento Urbano. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2023/COMUNICADO_CONJUNTO_PROGRAMA_MEJORAMIENTO_URBANO.pdf



toneladas diarias en 2023. Esta tendencia está asociada con el crecimiento poblacional, la expansión de zonas urbanas y un patrón de consumo intensivo, en gran medida desechable. Si bien se cuenta con un marco normativo que regula la gestión de residuos, como la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, su aplicación ha sido limitada por una débil coordinación entre los tres niveles de gobierno y por la escasez de recursos técnicos y financieros.

La cobertura de recolección es alta en términos nacionales, pero presenta rezagos significativos en regiones rurales y comunidades indígenas. Además, la infraestructura para el tratamiento y disposición final es insuficiente o inadecuada en muchas zonas del país. Más del 80% de los residuos generados terminan en rellenos sanitarios o en tiraderos a cielo abierto que no cumplen con estándares ambientales. Solo alrededor del 10% de los residuos son reciclados de manera formal, lo cual evidencia la falta de una economía circular que fomente el uso eficiente de los recursos a través de un enfoque en el ciclo de vida de bienes y servicios en las cadenas productivas. En este mismo sentido, los sitios de depósito final (SDF) en los que existe la infraestructura para canalizar y tratar los lixiviados, así como el control de biogás y su aprovechamiento para la generación de energía son escasos. En relación con los lixiviados, sólo el 14.2% (316 SDF) cuenta con esa infraestructura; mientras que, para el biogás, las cifras son aún más bajas, 10.6% (236 SDF) y menos de 0.3% (6 SDF) para el control y el aprovechamiento, respectivamente.^{64/}

La SICT participará mediante acciones de desarrollo y modernización de infraestructura urbana, priorizando la conectividad vial, el mejoramiento de espacios públicos y el acceso digno a servicios básicos, en coordinación con los tres órdenes de gobierno.

^{64/} Fuente: INEGI, 2021. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/>



6.7 Vinculación de los objetivos del PSICyT 2025–2030

En este apartado se observa la vinculación de los objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030, con los objetivos y estrategias establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030, para su atención y cumplimiento como programa derivado de éste.

Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
Objetivo 1. Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.	Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.	Estrategia 2.10.4: Impulsar la construcción de infraestructuras sostenibles que mitiguen riesgos, fomenten la capacidad de respuesta de los territorios y contribuyan a la adaptación y mitigación del cambio climático, especialmente en zonas con mayores condiciones de vulnerabilidad.
	Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.	Estrategia 3.7.1: Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo
		Estrategia 3.7.2: Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
	Objetivo T3.6: Asegurar el desarrollo integral, intercultural y sostenible de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas, garantizando su plena autonomía para ejercer el derecho a la libre determinación y definir sus propios modelos de desarrollo que fortalezcan su bienestar y calidad de vida.	Estrategia T3.6.6: Fortalecer y expandir la red de comunicación terrestre, priorizando los caminos artesanales, para mejorar la integración regional de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas, facilitando su acceso a servicios de salud, educación, financiamiento y empleo.
Objetivo 2. Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.	Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.	Estrategia 2.10.1: Dotar a la población mexicana de infraestructura para la movilidad y el transporte público que facilite el tránsito de personas y bienes de manera accesible, sostenible, segura y eficiente, priorizando la intermodalidad en sistemas urbanos y rurales.
	Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.	Estrategia 2.10.4: Impulsar la construcción de infraestructuras sostenibles que mitiguen riesgos, fomenten la capacidad de respuesta de los territorios y contribuyan a la adaptación y mitigación del cambio climático, especialmente en zonas con mayores condiciones de vulnerabilidad. Estrategia 3.7.3: Desarrollar infraestructura ferroviaria para mejorar el transporte de pasajeros y carga mediante la expansión e integración de la red con un enfoque intermodal, fortaleciendo la integración territorial y ofreciendo un servicio económico, seguro, sostenible y eficiente.

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
	Objetivo 4.2: Impulsar proyectos estratégicos de energías limpias, modernizar la infraestructura eléctrica y fomentar la innovación tecnológica para reducir la dependencia de combustibles fósiles y mitigar el impacto ambiental.	Estrategia 4.2.6: Impulsar la electrificación y el uso de energías limpias en el transporte público y de carga para mejorar su eficiencia y sustentabilidad.
Objetivo 3. Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.	Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.	Estrategia 3.7.5: Garantizar un transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.
Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.	Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.	Estrategia 3.7.4: Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.
	Objetivo 4.2: Impulsar proyectos estratégicos de energías limpias, modernizar la infraestructura eléctrica y fomentar la innovación tecnológica para reducir la dependencia de combustibles fósiles y mitigar el impacto ambiental.	Estrategia 4.2.1: Fomentar la transición gradual de combustibles fósiles a energías renovables para fortalecer la sustentabilidad económica y ambiental.
Objetivo 5. Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.	Objetivo 3.8: Garantizar el acceso efectivo a telecomunicaciones e internet mediante el despliegue de infraestructura adecuada y la provisión de servicios de conectividad accesibles, eficientes y de calidad para toda la población.	Estrategia 3.8.1: Promover proyectos para el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y la provisión de servicios, asegurando certeza jurídica, técnica y financiera, con el objetivo de ampliar la conectividad a toda la población.

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
	Objetivo T2.3: Unificar capacidades y proporcionar servicios críticos, así como mejorar la conectividad en áreas remotas, a través del Programa Espacial Mexicano, con el fin de garantizar el acceso a servicios esenciales y promover el desarrollo de estas regiones.	Estrategia T2.3.2: Proveer acceso a internet a todas las personas en situación de pobreza y garantizar el servicio en espacios públicos, con el fin de cerrar las brechas de acceso a la información y promover la inclusión digital entre la población más vulnerable.
Objetivo 6. Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.	Objetivo 2.3: Garantizar el ejercicio pleno del derecho a una educación inclusiva y equitativa para niñas, niños, adolescentes, jóvenes y personas adultas, promoviendo una formación humanista, científica, intercultural, plurilingüe e integral que mejore el bienestar de la población e impulse el desarrollo del país.	Estrategia 2.3.2: Crear entornos óptimos para el aprendizaje, la convivencia y el desarrollo integral de los estudiantes mediante la construcción, equipamiento, restauración, reforzamiento y rehabilitación de la infraestructura educativa, con prioridad en las zonas de mayor rezago social.
	Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.	Estrategia 2.10.1: Dotar a la población mexicana de infraestructura para la movilidad y el transporte público que facilite el tránsito de personas y bienes de manera accesible, sostenible, segura y eficiente, priorizando la intermodalidad en sistemas urbanos y rurales.
		Estrategia 2.10.2: Colaborar en el diseño, construcción, renovación y ampliación de obras comunitarias y espacios urbanos con enfoque de género, infancia y pertinencia cultural, mejorando el entorno habitable y garantizando el acceso inclusivo a servicios artísticos, culturales, deportivos, turísticos y de esparcimiento, así como la mejora de servicios ambientales, con enfoque de seguridad, accesibilidad y habitabilidad.

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
		Estrategia 2.10.4: Impulsar la construcción de infraestructuras sostenibles que mitiguen riesgos, fomenten la capacidad de respuesta de los territorios y contribuyan a la adaptación y mitigación del cambio climático, especialmente en zonas con mayores condiciones de vulnerabilidad.
	Objetivo 4.3: Reducir las emisiones contaminantes y fortalecer la resiliencia climática mediante la prevención, control y mitigación de los impactos ambientales en la salud y los ecosistemas.	Estrategia 4.3.1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para mitigar el cambio climático y sus impactos en la sociedad, la economía y el medio ambiente. Estrategia 4.3.3: Promover la economía circular para optimizar el uso de recursos, mejorar la gestión de residuos y prevenir la contaminación, reduciendo la presión sobre el medio ambiente.
	Objetivo 4.5: Proteger y restaurar los ecosistemas naturales, promoviendo su uso sustentable mediante una política ecológica humanista, inclusiva y participativa.	Estrategia 4.5.8: Armonizar e integrar los instrumentos de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico en la planificación territorial, para gestionar de manera sustentable la expansión de las fronteras agrícola y urbana.
	Objetivo T1.1: Impulsar la autonomía económica de las mujeres para cerrar brechas históricas de pobreza y precariedad laboral, garantizando condiciones equitativas de acceso al trabajo, ingresos dignos y una cultura de empoderamiento basada en la igualdad sustantiva.	Estrategia T1.1.6: Garantizar el acceso equitativo de las mujeres, niñas y adolescentes a la educación, salud, cultura, deporte, espacios públicos y servicios básicos, mediante políticas y acciones que eliminen barreras y promuevan su bienestar integral.

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030
	Objetivo T3.6: Asegurar el desarrollo integral, intercultural y sostenible de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas, garantizando su plena autonomía para ejercer el derecho a la libre determinación y definir sus propios modelos de desarrollo que fortalezcan su bienestar y calidad de vida.	Estrategia T3.6.5: Desarrollar infraestructura esencial en Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas para garantizar acceso a agua potable, electrificación, drenaje y saneamiento, además de fortalecer espacios comunitarios, integrando técnicas tradicionales, tecnologías sustentables y empleo de mano de obra local.



7. Estrategias y líneas de acción

Objetivo 1. Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.

Estrategia 1.1. Incrementar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de su conservación y rehabilitación para garantizar la movilidad de personas, bienes y servicios, con condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad y calidad.

Línea de acción

1.1.1. Atender mediante la conservación y rehabilitación, los tramos carreteros y puentes en regular y mal estado de la Red Carretera Federal.

1.1.2. Consolidar el Programa de Trenes de Pavimentación para la atención de tramos carreteros prioritarios de la Red Carretera Federal.

1.1.3. Fortalecer el estado físico de la Red Carretera Federal implementando procesos eficientes de evaluación y auscultación en tramos carreteros y puentes.

1.1.4. Continuar con la prestación de servicios de operación y mantenimiento de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, con base en la implementación de parámetros de evaluación para mejorar su desempeño.

1.1.5. Promover la modernización de la Red Carretera Federal de cuota implementando medios electrónicos de pago a fin de disminuir los tiempos de espera en el cruce de las plazas de cobro.



Estrategia 1.2. Incrementar las medidas de seguridad vial en la Red Carretera Federal a fin de garantizar el derecho constitucional a una movilidad segura de los usuarios.

Línea de acción

1.2.1. Atender los puntos de conflicto a fin de disminuir los índices de accidentabilidad mediante intervenciones integrales en la Red Carretera Federal.

1.2.2. Fortalecer los programas de señalamiento horizontal, vertical y barreras de protección en la Red Carretera Federal.

1.2.3. Mejorar la seguridad vial, procedimientos constructivos y calidad de las obras a través del fortalecimiento del marco normativo para la infraestructura del transporte terrestre.

1.2.4. Promover la prevención de siniestros viales mediante la implementación de auditorías de seguridad vial en la Red Carretera Federal.

Estrategia 1.3. Incrementar la conectividad entre regiones con visión multimodal a través de la construcción y modernización de carreteras, caminos y puentes, que mejoren el acceso a comunidades aisladas y promuevan el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos.

Línea de acción

1.3.1. Continuar con el Programa de Caminos Artesanales en zonas de alta y muy alta marginación.

1.3.2. Construir y modernizar la Red Carretera Federal para conectar los corredores troncales y mejorar la conectividad regional para el traslado de personas y bienes.

1.3.3. Construir puentes y distribuidores viales que mejoren la movilidad urbana.

1.3.4. Dar seguimiento a la construcción y modernización de proyectos de carreteras de altas especificaciones mediante esquemas de inversión mixta, con el fin de optimizar el transporte en los principales corredores troncales.

1.3.5. Impulsar los proyectos de inversión mixta para ampliar la conectividad de la Red Carretera Federal.



Línea de acción

1.3.6. Promover la accesibilidad en los puertos fronterizos mediante proyectos de carreteras y puentes a efecto de facilitar el intercambio comercial nacional e internacional.

Estrategia 1.4. Mejorar los esquemas de planeación para detectar oportunamente las necesidades futuras de construcción, modernización y ampliación de la infraestructura carretera nacional, con un enfoque de intermodalidad.

Línea de acción

1.4.1. Fomentar la capacitación en materia de transporte, a fin de contar con capital humano especializado capaz de satisfacer las necesidades del sector.

1.4.2. Promover la investigación científica y capacidad tecnológica en materia de transporte a fin de satisfacer las necesidades del sector.

1.4.3. Realizar los estudios y proyectos y gestionar los permisos pertinentes para desarrollar infraestructura carretera.

1.4.4. Fortalecer el modelo organizacional y administrativo con base en la Austeridad Republicana, para contribuir a elevar el nivel de servicio proporcionado a las personas usuarias que transitan por las carreteras y puentes a cargo de CAPUFE.



Objetivo 2. Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.

Estrategia 2.1. Desarrollar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros, integrando esquemas óptimos de movilidad y ordenamiento territorial en comunidades y localidades.

Línea de acción

2.1.1. Desarrollar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en las rutas AIFA-Pachuca, Ciudad de México-Querétaro, Querétaro-Irapuato y Saltillo-Nuevo Laredo, con el fin de mejorar la conectividad de las localidades.

2.1.2. Desarrollar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en las rutas Querétaro-San Luis Potosí, Mazatlán-Los Mochis e Irapuato-Guadalajara, con el fin de mejorar la conectividad de las localidades.

2.1.3. Desarrollar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en las rutas Guaymas-Hermosillo, Guadalajara-Tepic, San Luis Potosí-Salttillo y Los Mochis-Guaymas, con el fin de mejorar la conectividad de las localidades.

2.1.4. Desarrollar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en las rutas Tepic-Mazatlán y Hermosillo-Nogales, con el fin de mejorar la conectividad de las localidades.

2.1.5. Coadyuvar en la planificación y el seguimiento de proyectos para el desarrollo del transporte masivo de pasajeros y multimodal, mediante la implementación de apoyo técnico adecuado en obras públicas ferroviarias y servicios relacionados con las mismas.



Estrategia 2.2. Asegurar la conservación, ampliación y modernización de la infraestructura ferroviaria de carga y pasajeros mediante mecanismos de inversión pública y privada.

Línea de acción

2.2.1. Vigilar el cumplimiento de la inversión privada comprometida por los concesionarios y asignatarios mediante mecanismos de supervisión para la conservación, ampliación y mejora de la infraestructura ferroviaria para fomentar proyectos orientados al desarrollo y conectividad regional.

2.2.2. Fortalecer la infraestructura ferroviaria mediante programas de mantenimiento que permitan operar a mejor velocidad, garantizar mayor seguridad, menores costos de operación y optimizar recursos.

2.2.3. 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 y pasajeros.

2.2.4. Diseñar e implementar estándares de calidad mediante la definición normativa y operativa de los servicios de transporte ferroviario.

2.2.5. Desarrollar mecanismos de evaluación y seguimiento mediante sistemas de monitoreo y reportes periódicos a los proyectos de inversión pública y privada de la infraestructura ferroviaria de carga y pasajeros.

2.2.6. Supervisar la adecuada implementación del Tren Maya de Carga y la línea K del Tren Interoceánico mediante el establecimiento de marcos regulatorios y auditorías, así como de cualquier proyecto de inversión en infraestructura llevado a cabo por concesionarios y asignatarios.

Estrategia 2.3. Actualizar el marco jurídico y regulatorio del transporte ferroviario de carga y pasajeros, en términos de impacto, eficiencia, competitividad, transparencia, seguridad, equidad e inclusión, a fin de fortalecer la capacidad rectora del Estado.

Línea de acción

2.3.1. Revisar los ordenamientos jurídicos, normativos, de regulación y operación del transporte ferroviario para integrar sistemas de carga y pasajeros mediante el análisis y consulta interinstitucional para ofrecer condiciones óptimas de seguridad, calidad, eficiencia y competitividad.



Línea de acción

2.3.2. Fortalecer el marco normativo, la supervisión y verificación de la infraestructura y los servicios ferroviarios, para la integración de sistemas de carga y de pasajeros mediante inspecciones y auditorías que permitan ofrecer condiciones óptimas de seguridad, eficiencia y modernidad.

2.3.3. Establecer un programa de supervisión, coordinación, atención y cumplimiento de la normatividad con protocolos de atención actualizados, a fin de reducir los siniestros en el transporte ferroviario de carga y pasajeros.

Estrategia 2.4. Promover que las estaciones ferroviarias se integren correctamente en el entorno urbano y con los servicios de transporte público locales para maximizar su accesibilidad, seguridad y utilidad.

Línea de acción

2.4.1. Colaborar con gobiernos estatales y municipales en el diseño de estaciones integradas armónicamente con el entorno urbano para mejorar la conectividad.

2.4.2. Implementar en colaboración con autoridades y operadores de transporte público, medidas que garanticen la accesibilidad para todas las personas, incluyendo rampas, ascensores y señalización adecuada.

2.4.3. Establecer en coordinación con operadores locales, áreas de transporte multimodal que faciliten la transición entre trenes y otros medios de transporte público.

Estrategia 2.5. Realizar y colaborar en los estudios de prefactibilidad técnica y económica, así como estudios estratégicos y de impacto urbano y vial, que aseguren un desarrollo sostenible y eficiente, teniendo en cuenta la oferta, la demanda, el origen y el destino.

Línea de acción

2.5.1. Realizar y evaluar estudios detallados de viabilidad técnica mediante metodologías de ingeniería y consultorías especializadas para valorar los proyectos ferroviarios de transporte público financiados por el Gobierno Federal.



Línea de acción

2.5.2. Generar modelos de proyección de demanda mediante herramientas estadísticas y de simulación para anticipar el volumen de pasajeros y adaptar los proyectos a las necesidades reales de movilidad.

2.5.3. Desarrollar estudios estratégicos que contemplen el crecimiento urbano y las tendencias de movilidad a largo plazo para asegurar la sostenibilidad de los proyectos.



Objetivo 3. Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.

Estrategia 3.1. Impulsar proyectos y programas de autotransporte, en función de priorizar la conectividad, seguridad, sostenibilidad y calidad de los servicios.

Línea de acción

3.1.1. Participar en la promoción de Paradores con servicios integrales con la finalidad de contribuir a la seguridad vial y al bienestar de todos los usuarios de las carreteras federales, principalmente de los conductores de Autotransporte Federal.

3.1.2. Impulsar proyectos de instalaciones auxiliares a los servicios del autotransporte federal para priorizar la seguridad vial y calidad de los servicios.

Estrategia 3.2. Actualizar el marco normativo y jurídico aplicable al autotransporte, que permita la competitividad equitativa, inclusiva y transparente para el desarrollo de la industria nacional.

Línea de acción

3.2.1. Expedir ordenamientos jurídicos y normativos relacionados con la prestación de los servicios de Autotransporte Federal atendiendo las necesidades que dicte el interés social, la seguridad vial y el desarrollo económico y tecnológico.

3.2.2. Garantizar una movilidad eficiente y segura para grupos vulnerables mediante la promoción e impulso del cumplimiento normativo relacionado a la accesibilidad de las personas con discapacidad.



Línea de acción

3.2.3. Actualizar y alinear la normatividad en materia de Medicina Preventiva en el Transporte, mediante el cumplimiento de los lineamientos emitidos por la Secretaría de Salud y COFEPRIS, para la correcta aplicación del personal que solicita una evaluación médica.

Estrategia 3.3. Mejorar los mecanismos de supervisión, inspección, vigilancia de la infraestructura, equipamiento, servicios y personal que opera y auxilia en el autotransporte, a fin contar con un transporte seguro y de calidad.

Línea de acción

3.3.1. Reforzar la regulación y vigilancia del autotransporte, mediante la verificación e inspección a los permisionarios prestadores del servicio público federal, conductores, vehículos y sus servicios auxiliares, a fin de garantizar una movilidad segura, eficiente, y de calidad.

3.3.2. Promover programas que contribuyan a la seguridad vial y operacional del autotransporte y sus servicios auxiliares, mediante la realización de las verificaciones de peso y dimensiones y de condiciones físico-mecánicas, para la disminución de siniestros en carreteras federales.

3.3.3. Generar información sobre siniestralidad en el transporte terrestre, mediante la elaboración de estadísticas de accidentes en el transporte.

3.3.4. Supervisar y verificar las unidades médicas, mediante visitas técnicas, a fin de validar que cumplan con la normativa aplicable.

3.3.5. Asegurar que las condiciones de los operadores del transporte terrestre sea la adecuada mediante la aplicación de exámenes psicofísicos integrales, toxicológicos y médicos en operación, en cumplimiento de la normativa aplicable.



Estrategia 3.4. Fortalecer y expandir los programas de formación y capacitación especializada a fin garantizar la seguridad de los servicios de autotransporte.

Línea de acción

3.4.1. Contribuir a mejorar la seguridad en las carreteras de jurisdicción federal, mediante la capacitación y el adiestramiento de los operadores, a fin de que desempeñen la conducción de manera responsable y segura.

3.4.2. Implementar cursos de formación orientados al personal que opera y conduce en las carreteras federales.

3.4.3. Promover programas incluyentes en materia de perspectiva de género, trata de personas, entre otros, para mejorar la atención y seguridad de los usuarios del autotransporte.

Estrategia 3.5. Mejorar la conectividad regional y transfronteriza, con la colaboración de los gobiernos estatales y locales, y demás sectores de la industria a fin de determinar las zonas de mayor relevancia, en beneficio del desarrollo económico del país.

Línea de acción

3.5.1. Participar en negociaciones para la apertura ordenada y armónica de las fronteras, mediante el acercamiento con autoridades internacionales, para garantizar equidad, reciprocidad, no discriminación y generar certidumbre jurídica, favoreciendo la operación competitiva a los transportistas mexicanos.

3.5.2. Conocer el comportamiento del autotransporte federal, mediante el impulso de la elaboración de análisis económicos y estadísticos en la materia, con el fin de apoyar las funciones de planeación, regulación y supervisión.



Estrategia 3.6. Impulsar acciones para un autotransporte sostenible, accesible y moderno a través del uso de energías sostenibles y el uso de nuevas tecnologías.

Línea de acción

3.6.1. Fomentar la modernización del autotransporte, mediante la promoción de esquemas de financiamiento para la adquisición de nuevas unidades vehiculares que incluyan tecnología de vanguardia para disminuir la obsolescencia vehicular y promover la sostenibilidad del medio ambiente.

3.6.2. Incentivar la prestación de los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares mediante el uso de unidades no contaminantes.

3.6.3. Generar un sistema homologado y eficiente, mediante la simplificación administrativa y digitalización de trámites, en cumplimiento con la normatividad vigente.



Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Estrategia 4.1. Impulsar proyectos y programas de transporte aéreo, suministro de combustibles de aviación y de navegación aérea, en función de priorizar la conectividad, seguridad, sostenibilidad y calidad de los servicios.

Línea de acción

4.1.1. Optimizar los servicios de tránsito aéreo, mediante la ampliación de la infraestructura aeroportuaria y fortalecimiento de las comunicaciones, navegación, vigilancia, gestión de tránsito aéreo y meteorología aeronáutica, para el transporte seguro de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.

4.1.2. Contribuir al Plan de modernización y ampliación de infraestructura tecnológica aérea, mediante la implementación de nuevas tecnologías reguladas por la autoridad aeronáutica para prestar servicios de navegación seguros y de calidad.

4.1.3. Fortalecer el suministro de combustibles de aviación, mediante la adquisición de equipos especializados a través de licitación pública.

4.1.4. Modernizar y dar mantenimiento mayor a las Estaciones de Combustibles que lo requieran, a través de licitación pública de contratos de mantenimiento.

4.1.5. Incrementar la conectividad aérea y mejorar la calidad de los servicios, mediante la modernización y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria existente

4.1.6. Proporcionar servicios de asesoría y consultoría técnica, así como de construcción, ampliación y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, a fin de ayudar al funcionamiento eficiente de los aeropuertos.

4.1.7. Garantizar la precisión, disponibilidad y fácil acceso a datos críticos para los usuarios del espacio aéreo, mediante la digitalización y centralización de la información aeronáutica.



Estrategia 4.2. Actualizar el marco normativo y jurídico aplicable al transporte aéreo, que permita la competitividad equitativa, inclusiva y transparente para el desarrollo de la industria nacional.

Línea de acción

4.2.1. Dar certidumbre a los procesos de investigación de accidentes e incidentes graves de aviación y al informe final de dictamen de las causas que lo provocaron, mediante la elaboración y/o actualización de la legislación enfocada a las actividades de búsqueda y rescate de aeronaves en peligro, accidentadas o extraviadas.

4.2.2. Fomentar la colaboración interinstitucional a través de convenios de colaboración para temas de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes de aviación.

4.2.3. Revisar, evaluar y modificar la normativa nacional en materia de transporte aéreo y aeroportuario (aeronáutico), con base en las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales emitidos por la Organización de Aviación Civil, así como las mejores prácticas internacionales.

Estrategia 4.3. Mejorar los mecanismos de supervisión, inspección, vigilancia de la infraestructura, equipamiento, productos, servicios y personal que opera y auxilia en el transporte aéreo, a fin contar con un transporte seguro y de calidad.

Línea de acción

4.3.1. Generar información sobre siniestralidad en el transporte aéreo, mediante la elaboración de estadísticas de accidentes en el transporte.

4.3.2. Asegurar que las condiciones de operadores del transporte aéreo sean las adecuadas, mediante la aplicación de exámenes psicofísicos integrales, toxicológicos y médicos en operación.

4.3.3. Dar a conocer los informes finales de las investigaciones de accidentes y de incidentes graves en la aviación, mediante su publicación en el portal de Internet de la Secretaría.



Línea de acción

4.3.4. Dar cumplimiento a las recomendaciones emitidas por la OACI, mediante la atención y supervisión del cumplimiento de los Planes de Medidas Correctivas emitidos durante las auditorías.

4.3.5. Dar seguimiento al Programa Estatal de Seguridad Operacional, mediante la vigilancia en su implementación.

4.3.6. Garantizar las labores de inspección, vigilancia y certificación a los permisionarios, concesionarios y asignatarios del transporte aéreo e incrementar las competencias y habilidades, mediante capacitación y adiestramiento de los Inspectores Verificadores Aeronáuticos.

4.3.7. Verificar la producción de aeronaves, motores o hélices de aeronaves civiles y sus artículos conforme al diseño aprobado, mediante visitas de seguimiento a las manufactureras establecidas en territorio nacional.

4.3.8. Coadyuvar en la supervisión y vigilancia de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration), mediante auditorías de control de proveedores y de inspector principal por parte de la AFAC a fabricantes y proveedores instalados en México.

Estrategia 4.4. Fortalecer y expandir los programas de formación y capacitación especializada a fin garantizar la seguridad de los servicios de transporte aéreo.

Línea de acción

4.4.1. Fortalecer el Programa de formación y capacitación con base a las necesidades requeridas por los servicios de navegación aérea.

4.4.2. Implementar cursos de formación especializada orientados al personal que administra y opera el transporte aéreo.

4.4.3. Aumentar la capacidad y mejora de la infraestructura y tecnología para la planeación, gestión e implementación de la capacitación en los Centros de Formación e Instrucción para el personal de transporte aéreo.

4.4.4. Crear la División de Estudios Universitarios y de Posgrados del Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.



Línea de acción

4.4.5. Capacitar a los investigadores de accidentes, inspectores de búsqueda y salvamento, e investigadores en la vigilancia del transporte aéreo, con el fin de cumplir con la normativa aeronáutica.

4.4.6. Incrementar la profesionalización del personal técnico aeronáutico, mediante la modernización de instalaciones y certificación del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil como centro TrainAir Plus, para estar a la vanguardia en materia de capacitación aeronáutica internacional.

4.4.7. Actualizar e implementar la capacitación de los Inspectores Verificadores Aeronáuticos, para mejorar sus competencias y habilidades de inspección, vigilancia y certificación de los permisionarios, concesionarios, asignatarios y prestadores de servicios del transporte aéreo.

Estrategia 4.5. Mejorar la conectividad regional y transfronteriza del transporte aéreo, con la colaboración de los gobiernos estatales y locales, y demás sectores de la industria a fin de determinar las zonas de mayor relevancia, en beneficio del desarrollo económico del país.

Línea de acción

4.5.1. Gestionar las acciones necesarias para impulsar la infraestructura aeroportuaria regional, mediante la elaboración de estudios y análisis de la demanda, a fin de incentivar el desarrollo de las regiones con mayor potencial.

Estrategia 4.6. Impulsar acciones para un transporte aéreo sostenible, accesible y moderno a través del uso de energías sostenibles y el uso de nuevas tecnologías.

Línea de acción

4.6.1. Establecer metas y acciones para la producción de SAF en el país, mediante el desarrollo e implementación de una Hoja de Ruta de SAF en México.



Línea de acción

4.6.2. Coordinar los trabajos para desarrollar y adecuar la infraestructura aeroportuaria para la mezcla, almacenamiento y producción de SAF.

4.6.3. Fomentar la investigación e innovación en materia de Combustibles Sostenibles para Aviación, a fin de reducir el impacto ambiental.

4.6.4. Promover esquemas de financiamiento para la transferencia, licenciamiento, y escalamiento de tecnología, facilitando el acceso a innovaciones y fortaleciendo la autosuficiencia tecnológica.



Objetivo 5. Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en población en situación de vulnerabilidad.

Estrategia 5.1. Desarrollar proyectos que impulsen el acceso a Internet en localidades de alta y muy alta marginación, zonas de atención prioritaria y pobreza para contribuir a la disminución de la brecha digital.

Línea de acción

5.1.1. Incrementar la conectividad significativa, mediante el uso de diversos canales de promoción, diseminación y adopción de habilidades en la población.

5.1.2. Favorecer el acceso a Internet, mediante el desarrollo de proyectos que brinden acceso a Internet en espacios públicos con énfasis en población en situación de vulnerabilidad.

5.1.3. Impulsar la expansión, uso y aprovechamiento de redes con participación pública mediante la generación de mapas de ruta y proyectos estratégicos.

5.1.4. Contribuir a la disminución de la brecha digital, mediante la promoción del aprovechamiento de la infraestructura de telecomunicaciones del Estado.

Estrategia 5.2. Garantizar la instalación de la red pública compartida de telecomunicaciones, a fin de impulsar el acceso efectivo de la población a la comunicación de banda ancha y servicios de telecomunicaciones.

Línea de acción

5.2.1. Supervisar el avance en el despliegue, aprovechamiento y ejecución de la red compartida para garantizar su correcta operación y contribuir a la disminución de la brecha digital.



Línea de acción

5.2.2. Verificar el cumplimiento de las obligaciones del desarrollador de la Red Compartida mediante la supervisión del contrato de asociación público – privada para el despliegue de dicha red.

5.2.3. Contribuir al despliegue y desarrollo de infraestructura pública de telecomunicaciones en zonas con mayor índice de marginación, mediante la ampliación de la cobertura proporcionada por la Red Compartida.

5.2.4. Aumentar 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.



Objetivo 6. Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.

Estrategia 6.1. Mejorar la calidad de las intervenciones en espacios públicos para el desarrollo de infraestructura urbana, mediante proyectos conceptuales, arquitectónicos y ejecutivos, que garanticen construcciones que mejoren la calidad de vida de las personas, en coordinación con los tres órdenes de gobierno.

Línea de acción

6.1.1. Promover el diseño de proyectos conceptuales, arquitectónicos y ejecutivos con criterios de funcionalidad, inclusión, y sustentabilidad, en localidades urbanas y rurales, mediante procesos colaborativos entre dependencias federales, estatales y municipales.

6.1.2. Brindar asesoría o capacitación técnica en diseño urbano y normatividad a los tres niveles de gobierno y entidades responsables de ejecutar proyectos de infraestructura, a través de equipos multidisciplinarios con el propósito de incidir en una planeación urbana o de asentamientos ordenada.

6.1.3. Suscribir convenios de colaboración con los tres órdenes de gobierno para facilitar el intercambio de datos, información técnica y recursos financieros, con el fin de asegurar la provisión inversiones estratégicas en conectividad e infraestructura y se consoliden las áreas periurbanas.

6.1.4. Fomentar en coordinación con las autoridades locales, lineamientos de diseño de infraestructura orientados a mejorar la seguridad vial, mediante el rediseño urbano y tácticas de movilidad segura, en beneficio de los grupos de usuarios vulnerables.

6.1.5. Asegurar la implementación de acciones de planeación urbana y metropolitana con enfoque de sostenibilidad, seguridad vial y resiliencia, mediante herramientas de análisis espacial y aplicando la normatividad vigente.



Estrategia 6.2. Apoyar la construcción, equipamiento, restauración, reforzamiento y rehabilitación de infraestructura urbana, principalmente en zonas habitadas por grupos vulnerables para reducir desigualdades en la accesibilidad de los espacios públicos.

Línea de acción

6.2.1. Colaborar en el desarrollo de infraestructura urbana de tipo educativo, cultural, de salud y movilidad entre otros enfocada a garantizar equidad social, sostenibilidad e innovación tecnológica para transformar positivamente las condiciones de vida de la población.

6.2.2. Establecer criterios técnicos para la supervisión arquitectónica y el mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento público y la infraestructura urbana, mediante lineamientos operativos e indicadores de desempeño, con el fin de asegurar su funcionalidad, seguridad y vida útil.

6.2.3. Optimizar el uso de recursos públicos y garantizar su impacto social, mediante la elaboración de análisis de costos en proyectos de infraestructura urbana.

6.2.4. Diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura urbana y equipamiento que aseguren su integración funcional, espacial y social con el entorno urbano existente, mediante análisis de conectividad, vocación del suelo y articulación con la infraestructura preexistente, en zonas prioritarias.

6.2.5. Establecer estándares mínimos de calidad para materiales y métodos constructivos aplicables a obras de infraestructura urbana, mediante lineamientos normativos y criterios técnicos que promuevan la durabilidad de las infraestructuras y reduzcan los costos de mantenimiento a largo plazo.

6.2.6. Establecer estrategias de inspección y vigilancia para que el diseño arquitectónico o ejecutivo acordado se cumpla, mediante la generación de metodologías que permitan aplicar medidas correctivas en las etapas de la ejecución o implementar acuerdos de cambio con todos los actores involucrados.



Estrategia 6.3. Establecer lineamientos, normas técnicas en materia de diseño urbano y arquitectónico que integren criterios de inclusión y resiliencia para garantizar la equidad, sostenibilidad ambiental, seguridad y calidad de vida para las personas que habitan en localidades urbanas o rurales.

Línea de acción

6.3.1. Emitir lineamientos para el desarrollo de proyectos arquitectónicos e intervenciones urbanas, mediante la incorporación de criterios de movilidad, inclusión social y ordenamiento territorial, así como mejores prácticas, con el fin de que el desarrollo urbano sostenible sea guía para todos.

6.3.2. Verificar que las dinámicas de cambio que ocurren en la sociedad en general sean consideradas en el desarrollo de proyectos de infraestructura urbana y espacio público, mediante la revisión de las normas y lineamientos aplicables.

6.3.3. Desarrollar innovación tecnológica, programas de formación o proyectos de infraestructura urbana, mediante la vinculación con centros de investigación, cámaras, organismos y demás entidades, que orienten un desarrollo urbano ordenado.

6.3.4. Establecer un mecanismo de difusión digital para la innovación y sistematización de la información en materia de infraestructura urbana, a fin de compartir y actualizar investigaciones, casos de estudio y tecnologías aplicadas, en coordinación con instituciones públicas y privadas.

Estrategia 6.4. Colaborar en coordinación con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, para la construcción y rehabilitación de centros educativos y culturales en condiciones de seguridad, calidad, operatividad y sustentabilidad.

Línea de acción

6.4.1. Realizar la construcción y equipamiento de la infraestructura e instalaciones destinadas al servicio del sistema educativo nacional y cultural, en coordinación con otras instancias.



Línea de acción

6.4.2. Realizar la restauración, reforzamiento, reconstrucción y rehabilitación de la infraestructura e instalaciones destinadas al servicio del sistema educativo nacional y cultural, en coordinación con otras instancias.

Estrategia 6.5. Promover intervenciones sustentables en la construcción y rehabilitación de espacios públicos urbanos y equipamiento complementario de sistemas de transporte público de pasajeros, para generar entornos urbanos funcionales y accesibles, que mejoren la calidad de vida de la población.

Línea de acción

6.5.1. Diseñar y aplicar criterios de sustentabilidad ambiental en la construcción de obra pública urbana, incorporando soluciones basadas en la naturaleza, materiales de bajo impacto ambiental, eficiencia energética y sistemas de captación y reutilización de agua pluvial.

6.5.2. Intervenir en la construcción, rehabilitación y recuperación de espacios públicos deteriorados, priorizando zonas urbanas vulnerables y marginadas, con infraestructura accesible, segura, incluyente y resiliente al cambio climático.

6.5.3. Coordinar acciones con gobiernos estatales y municipales para fomentar el desarrollo de obras de infraestructura urbana sustentable, mediante esquemas de cofinanciamiento, asistencia técnica y uso de tecnologías apropiadas.

6.5.4. Colaborar en el desarrollo de infraestructura y equipamiento urbano complementario a los sistemas de transporte público de pasajeros, que fortalezcan la funcionalidad de sistemas lineales de transporte y mejoren la conectividad, seguridad y calidad del entorno urbano.



Estrategia 6.6. Impulsar proyectos sustentables de infraestructura para el manejo integral de residuos sólidos urbanos, en coordinación con los tres órdenes de gobierno y bajo criterios de sostenibilidad, eficiencia y corresponsabilidad institucional.

Línea de acción

6.6.1. Establecer una cartera de proyectos de inversión (a corto, mediano y largo plazo) acordada entre los tres niveles de gobierno, priorizando regiones con mayor rezago.

6.6.2. Garantizar que los proyectos privilegien soluciones sustentables, materiales locales y calidad en los servicios, mediante la definición de criterios técnicos, sociales y ambientales.

6.6.3. Desarrollar anteproyectos y proyectos ejecutivos viables mediante el análisis de alternativas, presupuestos base y valoración de riesgos, considerando la participación de los tres órdenes de gobierno.

6.6.4. Conformar mesas de trabajo interinstitucionales para la definición, evaluación y seguimiento de los proyectos, con apoyo de herramientas tecnológicas para reuniones remotas.

6.6.5. Consolidar mecanismos de coordinación y colaboración entre dependencias, incluyendo la participación de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno en los procesos de definición y validación.

6.6.6. Promover proyectos estratégicos como el Parque de Economía Circular Tula-Atitalaquia y la construcción de plantas recicladoras de basura, con enfoque regional y sostenibilidad integral.



8. Indicadores y metas

Para la medición del cumplimiento de los seis objetivos establecidos en el PSICyT 2025–2030, así como la contribución a los Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, se definieron nueve indicadores con metas específicas para 2030.

Indicador 1.1. Longitud de la Red Carretera Federal construida y modernizada para incrementar la conectividad y mejorar el nivel de servicio.

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	1.1. Longitud de la Red Carretera Federal construida y modernizada para incrementar la conectividad y mejorar el nivel de servicio.		
Objetivo	1. Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.		
Definición o descripción	Mide la cuantificación de kilómetros construidos y modernizados de la Red Carretera Federal de Peaje y Libre de peaje, que contribuyen a la ampliación de la Red mejorando la conectividad entre regiones facilitando la movilidad segura y eficiente de personas, bienes y acceso a servicios, respecto de los 2,777 kilómetros programados a atender en el periodo 2025–2030.		
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Mayo del año posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Kilómetros (km)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Infraestructura Dirección General de Carreteras – Dirección General de Desarrollo Carretero
Método de cálculo	$Km_T = Km_L + Km_P$ Donde: Km_T = Kilómetros construidos y modernizados totales. Km_L = Kilómetros construidos y modernizados en la red carretera federal libre de peaje. Km_P = Kilómetros construidos y modernizados en la red carretera federal de peaje.		
Observaciones	En la presente administración la medición del indicador inicia con valor cero y se acumula para alcanzar la meta programada para el periodo 2025–2030.		

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Kilómetros construidos y modernizados en la red carretera federal libre de peaje.		Valor variable 1	1,595	Fuente de información variable 1	Dirección General de Carreteras
Nombre variable 2	Kilómetros construidos y modernizados en la red carretera federal de peaje.		Valor variable 2	720	Fuente de información variable 2	Dirección General de Desarrollo Carretero
Sustitución en método de cálculo	Km _T = 1,595 + 720 = 2,315					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	2,315		El valor de la línea base corresponde a la longitud acumulada construida y modernizada en la Red Carretera Federal de peaje y libre de peaje, durante el periodo de 2019 a 2024.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
2,777			Considera los kilómetros construidos y modernizados de los Ejes Prioritarios y Proyectos de inversión mixta programados. El cumplimiento de la meta está sujeto a la asignación anual de recursos. Este indicador da cuenta del cumplimiento de los Compromisos 83 y 91 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ND	436	740	1,201	1,704	2,064	2,315
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
216	892	1,608	2,219	2,568	2,777	

Nota: Compromiso 83. Construcción y ampliación de carreteras, caminos y puentes.

Compromiso 91. Programa Balsas–Pacífico Sur para las comunidades más pobres de Michoacán, Guerrero, Oaxaca y el Estado de México.

ND No disponible.



Indicador 1.2. Monitoreo del mejoramiento del estado físico de la Red Carretera Federal libre de peaje para garantizar las condiciones de seguridad vial.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	1.2. Monitoreo del mejoramiento del estado físico de la Red Carretera Federal libre de peaje para garantizar las condiciones de seguridad vial.				
Objetivo	1. Mejorar la conectividad y accesibilidad territorial mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera con criterios de inclusión social, sostenibilidad y eficiencia para garantizar la movilidad de personas y mercancías.				
Definición o descripción	Mide los avances del mejoramiento del estado físico de la red carretera federal libre de peaje, para garantizar las buenas condiciones de la red, que contribuyan a la seguridad vial, reduzcan los tiempos de traslado y promuevan el fortalecimiento socioeconómico de la población.				
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Mayo del año posterior al periodo de observación.		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Infraestructura Dirección General de Conservación de Carreteras		
Método de cálculo	$P_{B-R} = (L_{B-R} / L_t) \times 100$ Donde: P_{B-R} = Porcentaje del estado físico de la red carretera federal libre de peaje, que se encuentra en estado bueno y regular. L_{B-R} = Longitud de la red carretera federal libre de peaje, que se encuentra en estado bueno y regular en el periodo de observación. L_t = Longitud total de la red carretera federal libre de peaje en el periodo de observación.				
Observaciones	Los kilómetros de la red carretera evaluados como buenos y regulares se obtienen mediante la aplicación de estudios de auscultación y de la aplicación de la 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 Internacional (IRI International Roughness Index por sus siglas en inglés).				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Longitud de la red carretera federal libre de peaje, que se encuentra en estado bueno y regular en el periodo de observación. (kilómetros)	Valor variable 1	27,662	Fuente de información variable 1	Dirección General de Conservación de Carreteras

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Nombre variable 2	Longitud total de la red carretera federal libre de peaje en el periodo de observación. (kilómetros)	Valor variable 2	40,680	Fuente de información variable 2	Dirección General de Conservación de Carreteras	
Sustitución en método de cálculo	$P_{B-R} = (27,662/40,680) \times 100 = 68$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	68		El valor de la línea base corresponde al resultado de los estudios de auscultación practicados a la Red Carretera Federal libre de peaje en 2024, respecto de su longitud total registrada en 2023.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
80			Para que la Red Carretera Federal libre de peaje recupere el 80% de su estado en condiciones “bueno y regular” es necesario que se asignen los recursos financieros suficientes para su conservación. Este indicador contribuye al cumplimiento del Compromiso 81 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
65	78	80	79	75	74	68
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
70	72	74	76	78	80	

Nota: Compromiso 81. Rehabilitación de 4,000 km de carreteras federales.



Indicador 2.1. Aumentar la oferta del transporte de pasajeros mediante la construcción de nuevas líneas de trenes.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	2.1. Aumentar la oferta del transporte de pasajeros mediante la construcción de nuevas líneas de trenes.				
Objetivo	2. Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de kilómetros de nuevas líneas de trenes de pasajeros programadas a construir en el periodo 2025-2030, diversificando la oferta de transporte para la población nacional.				
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario		
Método de cálculo	$PKLFPC_t = (KLTPC_t / KLTPRFN_{2030}) \times 100$ Donde: PKLFPC_t = Porcentaje de kilómetros de líneas de trenes para pasajeros construidas en el año t de observación. KLTPC_t: kilómetros de líneas de trenes para pasajeros construidos en el año t de observación. KLTPRFN₂₀₃₀ = kilómetros de líneas de trenes de pasajeros programados a construir en 2030. t = año de observación.				
Observaciones	El valor de la variable KLTPC _t , corresponde al total de kilómetros de líneas de trenes para pasajeros construidos durante el año de observación acumulados a 2030.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Kilómetros de líneas de trenes de pasajeros construidos en el año t de observación (kilómetros)	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
Nombre variable 2	Kilómetros de líneas de trenes de pasajeros programados a construir en 2030 (kilómetros)	Valor variable 2	3,000	Fuente de información variable 2	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Sustitución en método de cálculo	PKLFPC = (0 / 3,000) X 100 = 0					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	0			La medición del indicador inicia en 2024 con el valor acumulado de los kilómetros de nuevas líneas de trenes para pasajeros, construidos en ese año.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
100				La meta establecida corresponde a la construcción del 100% de los 3,000 kilómetros de líneas de trenes para pasajeros, considerado en el Compromiso 79 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030. El plan sexenal contempla la construcción de nueve rutas adicionales que conectarán el centro del país con Nuevo Laredo, y con el occidente hasta llegar a Nogales, iniciando en 2025 con la construcción de las rutas AIFA – Pachuca, México – Querétaro, Querétaro – Irapuato y Saltillo – Nuevo Laredo.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	0
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
5.0	24.0	51.0	74.0	90.0	100.0	

Nota: Compromiso 79. Construcción de 3,000 km de nuevas líneas de trenes para pasajeros.

NA No aplicable.

ND No disponible.



Indicador 2.2. Tasa de variación de carga transportada por ferrocarril.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	2.2. Tasa de variación de carga transportada por ferrocarril.				
Objetivo	2. Impulsar un Sistema Ferroviario Mexicano y proyectos para el transporte masivo de pasajeros sostenibles, accesibles y eficientes, que garanticen la seguridad en el traslado de personas y mercancías.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de variación de las toneladas de carga transportadas por ferrocarril en el año, respecto de las toneladas transportadas por ferrocarril en 2023, reflejando la seguridad, sostenibilidad y eficiencia de este modo de transporte.				
Derecho asociado	Artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización y la expansión de la actividad económica del sector social: de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario		
Método de cálculo	TVCF_t = [(CF_t / CF₂₀₂₃) - 1] X 100 Donde: TVCF = Porcentaje de variación de carga transportada por ferrocarril en el año t de observación. CF_t: Carga transportada por ferrocarril en el año t de observación. CF₂₀₂₃ = Carga transportada por ferrocarril en 2023. t = año de observación.				
Observaciones	El valor de la variable CF _t , corresponde al total de la carga transportada en millones de toneladas por ferrocarril durante el año de observación, mientras que la variable CF ₂₀₂₃ es una constante y su valor es 131.5 millones de toneladas.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Carga transportada por ferrocarril en el año t de observación (millones de toneladas)	Valor variable 1	132.7	Fuente de información variable 1	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario
Nombre variable 2	Carga transportada por ferrocarril en 2023 (millones de toneladas)	Valor variable 2	131.5	Fuente de información variable 2	Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Sustitución en método de cálculo	$TVCF_t = [(132.7 / 131.5) - 1] \times 100 = 0.9$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	0.9			Para el cálculo del valor de la línea base se consideró el valor de la carga transportada en 2024 correspondiente a 132.7 millones de toneladas.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
100				Se espera que se duplique la carga transportada por ferrocarril para 2030, respecto a la carga transportada en 2023. Este indicador está relacionado con el cumplimiento de los Compromisos 76, 77, 78 y 80 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
0.0	-2.2	-5.9	1.5	0.4	2.7	0.9
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
2.7	6.8	15.1	29.0	59.2	100.0	

Nota: Compromiso 76. Construcción de línea del Tren Maya a Progreso.

Compromiso 77. Implementación del transporte de carga en el Tren Maya.

Compromiso 78. Conclusión de la Línea K del Tren Interoceánico hacia la frontera con Guatemala.

Compromiso 80. Fortalecer el transporte de carga por ferrocarril.

Para el periodo 2018 a 2023, el cálculo del indicador se realizó respecto a los 128 millones de toneladas transportadas en 2018.



Indicador 3.1. Monitoreo del cumplimiento del Programa Anual de Verificaciones de Pesos y Dimensiones, para fortalecer la seguridad en el autotransporte público federal.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	3.1. Monitoreo del cumplimiento del Programa Anual de Verificaciones de Pesos y Dimensiones, para fortalecer la seguridad en el autotransporte público federal.				
Objetivo	3. Garantizar un autotransporte federal eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable, mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con la finalidad de incrementar la seguridad de los usuarios.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de cumplimiento del Programa Anual de Verificaciones de Pesos y Dimensiones aplicado al Autotransporte Público Federal, para garantizar las condiciones de seguridad vial en la Red Carretera Federal.				
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Autotransporte Federal		
Método de cálculo	$PVR_t = (NVR_t / NVP) \times 100$ Donde: PVR = Porcentaje de cumplimiento del Programa de Verificaciones de Pesos y Dimensiones NVR = Total de verificaciones realizadas en el periodo de observación. NVP = Total de verificaciones programadas a realizarse en el periodo de observación. t = Periodo de observación.				
Observaciones	Los valores de la variable NVR _t , corresponde a las verificaciones acumuladas en cada periodo de observación.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Total de verificaciones realizadas en el periodo de observación. (verificaciones)	Valor variable 1	174,862	Fuente de información variable 1	Dirección General de Autotransporte Federal
Nombre variable 2	Total de verificaciones programadas a realizarse en el periodo de observación. (verificaciones)	Valor variable 2	179,105	Fuente de información variable 2	Dirección General de Autotransporte Federal

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Sustitución en método de cálculo	PVRt = (174,862 / 179,105) X 100 = 97.6					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	97.6			En 2024 se realizaron 174,862 verificaciones de pesos y dimensiones de las 179,105 programadas para realizarse a vehículos del autotransporte público federal, lo que registró el cumplimiento de 97.6%.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
100				Se espera cumplir con el 100% de las verificaciones de pesos y dimensiones programadas para 2030, haciendo uso de los recursos humanos y financieros asignados a la unidad administrativa, a fin de garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable para una movilidad segura de todos los usuarios de las vías generales de comunicación.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
87.2	100.2	36.0	86.3	85.2	117.5	97.6
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
100	100	100	100	100	100	



Indicador 4.1. Tasa de variación de operaciones aéreas atendidas en el Sistema Aeroportuario Nacional.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	4.1. Tasa de variación de operaciones aéreas atendidas en el Sistema Aeroportuario Nacional.				
Objetivo	4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.				
Definición o descripción	Mide la variación del número de llegadas, salidas y sobrevuelos atendidos por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) de un determinado periodo respecto al mismo periodo del año inmediato anterior.				
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito. Artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización y la expansión de la actividad económica del sector social: de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano		
Método de cálculo	TVOPA = [(NOPA _t / NOPAA _{t-1}) – 1] X 100 Donde: TVOPA = Tasa de variación de operaciones aéreas atendidas. NOPA = Número de operaciones aéreas atendidas en el periodo de observación. NOPAA = Número de operaciones aéreas atendidas en el mismo periodo del año inmediato anterior. t = Periodo de observación.				
Observaciones	Este indicador presenta las operaciones aéreas nacional e internacional atendidas durante el año y las compara con respecto al número de operaciones atendidas en el año inmediato anterior, con la finalidad de observar el crecimiento o disminución de estas. Ambas variables son acumuladas durante el año.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Número de operaciones aéreas atendidas en el periodo de observación. (operaciones)	Valor variable 1	2,300,368	Fuente de información variable 1	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Nombre variable 2	Número de operaciones aéreas atendidas en el mismo periodo del año inmediato anterior. (operaciones)	Valor variable 2	2,311,725	Fuente de información variable 2	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano	
Sustitución en método de cálculo	TCNOPA = [(2,300,368/2,311,725) – 1] X 100 = –0.49					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	–0.49		En 2024 se atendieron 2,300,368 operaciones aéreas 11,356 operaciones menos que las realizadas en 2023 (2,311,725), lo que representó una variación de –0.49%.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
2.30			Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) consideró para la proyección de las metas, la tasa de crecimiento promedio con base en datos observados en el periodo 2018–2024, así como de indicadores económicos y factores externos que pudieran incidir en las operaciones aéreas.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2.72	–1.09	–36.21	35.68	12.69	3.12	–0.49
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.50	1.80	2.35	2.40	2.20	2.30	



Indicador 5.1. Porcentaje de población con cobertura de servicio de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	5.1. Porcentaje de población con cobertura de servicio de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida.				
Objetivo	5. Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.				
Definición o descripción	Mide la relación de la población que cuenta con cobertura de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida respecto de la población total medida al inicio del contrato de Altán Redes en 2010.				
Derecho asociado	Artículo 6o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 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.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre posterior al año de observación.		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones		
Método de cálculo	$PPCBAMRC = (PCBAMRC / P_{2010}) \times 100$ Donde: PPCBAMRC = Porcentaje de la población con cobertura de servicios de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida PCBAMRC = Población total con cobertura de servicios de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida medida en el año de observación Pob₂₀₁₀ = Población total				
Observaciones	La población total con cobertura en el año de observación es establecida por PROMTEL con base en la información proporcionada por Altán Redes y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). La población total de 2010, corresponde a la registrada por INEGI en el Censo Nacional de Población y Vivienda (Censo) de ese año, establecida en el contrato de origen con Altan Redes.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Población total con cobertura de servicios de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida (personas)	Valor variable 1	93,042,928	Fuente de información variable 1	Altán Redes / Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones
Nombre variable 2	Población total ₂₀₁₀ (personas)	Valor variable 2	112,336,537	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Sustitución en método de cálculo	$PPCBAMRC = (93,042,928 / 112,336,537) \times 100 = 82.8$				

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	82.8			El valor de la variable 1 “Población total con cobertura de servicios de Banda Ancha Móvil de la Red Compartida” se obtuvo del “Informe Técnico de Cobertura Poblacional 4T2024” emitido por PROMTEL, con información al cuarto trimestre del año 2024. El valor de la variable 2 “Población total” es el valor de la población total registrada por el INEGI en el Censo 2010.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
92.2				Los porcentajes para 2027 y 2028 son los compromisos o hitos especificados en el contrato de Asociación Público Privado (APP) correspondiente. La meta para el año 2030 corresponde al compromiso o hito especificado en el calendario de despliegue correspondiente al décimo primer aniversario a partir de la celebración del contrato de Asociación Público Privado (APP) especificado en el segundo convenio modificatorio de dicho contrato. Este indicador contribuirá al cumplimiento del Compromiso 88 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
35.3	50.3	61.2	70.7	72.0	77.0	82.8
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
83.6	84.0	85.0	92.2	92.2	92.2	

Nota: Compromiso 88. Garantizaremos el acceso a Internet.



Indicador 6.1. Porcentaje de intervención en Infraestructura educativa a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	6.1. Porcentaje de intervención en Infraestructura educativa a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.				
Objetivo	6. Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa, cultural y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.				
Definición o descripción	Mide el avance porcentual del cumplimiento de la construcción o rehabilitación de los centros educativos programados, a cargo de la Secretaría, que contribuirán a mejorar la calidad de vida de la población.				
Derecho asociado	Artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la educación.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Mayo del año posterior al periodo de observación.		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Infraestructura Dirección General de Infraestructura e Instalaciones Destinadas al Sistema Educativo Federal y Cultural		
Método de cálculo	P = (CE_{C-R} / CE_p) X 100 Donde: P = Porcentaje de centros educativos construidos y/o rehabilitados en el periodo de observación. CE_{C-R} = Número de centros educativos construidos y/o rehabilitados en el periodo de observación. CE_p = Número de centros educativos programados a construir y/o rehabilitar, en el periodo de observación.				
Observaciones	La programación de centros educativos a construir y/o rehabilitar se realizará anualmente en coordinación con las instancias correspondientes del sector educativo.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Número de centros educativos construidos y/o rehabilitados en el periodo de observación. (centros educativos)	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Dirección General de Infraestructura e Instalaciones Destinadas al Sistema Educativo Federal y Cultural
Nombre variable 2	Número de centros educativos programados a construir y/o rehabilitar, en el periodo de observación. (centros educativos)	Valor variable 2	NA	Fuente de información variable 2	Dirección General de Infraestructura e Instalaciones Destinadas al Sistema Educativo Federal y Cultural

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Sustitución en método de cálculo	P = (0 / NA) X 100 = 0					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	0			Este indicador corresponde a una nueva atribución de la SICT encomendada a la Subsecretaría de Infraestructura, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de enero de 2025 ^{1/} , por lo que, no se cuenta con información histórica para el cálculo de la línea base.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
100				El cumplimiento de la meta está sujeta a las asignaciones presupuestales que se realicen, y contribuirá al cumplimiento de los Compromisos 31 y 32 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	0
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
100	100	100	100	100	100	

Nota: Compromiso 31. Se aumentarán los espacios en educación media superior.

Compromiso 32. 300 mil nuevos espacios para educación superior.

^{1/} Enlace al DOF del 13-enero-2025, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5747045&fecha=13/01/2025#gsc.tab=0

NA No aplicable.

ND No disponible.



Indicador 6.2. Porcentaje de plantas recicladoras de residuos asignadas a construir por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	6.2. Porcentaje de plantas recicladoras de residuos asignadas a construir por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.				
Objetivo	6. Contribuir al fortalecimiento de la protección social y fomento de la sostenibilidad ambiental mediante proyectos integrales de infraestructura urbana, educativa y de transporte y manejo de residuos sólidos, que mejoren la calidad de vida de la población.				
Definición o descripción	Mide el avance porcentual del cumplimiento de las plantas recicladoras de residuos asignadas a construir respecto de las programadas, a cargo de la Secretaría en la presente administración.				
Derecho asociado	Artículo 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje (%)	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes		
Método de cálculo	$PPRB_t = (PRB / PRBPC_{2030}) \times 100$ Donde: PPRB_t = Porcentaje de Plantas Recicladoras de residuos construidas en el año de observación t. PRB = Plantas Recicladoras de residuos construidas, acumuladas al periodo de observación t. PRBPC₂₀₃₀ = Plantas Recicladoras de residuos asignadas a construir a 2030.				
Observaciones	Se tiene programado que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes coadyuve a la construcción del compromiso de gobierno 2025/2030 de diez plantas recicladoras de residuos en la presente administración, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Plantas Recicladoras de Residuos construidas, acumuladas al periodo de observación.	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes
Nombre variable 2	Plantas Recicladoras de Residuos programadas a construir a 2030.	Valor variable 2	10	Fuente de información variable 2	Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes
Sustitución en método de cálculo	$PPRB_t = (0 / 10) \times 100 = 0$				

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	0			La medición del indicador inicia en 2025 con el valor acumulado de Plantas Recicladoras de residuos construidas en el año.		
Año	2025					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
100				La meta establecida corresponde a construir el 100% de las Plantas Recicladoras de Residuos, programadas a construir por la SICT para el cumplimiento del Compromiso 95 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
0.0	20.0	40.0	60.0	80.0	100.0	

Nota: Compromiso 95. Construcción de 10 plantas recicladoras de basura.

NA No aplicable.

Gobierno de **México**

