

## SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### **ACUERDO por el que se establecen acciones de simplificación para trámites que se realizan ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Gobierno de México.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 25, último párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o, 2o fracción I, 12, 14 primer párrafo, 26 fracción XII y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, 5, 6 fracción III, 19 y 24 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos; 1, 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o, 5o fracciones I y III, 8o, 33, 36, 37, 46, 48, 50, 57 y 59 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1o, 3o, 4o, 4 A, 13, 17 A, 93 D, 93 E y 93 G del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 1, 2, 4 primer párrafo y 5 fracción IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y

#### **CONSIDERANDO**

Que el último párrafo del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que las autoridades de todos los órdenes de gobierno, en el ámbito de su competencia, deberán implementar políticas públicas de mejora regulatoria para la simplificación de regulaciones, trámites, servicios y demás objetivos que establezca la Ley Nacional en la materia;

Que el artículo 6 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos, establece que las dependencias, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deben reducir al mínimo los costos burocráticos para la prestación de trámites y servicios, buscando que las regulaciones que expidan para estos efectos generen el mayor beneficio posible para las personas, con apego a los principios de certeza jurídica, confianza ciudadana, proporcionalidad, publicidad y transparencia, entre otros;

Que son objetivos de la política de simplificación administrativa, modernizar los trámites y servicios, mismos que podrán ser simplificados mediante acuerdos generales publicados en el medio de difusión correspondiente, y en observación al artículo 24 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos, la simplificación podrá ser conforme a la habilitación de herramientas electrónicas para la presentación de trámites y servicios, el establecimiento de plazos de respuesta menores a los máximos previstos, extender la vigencia de las resoluciones otorgadas por los sujetos obligados, eliminar requisitos y costos burocráticos de cualquier tipo e Implementar cualquier otra acción de mejora, simplificación y digitalización de los trámites y servicios de su competencia;

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025, establece en su Eje Transversal 2, Innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional, el Objetivo T.2.1, consistente en incrementar la productividad y competitividad del país a través de un proceso de **simplificación, digitalización y reducción en tiempos de resolución de trámites** en los tres órdenes de gobierno como parte de la política de mejora regulatoria, mismos que podrán ser simplificados mediante acuerdos generales publicados en el medio de difusión correspondiente;

Que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) instrumenta políticas públicas que impulsan el desarrollo económico, nacional y regional, mediante la expansión de infraestructura eficiente, sustentable, segura, incluyente y resiliente, así como la ampliación de la cobertura y mejora constante de la calidad, operación y oportunidad de los servicios de comunicaciones y transportes en beneficio de la población, para lo cual pretende generar las condiciones para que la prestación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes cubran las necesidades de los usuarios en las mejores condiciones de oportunidad, calidad y operación;

Que a la SICT le corresponde, entre otras facultades, otorgar permisos para los servicios de autotransporte en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación; expedir la regulación técnica en materia de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; así como lo relativo a las licencias federales de personas conductoras, centros de capacitación, terminales de personas pasajeras y de carga, así como verificar el cumplimiento de las disposiciones legales correspondientes; y

Que el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de septiembre de 2025, en la Línea de acción 3.6.3. de la 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" correspondiente al 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", establece que la SICT generará un sistema homologado y eficiente, mediante la simplificación administrativa y digitalización de trámites, en cumplimiento con la normatividad vigente, por lo que con el propósito de implementar las acciones de simplificación, he tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN ACCIONES DE SIMPLIFICACIÓN PARA TRÁMITES QUE SE REALIZAN ANTE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se fusionan y actualizan requisitos de los trámites siguientes:

No.	Homoclave del trámite	Nombre del trámite	Mejora implementada	Requisitos después de la simplificación
1	SCT-03-001	Modificación de la tarjeta de circulación.	Se fusionan los trámites con homoclaves:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> </ol>
2	SCT-03-053	Modificación de la tarjeta de circulación para el servicio de autotransporte internacional de carga.	SCT-03-001 y SCT-03-053 Para quedar como: <b>Modificación de la tarjeta de circulación.</b> Con la homoclave: <b>SICT-03-001</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Comprobante que acredite el pago del trámite correspondiente.</li> <li>4. Tarjeta de Circulación o, en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> </ol> <p>Requisitos adicionales según el tipo de trámite:</p> <p>En caso de que la modificación sea por nombre, razón social o domicilio, el área administrativa verificará que se haya efectuado el trámite identificado como "Registro y modificación de personas físicas y morales ante la SICT" homoclave (SCT-2025-064-002-A) publicado el 25/03/2025.</p> <p>Cuando la modificación sea por cambio de modalidad a carga especializada para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Póliza del seguro de daños ecológicos por 7,954 Unidades de Medida y Actualización (UMA).</li> </ol> <p>En caso de que la modificación sea por cambio en las características del vehículo adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Documento que acredite las modificaciones realizadas y/o la incorporación de partes nacionales o extranjeras.</li> <li>6. Facturas y/o pedimentos de importación de las partes nacionales o extranjeras incorporadas.</li> <li>7. Factura, carta factura o escrito expedido por el fabricante donde especifique que el vehículo cumple con las especificaciones señaladas en la NOM-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya, para aplicar el beneficio del excedente máximo de peso bruto vehicular autorizado cuando circulen en configuraciones doblemente articuladas.</li> </ol> <p>Cuando la modificación sea por cambio de placas metálicas de identificación estatales, adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Tarjeta de circulación emitida por la autoridad estatal o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> </ol> <p>En caso de que la modificación sea por adición de sustancias al listado de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos autorizados a transportar, adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Listado de las sustancias a adicionar, de conformidad a la NOM-002-1-SCT-SEMAR-ARTF/2023 o la que la sustituya.</li> </ol>

3	SCT-03-010	Baja del vehículo dado de alta al amparo de un permiso para prestar el servicio de autotransporte federal, servicio auxiliar, transporte privado o empresa arrendadora.	<p>Se fusionan los trámites con homoclaves: SCT-03-010, SCT-2024-064-003-A y SCT-2019-064-012-A Para quedar como: <b>Baja del vehículo de un permiso para prestar el servicio de autotransporte federal</b></p> <p>Con la homoclave: <b>SICT-03-010</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre -registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Comprobante que acredite el pago del trámite correspondiente.</li> <li>4. Placas metálicas de identificación, o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> <li>5. Tarjeta de Circulación o, en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> </ol> <p>En caso de que el vehículo cuente con permiso de Autorización Expresa, éste se dará de baja de manera simultánea.</p>
4	SCT-2024-064-003-A	Baja de vehículos dado de alta en un permiso para prestar el servicio de autotransporte internacional de carga.	<p>Se fusionan los trámites con homoclaves: SCT-03-045-A, SCT-03-045-B, SCT-03-045-C, SCT-03-045-D y SCT-03-052 Para quedar como: <b>Alta de vehículos adicionales al permiso para la prestación de los servicios de carga, pasaje, turismo, carga internacional y transporte privado.</b></p> <p>Con la homoclave: <b>SICT-03-045</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo, mediante factura, carta factura o contrato de arrendamiento vigente, o en su caso, al tratarse de unidades de procedencia extranjera deberá presentar el documento mediante el cual acredite su legal importación, mismo que deberá estar inscrito ante la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM).</li> <li>4. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigente, por el equivalente a 19,000 Unidades de Medida y Actualización (UMA) o fondo de garantía vigente.</li> <li>5. Certificado de baja emisión de contaminantes vigente o constancia de exención.</li> <li>6. Dictamen de condiciones físico-mecánicas vigente sólo vehículos con antigüedad mayor a dos años y con antecedente de haber prestado el servicio público federal, o constancia de exención.</li> <li>7. Comprobante que acredite el pago del trámite correspondiente.</li> </ol> <p>Requisitos adicionales según el tipo de servicio: Para el servicio de vehículos que presten el servicio de autotransporte federal de pasajeros adicionalmente deberá presentar: 8. Póliza anual del seguro de viajero por 3,160 Unidades de Medida y Actualización (UMA) o fondo de garantía vigente. Para el servicio de autotransporte federal de carga especializada de materiales y residuos peligrosos adicionalmente deberá presentar: 8. Póliza del seguro de daños ecológicos por 7,954 Unidades de Medida y Actualización (UMA). 9. Constancia del fabricante o reconstructor que especifique el material con que fueron construidos los autotanques, memoria de cálculo, datos de diseño de construcción, croquis de distribución de carga, resultado favorable de acuerdo con la NOM-020-SCT-2-2022 o la que la sustituya y la especificación respectiva. Los autotanques requerirán las pruebas e inspecciones por parte de las entidades acreditadas y aprobadas; asimismo, manifiesto en términos de cumplimiento de la norma NOM-057-SCT2/2023 o la que la sustituya.</p>
5	SCT-2019-064-012-A	Baja de Autorización Expresa.		
6	SCT-03-045-A	Alta de vehículos adicionales al permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de carga.		
7	SCT-03-045-B	Alta de vehículos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros en sus diversas modalidades.		
8	SCT-03-045-C	Alta de vehículos adicionales al permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de turismo.		
9	SCT-03-045-D	Alta de vehículos adicionales al permiso de transporte privado de personas y carga.		
10	SCT-03-052	Alta de vehículos adicionales al permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de carga internacional.		

				<p>Para el servicio de transporte privado de carga general adicionalmente deberá presentar:</p> <p>8. Tarjeta de circulación emitida por la autoridad estatal competente, o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</p> <p>9. Para remolques y semirremolques fabricados o importados de año modelo 2010 en adelante presentar la constancia de cumplimiento de la NOM-035-SCT-2-2022 o la que la sustituya, sobre Remolques, semirremolques y convertidores-especificaciones de seguridad y métodos de prueba, emitida por el fabricante.</p> <p>Para el servicio de transporte privado de carga especializada adicionalmente deberá presentar:</p> <p>8. Póliza de daños ecológicos por un mínimo de 7,954 Unidades de Medida y Actualización (UMA) por cada unidad motriz.</p> <p>9. Para remolques y semirremolques fabricados o importados de año modelo 2010 en adelante presentar la constancia de cumplimiento de la NOM-035-SCT-2-2022 o la que la sustituya, sobre Remolques, semirremolques y convertidores-especificaciones de seguridad y métodos de prueba, emitida por el fabricante.</p> <p>10. Tarjeta de circulación emitida por la autoridad estatal competente, o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</p> <p>Para el servicio de autotransporte federal de carga internacional adicionalmente deberá presentar:</p> <p>8. Registro emitido por el Departamento de Vehículos Automotores (DMV) o equivalente, en la jurisdicción correspondiente o del International Registration Plan, donde se muestre el nombre, denominación o razón social del permisionario, el Número de Identificación Vehicular (NIV), matrícula, número de registro y marca.</p> <p>9. Calcomanía vigente digitalizada expedida por la Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales (CVSA) o certificado de inspección anual, válidos ante la Administración Federal para la Seguridad de los Autotransportistas (FMCSA) y la autoridad territorial o provincial en Canadá.</p> <p>10. Documento emitido por el fabricante en el que manifieste que el vehículo cuenta con freno auxiliar de motor, así como sistema antibloqueo para frenos, de conformidad con lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya.</p> <p>Además de los requisitos previamente señalados, cuando el vehículo que genere el alta ya cuente con matrícula de circulación federal, y que en el momento se efectúe la baja del registro del permiso anterior, la unidad conservará la misma placa metálica, por lo que adicionalmente deberá presentar:</p> <p>8. Tarjeta de circulación, o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</p>
--	--	--	--	--

<p>11</p>	<p>SCT-03-046-A</p>	<p>Reconocimiento de la SCT para operar como Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado. Modalidad: Personas físicas</p>	<p>Se fusionan los trámites con homoclaves: SCT-03-046-A y SCT-03-046-B Para quedar como: <b>Reconocimiento de la SICT para operar como Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado o su cambio de domicilio.</b></p>	<p>1. Formato de Solicitud F01-CCAF debidamente requisitado. 2. Documento que acredite la personalidad jurídica: a. Persona física: Identificación oficial vigente. b. Persona moral: Acta constitutiva y sus modificaciones que contenga en su objeto social la capacitación de conductores, o en su caso, para Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal, documento que acredite su creación.</p>
<p>12</p>	<p>SCT-03-046-B</p>	<p>Reconocimiento de la SCT para operar un Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado. Modalidad: Personas morales</p>	<p>Con la homoclave: <b>SICT-03-046</b></p>	<p>En caso de que el trámite sea presentado por representante legal o apoderado legal, deberá presentar el Instrumento otorgado ante notario público con el que acredite la personalidad, o en el caso de Dependencias y Entidades, nombramiento que lo acredite e identificación oficial vigente del representante legal, apoderado legal o del servidor público. 3. Comprobante de domicilio con antigüedad no mayor a tres meses y documento que acredite la ocupación legal del inmueble donde se ubicará el Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado (CCAF), por el tiempo que se impartirán los cursos. 4. Documento con el que se acredita la propiedad o legal posesión o uso de un terreno para utilizarse como patio de maniobras con una superficie de treinta metros de ancho por sesenta metros de largo, el cual deberá estar cercado, pavimentado, libre de obstáculos y de peatones y rotulado para su identificación. 5. Registro del Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado (CCAF) y de los Instructores como Agente Capacitador Externo ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social 6. Cartas descriptivas elaboradas conforme a los Programas Integrales de Capacitación. 7. Documento con el que se acredite la propiedad o legal posesión de los vehículos y simuladores con los que deberá realizar la capacitación y el adiestramiento, según la modalidad de servicio que pretenda proporcionar. En caso de cambio de domicilio se deberá presentar los documentos descritos en los numerales 1, 2, 3 y 4.</p>

13	SCT-03-060-A	Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado. Modalidad: Semirremolque y Remolque	Se fusionan los trámites con homoclaves: SCT-03-060-A y SCT-03-060-B Para quedar como: <b>Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado.</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Certificado de cumplimiento de la NOM-035-SCT-2-2022 o la que la sustituya.</li> <li>4. Comprobante que acredite el pago del trámite correspondiente.</li> </ol> <p>Requisitos adicionales conforme al tipo de servicio o autorización:</p> <p>En caso del servicio de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Póliza de seguro vigente de daños al medio ambiente, por un monto mínimo de 7,954 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por vehículo.</li> </ol> <p>En caso de solicitar la autorización para tractocamión, además de los requisitos anteriores adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Formato de solicitud debidamente requisitado.</li> </ol>
14	SCT-03-060-B	Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado. Modalidad: Tractocamión	Con la homoclave: <b>SICT-03-060</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Póliza de Seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con cobertura por un monto mínimo de 19,000 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) y actualización diaria por cada vehículo.</li> </ol> <p>En caso de solicitar la autorización para semirremolque o remolque, adicionalmente deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Formato de solicitud debidamente requisitado.</li> <li>6. Tarjeta de circulación que acredite que cumple con la NOM-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya, o en su caso, documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> </ol>

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se actualizan las homoclaves y los requisitos de los trámites siguientes:

No.	Homoclave del trámite	Nombre del trámite	Mejora implementada	Requisitos después de la simplificación
1	SCT-03-002	<b>Reposición de tarjeta de circulación y/o placas metálicas de identificación.</b>	Se actualiza la homoclave para quedar como: <b>SICT-03-002</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Comprobante que acredite el pago del trámite correspondiente.</li> </ol> <p>Requisitos adicionales según el tipo de reposición:</p> <p>En caso de solicitar la reposición de la Tarjeta de circulación deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> </ol> <p>En caso de solicitar la reposición de Placas metálicas deberá presentar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Tarjeta de circulación o documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente.</li> <li>5. Documento donde conste la denuncia por robo o extravío debidamente ratificada ante la autoridad competente de las placas metálicas.</li> </ol>

2	SCT-03-036	<b>Reconocimiento de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes como Instructor de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado.</b>	Se actualiza la homoclave para quedar como: <b>SICT-03-036</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formato de solicitud F02-CCAF debidamente requisitado.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Registro ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social como Agente Capacitador Externo para instructores externos o Formato DC-5 para instructores internos, los cuales deberán contener los cursos a impartir.</li> </ol>
3	SCT-2021-064-003-A	<b>Obtención de placas metálicas de identificación para vehículos diagnóstico.</b>	Se actualiza la homoclave para quedar como: <b>SICT-2021-064-003-A</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pre registro en línea.</li> <li>2. Identificación oficial vigente.</li> <li>3. Póliza de Seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con cobertura por un monto mínimo de 38,000 Unidades de Medida y Actualización (UMA) por cada vehículo.</li> </ol>

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se actualizan las homoclaves para contener el acrónimo "SICT" de los trámites siguientes:

<b>DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL</b>			
<b>No.</b>	<b>Homoclave del trámite</b>	<b>Nombre del trámite</b>	<b>Mejora implementada Se actualiza la homoclave para quedar como sigue:</b>
1	SCT-03-028-A	Expedición de la Licencia Federal Digital de Conductor. Modalidad: nacional	SICT-03-028-A
2	SCT-03-028-B	Expedición de la Licencia Federal Digital de Conductor. Modalidad: internacional	SICT-03-028-B
3	SCT-03-032	Renovación de la Licencia Federal Digital de Conductor	SICT-03-032
4	SCT-03-037-A	Cambio o categoría adicional de la Licencia Federal Digital de Conductor, categorías A, B, C y F	SICT-03-037-A
5	SCT-03-037-B	Cambio o categoría adicional de la Licencia Federal Digital de Conductor, categoría "D"	SICT-03-037-B
6	SCT-03-037-C	Cambio o categoría adicional de la Licencia Federal Digital de Conductor, categoría "E".	SICT-03-037-C

**ARTÍCULO CUARTO.-** Se eliminan los trámites siguientes:

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL		
No.	Homoclave del trámite	Nombre del trámite
1	SCT-03-003-A	Canje de placas metálicas de identificación vehicular asignadas a las unidades que operan en los servicios de autotransporte federal de carga.
2	SCT-03-003-B	Canje de placas metálicas de identificación vehicular asignadas a las unidades que operan en los servicios de autotransporte federal de pasaje y turismo.
3	SCT-03-003-C	Canje de placas metálicas de identificación vehicular asignadas a los vehículos que operan en los servicios de autotransporte federal de carga especializada para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.
4	SCT-03-033	Duplicado de Licencia Federal Digital de Conductor.

**ARTÍCULO QUINTO.-** Se establece el formato de solicitud F01-AE para la presentación del trámite “Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado” con homoclave SICT-03-060, el cual se integra como ANEXO 1, mismo que podrá ser descargado en el micrositio oficial de la Dirección General de Autotransporte Federal.

**ARTÍCULO SEXTO.-** Se establece el formato de solicitud F02-CCAF para la presentación del trámite “Reconocimiento de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes como Instructor de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado” con homoclave SICT-03-036, el cual se integra como ANEXO 2, mismo que podrá ser descargado en el micrositio oficial de la Dirección General de Autotransporte Federal.

**ARTÍCULO SÉPTIMO.-** Se establece el formato de solicitud F01-CCAF para la presentación del trámite “Reconocimiento de la SICT para operar como Centro de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado o su cambio de domicilio” con homoclave SICT-03-046, el cual se integra como ANEXO 3, mismo que podrá ser descargado en el micrositio oficial de la Dirección General de Autotransporte Federal.

**TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** El presente Acuerdo entrará en vigor a los cinco días hábiles siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.** Los trámites ingresados con anterioridad a la publicación del presente Acuerdo se resolverán de conformidad con la normatividad aplicable vigente en el momento de su presentación o en su caso, la que más favorezca a las personas usuarias para el desahogo del trámite, según corresponda en cada caso en particular.

**TERCERO.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes efectuará las gestiones necesarias para realizar las adecuaciones y actualizaciones a los formatos, sistemas electrónicos, medios de recepción, plataformas, bases de datos y procedimientos con respecto a los trámites contemplados en el presente Acuerdo, esto dentro del plazo máximo de ciento veinte días naturales contados a partir de la entrada en vigor del mismo.

**CUARTO.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes inscribirá la información de los Trámites materia del presente acuerdo en el Portal Ciudadano Único de Trámites y Servicios, una vez que la autoridad competente habilite el mismo, de conformidad con lo establecido en los artículos 53 y 54 de la Ley Nacional para Eliminar Trámites Burocráticos.

**QUINTO.** En los trámites que se señalan en el presente Acuerdo, todos los documentos se presentarán en original y digitalizados para su cotejo, hasta en tanto la autoridad competente implemente los medios digitales para su atención.

Ciudad de México, a 30 de septiembre de 2025.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina.**- Rúbrica.

**ACUERDO por el que se aprueba el Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.- Caminos y Puentes Federales.

JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 26 apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 17, fracción II, 22, 24, 27, 29 tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación; 46, 47, 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 22 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 5, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, y

**CONSIDERANDO**

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el cual está conformado por cuatro ejes generales y tres ejes transversales, a través de los cuales se busca consolidar la transformación del país mediante un modelo de desarrollo centrado en el bienestar, la justicia social y la sustentabilidad;

Que el 05 de septiembre de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que el Programa Sectorial establece las directrices de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para 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 lograr desarrollo de una red intermodal de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, moderna y con visión a largo plazo, que conecte centros de población, elimine la exclusión de personas y facilite el tránsito de bienes y servicios para propiciar el bienestar individual y el desarrollo regional;

Que el Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y debidamente vinculado al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que con fecha 30 de septiembre de 2025, en la Cuarta Sesión Extraordinaria, el H. Consejo de Administración de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, mediante el Acuerdo Primero, aprobó el "Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030", y

Que la entidad paraestatal antes referida, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables, ha sometido a la consideración de esta Coordinadora Sectorial su respectivo Programa Institucional de CAPUFE 2025-2030 para su aprobación y difusión, por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS 2025-2030**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Se aprueba y se da a conocer el Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo público descentralizado, sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su respectivo Programa Institucional autorizado deberá:

- A) Sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, y
- B) Dar seguimiento en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables, a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el programa institucional antes mencionado, en el ámbito de su respectiva competencia.

**PROGRAMA INSTITUCIONAL DE CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS  
CONEXOS 2025-2030**

**Índice**

1. Índice
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa
3. Siglas y acrónimos
4. Fundamento normativo
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo
6. Objetivos

6.1 Relevancia del objetivo 1: Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.

6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.

6.3 Relevancia del objetivo 3: Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.

6.4 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de CAPUFE 2025-2030.

7. Estrategias y líneas de acción
8. Indicadores y metas
9. Glosario

**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.

**Siglas y acrónimos**

- BANOBRAS:** Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo
- BEAV:** Bases de Emergencia y Auxilio Vial
- CAPUFE:** Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos
- CATT:** Centro de Atención Telefónica de Telepeaje
- CAU:** Central de Atención a Personas Usuarias
- CCS:** Coordinación de Comunicación Social de CAPUFE
- CPEII:** Coordinación de Planeación, Evaluación e Información Institucional de CAPUFE
- CPEUM:** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- CDAEPT:** Coordinación de Desarrollo, Análisis Estadístico y Política Tarifaria de CAPUFE
- DAF:** Dirección de Administración y Finanzas de CAPUFE
- DJ:** Dirección Jurídica de CAPUFE
- DO:** Dirección de Operación de CAPUFE
- DOF:** Diario Oficial de la Federación
- DT:** Dirección Técnica de CAPUFE

- ECT:** Equipos de Control de Tránsito
- FONADIN:** Fondo Nacional de Infraestructura
- GCT:** Gestor de Cobro de Telepeaje
- IAVE:** Identificación Automática Vehicular
- IRI:** Índice de Regularidad Internacional
- ITS:** Sistemas Inteligentes de Transportes
- OTI:** Operador de Telepeaje Interoperable
- PIC:** Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030
- PND:** Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030
- PSICyT:** Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
- PTZ:** Por sus siglas en inglés (*Panoramic, Titl, Zoom*)
- SABG:** Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno
- SEGOB:** Secretaría de Gobernación
- SENTRI:** Por sus siglas en inglés (*Secured Electronic Network for Traveller's Rapid Inspection*)
- SHCP:** Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- SICT:** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
- STCI:** Subdirección de Transparencia y Control Institucional de CAPUFE
- TAG:** Dispositivo electrónico de pago de peaje
- T-MEC:** Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá
- TUM:** Técnico en Urgencias Médicas

#### Fundamento normativo

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), establece que todos los programas de la Administración Pública Federal se sujetarán obligatoriamente al Plan Nacional de Desarrollo, el cual contiene las aspiraciones y demandas de la sociedad incorporadas en el marco del Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional que da soporte a la democracia participativa a través de mecanismos de participación y consulta popular.

De conformidad con lo establecido en el artículo 26, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y conforme al DECRETO por el que se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), publicado en el DOF el 15 de abril de 2025, se dio inicio a los trabajos para la elaboración de los programas derivados del PND, entre ellos, el Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025- 2030 (PIC), Organismo público descentralizado sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Con fundamento a lo dispuesto en los artículos 17, fracciones I, II y V, 24 y 29 tercer párrafo de la Ley de Planeación; y 46, 47, 48 y 49 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, CAPUFE llevó a cabo la formulación de su Programa Institucional 2025-2030, alineándose al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, y en el cual ha establecido objetivos y estrategias y líneas de acción con el propósito de coadyuvar a la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad.

El presente Programa Institucional toma en cuenta los principios del Humanismo Mexicano, pilares fundamentales de un Estado que pone a las personas en el centro de su acción, como la igualdad de oportunidades y la prosperidad compartida al contribuir a garantizar derechos consagrados en la CPEUM, como lo es el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como también, el derecho al libre tránsito por lo que el Estado, debe impulsar los mecanismos para garantizar el desplazamiento libre, dentro y fuera de su territorio, bajo condiciones de seguridad y con infraestructura adecuada, siendo esto último una condición indispensable para el libre desarrollo de las personas.

De igual forma, el presente Programa atiende diversos compromisos internacionales, destacando especialmente el tratado comercial entre México, Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), que posiciona a nuestro país como una nación abierta y conectada al mundo, constituyéndose en un instrumento clave para el fortalecimiento de la economía nacional; el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, proclamado mediante la resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo objetivo es reducir en al menos un 50% las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito hacia 2030; y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, también adoptada por la Asamblea General de la ONU.

Asimismo, el Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales y Servicios Conexos 2025-2030, da cumplimiento a diversas leyes y reglamentos, entre las cuales pueden mencionarse: la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Reglamento de Tránsito de Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, y la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042, que incluye a CAPUFE como un actor a nivel federal para promover los esquemas de seguridad vial y movilidad interurbana.

Derivado de lo anterior, se busca transformar los procesos actuales del Organismo mediante la implementación de estrategias innovadoras que mejoren la calidad del servicio, reduzcan costos y agilicen los tiempos de traslado, así como extender la vida útil de los activos carreteros a través de una mejora continua de la operación.

En este marco, CAPUFE será la entidad responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa Institucional de CAPUFE 2025–2030; por su parte la SHCP dará el seguimiento a los avances y resultados del presente Programa.

#### **Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo**

En el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática, el 15 de abril de 2025 fue publicado el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2025-2030, documento rector del quehacer nacional, conformado por cuatro Ejes Generales, tres Ejes Transversales y una visión de largo plazo, los cuales definen las prioridades del desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible que persigue el país, y los logros que se tendrán en 2030. Asimismo, el 5 de septiembre de 2025, fue publicado el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 (PSICyT), conformado por seis Objetivos estratégicos que dan atención a los problemas públicos establecidos en el PND y atienden 17 Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación.

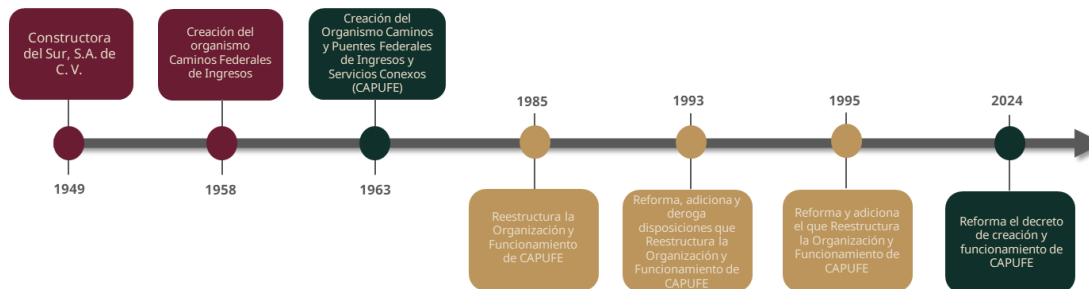
El PND 2025-2030 considera el impulso al sector carretero dentro de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación. En este marco, CAPUFE atenderá de manera prioritaria los compromisos 75 “Ampliación de puentes fronterizos con Estados Unidos de América” y 83 “Construcción y ampliación de carreteras, caminos y puentes”, ambos orientados a consolidar una República próspera y conectada.

El Programa Institucional de CAPUFE, se alinea al PSICyT 2025-2030 a través de sus tres Objetivos, los cuales contribuyen al logro 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.

Contar con una red de infraestructura logística robusta para el transporte multimodal de mercancías y pasajeros favorecerá el desarrollo económico del país, incrementando la competitividad al reducir costos y optimizar los tiempos de traslado. Por ello, durante la presente administración se promoverán proyectos como los programas de Cero Efectivo, la ampliación del número emergencia 074 a la Red Carretera Federal y la conservación de los caminos de la Red CAPUFE, los cuales contribuirán a un sistema integral de transporte más eficiente y, en consecuencia, a la integración de regiones para el desarrollo económico del país.

La historia de CAPUFE se remonta al 14 de octubre de 1949 cuando se creó la Compañía Constructora del Sur S.A. de C.V., como empresa subsidiaria de NAFINSA con el objetivo de construir carreteras. El 31 de julio de 1958, mediante Decreto Presidencial, se creó el Organismo público descentralizado del Gobierno Federal conocido como Caminos Federales de Ingresos. El 29 de junio de 1963, a través de un nuevo decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), se crea el Organismo descentralizado de la Administración Pública Federal denominado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), con personalidad jurídica y patrimonio propios, el cual reestructura su organización y funcionamiento por Decreto Presidencial publicado el 2 de agosto de 1985, modificado el 24 de noviembre de 1993 y el 14 de septiembre de 1995.

**Modificaciones a las atribuciones de CAPUFE de 1949-2024**



Fuente: SICT, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).

El 22 de julio de 2024, se publicó en el DOF, el decreto que reestructura el funcionamiento de CAPUFE,<sup>1/</sup> facultándolo como un Organismo con un nuevo esquema de prestación de servicios especializados. Este esquema, además de contemplar la inspección, supervisión y operación de los caminos y puentes federales concesionados, le otorga atribuciones para construir, explotar, administrar, operar, conservar, modernizar y brindar mantenimiento a los caminos y puentes federales, así como a sus instalaciones complementarias.

Asimismo, le permite prestar servicios auxiliares y, en su caso, desarrollar y operar, de manera directa o a través de terceros, un sistema de telepeaje para lograr su reposicionamiento competitivo en materia tecnológica y en la operación de autopistas de cuota, en concordancia con la normativa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Actualmente CAPUFE, cuenta con más de 66 años de experiencia en la administración, operación y conservación de infraestructura carretera de cuota, conformado por 13 Unidades Regionales que funcionan como centros para la atención técnica-operativa de los tramos carreteros y puentes de la Red Operada<sup>2/</sup> por CAPUFE, y sus Oficinas Centrales con sede en Cuernavaca, Morelos, desde donde se coordinan las actividades de este Organismo a lo largo y ancho del territorio nacional.

Para la operación de la Red Operada por CAPUFE, se cuenta con un Centro Nacional de Control (CNC) de alta tecnología que permite realizar la supervisión remota de la operación en tiempo real en los 1,002 carriles de las 127 plazas de cobro, las 24 horas de los 365 días del año. Al cierre de 2024, CAPUFE operaba, conservaba y administraba 42 autopistas en 26 entidades federativas, con una longitud de 3,849.5 kilómetros, lo que corresponde a una cobertura de 33% de la Red Nacional de Cuota<sup>3/</sup> (11,495.9 kilómetros) y el 60% en la Red Nacional de Puentes de Cuota.

La Red Operada por el Organismo está integrada por dos caminos y 28 puentes (16 nacionales y 12 internacionales) que conforman la Red Concesionada a CAPUFE<sup>4/</sup> (Red Propia) y 40 caminos y un puente nacional que corresponden a la Red del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN)<sup>5/</sup> operada mediante contrato de prestación de servicios con BANOBRAS. A través de estas dos redes se facilita el tránsito de personas y mercancías y se proporciona acceso a bienes y servicios, lo que posiciona al Organismo como el mayor operador de autopistas y puentes de cuota a nivel nacional.

**Red operada por CAPUFE**

Red	Caminos				Puentes			Plazas de cobro	
	Tramos	Total (km)	Autopistas (km)	Accesos a puentes (km)		Nacionales	Internacionales		Longitud (km)
				Nacionales	Internacionales				
CAPUFE	2	205.3	76.7	113	7.2	16	12	8.3	32
FONADIN	40	3,776.6	3,772.8	0	0	1	0	3.8	95
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>3,981.9</b>	<b>3,849.5</b>	<b>113</b>	<b>7.2</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>12.2</b>	<b>127</b>

Fuente: SICT, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).

<sup>1/</sup> Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan disposiciones del diverso que reestructura la organización y funcionamiento del organismo público descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. Disponible en: [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5734207&fecha=22/07/2024#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5734207&fecha=22/07/2024#gsc.tab=0)

<sup>2/</sup> Red operada: Carreteras y puentes federales de cuota que CAPUFE opera, explota, administra, conserva o mantiene como concesionario o derivado de un contrato de prestación de servicios.

<sup>3/</sup> Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Estadística Mensual. (junio 2025). Disponible en: [https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI\\_Junio-2025.pdf](https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Junio-2025.pdf)

<sup>4/</sup> Red Concesionada a CAPUFE: Carreteras y puentes federales de cuota otorgados a CAPUFE mediante título de concesión para operarlos, explotarlos, conservarlos y mantenerlos.

<sup>5/</sup> Red FONADIN: Carreteras y puentes federales de cuota otorgados mediante título de concesión al Fondo Nacional de Infraestructura para operarlos, explotarlos, conservarlos y mantenerlos, a través del contrato celebrado entre BANOBRAS y CAPUFE.

La infraestructura carretera operada por CAPUFE está conformada por los caminos y puentes establecidos en el Título de Concesión del 18 de marzo de 2003, mediante el cual, el Gobierno Federal a través de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy SICT y, con fundamento en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorgó al Organismo una concesión por 20 años para operar la denominada Red Propia. Adicionalmente, el Organismo administra y conserva los caminos y puentes en la Red FONADIN, con base en el contrato de prestación de servicios celebrado con BANOBRAS el 30 de septiembre de 2011.

**Red Operada por CAPUFE**



Fuente: SICT, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).

Respecto al Título de Concesión mencionado, se realizan gestiones ante la SICT con la finalidad de resolver sobre la procedencia del otorgamiento, ya sea para obtener un nuevo Título, o en su caso, la extensión por otros 20 años. Esto permitirá continuar con la operación, explotación, conservación y mantenimiento de la Red Concesionada. En relación con este tema, la SICT ha otorgado a CAPUFE prórrogas por periodos de seis meses para ampliar su vigencia.

**Red Concesionada CAPUFE**

No.	Nombre	Fecha de inicio	Longitud (kilómetros)	Longitud Accesos (kilómetros)
<b>Caminos</b>			<b>76.710</b>	
1	Chapalilla - Compostela	Ago 17, 1973	35.500	
2	Entronque Cuauhtémoc-Entronque Osiris	Dic 23, 2002	41.210	
<b>Puentes Nacionales</b>			<b>6.852</b>	<b>113.049</b>
3	Culiacán	Sep 21, 1962	0.433	21.820
4	Sinaloa	Sep 01, 1960	0.327	14.240
5	Pánuco	Sep 23, 1961	0.179	11.139
6	Alvarado	Nov 13, 1964	0.530	0.974
7	Papaloapan	May 15, 1966	0.288	1.283
8	Caracol	May 15, 1966	0.164	0.201

No.	Nombre	Fecha de inicio	Longitud (kilómetros)	Longitud Accesos (kilómetros)
9	Nautla	Abr 01, 1967	0.213	0.412
10	Grijalva	Dic 20, 1967	0.254	15.847
11	Usumacinta	May 16, 1968	0.348	0.468
12	Cadereyta	Oct 25, 1968	0.179	2.320
13	La Piedad	Abr 17, 1969	0.091	0.052
14	Tecoluitla	Abr 28, 1969	0.368	0.514
15	San Juan	Jul 04, 1972	0.175	1.328
16	Tampico	Nov 21, 1988	1.543	8.787
17	Tlacotalpan	Oct 12, 1976	0.590	0.834
18	Dovalí Jaime	Ago 31, 1984	1.170	32.830
<b>Puentes Internacionales</b>			<b>1.482</b>	<b>7.200</b>
19	Matamoros	Jun 16, 1964	0.130	0.191
20	Camargo	Ago 12, 1966	0.116	0.428
21	Miguel Alemán	Jun 01, 1967	0.155	0.345
22	Reynosa	Jun 01, 1967	0.112	0.137
23	Las Flores	Mar 16, 1971	0.144	1.5
24	Ojinaga	Mar 12, 1973	0.050	0.226
25	Dr. Rodolfo Robles	May 31, 1975	0.189	0.225
26	Piedras Negras	Nov 13, 1975	0.113	0.111
27	Ciudad Acuña	Mar 25, 1979	0.129	0.087
28	Laredo I	Oct 01, 1956	0.108	0.054
29	Juárez-Lincoln (Laredo II)	Oct 11, 1979	0.159	0.231
30	Suchiate II (Ing. Juan Luis Cabrera)	Jul 16, 2001	0.077	3.665

Fuente: SICT. CAPUFE, Catálogo de Autopistas, Puentes y Plazas de Cobro, octubre, 2024.

En cuanto a la Red FONADIN, que CAPUFE tiene a su cargo mediante un contrato de prestación de servicios con BANOBRAS en su carácter de Institución Fiduciaria en el Fideicomiso 1936 denominado FONADIN, para la administración, operación y mantenimiento de 40 tramos carreteros y un puente nacional, con un marco normativo que permite establecer los mecanismos para el cumplimiento de los derechos y obligaciones contraídas por las partes sujetas a las normas jurídicas aplicables y la normatividad administrativa que regula los servicios. Además, estipula los indicadores de cumplimiento en materia de operación y mantenimiento, los cuales deben ser gestionados y actualizados conforme a las nuevas disposiciones del Decreto de creación de CAPUFE, con el fin de garantizar la correcta ejecución del contrato.

**Red FONADIN**

No.	Nombre	Fecha de inicio	Longitud (Kilómetros)
<b>Caminos</b>			<b>3,772.799</b>
1	Cuernavaca – Acapulco	Oct 22, 1990	262.580
2	Córdoba - Veracruz	Jun 11, 1992	98.000
3	La Tinaja – Cosoleacaque	Oct 20, 1993	228.000
4	Libramiento Noreste de Querétaro	Mar 13, 1992	37.500
5	Libramiento Oriente de Saltillo (La carbonera-Ojo caliente)	May 01, 1994	21.000

No.	Nombre	Fecha de inicio	Longitud (Kilómetros)
6	La Carbonera - Puerto México	May 01, 1994	35.100
7	Libramiento Poniente de Tampico	Ago 03, 1991	14.478
8	Champotón - Campeche	Ene 13, 1993	39.500
9	Lechería - Chamapa	Oct 30, 1994	36.099
10	Estación Don - Nogales	Oct 21, 1992	655.340
11	Gómez Palacio - Corralitos	Nov 08, 1994	150.593
12	Saltillo - Torreón	Ago 01, 1994	114.800
13	Tihuatlán - Gutiérrez Zamora	Sep 22, 2001	37.289
14	Agua Dulce - Cárdenas	Nov 09, 2000	54.112
15	México - Cuernavaca	Nov 30, 1952	61.540
16	Puente de Ixtla - Iguala	Nov 30, 1954	63.578
17	La Pera - Cuautla	Jun 18, 1965	34.165
18	Zacapalco - Rancho Viejo	Abr 05, 1990	17.124
19	Las Choapas - Ocozocoautla	Sep 06, 2002	197.500
20	México - Querétaro	Nov 01, 1958	174.472
21	México - Puebla	May 05, 1962	97.055
22	Querétaro - Irapuato	Feb 12, 1962	104.750
23	Puebla - Acatzingo	Mar 29, 1966	37.100
24	Acatzingo - Ciudad Mendoza	Mar 29, 1966	95.600
25	Ciudad Mendoza - Córdoba	Dic 29, 1969	39.300
26	Cuacnopalan-Oaxaca	Nov 29, 1994	243.000
27	Tijuana - Ensenada	Abr 25, 1967	89.540
28	Rancho Viejo - Taxco	Jul 14, 1996	8.340
29	Tecate - La Rumorosa	Dic 17, 1998	55.500
30	Aeropuerto los Cabos-San José del Cabo	Oct 17, 2002	20.200
31	Salina Cruz-Tehuantepec-La Ventosa	May 15, 2003	75.398
32	Durango - Mazatlán	Feb 05, 2009	230.100
33	Lagos de Moreno - San Luis Potosí	Jul 26, 2012	66.048
34	Libramiento Amecameca - Nepantla	Mar 19, 2014	26.810
35	San José del Cabo - Cabo San Lucas	Nov 5, 2015	38.684
36	Libramiento de Cuernavaca		14.500
37	Libramiento Poniente de Acapulco <sup>1/</sup>	Abr 25, 2022	21.000
38	Barranca Larga - Ventanilla <sup>2/</sup>	Feb 04, 2024	104.200
39	Libramiento Villahermosa	Ago 16, 2024	30.600
40	Libramiento Oriente Chihuahua	Sep 01, 2024	42.304
<b>Puentes Nacionales</b>			<b>3.861</b>
1	El Zacatal - Ciudad del Carmen	Nov 24, 1994	3.861

Fuente: SICT. CAPUFE, Coordinación de Desarrollo, Análisis Estadístico y Política Tarifaria, con información del Catálogo de Autopistas, Puentes y Plazas de Cobro, octubre, 2024.

<sup>1/</sup> Acta entrega del tramo por 21.000 kilómetros.

<sup>2/</sup> Acta de verificación indica 104.200 kilómetros.

Al cierre de 2024, CAPUFE contaba con una capacidad instalada de 127 plazas de cobro, 32 en su Red Concesionada y 95 para la Red FONADIN; lo que representa un total de 1,002 carriles físicos más reversibles, como se puede observar en el siguiente cuadro:

**Capacidad Instalada**

Concepto	Red Propia	Red FONADIN	Total
<b>Plazas de Cobro</b>	<b>32</b>	<b>95</b>	<b>127</b>
Carriles Físicos	108	762	870
Carriles Físicos Sin Equipar	2	13	15
<b>ECT en Carriles Físicos + Reversibles</b>	<b>122</b>	<b>880</b>	<b>1,002</b>
Carriles con Pago en Efectivo	31	78	109
Carriles con Pago Telepeaje (TAG)	91	802	893
<b>Del total de los carriles equipados se desprenden los equipos en carriles con telepeaje</b>			
Carriles Exclusivos	5	63	68
Carriles Sentri (Línea Express)	3	0	3
Carriles Multimodales	83	737	820
Carriles Express	0	2	2
<b>Total en Telepeaje</b>	<b>91</b>	<b>802</b>	<b>893</b>

Fuente: SICT, CAPUFE, Prontuario elaborado por la Dirección de Operación.

CAPUFE cuenta con un esquema de operación “Línea Express”<sup>6/</sup> que permite a los usuarios de la Frontera México–Estados Unidos el tránsito vehicular a través de un carril exclusivo SENTRI.<sup>7/</sup> Este esquema agiliza el proceso de cruce de alrededor de 665 mil viajeros a los Estados Unidos-México-Estados Unidos en los Puentes Internacionales Nuevo Laredo y Reynosa mediante el uso del TAG<sup>8/</sup>, lo que representa ingresos anuales para el Organismo del orden de 85.5 millones de pesos.

Los puentes internacionales de la Red Concesionada a CAPUFE en las zonas fronterizas norte y sur del país están equipados con pasímetros<sup>9/</sup>, lo anterior representa alrededor de 9 millones de cruces y generan ingresos cercanos a los 40 millones de pesos anuales.

**Pasímetros en los puentes internacionales de la Red concesionada a CAPUFE 2024**

Puente	Pasímetros
Acuña	1
Camargo	2
Laredo	6
Las Flores	4
Matamoros	4
Miguel Alemán	2
Ojinaga	2
Piedras Negras	2
Reynosa	4
<b>Total</b>	<b>27</b>

Fuente: Portal de Información Directiva CAPUFE.

6/ Línea Express: Carril Vehicular exclusivo con cruce a los Estados Unidos de América.

7/ SENTRI: Secured Electronic Network for Traveller’s Rapid Inspection. Es un programa de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos de América, que permite el tránsito rápido de viajeros (as) preaprobados y de bajo riesgo a su llegada a los Estados Unidos de América.

8/ TAG: Dispositivo electrónico de pago de peaje.

9/ Pasímetros: Dispositivo de control de tránsito peatonal.

CAPUFE opera en su mayoría, las autopistas con el mayor aforo promedio diario a nivel nacional, el cual constituye un detonante del crecimiento económico del país, en virtud de estar ubicadas de manera estratégica en algunos de los principales centros de población de México, generando movilidad y mayor conectividad entre regiones y disminuyendo los costos de operación vehicular y de transporte. Dentro de las primeras cinco autopistas de la red que opera el Organismo, se encuentra la México-Puebla con el mayor aforo promedio diario con 140,192 cruces vehiculares; en segundo lugar, está la México-Querétaro con 131,488; en tercero la Chamapa-Lechería con 116,702; en cuarto sitio, la Querétaro-Irapuato con 83,994 y en quinto lugar la Cuernavaca-Acapulco con 62,852.

#### Tramos carreteros con el mayor aforo vehicular operados por CAPUFE

Tramo Carretero	Aforo anual	Aforo promedio diario	Ingresos Anuales (millones de pesos)
México-Puebla	51,170,184	140,192	4,320.5
México-Querétaro	47,993,162	131,488	7,596.9
Chamapa-Lechería	42,596,206	116,702	1,125.6
Querétaro-Irapuato	30,657,941	83,994	3,046.2
Cuernavaca-Acapulco	22,940,984	62,852	883.3
Tijuana-Ensenada	19,860,068	54,411	860.0
Puebla-Acatzingo	18,743,931	51,353	1,625.7
Estación Don-Nogales	18,652,094	51,102	1,999.4
Córdoba-Veracruz	12,372,706	33,898	1,420.0
Tehuacán-Oaxaca	12,345,826	33,824	976.7

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE, con corte al 31 de diciembre 2024.

Para garantizar la operación eficiente de las autopistas y puentes de cuota administrados por CAPUFE, es prioritario realizar el cobro de peaje a las personas usuarias, de manera eficiente, ágil y oportuna, a través del pago en efectivo o medios electrónicos. El pago de peaje incluye la prestación de servicios complementarios como servicios médicos prehospitales, arrastre con grúa, información carretera y acceso a sanitarios.

En consecuencia, para garantizar la óptima operación de la Red Operada asociada al aforo e ingreso, es necesario analizar los resultados en el comportamiento de los últimos seis años y en particular el ejercicio 2024, con el fin de identificar áreas de oportunidad y definir las bases para impulsar mecanismos que mejoren la operación y control del aforo e ingreso por peaje.

En la Red Concesionada a CAPUFE (propia) circularon 57.8 millones de vehículos durante el ejercicio 2024, que representaron 2,014.7 millones de pesos (sin IVA), registrando un decremento en el aforo de 2.54% y un incremento mínimo del 0.10% en el ingreso con respecto al ejercicio 2023. No obstante, se puede observar en el siguiente cuadro que el aforo tuvo un incremento en un 6.8% comparado con el ejercicio 2019, lo que significó una variación positiva con un ingreso de 19.12%.

Es importante destacar que, en el comparativo del aforo entre los años 2023 y 2024, se observa una afectación a partir de marzo de 2024. Esta disminución se debe principalmente a una reducción de 52% en el aforo del tramo Chapalilla- Compostela por la apertura del segmento 2, tramo Compostela-Las Varas de la Autopista Jala-Compostela-Las Varas y Ramal a Compostela. Esta situación se considera una afectación permanente en el comportamiento del aforo y por otro lado a las obras de conservación y mantenimiento del Puente Nacional Dovalí Jaime, lo cual también ha influido en la disminución del flujo vehicular en la zona.

**Aforo en la Red Concesionada a CAPUFE en el periodo de 2019-2024**

Aforo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación % 2024/2019
Caminos	5,430,825	3,985,551	5,532,097	5,609,897	5,428,515	4,670,954	-14%
Ptes. Nacionales	35,669,673	27,899,011	37,723,486	38,846,261	40,060,347	38,424,197	7.72%
Ptes. Internacionales	13,013,151	8,421,862	10,206,517	13,462,651	13,804,034	14,690,026	12.89%
<b>Total de Puentes (Ptes.)</b>	<b>48,682,824</b>	<b>36,320,873</b>	<b>47,930,003</b>	<b>52,308,912</b>	<b>53,864,381</b>	<b>53,114,223</b>	<b>9.10%</b>
<b>Total de Caminos y Puentes</b>	<b>54,113,649</b>	<b>40,306,424</b>	<b>53,462,100</b>	<b>57,918,809</b>	<b>59,292,896</b>	<b>57,785,177</b>	<b>6.80%</b>

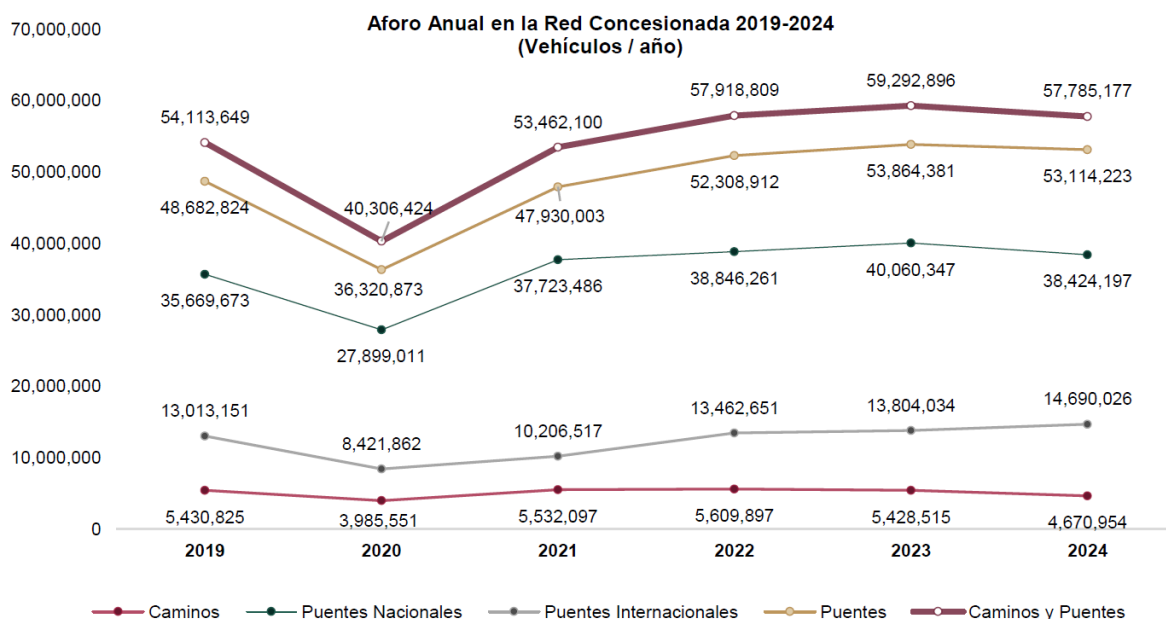
Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

**Ingreso en la Red Concesionada a CAPUFE en el periodo de 2019-2024**

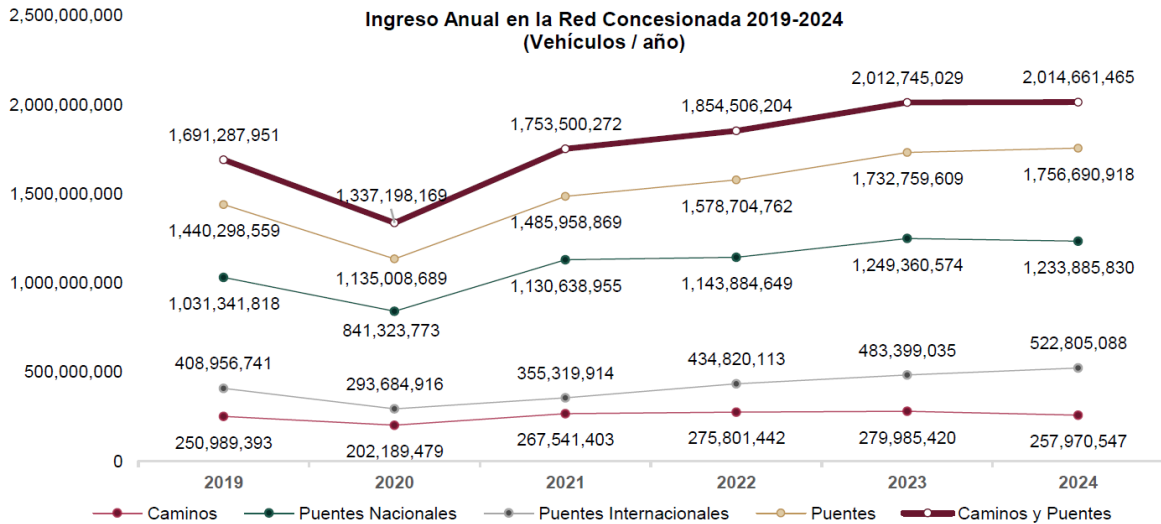
Concepto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación % 2024/2019
Caminos	250,989,393	202,189,479	267,541,403	275,801,442	279,985,420	257,970,547	2.78%
Ptes. Nacionales	1,031,341,818	841,323,773	1,130,638,955	1,143,884,649	1,249,360,574	1,233,885,830	19.64%
Ptes. Internacionales	408,956,741	293,684,916	355,319,914	434,820,113	483,399,035	522,805,088	27.84%
<b>Total de ingresos por Puentes (Ptes.)</b>	<b>1,440,298,559</b>	<b>1,135,008,689</b>	<b>1,485,958,869</b>	<b>1,578,704,762</b>	<b>1,732,759,609</b>	<b>1,756,690,918</b>	<b>21.97%</b>
<b>Total de ingresos por Caminos y Puentes</b>	<b>1,691,287,951</b>	<b>1,337,198,169</b>	<b>1,753,500,272</b>	<b>1,854,506,204</b>	<b>2,012,745,029</b>	<b>2,014,661,465</b>	<b>19.12%</b>

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Al analizar los últimos seis años, se identifica que el comportamiento del aforo de la Red Concesionada registra variaciones en los volúmenes de aforo principalmente en el ejercicio 2020, en donde se presentó el decremento mayor de los periodos analizados con una disminución del 26% con relación al 2019, pasando de 54.1 millones de cruces vehiculares en el ejercicio 2019 a 40.3 millones de cruces en el 2020, esto fue como consecuencia, principalmente, de la pandemia de coronavirus causada por el virus SARS-CoV-2 (COVID 19).



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Respecto al aforo de la Red FONADIN, circularon 388,953,129 vehículos durante el ejercicio 2024, que representaron ingresos por 39,085.4 millones de pesos (sin IVA), registrando decrementos en el aforo de 2.89% y 0.79% en el ingreso con respecto al ejercicio 2023. No obstante, se puede observar en el siguiente cuadro que el comportamiento del aforo se incrementó en un 5.16% comparado con el ejercicio 2019, lo que significó una variación positiva en el ingreso de 20.33%.

**Aforo de la Red FONADIN en el periodo de 2019-2024**

Aforo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación porcentual 2024/2019
Red FONADIN	369,866,429	310,348,577	367,449,765	412,551,645	400,525,896	388,953,129	5.16%

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

En el comparativo del aforo entre los años 2023 y 2024, se observó una afectación al aforo y al ingreso debido a que se implementó la medida del paso sin cobro de peaje en el Libramiento Poniente de Acapulco y las plazas de cobro No. 102 Paso Morelos, No. 103 Palo Blanco y No. 104 La Venta del tramo Cuernavaca-Acapulco, esto derivado de las afectaciones causadas por los Huracanes “Otis” y “John”,<sup>10/</sup> por lo que el aforo cobrable durante este periodo no fue registrado, reanudándose el cobro el 22 de marzo de 2025.

Adicionalmente, en la Plaza de Cobro No. 83 “El Hongo” del tramo La Rumorosa-Tecate, por causa de un accidente automovilístico, propició el paso libre a los vehículos desde el 15 de julio de 2023 y hasta mayo de 2024. Por otra parte, la plaza de cobro “Fortín” en el tramo Ciudad Mendoza-Córdoba, cerró operaciones en mayo de 2023; sin embargo, el tramo continúa concesionado a la Red FONADIN.

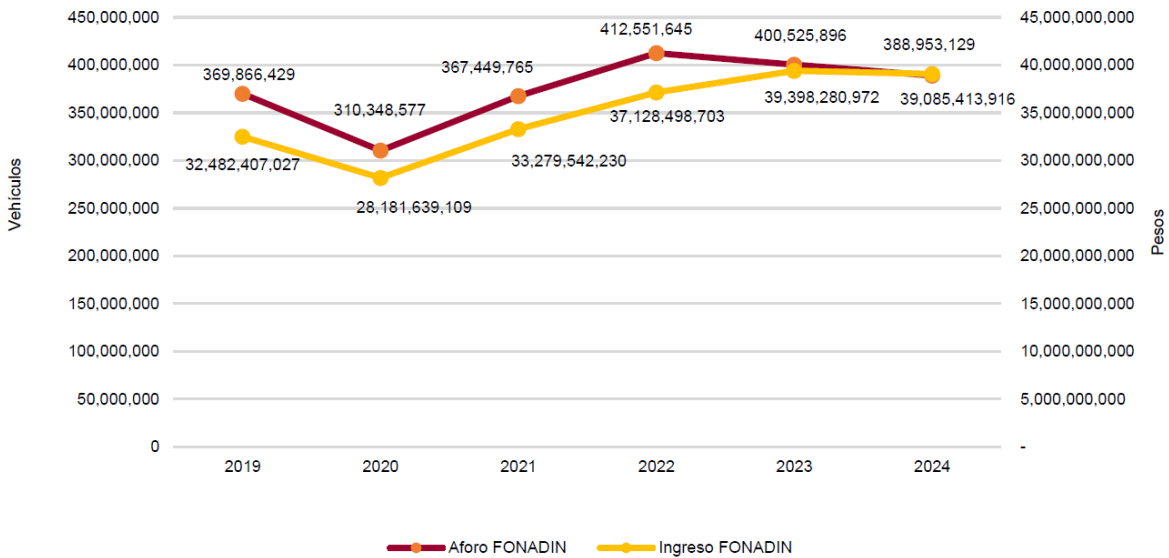
**Ingreso de la Red FONADIN en el periodo de 2019-2024**

Ingreso	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación porcentual 2024/2019
Red FONADIN	32,482,407,027	28,181,639,109	33,279,542,230	37,128,498,703	39,398,280,972	39,085,413,916	20.33%

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

<sup>10/</sup> Durante el periodo, el aforo cobrable tuvo una disminución del 36% en el tramo Cuernavaca-Acapulco. Las plazas de cobro afectadas en su aforo en un 100% fueron: Palo Blanco (226 mil cruces), Paso Morelos (205 mil cruces) y La Venta (232 mil cruces). En el mismo sentido, el Libramiento Poniente de Acapulco se vio afectado en un 100% equivalente a 57 mil cruces vehiculares.

Aforo e Ingreso de la Red FONADIN 2019-2024  
(Vehículos / año) - (Pesos / Año)



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

CAPUFE cuenta con un compendio de normas de operación, que fortalece los procesos en materia de atención de emergencias, auxilio vial, atención médica prehospitalaria, atención a las expresiones ciudadanas, y operación de la Central de Atención a Personas Usuarías (CAU), entre otros.

Para ello y con el fin de brindar servicios de emergencia y auxilio vial gratuitos a las personas usuarias que transitan por las autopistas y puentes por la Red Operada por CAPUFE, está disponible la comunicación durante las 24 horas del día, los 365 días del año, a través del Servicio de Atención Telefónica de marcación corta 074, que atiende en promedio anual alrededor de 430 mil llamadas, y con la cuenta @CAPUFE de la red social X, que registra cerca de 90 mil interacciones, ambos operados desde la CAU, así como las redes sociales de Facebook, Instagram y TikTok, desde las Oficinas Centrales en Cuernavaca, Morelos.

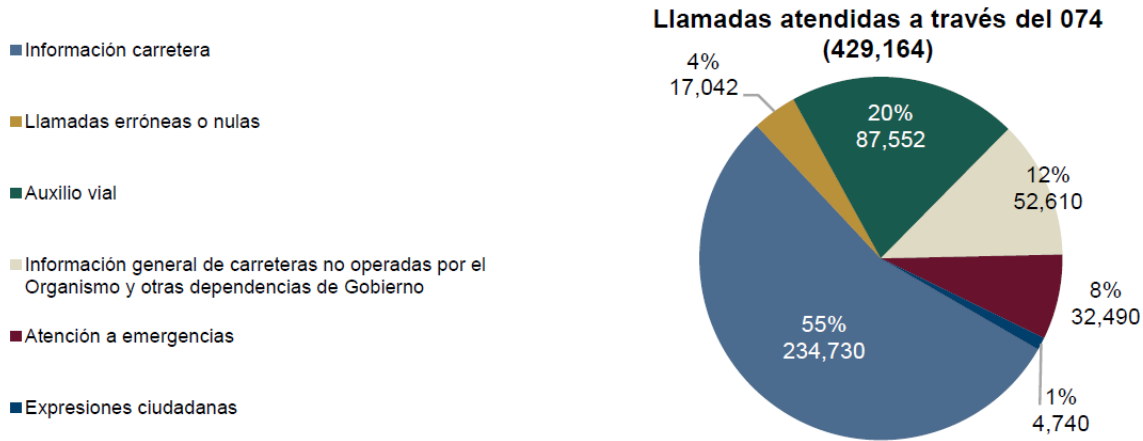
La CAU mantiene comunicación permanente con las Centrales de Radio Local y las Bases de Emergencia y Auxilio Vial "BEAV", donde se ubican las unidades de señalamiento dinámico, ambulancias, unidades de rescate y grúas.

Además, con el propósito de supervisar y verificar la operación, el adecuado manejo de los recursos materiales, humanos y financieros en las plazas de cobro de la Red Operada, se cuenta con un Centro Nacional de Control (CNC) el cual constituye el primer paso a la integración de la "Autopista inteligente" y representa un sistema pionero en Latinoamérica, a través del cual es posible el monitoreo en tiempo real de las 127 plazas de cobro las 24 horas del día los 365 días del año, con la intención de prevenir y en su caso atender de manera expedita las eventualidades presentadas en las plazas de cobro y tramos a su cargo, generando acciones coordinadas entre las personas servidoras públicas del Organismo, y otras autoridades en los distintos niveles de Gobierno para brindar servicios eficientes, seguros y ágiles.

Para la atención de servicios de emergencia (al usuario y al camino) y la atención médica prehospitalaria (accidentes) se cuenta con las "BEAV" instaladas a nivel nacional y equipadas con vehículos de emergencia como ambulancias, unidades de rescate y unidades de señalamiento dinámico los cuales, son operadas con el apoyo del personal Técnico en Urgencias Médicas (TUM) y operadores de unidad de señalamiento. Este personal atiende accidentes, incidencias, eventos de fuerza mayor, servicios preventivos, atención médica prehospitalaria, retiro de semovientes, conatos de incendio, abanderamiento y operativos especiales para controlar el flujo vehicular en caso de contingencias climáticas.

Asimismo, se cuenta con grúas y operadores para de brindar el servicio gratuito de paso de corriente, cambio de neumático, agua para radiador o traslado de vehículo al lugar seguro más cercano. Además, realizan acciones de retiro de semovientes u objetos sobre carpeta y apoyo a TUMS en atención de emergencias y abanderamiento, las 24 horas del día, los 365 días del año.

Al cierre del ejercicio 2024, el servicio 074 dio atención a 429,164 llamadas, de las cuales el 55% se relacionaron con brindar información carretera y el 20% a la atención de auxilio vial, como se muestra a continuación:



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE, elaborado por la Gerencia de Atención a Usuarios. Sistema Integral de Operación Carretera (SIOC) 2024.

Por lo que respecta a la Red social X @CAPUFE, en 2024 se emitieron 52,417 respuestas a solicitudes recibidas, se publicaron 39,083 mensajes sobre las condiciones de vialidad en las autopistas administradas por el Organismo, así como recomendaciones de seguridad vial, difusión de los medios de contacto o información sobre los servicios carreteros que proporciona CAPUFE a las personas usuarias, como se puede observar en el siguiente cuadro:

**Atención a personas usuarias a través de Red Social X @CAPUFE**

Respuestas publicadas	2023 ene - dic		2024 ene - dic		Variación Absoluta 2024-2023	Relativa (%) 2024/2023
	Cantidad	%	Cantidad	%		
	<b>66,442</b>		<b>52,417</b>		<b>-14,025</b>	<b>-21%</b>
Información carretera	54,152	81.50%	43,756	83.48%	-10,396	-19%
Información general	4,609	6.94%	1,444	2.75%	-3,165	-69%
Atención a incidencias	3,592	5.41%	2,043	3.90%	-1,549	-43%
Expresiones ciudadanas	2,260	3.40%	1,615	3.08%	-645	-29%
Auxilio vial	1,829	2.75%	3,559	6.79%	1,730	95%

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE de la Gerencia de Atención a Usuarios con datos del Portal Registro de Llamadas y Servicios al Usuario. Corte al 31 de diciembre de 2024.

Al cierre de 2024, esta red social contaba con 1,246,800 seguidores, posicionándose en el lugar 13 de las dependencias y organismos del Gobierno Federal, como se muestra a continuación:

**Comparativo del número de seguidores de cuentas del Gobierno Federal**

Dependencia	Cuenta X (antes Twitter)	Número seguidores		
		2023	2024	Posición
Sismológico Nacional	@SismologicoMX	6,099,389	6,616,972	1
Secretaría de Cultura	@cultura_mx	2,474,618	2,460,701	2
Gobierno de México	@GobiernoMX	2,250,487	2,424,856	3
Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura	@bellasartessinba	2,290,816	2,277,781	4
Procuraduría Federal del Consumidor	@Profeco	1,789,391	1,864,037	5
Conagua Clima	@conagua_clima	1,534,406	1,641,593	6

Dependencia	Cuenta X	Número seguidores		
Secretaría de Gobernación	@SEGOB_mx	1,564,739	1,599,524	7
Secretaría de la Defensa Nacional	@SEDENAmx	1,541,615	1,581,271	8
Secretaría de Relaciones Exteriores	@SRE_mx	1,385,839	1,416,193	9
Instituto Nacional Electoral	@INEMexico	1,248,350	1,330,566	10
Secretaría de Educación Pública	@SEP_mx	1,278,539	1,298,611	11
Secretaría de Hacienda y Crédito Público	@Hacienda_Mexico	1,246,173	1,254,112	12
<b>CAPUFE</b>	<b>@CAPUFE</b>	<b>1,172,955</b>	<b>1,246,800</b>	<b>13</b>
Secretaría de Turismo	@SECTUR_mx	940,191	939,191	14
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	@SCT_mx	917,816	914,343	15

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE de la Gerencia de Atención a Usuarios con datos obtenidos de la red social X con corte al 31 de diciembre de 2024.

En 2021, se habilitó la cuenta de *Facebook* CAPUFE con el propósito de fortalecer los canales de información a las personas usuarias de la red carretera o interesadas en el tema. Diariamente, se comparte información relativa al quehacer del Organismo, recomendaciones de seguridad vial, servicios al usuario de la red carretera, efemérides y días especiales, operativos por días festivos y periodos vacacionales. Al cierre de 2024 contaba con poco más de 58 mil seguidores.

El servicio de atención a emergencias consiste en acciones de auxilio y rescate en favor de las personas usuarias que, durante su recorrido, resultan involucradas en un accidente automovilístico. La atención médica prehospitalaria, se proporciona cuando, la condición clínica pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de limitar el daño y estabilizar al paciente desde los primeros auxilios, durante el traslado en ambulancia y, hasta la llegada y entrega al servicio de urgencias de los hospitales a donde se deriven para su tratamiento definitivo. En el ejercicio 2024, se atendió el 100% de los 72,347 reportes de accidentes y servicios solicitados; de éstos, 17,921 correspondieron a accidentes y 54,426 servicios al camino y al usuario.

El auxilio vial, por su parte, son los servicios proporcionados a las personas usuarias en los tramos operados por CAPUFE, cuyos vehículos quedan varados en la carretera por una falla o un problema mecánico que les impide continuar su recorrido. En el ejercicio 2024, se otorgaron 79,278 servicios de auxilio vial, de los cuales, el 96.6% (76,553), fueron atendidos dentro del tiempo de respuesta establecido (90 minutos).

Con el objetivo de mejorar el nivel de servicio, se deberá fortalecer la estrategia para brindar servicios gratuitos de emergencia y auxilio vial a las personas usuarias que transitan por las autopistas y puentes a lo largo y ancho del país mediante la implementación de indicadores de desempeño en los servicios que presta, así como de tecnología de punta y reforzar las acciones preventivas y de protección, y de servicios de apoyo inmediato en caso de sufrir alguna contingencia durante su trayecto.

Con la finalidad de mejorar la seguridad y eficiencia en el transporte terrestre, la seguridad de los conductores, el tránsito y la comodidad en sus desplazamientos, es necesario implementar desarrollos tecnológicos de vanguardia en la operación. En esta línea, resulta oportuno para el Organismo, gestionar la implementación de activos tecnológicos, así como la instalación de mayor número de Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS), fortalecer el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a equipos ITS, de cámaras PTZ (*Panoramic, Tilt, Zoom*) y Paneles de Mensaje Variable y, en su caso, la renovación de cada "*Videowall*", en los tramos en donde se encuentran instalados.

Una de las fortalezas de CAPUFE es la marca propia "IAVE" (Identificador Automático de Vehículos), dispositivo electrónico de pago de peaje (TAG) que facilita y agiliza el cruce por las plazas de cobro. Para su operación, el Centro de Atención Telefónica de Telepeaje (CATT) atiende sin costo, las llamadas a los clientes IAVE que transitan por la Red Concesionada a CAPUFE y por las plazas de cobro a cargo de otros operadores de telepeaje interoperables. Este centro otorga atención en los servicios de información sobre activación del TAG, consultas de saldo, compra de TAG IAVE, actualización de datos, pagos, facturación, aclaraciones y soporte técnico.

Como parte del servicio de Telepeaje para la Red Concesionada al Organismo, y con la finalidad de facilitar la obtención o renovación del TAG-IAVE, se cuenta con los medios para brindar estos servicios y trámites electrónicos gubernamentales mediante las ligas: Portal IAVE<sup>11/</sup> que permite a los usuarios la administración de la información de su cuenta IAVE, datos personales, cruces, medios de pago y facturación. Para obtener o renovar el dispositivo TAG de Línea Express se brinda el servicio de cruces fronterizos en los carriles exclusivos a través de su sitio web.<sup>12/</sup>

Debido a que cada vez más personas usuarias optan por hacer uso de este medio de pago, es necesario una mejor operación y atención a las personas usuarias del TAG. Actualmente, ya se cuenta con el *Back Office*<sup>13/</sup> de operadores IAVE, el Portal Web y la aplicación móvil. No obstante, es importante continuar ampliando sus funcionalidades bajo la implementación de procesos automatizados que contribuyan a la eficiencia en la gestión de intercambio de información en línea para gestionar el cobro y pago de cruces, así como trámites sobre TAG desactivado, robado, extraviado o dañado, facilitar aclaraciones o conciliaciones correspondientes, a fin de ofrecer a la persona usuaria una mejor experiencia en estos servicios que brinda el Organismo.

En paralelo, se tiene contemplado implementar una estrategia de difusión y comercialización que permita diversificar el uso y aprovechamiento del TAG-IAVE, para facilitar a los nuevos usuarios seleccionar el tipo de cuenta adecuada a sus necesidades, así como nuevas funcionalidades enlazadas al servicio 074.

CAPUFE, siendo pionero en la implementación del Sistema de Cobro Electrónico en México desde 1992, desarrolló su plataforma tecnológica (*BackOffice*) para la gestión, operación y modernización del servicio de telepeaje de la Red Concesionada, lo que permitió a partir de diciembre de 2020, convertirse en Gestor de Cobro de Telepeaje (GCT) y a partir del 15 de febrero de 2022, en Operador de Telepeaje Interoperable (OTI). Para ello, prescindió de los servicios de empresas particulares que eran contratadas para operar y administrar el Sistema de Telepeaje y procesar los cruces de los OTI en las plazas de cobro pertenecientes a su concesión, así como los cruces de los clientes o usuarios del TAG-IAVE que circulan por las autopistas del país.

La implementación de su propia plataforma de telepeaje, ha permitido a CAPUFE tomar el control tecnológico del sistema, logrando mejoras como: optimización y trazabilidad de transacciones, mayor capacidad de respuesta, consolidación de datos reales de ingresos, relación directa con operadores de autopistas y de telepeaje, así como mayor agilidad en la gestión de pagos. En particular, en su Red Propia, CAPUFE dejó de gastar aproximadamente 90 millones de pesos anuales en pagos a terceros.

El 29 de septiembre de 2022, se firmó el Quinto Convenio Modificatorio al Contrato de Prestación de Servicios, celebrado entre CAPUFE y BANOBRAS como fiduciario en el FONADIN, con el propósito de establecer las reglas operativas, técnicas y administrativas para el cobro de Telepeaje en la autopista Chamapa-Lechería.

Para una gestión de cobro efectiva, se utilizan herramientas tecnológicas que intercambian información con los Operadores de Telepeaje (OTI). Esto permite una mayor y más rápida recuperación de ingresos. Los beneficios clave de estas herramientas incluyen: trazabilidad y gestión de cobro, que permiten rastrear trayectos de telepeaje, validar cobros y comisiones, y realizar pagos diarios al fiduciario y monitoreo y coordinación, así como ofrecer herramientas de monitoreo, alertas automáticas para seguimiento y mejorar la coordinación entre gestores de cobro y proveedores para resolver problemas.

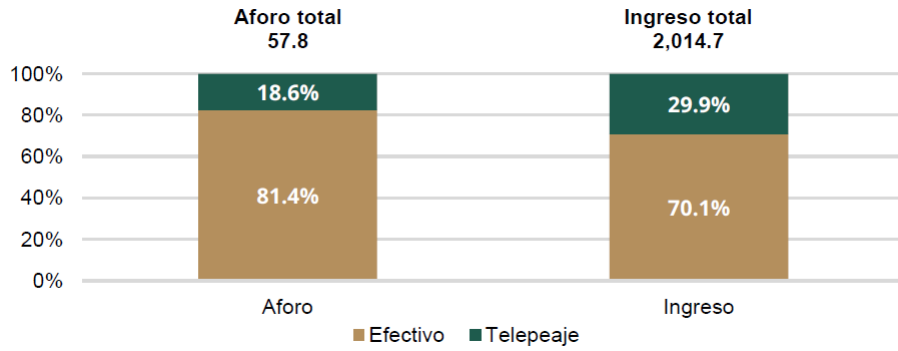
Lo anterior, posibilita a CAPUFE proponer mejoras y colaborar en la coordinación de la interoperabilidad a nivel nacional sustentada en los acuerdos que se establecen entre concesionarios, gestores de cobro y los Operadores de Telepeaje Interoperables, sobre las condiciones técnicas, tecnológicas, operativas y administrativas para realizar el intercambio de información de los cruces, así como su posterior cobranza y pago de las comisiones correspondientes.

---

11/ Portal IAVE: <https://iave.capufe.gob.mx>

12/ Línea Express: <https://lineaexpress.capufe.gob.mx>

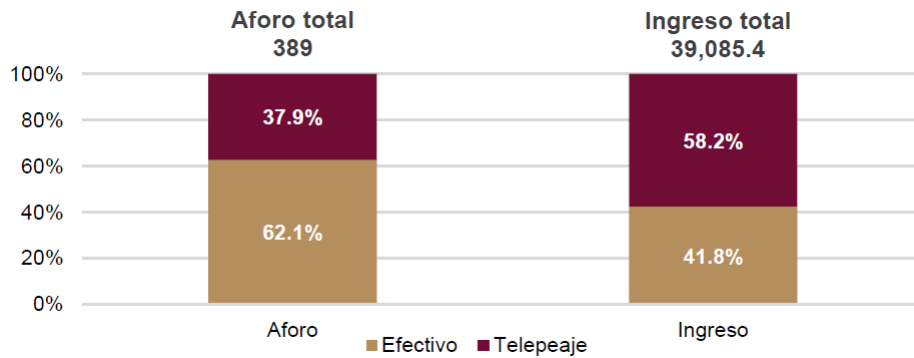
13/ BackOffice: Plataforma tecnológica para la gestión, operación y modernización del servicio de telepeaje de la Red Concesionada CAPUFE.



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

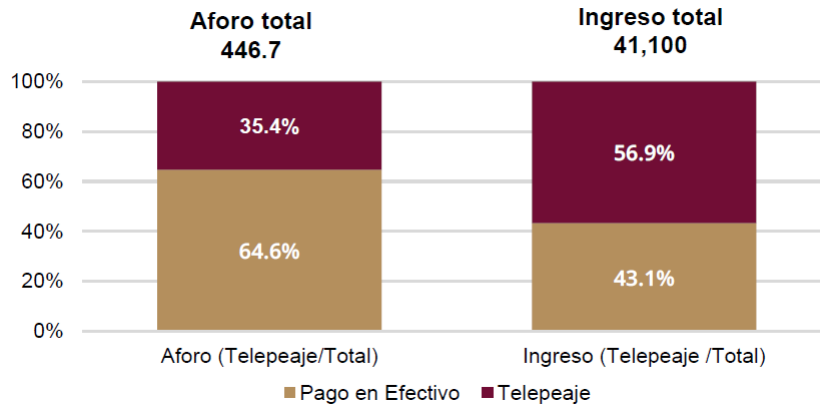
Para la Red Concesionada de CAPUFE, se observó un aforo total de 57.8 millones de cruces del cual se registró una participación de Aforo en la modalidad de Telepeaje del 18.6% y con un ingreso total de 2,014.7 millones de pesos sin IVA, el ingreso por telepeaje alcanzó el 29.9% del ingreso total.

Finalmente, en la Red FONADIN, se registró un aforo total de 389 millones de cruces y un ingreso total de 39,085.4 millones de pesos sin IVA, del cual bajo la modalidad de telepeaje se observó una participación del 37.9% (147.3 millones de cruces) en el aforo y el 58.2% (22,762.7 millones de pesos) en el ingreso.



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Por lo anterior, se alcanzaron los siguientes resultados en el ejercicio 2024: en la Red Operada por CAPUFE se registraron 446.7 millones de cruces, generando ingresos por 41,100 millones de pesos sin IVA. Bajo la modalidad de telepeaje, esta representa una participación del 35.4% (158 millones de cruces) del aforo total y el 56.9% (23,365.7 millones de pesos) del ingreso total, como se aprecia a continuación:



Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Con el objetivo de dar continuidad a la promoción del uso del telepeaje y con ello, optimizar los procesos administrativos, así como agilizar los cruces por las plazas de cobro, se considera la toma de dichas plazas como parte de los fenómenos socio-organizativos y se clasifican como una “calamidad generada por motivo de errores humanos o por acciones premeditadas, que se dan en el marco de grandes concentraciones o movimientos masivos de población”, conforme lo establecido en el Compendio de Seguridad y Protección Civil de CAPUFE.<sup>14/</sup>

Para su atención, desde el año 2020, el Organismo se ha sumado a la estrategia de seguridad delineada por el Gobierno de México “Caseta Segura”, la cual considera la aplicación de medidas preventivas y el despliegue de elementos de la Guardia Nacional principalmente en los estados de Baja California, Ciudad de México, Estado de México, Guerrero, Nayarit, Puebla y Sonora, en los que se ubican las plazas de cobro con mayor incidencia de estos eventos, lo que contribuyó a garantizar el libre tránsito, y reducir en 98% la afectación de los ingresos, pasando de 2,533.2 millones de pesos en el ejercicio 2019 a 39.1 millones de pesos en el ejercicio 2024, tal y como se aprecia en la siguiente tabla:

**Tomas de Plaza, comparativo de afectaciones de aforo/ingreso 2025/2024**

Año	Plazas de Cobro Afectadas	Tomas de Plaza	Aforos no cobrados	Afectación en Ingresos (pesos)
2019	65	4,633	30,478,955	2,533,130,925
2020	77	5,329	23,655,022	1,991,664,648
2021	31	2,233	14,535,658	1,623,759,563
2022	23	243	478,576	57,518,953
2023	35	146	271,783	32,521,426
2024	27	168	328,540	39,101,448

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE de la Gerencia del Centro Nacional de Control con información del Módulo de Liquidación de Caseta (MLC).

Se ha contado con el apoyo de la Guardia Nacional para hacer presencia en plazas de cobro para que, en el ámbito de su competencia, contribuyan a disminuir las violaciones al Reglamento de Tránsito de Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, mediante la aplicación de lo estipulado en el artículo 4º fracción VII y artículo 107 y, por otra parte, las denuncias por el delito de ataques a las vías generales de comunicación.

CAPUFE ha participado en las mesas de trabajo del Grupo de Coordinación para la Atención de Instalaciones Estratégicas; presencia de la Guardia Nacional en las plazas de cobro de mayor incidencia; difusión mediante la exhibición de lonas con información relativa a las sanciones en caso de la interrupción del tránsito de los medios de transporte y la operación de los servicios de peaje en las Unidades Regionales de Cuernavaca, Estado de México, Hermosillo y Puebla. No obstante, se deberá fortalecer la coordinación y participación en políticas y acciones determinadas por la Guardia Nacional para incrementar los niveles de seguridad en la Red Operada por CAPUFE y establecer protocolos de atención de emergencias en coordinación con la Guardia Nacional, BANOBRAS y cualquier otra instancia gubernamental involucrada.

Lo anterior, deberá incluirse en la actualización de los convenios modificatorios al Contrato de prestación de servicios para la operación, mantenimiento menor, mantenimiento mayor y servicios conexos celebrado entre CAPUFE y BANOBRAS, que permita contar con una equitativa distribución de riesgos asociados a la ejecución de los recursos, cláusulas de gastos no recuperables por terminaciones anticipadas o desincorporación de tramos, fondos de contingencia y los criterios de evaluación e indicadores de desempeño.

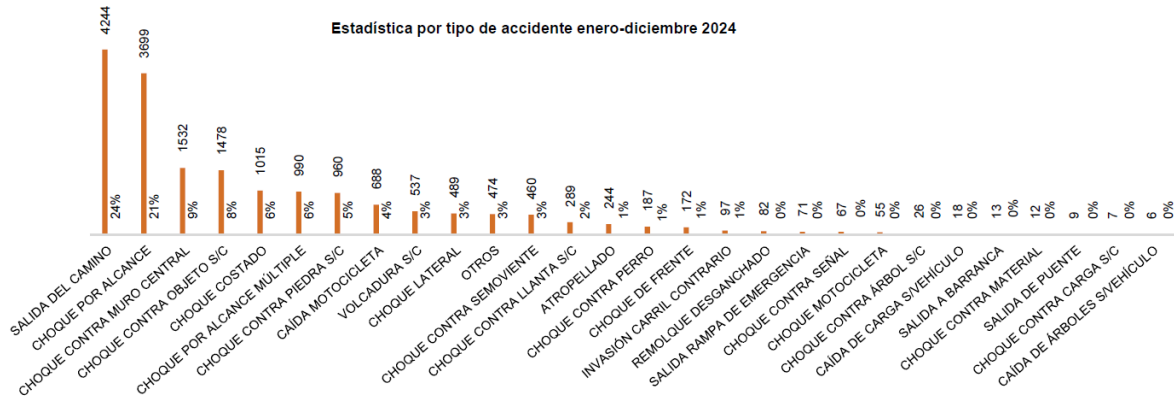
Esta situación obliga a dar continuidad a la implementación de indicadores de desempeño en la Red Operada por CAPUFE conforme a los estándares e indicadores comprometidos en dicho contrato, en su carácter de Fiduciario en el Fideicomiso 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura.

Otra de las principales problemáticas detectadas en la seguridad vial son las incidencias, la cual conlleva un alto nivel de complejidad operativa y de infraestructura, toda vez que muchos accidentes viales son ocasionados por el exceso de velocidad, impericia del conductor, así como las condiciones de la infraestructura. Durante el ejercicio 2024 se atendieron 72,347 servicios de emergencias e incidencias, el 75%

<sup>14/</sup> Fuente: CAPUFE. Disponible en: <https://normateca.capufe.gob.mx/Documentos/Derogados/CompendioSeguridadPC/COMPEDIOSEGURIDAD2011.pdf>

(54,426) corresponden a servicios al usuario y al camino y el 25% son accidentes (17,921) de los cuales 76% (13,569) se atendieron en tiempo y el 24% (4,352) fue atendido fuera del tiempo establecido, debido a factores ajenos a CAPUFE como: las condiciones climáticas, tráfico generado por el accidente, cierres de sector o accidentes múltiples en diferentes kilómetros.

Por lo que se refiere a los 17,921 accidentes registrados en la Red Operada por CAPUFE en 2024, la salida del camino fue la principal causa con el 24% (4,244), seguida por el choque por alcance que representó el 21% (3,699) y 9% (1,532) por choque contra objetos sobre carpeta. El resto de las causas se agrupa en 25 tipos diversos de accidentes que representan un 46% del total de los accidentes.



Fuente: SICT. Datos proporcionados por CAPUFE, de la Gerencia de Auxilio Vial con datos obtenidos de la base de datos del Sistema Integral de Operación Carretera (SIOC). Consulta al 13 de enero de 2025.

En lo que respecta a la accidentalidad en la infraestructura operada, se registró una disminución de 6% pasando de 19,180 accidentes en el ejercicio 2023 a 17,921 para el ejercicio 2024, lo que representa 1,259 accidentes menos. El tramo México-Querétaro encabeza la lista con más accidentes registrados; no obstante, tiene un decremento de 424 accidentes respecto del ejercicio 2023.

**Comparativo de accidentes por tramo carretero enero-diciembre 2023 vs 2024**

Tramo carretero	2023	2024	Diferencia
México-Querétaro	3,423	2,999	-424
México-Cuernavaca	1,629	1,709	80
México-Puebla	1,916	1,582	-334
Cuernavaca-Acapulco	1,335	1,307	-28
Estación Don-Nogales	1,269	1,258	-11
Querétaro-Irapuato	1037	1225	188
La Tinaja-Cosoleacaque	822	753	-69
Acatzingo-Cd Mendoza	1,121	702	-419
Lechería-Chamapa	456	482	26
Tehuacán-Oaxaca	636	478	-158
Tijuana-Ensenada	634	477	-157
Puebla-Acatzingo	533	459	-74
Libramiento Cuernavaca	273	364	91
Córdoba-Veracruz	354	347	-7
Cd Mendoza-Córdoba	427	341	-86
Libramiento Noreste de Querétaro	342	326	-16
Las Choapas-Ocozocoautla	277	313	36
Durango-Mazatlán	326	288	-38
La Pera-Cuatla	186	224	38
Agua Dulce-Cárdenas	221	207	-14
La Carbonera-Puerto México	164	181	17

Tramo carretero	2023	2024	Diferencia
Puente de Ixtla-Iguala	259	178	-81
Torreón-Saltillo	215	176	-39
Cuacnopalan-Oaxaca	0	167	167
Acayucan-Cosoleacaque	164	152	-12
Nuevo Teapa-Cosoleacaque	188	148	-40
Gómez Palacio-Corralitos	115	133	18
Tecate-La Rumorosa	162	131	-31
Lagos de Moreno-San Luis Potosí	94	109	15
Libramiento Oriente de Saltillo	88	91	3
Libramiento Amecameca-Nepantla	73	86	13
Champotón-Campeche	68	82	14
Aeropuerto los Cabos-San José del Cabo-Cabo San Lucas	86	75	-11
Libramiento Poniente Tampico	57	71	14
Libramiento Poniente Acapulco	51	61	10
Barranca Larga-Ventanilla	0	54	54
Tihuatlán-Gutiérrez Zamora	41	43	2
Chapalilla-Compostela	61	41	-20
Salina Cruz-Tehuantepec-La Ventosa	46	35	-11
Libramiento Villahermosa	0	22	22
Libramiento Oriente de Chihuahua	0	20	20
Zacapalco-Rancho Viejo	21	17	-4
Rancho Viejo-Taxco	4	5	1
Taxco-Rancho Viejo	6	2	-4
<b>Total</b>	<b>19,180</b>	<b>17,921</b>	<b>-1,259</b>

Fuente: Elaboración propia de la Gerencia de Auxilio Vial, con datos obtenidos de la base de datos del Sistema Integral de Operación Carretera (SIOC). Corte al 13 de enero de 2025.

Por lo anterior, se han concentrado esfuerzos en generar las condiciones que permitan garantizar el tránsito ágil, seguro, moderno y de calidad. Sin embargo, se deben fortalecer las acciones en materia de seguridad carretera, para prevenir y reducir los accidentes vehiculares en la infraestructura operada por CAPUFE, además de reforzar los procedimientos para la detección y análisis de tramos y puntos de conflicto, así como mejorar la clasificación de accidentes y dar puntual seguimiento al diseño e implementación del Programa de Seguridad Carretera, considerando la incorporación de tecnologías de punta que permitan contribuir a la disminución del número de accidentes.

En materia de obra pública, se observaron esfuerzos aislados entre Unidades Regionales y Oficinas Centrales para la detección de necesidades de conservación y modernización de la infraestructura carretera, lo que dificultó la elaboración de un Programa Maestro de Obra Pública. No obstante, gracias a los esfuerzos realizados en la pasada administración para la asignación de recursos propios en la aplicación de mantenimiento mayor en puentes (50 a 60 años de antigüedad) y tramos de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia), se logró avanzar en la disminución del rezago en los servicios de mantenimiento y conservación. Sin embargo, gran parte de los puentes presentan niveles bajos de servicio, por lo que requieren mantenimiento en el corto y mediano plazo, para evitar costos elevados de reparación.

Al 31 diciembre de 2024, se registraron 57 Programas y Proyectos de Inversión para la Red Concesionada a CAPUFE, con número de Cartera de Inversión autorizados por la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, correspondientes a los años 2021, 2022, 2023 y 2024. El Programa de conservación y mantenimiento 2024, alcanzó los siguientes avances físicos y financieros en el mantenimiento mayor y menor de la Red Concesionada a CAPUFE:

**Trabajos contratados concluidos de Obra Pública en la Red Concesionada**

Contrato	Descripción	Periodo de ejecución	Imp. Contratado (millones de pesos)	Avance Físico (%)	Avance Financiero (millones de pesos)	Observaciones
<b>Mantenimiento Mayor</b>						
4500034785	Mantenimiento Mayor de la Autopista Chapalilla – Compostela del km 9+000 al km 22+250	02/05/24 al 13/09/24	39.35	100%	38.42	Contrato concluido, Acta entrega – Recepción, Finiquito y Acta de Extensión de Derechos y Obligaciones formalizados.
4500034788	Supervisión y Control de la Obra: Mantenimiento Mayor de la Autopista Chapalilla – Compostela del km 9+000 al km 22+250	02/05/24 al 28/09/24	1.2	100%	1.2	Contrato concluido, Acta entrega – Recepción, Finiquito y Acta de Extensión de Derechos y Obligaciones formalizados.
<b>Mantenimiento Menor</b>						
4500034459	Conservación Menor de la Autopista Cuauhtémoc - Osiris	18/03/24 al 30/08/24	10.65	100%	10.65	Contrato concluido, Acta entrega – Recepción, Finiquito y Acta de Extensión de Derechos y Obligaciones formalizados.

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE de la Dirección Técnica con datos de los Informes Mensuales de Obras de los Programas y del SIAC, con corte al 31 de diciembre de 2024.

En cuanto a la Red FONADIN, el rezago en el mantenimiento y conservación es proporcional a la asignación de los recursos que BANOBRAS otorga para este fin, por lo que esta condición ha complicado el cumplimiento a los programas de conservación asignados a esta Red.

Entre las obras de mayor relevancia se encuentran: las plazas de cobro Chichimequillas y Los Cabos; el Etronque Paso del Toro; la iluminación de los 31 túneles de la Autopista Durango-Mazatlán; los puentes Mariano García Sela, El Morro y Cara Sucia, así como las autopistas: Cuernavaca-Acapulco, México-Cuernavaca, Tijuana-Ensenada, Torreón-Salttillo, Durango-Mazatlán, México-Querétaro, Estación Don-Nogales, Las Choapas-Raudales-Ocozocoautla, Puerto México-La Carbonera, La Carbonera-Ojo Caliente, Querétaro-Irapuato, Córdoba-Veracruz, Cuacnopalan-Oaxaca, Amecameca-Nepantla y Chamapa-Lechería.

**Avance físico-financiero de los Programas de Conservación de la Red FONADIN, 2021 a 2024**

(Millones de pesos)

Ejercicio	Autorización Presupuestal	Contratado	Avance Programado %	Avance Físico	Monto Pagado	Pagado 2024	Avance Financiero %
				%			
2021	5,229	5,092	100%	99%	4,905	87	98%
2022	2,999	2,721	100%	97%	2,524	147	96%
2023	5,709	5,635	98%	91%	4,960	2,046	89%
2024	5,109	4,564	91%	83%	3,563	3,563	78%
<b>Total</b>	<b>19,046</b>	<b>18,012</b>	<b>97%</b>	<b>93%</b>	<b>15,952</b>	<b>5,843</b>	<b>90%</b>

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE de la Dirección Técnica con datos de los Informes Mensuales de Obras de los Programas de los ejercicios 2021-2024 (SIAC) y el Sistema de Control de Información (OPERIX), con corte al 31 de diciembre de 2024. Los oficios de autorización de inversión de BANOBRAS.

### Resumen del avance físico-financiero de los Programas de Conservación de la Autopista México-Puebla 2021-2024

(millones de pesos)

Ejercicio	Autorización Presupuestal	Contratado	Avance Programado %	Avance Físico %	Monto Pagado	Pagado 2024	Avance Financiero %
2021	270	202	100%	100%	201	0	100%
2022	400	323	100%	87%	272	2	86%
2023	341	298	100%	100%	293	72	99%
2024	330	207	96%	93%	189	189	91%
<b>TOTAL</b>	<b>1,341</b>	<b>1,030</b>	<b>99%</b>	<b>95%</b>	<b>955</b>	<b>275</b>	<b>94%</b>

Fuente: Informes Mensuales de Obras de los Programas de los ejercicios 2021-2024 (SIAC) y el Sistema de Control de Información (OPERIX), con corte al 31 de diciembre de 2024. Oficinas de autorización de inversión de BANOBRAS.

En resumen, se observa que para la Red FONADIN, se alcanzó un avance promedio físico del 93% y financiero del 90%, y para la autopista México-Puebla, se registraron avances promedio físicos y financieros del 95% y 94%, respectivamente.

Derivado de lo antes expuesto, se debe maximizar el valor agregado de esta infraestructura y hacer más eficiente su operación, aprovechando las facultades del Organismo, para construir caminos y puentes incluyendo sus instalaciones complementarias, así como para la operación, mantenimiento, conservación inspección y supervisión de los caminos y puentes federales que se encuentren a su cargo.

Por lo anterior, es una prioridad, en el corto y mediano plazo, destinar recursos a los programas de mantenimiento, conservación y modernización de la Red Operada por CAPUFE, con la finalidad de mejorar las condiciones físicas y, por consiguiente, los niveles de servicio y calificaciones de estas, incrementar su vida útil, mejorar la imagen institucional del Organismo y contrarrestar el rezago en la atención de los servicios que se prestan para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

Para ello, se deben desarrollar y proponer esquemas de financiamiento propio, para mantener y operar la infraestructura, así como agilizar la conservación menor mediante el fortalecimiento de los campamentos ubicados en algunos tramos carreteros. Asimismo, los tramos operados por CAPUFE, requieren mantenimiento mayor constante para subsanar los daños significativos en la superficie de rodamiento, originados por las cargas repetidas impuestas del creciente tránsito vehicular y por los agentes climatológicos presentes en las diversas regiones de nuestro país.

En lo que se refiere al Derecho de Vía, el Organismo ha desarrollado metodologías para la "explotación del derecho de vía y de asignación de costos", que permiten generar propuestas tarifarias de peaje y tarifas por servicios carreteros. Por otro lado, se llevan a cabo acciones de supervisión de los tramos carreteros, cierre de accesos irregulares, reparación de cerca perimetral, gestión para la regularización de personas usuarias y acciones para el retiro de vendedores ambulantes, entre otras. Con estas acciones se han identificado áreas de oportunidad para generar proyectos que incrementen la rentabilidad en beneficio del Organismo.

La evolución en la explotación, uso y aprovechamiento del Derecho de Vía ha sido progresiva, conforme a los ingresos: en 2020 del orden de 81.1 millones de pesos, en 2021 resultó 108.6 millones de pesos; en 2022 se registraron 93.1 millones de pesos; y en el ejercicio 2023 un total de 106.8 millones de pesos de pesos, arrojando un total acumulado de 2020 a 2024 de 473.7 millones de pesos. En este sentido, resulta necesario continuar desarrollando e implementando las metodologías para el uso y aprovechamiento del Derecho Vía que permitan agilizar la formalización de los contratos y cobros respectivos por la apertura de accesos y otros establecimientos en los tramos carreteros, los cuales generarán ingresos adicionales.

Al cierre de 2024, este Organismo contó con una plantilla ocupada de 8,552 trabajadores a nivel nacional, 4,072 de personal operativo, 186 de personal de mando (720 en oficinas centrales y 3,538 en Unidades Regionales) y 4,294 personal eventual.

**Plantilla de personal 2024**

Plantilla de personal	Plazas Autorizadas	Plazas Ocupadas
<b>CAPUFE</b>	<b>4,488</b>	<b>4,258</b>
Personal Operativo	4,281	4,072
Personal de Mando	207	186
<b>Eventual</b>	<b>4,718</b>	<b>4,294</b>
<b>Total</b>	<b>9,206</b>	<b>8,552</b>

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Además, se detectó que la Estructura Orgánica de CAPUFE está desfasada respecto a las necesidades funcionales y normativas para responder al Decreto de modificación de CAPUFE vigente y que le permita hacer frente a los retos de la nueva administración. Por lo tanto, se considera necesario implementar estrategias dentro del Organismo, así como con las entidades globalizadoras, para realizar una actualización integral de la estructura y corregir, en el corto plazo, las irregularidades detectadas a fin de elevar el nivel de eficiencia en el cumplimiento de las responsabilidades, objetivos y metas institucionales.

El planteamiento de CAPUFE es que, a partir de la identificación de las fortalezas y áreas de oportunidad, con una visión y misión que permita el reposicionamiento de CAPUFE, se impulsen los siguientes 17 proyectos en beneficio de las personas usuarias:

1. Ampliación de la Red Carretera Federal,
2. Telepeaje: nuevas tecnologías, interoperabilidad,
3. IAVE: actualización de la aplicación, ampliación de padrón y uso,
4. Implementación de carriles de cobro con Telepeaje,
5. Innovación tecnológica (fibra óptica, ITS, drones, cámaras, sistema de seguridad),
6. Innovación tecnológica en la gestión de cobro en la Red FONADIN,
7. Programa maestro de obra pública,
8. Estrategia de seguridad carretera para puntos y tramos de conflicto,
9. Plan integral para el aprovechamiento del derecho de vía,
10. Estrategia de disminución de riesgos en el estado físico de las infraestructuras carretera (apoyo tecnológico),
11. Estrategia jurídica para hacer frente a los litigios en contra de CAPUFE,
12. Estrategia de Ciberseguridad,
13. Eficientar el gasto corriente para la inversión pública en Red Propia,
14. Una base única de costos,
15. Indicadores de desempeño,
16. Estrategia de comunicación social para mejorar la imagen institucional y,
17. Continuar con las acciones de igualdad y no discriminación.

Lo anterior, permitirá progresivamente dar cumplimiento a los nuevos requerimientos Sectoriales y de CAPUFE, con base en las modificaciones al Decreto de Creación y el Estatuto Orgánico Vigente.

**Problemas Públicos**

CAPUFE identifica como problema público central que las personas usuarias que transitan en vehículos por los tramos carreteros y puentes de la Red Operada enfrentan un acceso limitado a servicios integrales de movilidad.

Esta situación impacta de manera directa la experiencia de viaje, la seguridad, la eficiencia en los traslados y la calidad del servicio. En este sentido, el problema se vincula con la necesidad de fortalecer las acciones que CAPUFE está facultado para realizar en materia de operación, mantenimiento y administración de la infraestructura. Dicho reto, será atendido a través del **Objetivo 1. Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.**

Entre las personas usuarias que utilizan la Red se consideran todos los grupos de la sociedad personas adultas mayores; personas con discapacidad y sin discapacidad; población migrante y no migrante; población de los territorios urbanos y rurales; miembros de pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas; jóvenes, personas de la diversidad sexual y de género; mujeres y hombres y el resto de la población, dado que no se hace ninguna exclusión de personas que transitan por la Red a cargo de CAPUFE.

El progresivo deterioro de la infraestructura, especialmente de la carpeta asfáltica y la estructura de los puentes, afecta directamente a la seguridad vial y la fluidez del tránsito de las personas usuarias. Entre los factores que contribuyen a esta situación se encuentran los cierres parciales por obras o accidentes; el mal estado físico de los tramos y las deficiencias en el servicio de cobro. Esto ha provocado quejas de las personas usuarias sobre el cobro de peaje (efectivo y electrónico), el mal estado de caminos y las deficiencias del personal. Dentro de las causas estructurales destacan: el deterioro de la infraestructura, la maquinaria obsoleta y la falta de modernización de los equipos. Otro factor crítico es la seguridad en las plazas de cobro, afectadas por su toma ilegal, provocando pérdidas económicas, daños a equipos e inseguridad.

Para atender este problema que afecta a los usuarios de la Red, se prioriza el **Objetivo 2. Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.** Otro de los principales desafíos a los que se enfrentan las personas usuarias de la Red operada por CAPUFE, es la insuficiencia de recursos fiscales destinados al mantenimiento, rehabilitación y modernización de la infraestructura que conforma la Red Propia. A esta problemática se suma el rezago acumulado en los servicios de conservación y mantenimiento de la Red FONADIN.

Entre las causas administrativas más recurrentes que inciden negativamente en la calidad del servicio, destacan los altos costos asociados a la operación del recurso humano; el incremento significativo del pasivo contingente que recae sobre el Organismo, y la erogación de recursos financieros derivados de impactos no previstos, muchos de los cuales se consideran innecesarios. Ante esta situación, se establece el **Objetivo 3: "Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio directo de las personas usuarias"**, el cual busca contribuir en la eficiencia administrativa, jurídica y financiera del Organismo, mediante la implementación de estrategias de gestión que permitan garantizar una infraestructura carretera segura, funcional y de calidad.

CAPUFE ha realizado esfuerzos para fortalecer su rol como operador de autopistas y puentes de cuota y desempeñarse como una institución modelo en el ramo, con enfoque a resultados y con un énfasis en la satisfacción de las personas usuarias. Todo ello con el propósito de que, en el corto plazo, contribuya a la construcción del Segundo Piso de la Transformación, al disponer de la tecnología e infraestructura enfocada a incrementar el nivel de seguridad y la calidad de los servicios que proporciona, con estándares de eficiencia y altos niveles de desempeño, en cumplimiento a lo establecido en los compromisos **75. "Ampliación de puentes fronterizos con Estados Unidos de América"** y **83. "Construcción y ampliación de carreteras, caminos y puentes"** de la República próspera y conectada.

Todo lo antes expuesto establece las condiciones actuales en las que el Organismo opera y sienta las bases para atender el problema público, así como impulsar acciones de bienestar social, alineadas con el desarrollo económico y el impacto en las regiones. Su misión es transformar a este Organismo descentralizado en un "Organismo estratégico en el sector carretero, al servicio de México".

### **Visión a largo plazo**

Con una visión al 2030, CAPUFE contribuirá al mejoramiento de la Red Carretera Federal del país, mediante la ampliación de su cobertura y capacidad operativa, así como con el incremento progresivo del número de caminos y puentes bajo su responsabilidad. De esta forma, participará en el desarrollo de la economía regional, en alineación con el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 y el PND 2025-2030, con el propósito de impulsar la transformación del país a través de un desarrollo con bienestar.

A largo plazo, CAPUFE reorientará estratégicamente su quehacer institucional para consolidarse como un actor clave del Estado mexicano en la administración y operación de caminos y puentes de cuota. Asimismo, se proyectará como un organismo impulsor de proyectos con alto impacto en el desarrollo económico nacional.

Es por ello, que la visión de CAPUFE está dirigida a *"Transformarse en un Organismo que contribuya al desarrollo económico del país, a partir de la construcción y la innovación tecnológica en la prestación de servicios especializados en materia de mantenimiento, conservación y operación de los caminos y puentes federales e instalaciones complementarias, así como desarrollar y operar un sistema de telepeaje para lograr su posicionamiento como operador de tramos carreteros de cuota"*.

Así como una misión para *“Otorgar a las personas usuarias servicios carreteros integrales de calidad asociados con la operación, construcción, conservación, administración, modernización tecnológica, telepeaje y aprovechamiento de los caminos y puentes de cuota como concesionario y prestador de servicios por contrato, para facilitar el desplazamiento de bienes y servicios mediante una infraestructura carretera con altos estándares de desempeño, que contribuya al sector carretero y al desarrollo económico nacional”*.

Lo anterior, tiene como propósito consolidar a CAPUFE como un Organismo modelo en la operación integral de caminos y puentes de cuota, siendo eficiente y competitivo, ajustándose a procesos orientados a resultados, con transparencia y austeridad, considerando el cuidado del medio ambiente, con una planeación estratégica para fortalecer la imagen institucional, la seguridad vial y satisfacer las necesidades de las personas usuarias.

Este esfuerzo no podrá realizarse de manera unilateral, por lo que será necesario fortalecer el marco institucional vigente, los mecanismos de coordinación interinstitucional, a fin de garantizar la colaboración estrecha con diversas instancias como la SHCP, SICT, BANOBRAS y otras dependencias. Ello permitirá asegurar el cumplimiento cabal de las atribuciones establecidas, lo que se traducirá en servicios de calidad y una infraestructura carretera segura, ágil y moderna. De esta manera, se facilitará el traslado de personas y mercancías, contribuyendo al desarrollo económico del país, coadyuvando a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

Por ello, CAPUFE reorientará su quehacer institucional para consolidarse como una entidad del Estado mexicano especializada en materia de administración y operación de caminos y puentes de cuota, capaz de impulsar proyectos con impacto en el desarrollo económico nacional. Asimismo, fortalecerá su presencia institucional en las autopistas y puentes de cuota del país, a fin de incrementar progresivamente el número de caminos y puentes de cuota bajo su responsabilidad. De esta manera, se consolidará como un proveedor estratégico del Estado, con actividades en distintas regiones que fomenten la derrama económica y generen beneficios directos para las personas usuarias que transitan por la Red Operada a su cargo.

### **Objetivos**

Con el propósito de contribuir al desarrollo y el crecimiento económico del país, respaldado por la experiencia en la operación, conservación y administración de autopistas y puentes de cuota, CAPUFE dirigirá sus esfuerzos a garantizar que la operación, administración y ejecución de obra pública en las autopistas y puentes de cuota de la Red Operada, se lleven a cabo bajo criterios de eficiencia operativa, en beneficio de las personas usuarias.

Los objetivos del Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030, son prioritarios para el Sector y contribuirán al cumplimiento de los objetivos, estrategias y metas de los indicadores establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y el Programa Sectorial de Infraestructura Comunicaciones y Transportes 2025-2030, e impulsarán el desarrollo de una red de conectividad intermodal de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, moderna y con visión a largo plazo, que mejore la conectividad de los centros de población, puertos, aeropuertos, centros industriales, logísticos y de intercambio modal, que garantice la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo.

#### **Objetivos del Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030**

**Objetivo 1.** Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.

**Objetivo 2.** Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.

**Objetivo 3.** Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.

#### **6.1 Relevancia del objetivo 1: Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.**

CAPUFE enfrenta desafíos significativos en la optimización de la infraestructura de telepeaje. Actualmente cuenta con una capacidad instalada de 1,022 carriles, en las 127 plazas de cobro en las que opera, de los cuales, el 89% están habilitados para el sistema de cobro de Telepeaje.

Sin embargo, la mayoría de los equipos de control de tránsito con los que se opera, se encuentran con alto grado de obsolescencia, pues sobrepasan los cinco años de vida útil, obligando a realizar mantenimientos correctivos de forma constante, lo que genera falta de disponibilidad de los equipos y dificulta la operatividad diaria; provocando largas filas para la gestión del cobro, al realizarse de forma manual, y por ende un mal servicio al usuario.

En ese sentido, se implementará la mejora del modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE siendo una prioridad estratégica de atención para contribuir al Segundo Piso de la Transformación. Su objetivo es garantizar una infraestructura segura, eficiente y sostenible para quienes utilizan las autopistas y puentes de la red. Esta intervención busca transformar los procesos actuales mediante la implementación de estrategias innovadoras que mejoren la calidad del servicio, reduzcan costos y agilicen los tiempos de traslado. Se espera, además, extender la vida útil de los activos carreteros a través de una mejora continua de la operación.

Se plantea un modelo integral basado en el desarrollo de nuevas tecnologías para la gestión y monitoreo en tiempo real, permitiendo priorizar de manera eficaz las intervenciones técnicas y operativas, así como asignar los recursos públicos con mayor eficiencia. Asimismo, se fortalece la coordinación entre las áreas técnicas, operativas y administrativas, promoviendo una gestión pública más ágil, transparente y orientada a resultados. Todo ello con el fin de ofrecer un servicio más seguro, ágil y confiable, procurando la protección del medio ambiente, mientras garantizamos a las personas el acceso a sus derechos de movilidad, libre tránsito y justicia social que impulsa la Cuarta Transformación.

Una de las estrategias clave es la adopción del modelo de “Cero Efectivo”, que busca erradicar la corrupción y agilizar el cruce en las plazas de cobro mediante el uso exclusivo de medios electrónicos de pago. Esta medida fortalece la transparencia institucional y, mejora de manera significativa la experiencia de viaje de las personas usuarias.

La modernización tecnológica y operativa de CAPUFE, promueve la transparencia y la rendición de cuentas, la optimización de recursos y la eficiencia administrativa, pilares fundamentales de un Estado que pone a las personas en el centro de su acción. Al renovar sus procesos bajo principios de eficiencia, honestidad y sostenibilidad, CAPUFE contribuye activamente al Segundo Piso de la Transformación, impulsando un desarrollo equitativo e incluyente que eleva la calidad de vida de millones de mexicanas y mexicanos, y consolida un país más justo y próspero.

**6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.**

Conforme al Índice de Regularidad Internacional (IRI) en el año 2024, reportado por la SICT el 75.9% de la red carretera evaluada de FONADIN se encuentra en condiciones buena y aceptable y el 24.1% en malas condiciones, siendo prioritario la conservación de dicha infraestructura carretera.

Para ello, se requiere el fortalecimiento de los procesos de obra pública y de los servicios relacionados con su ejecución, toda vez que, aporta al desarrollo económico y social del país, al asegurar que, desde la planeación, diseño ejecución y supervisión de las acciones, se cumplan los estándares técnicos que, garanticen la calidad, funcionalidad y durabilidad de la infraestructura carretera.

Para lograrlo, se adoptarán las mejores prácticas en la gestión de proyectos, incluyendo un enfoque de costo-beneficio, mecanismos de control y evaluación continua, así como una estricta vigilancia técnica y administrativa. Este enfoque no solo optimizará el gasto público y minimizará riesgos, sino que también asegurará el cumplimiento de plazos y presupuestos, combatiendo la corrupción y promoviendo la transparencia. Así, se impulsa el desarrollo con bienestar.

La correcta ejecución de obras de mantenimiento, conservación y construcción no solo mejora la conectividad entre regiones, además beneficia la movilidad de personas y mercancías, reduce los tiempos de traslado y mejora la seguridad vial. Asimismo, genera un ambiente propicio para garantizar el acceso equitativo a derechos fundamentales como la movilidad y el libre tránsito en condiciones seguras y económicas.

Este enfoque integral se centra en el servicio a la ciudadanía y en el uso honesto y eficiente de los recursos. Al hacerlo, CAPUFE contribuye a cerrar brechas, promover el desarrollo regional y proteger el medio ambiente. Se trata de una transformación que busca un México más justo, moderno y equitativo, donde la infraestructura está al servicio del pueblo.

**6.3 Relevancia del objetivo 3: Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.**

Para mejorar la calidad y eficiencia de los servicios que se brindan a las personas usuarias de la red carretera y de puentes, es indispensable que CAPUFE avance en la modernización de sus sistemas de gestión. Esto implica incorporar herramientas tecnológicas para la toma de decisiones, fortalecer la capacitación del personal y fomentar una cultura organizacional basada en la eficiencia, la transparencia y la mejora continua. Al consolidar su estructura administrativa, CAPUFE estará en condiciones de ofrecer servicios más ágiles, seguros y confiables, alineados con los principios de un Gobierno que prioriza el bienestar colectivo.

En materia jurídica, se detectaron problemáticas asociadas con el incremento sustancial de las demandas en contra de CAPUFE, lo que genera un aumento considerable en el pasivo contingente a cargo del Organismo. Al cierre del 2024, se tuvieron 1,193 juicios, de éstos 1,091 representan el pasivo contingente por un monto de 1,560.2 millones de pesos de los cuales, 570 juicios por un monto de 807.5 millones de pesos corresponden a Oficinas Centrales y 521 juicios con un importe de 753.4 millones de pesos pertenecen a Unidades Regionales.

De lo anterior, se destacan 827 en materia de juicios laborales, 126 contenciosos administrativos, 80 en materia civil, 6 en mercantil, 36 amparos, 15 agrarios y uno ordinario administrativo, como se aprecia en la siguiente tabla:

**Juicios que generan el pasivo contingente**

<b>Materia</b>	<b>Número de juicios</b>	<b>Pasivo Contingente (millones de pesos)</b>
Laboral	827	588.0
Contencioso administrativo	126	524.4
Civil	80	408.5
Mercantil	6	8.5
Amparo	36	Indeterminado
Agrario	15	Indeterminado
Ordinario Administrativo	1	31.6

Fuente: SICT. Datos propios de CAPUFE.

Situación que debe atenderse de manera prioritaria, con el objetivo de reducir los costos adheridos a los recursos humanos, así como la erogación derivada del impacto financiero innecesario. Para ello, se deben implementar estrategias anticipadas que disminuyan las contingencias judiciales para CAPUFE, mediante el establecimiento de acciones preventivas que eviten, en lo posible, controversias jurídicas; fortalezcan los controles internos y procedimientos administrativos, en particular los asociados a materia de obra pública y adquisiciones. En paralelo, se deberán fortalecer los procedimientos jurídicos para hacer más eficiente la defensa del Organismo ante las diversas instancias judiciales, a fin de reducir las contingencias y lograr el menor costo posible para CAPUFE.

Una administración sólida y moderna permite una mejor planeación, también una mayor capacidad de respuesta ante contingencias y una gestión más eficaz de contratos, recursos humanos y financieros. Esto se traduce en una operación más eficiente de los tramos carreteros y puentes bajo su responsabilidad, además de brindar una atención oportuna y de calidad para quienes los utilizan diariamente.

Optimizar la administración del Organismo es una mejora técnica y una condición estratégica para elevar los estándares del servicio público, consolidar una operación transparente y eficiente que permita seguir construyendo una red carretera moderna y segura. De esta manera, CAPUFE se suma al impulso del Segundo Piso de la Transformación, que busca un Estado más justo, honesto y eficaz, al servicio de la nación.

**6.4 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de CAPUFE 2025-2030.**

La vinculación de los objetivos del Programa Institucional de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos 2025-2030 con el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, en su carácter de programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, es la siguiente:

Objetivos del Programa Institucional de CAPUFE 2025-2030	Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030	Estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
<p><b>Objetivo 1.</b> Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.</p>	<p><b>Objetivo 1.</b> 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.</p>	<p><b>Estrategia 1.1.</b> 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.</p>
<p><b>Objetivo 2.</b> Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.</p>	<p><b>Objetivo 1.</b> 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.</p>	<p><b>Estrategia 1.1.</b> 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.</p>
<p><b>Objetivo 3.</b> Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.</p>	<p><b>Objetivo 1.</b> 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.</p>	<p><b>Estrategia 1.4.</b> 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.</p>

**Estrategias y líneas de acción**

**Objetivo 1. Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.**

**Estrategia 1.1. Fortalecer los esquemas de operación, mantenimiento y administración en los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la coordinación de acciones interinstitucionales que mejoren el nivel de servicio para los usuarios.**

**Línea de acción**

1.1.1. Continuar con los procesos de gestión mediante la coordinación de acciones para la prórroga a la vigencia del título de concesión de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia).

1.1.2. Actualizar y gestionar los términos y alcances del contrato mediante un nuevo esquema de prestación de servicios de la Red FONADIN (CAPUFE-BANOBRAS).

1.1.3. Promover los servicios especializados en administración, operación y obra pública mediante la ampliación, conservación y modernización de la infraestructura en autopistas y puentes de cuota a cargo de CAPUFE.

1.1.4. Fortalecer el marco jurídico de actuación, así como los procedimientos operativos aplicables a los caminos y puentes de cuota administrados de la Red Operada por CAPUFE mediante el diseño e implementación de normativa, manuales y protocolos estandarizados para las distintas áreas funcionales.

1.1.5. Extender el proceso de liquidación y conciliación a la red carretera de cuota, mediante la integración de sistemas de telepeaje y la creación de una plataforma centralizada para la liquidación de transacciones.

**Estrategia 1.2. Mejorar el esquema de operación de telepeaje institucional "IAVE", para elevar el nivel de servicio brindado a las personas usuarias.**

**Línea de acción**

1.2.1. Desarrollar e implementar estrategias de difusión y comercialización con el fin de incrementar el padrón de personas usuarias IAVE, mediante la incorporación de nuevos canales de comunicación y venta.

1.2.2. Impulsar y promover el desarrollo de nuevos usos y aprovechamientos de la TAG IAVE mediante la identificación, análisis de oportunidades de mercado y tecnología aplicable.

1.2.3. Mejorar la experiencia de usuario, seguridad y funcionalidad del portal IAVE, mediante la optimización de los procesos y la interfaz de la plataforma.

**Estrategia 1.3. Mejorar el esquema integral de operación de telepeaje y medios electrónicos de pago, para eficientar los procesos institucionales aplicables.**

**Línea de acción**

1.3.1. Implementar el sistema de telepeaje en los carriles de la Red operada por CAPUFE, mediante la instalación de equipos lectores de telepeaje en plazas de cobro.

1.3.2. Desarrollar un programa de modernización de los carriles en las plazas de cobro de la red operada por CAPUFE, mediante la instalación de tecnología avanzada para telepeaje (antenas lectoras, barreras automatizadas y señalización dinámica) que permitan agilizar y disminuir el tiempo del cruce bajo la modalidad de telepeaje.

1.3.3. Proponer mejoras a los procesos existentes para incrementar la interoperabilidad, a través de un diagnóstico de los sistemas actuales, la identificación de áreas de oportunidad y la definición de estándares y protocolos comunes.

1.3.4. Alcanzar la meta de implementar el cobro de peaje electrónico total, mediante un sistema de telepeaje a nivel nacional, el uso de aplicaciones móviles y la aceptación de tarjetas bancarias en todas las plazas de cobro.

**Estrategia 1.4. Reforzar las acciones en materia de seguridad en las instalaciones y tramos carreteros, para brindar mayor protección y minimizar riesgos en beneficio de las personas usuarias como del personal de CAPUFE.**

**Línea de acción**

1.4.1. Fortalecer la coordinación con la Guardia Nacional y otras instancias en materia de seguridad en los tramos carreteros operados por CAPUFE, mediante la participación en mesas de trabajo conjuntas.

1.4.2. Coordinar acciones en materia de seguridad en las instalaciones del Organismo, mediante el establecimiento de un protocolo de seguridad integral, la capacitación del personal, la instalación de sistemas de videovigilancia y control de accesos.

1.4.3. Actualizar y dar seguimiento a la implementación de los Programas Internos de Protección Civil, mediante la revisión periódica de los planes de emergencia, la realización de simulacros, la capacitación continua del personal en primeros auxilios y el uso de equipo de seguridad, y la verificación del cumplimiento de la normativa vigente en cada una de las instalaciones.

1.4.4. Proponer mejoras en la normatividad que regula la afectación en los ingresos en las plazas de cobro, mediante el análisis de las causas de la pérdida de ingresos y la revisión del marco legal actual.

1.4.5. Fortalecer los protocolos y procesos normativos en materia de tomas de plazas de cobro, mediante la revisión y actualización de los manuales de procedimiento, la capacitación al personal para el manejo de situaciones de crisis, la coordinación con las autoridades de seguridad pública y la implementación de sistemas de monitoreo y alerta temprana.

**Estrategia 1.5. Mejorar el esquema de atención de emergencias y auxilio vial otorgados en la Red operada por CAPUFE para incrementar la seguridad de los usuarios.**

**Línea de acción**

1.5.1. Implementar tecnología para la atención de emergencias y auxilio vial, mediante el uso de plataformas de geolocalización, aplicaciones móviles para reportar incidentes y la comunicación directa con los servicios de emergencia.

1.5.2. Capacitar al personal especializado en la atención de emergencias y auxilio vial, mediante la impartición de cursos y talleres sobre primeros auxilios, rescate vehicular, manejo de equipo especializado y protocolos de actuación y comunicación.

1.5.3. Implementar protocolos de coordinación y atención de emergencias a incidentes de alto impacto mediante la organización del sistema de comando de incidentes.

1.5.4. Actualizar los protocolos de atención médica prehospitalaria conforme a las certificaciones de salud nacional e internacional, mediante la implementación de mejores prácticas, así como la incorporación de equipos y tecnologías de vanguardia.

1.5.5. Proponer la modernización, ampliación y creación de bases de emergencias y auxilio vial, con base en un diagnóstico que determine las necesidades para mejorar el servicio otorgado.

1.5.6. Implementar un programa anual de supervisión a las bases de emergencias y auxilio vial mediante la realización de un diagnóstico exhaustivo que identifique las necesidades en términos de ubicación estratégica, equipamiento, personal y tecnología.

1.5.7. Extender el servicio "074" de atención a emergencias y auxilio vial a la Red Carretera Federal, mediante la firma de convenios de colaboración con las autoridades federales y estatales, así como elaborar un diagnóstico que permita identificar las necesidades para la asignación de recursos humanos y materiales, y la implementación de un sistema de monitoreo y comunicación que permita homologar procesos de intercambio de información.

**Estrategia 1.6. Contribuir al cumplimiento del modelo de operación y mantenimiento, a fin de elevar el nivel de los servicios otorgados a las personas usuarias.**

**Línea de acción**

1.6.1. Dar seguimiento a la implementación de los indicadores de desempeño ajustados, mediante la creación de un sistema de monitoreo y evaluación.

1.6.2. Evaluar el cumplimiento de los indicadores de desempeño implementados en relación con las actividades comprometidas, mediante la revisión de los resultados obtenidos, el análisis de las desviaciones y la elaboración de un reporte de evaluación.

1.6.3. Fortalecer el proceso de gestión de cobro de la Red FONADIN, mediante la implementación de innovación tecnológica, incluyendo la adopción de sistemas de gestión de pagos electrónicos, el uso de análisis de datos para identificar patrones de pago.

**Objetivo 2. Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.**

**Estrategia 2.1. Asegurar el fortalecimiento de la planeación, programación, ejecución, supervisión y evaluación de la obra pública y servicios relacionados con la misma, que garantice la eficiencia en la infraestructura carretera operada por CAPUFE.**

**Línea de acción**

2.1.1. Definir el Programa Maestro de Obra Pública, mediante un diagnóstico integral de la red, la priorización de los proyectos y la elaboración de un programa de inversión multianual para optimizar el uso de los recursos.

2.1.2. Fortalecer las gestiones para la contratación de obra pública y servicios relacionados con la misma, mediante la incorporación de indicadores de gestión y criterios de evaluación en apego a la normatividad vigente en la materia.

**Línea de acción**

2.1.3. Implementar los programas de obra pública y servicios relacionados con la misma mediante la elaboración de un plan de trabajo detallado, la asignación de presupuestos y la supervisión constante de los proyectos.

2.1.4. Implementar acciones para identificar el estado físico de la infraestructura de la red carretera y disminuir los riesgos, mediante el uso de tecnología.

2.1.5. Asegurar la implementación de criterios de sostenibilidad en los procesos de obra, así como el uso de energías limpias para el cuidado del medio ambiente y la eficiencia energética, mediante la inclusión de especificaciones técnicas en los contratos.

**Estrategia 2.2. Formular estrategias que fomenten al uso de carreteras, y aprovechamiento del Derecho de Vía para mejorar los servicios especializados que ofrece la Red a cargo de CAPUFE.****Línea de acción**

2.2.1. Desarrollar y gestionar las tarifas por el uso y aprovechamiento del derecho de vía en las autopistas a cargo de CAPUFE, mediante el análisis de las particularidades de cada aprovechamiento y la elaboración de una metodología de cobro equitativa.

2.2.2. Elaborar y gestionar un Plan de Negocios para el Derecho de Vía, mediante la identificación y desarrollo de paradores (de emergencia, descanso, servicios y auxiliares) y el aprovechamiento de la infraestructura para la instalación de ductos de fibra óptica para telecomunicaciones.

**Estrategia 2.3. Fortalecer las acciones en materia de seguridad vial, para prevenir y reducir los accidentes vehiculares en la infraestructura operada por CAPUFE.****Línea de acción**

2.3.1. Mejorar los procedimientos para la detección y el análisis de tramos y puntos de conflicto, mediante la implementación de metodologías avanzadas de recopilación y análisis de datos de accidentes, y la utilización de herramientas tecnológicas para la clasificación y el mapeo de los incidentes.

2.3.2. Definir e implementar un Programa de Seguridad Vial que contribuya a la prevención y reducción de accidentes en la red operada por CAPUFE, mediante el análisis de los puntos de riesgo, el desarrollo de campañas de concientización, y la aplicación de mejoras en la infraestructura y señalización.

**Objetivo 3. Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.**

**Estrategia 3.1. Implementar una reingeniería organizacional, para mejorar la estructura, procesos y normativa que permita una mayor eficiencia, productividad y calidad en beneficio de los servicios otorgados a las personas usuarias.**

**Línea de acción**

3.1.1. Desarrollar un análisis organizacional, estructural y funcional, mediante la revisión a la normativa del Organismo, con el fin de alinear las facultades y atribuciones conferidas y optimizar los procesos internos que permita eficientar la calidad de los servicios que presta CAPUFE.

3.1.2. Formalizar el Estatuto Orgánico de CAPUFE y la normatividad derivada, mediante la revisión de las disposiciones vigentes, la incorporación de las modificaciones necesarias y la publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Estrategia 3.2. Fortalecer las estrategias jurídicas que permitan atender la cantidad de demandas contra el Organismo, con el propósito de salvaguardar los intereses de CAPUFE.**

**Línea de acción**

3.2.1. Fortalecer los procedimientos de asuntos litigiosos, mediante la actualización de los instrumentos jurídicos internos de CAPUFE.

3.2.2. Fortalecer las estrategias en materia de rescisión laboral, mediante la revisión y actualización de los procedimientos internos y la capacitación del personal, con el fin de reducir las contingencias derivadas de los juicios laborales.

3.2.3. Implementar un programa de capacitación para el personal de CAPUFE, mediante la creación de cursos especializados en la atención de procesos litigiosos.

**Estrategia 3.3. Fortalecer las acciones para optimizar la eficiencia del gasto del Organismo, a efecto de garantizar su viabilidad financiera.**

**Línea de acción**

3.3.1. Fortalecer el seguimiento de la evolución presupuestaria para optimizar el gasto corriente, mediante su revisión y reasignación hacia inversión en obra pública dentro de la Red Propia.

3.3.2. Implementar esquemas de evaluación económica y financiera en los tramos de cuota con mayores índices de incidencia operativa y siniestralidad, mediante el análisis de los costos y beneficios de las inversiones.

3.3.3. Desarrollar e implementar un sistema de conceptos y costos, mediante el análisis de los gastos actuales y la creación de una base de datos centralizada.

**Estrategia 3.4. Fortalecer las acciones que integren la perspectiva de igualdad de género y no discriminación de manera transversal, así como fomentar una cultura basada en la ética y los valores dentro del Organismo que garantice la promoción y protección de los derechos humanos.**

**Línea de acción**

3.4.1. Dar cumplimiento a los programas federales en materia de igualdad de género, sustantiva y no discriminación, mediante la implementación de políticas internas que promuevan la equidad y el respeto a la diversidad en todos los procesos del Organismo.

3.4.2. Implementar un mecanismo de control interno que permita detectar y prevenir posibles actos de corrupción, mediante el fortalecimiento de los procesos de auditoría, la adopción de tecnologías de análisis de datos y el fomento de una cultura de transparencia y ética en la organización.

3.4.3. Impulsar acciones que garanticen condiciones de igualdad, prevención de la violencia y no discriminación en el Organismo, mediante la implementación de un enfoque de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.

**Estrategia 3.5. Promover mejoras en los contenidos informativos y canales de comunicación, con el propósito de fortalecer la imagen institucional y garantizar a las personas usuarias de los tramos carreteros operados por CAPUFE un acceso oportuno, claro y confiable a la información institucional**

**Línea de acción**

3.5.1. Diseñar, difundir y ejecutar campañas institucionales multiformato, mediante el uso de medios de comunicación masiva, para ampliar la información sobre los servicios que ofrece CAPUFE y temas de seguridad vial en los tramos carreteros operados por el Organismo.

3.5.2. Potenciar el uso de las redes sociales, mediante la difusión de contenido sobre los servicios que ofrece CAPUFE, seguridad vial, y los derechos y obligaciones de los usuarios. Esto busca brindar una mejor experiencia durante su traslado, manteniendo a los viajeros informados y seguros.

3.5.3. Difundir frecuentemente las acciones y resultados institucionales, en beneficio de los usuarios, mediante una comunicación constante de contenido que permita mejorar la imagen del Organismo.

**Indicadores y metas**

El seguimiento al Programa Institucional de CAPUFE 2025-2030 se llevará a cabo mediante observaciones anuales a un total de cinco indicadores, para la medición del cumplimiento de los Objetivos Institucionales y su vinculación al PSICyT 2025-2030 y al PND 2025-2030, los cuales se presentan a continuación:

**Indicador 1.1. Porcentaje de carriles de la Red Operada por CAPUFE con sistema de cobro de Telepeaje.**

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
<b>Nombre</b>	1.1 Porcentaje de carriles de la Red Operada por CAPUFE con sistema de cobro de Telepeaje					
<b>Objetivo</b>	1. Mejorar el modelo de operación de los caminos y puentes a cargo de CAPUFE, mediante la implementación de estrategias que garanticen un tránsito seguro y fluido para las personas usuarias.					
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de carriles en plazas de cobro de la Red Operada por CAPUFE, que están equipados con la tecnología para el cobro en la modalidad de Telepeaje, permitiendo eficientar el cruce y tránsito de los vehículos.					
<b>Derecho asociado</b>	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					
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual			
<b>Acumulado o periódico</b>	Periódico	<b>Disponibilidad de la información</b>	Febrero del año posterior al periodo de observación			
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre			
<b>Tendencia esperada</b>	Ascendente	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Dirección de Operación			
<b>Método de cálculo</b>	$PcT = (CcT/CT) \times 100$ Donde: PcT= Porcentaje de Carriles con Telepeaje. CcT= Número de carriles de la Red Operada por CAPUFE con Telepeaje. CT= Número total de carriles de la Red Operada por CAPUFE.					
<b>Observaciones</b>	El valor de las variables CcT y CT corresponde a la cuantificación en el año de observación.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Número de carriles de la Red Operada por CAPUFE con Telepeaje. (carriles)	<b>Valor variable 1</b>	893	<b>Fuente de información variable 1</b>	Dirección de Operación	
<b>Nombre variable 2</b>	Número total de carriles de la Red Operada por CAPUFE. (carriles)	<b>Valor variable 2</b>	1,002	<b>Fuente de información variable 2</b>	Dirección de Operación	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$PcT = (893/1,002) \times 100 = 89.1$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
<b>Línea base</b>			<b>Nota sobre la línea base</b>			
<b>Valor</b>	89.1		El valor de la línea base representa el porcentaje de carriles en plazas de cobro de la Red Operada por CAPUFE que cuentan con equipos de cobro en la modalidad de Telepeaje en 2024			
<b>Año</b>	2024					
<b>Meta 2030</b>			<b>Nota sobre la meta 2030</b>			
100			Se espera que para el 2027, todos los carriles en plazas de cobro de la Red Operada por CAPUFE, estén equipados con tecnología para el cobro con Telepeaje.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	89.1
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
89.1	95	100	100	100	100	

**Indicador 2.1. Porcentaje de contratación del programa de mantenimiento de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia).**

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
<b>Nombre</b>	2.1 Porcentaje de contratación del programa de mantenimiento de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia).					
<b>Objetivo</b>	2. Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.					
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de las contrataciones realizadas en relación con las programadas para el cumplimiento del Programa de Mantenimiento de la Red Concesionada a CAPUFE (propia) para garantizar el mejoramiento del estado físico de la red, que contribuya a la seguridad vial y a la reducción de los tiempos de traslado.					
<b>Derecho asociado</b>	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.					
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual			
<b>Acumulado o periódico</b>	Periódico	<b>Disponibilidad de la información</b>	Febrero del año posterior al periodo de observación			
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre			
<b>Tendencia esperada</b>	Constante	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Dirección Técnica			
<b>Método de cálculo</b>	$\text{Caf} = \left( \frac{\text{NMrC}}{\text{NMpC}} \right) \times 100$ Donde: Caf= Porcentaje de contratación del programa de mantenimiento NMrC= Número de mantenimientos contratados en la Red Propia CAPUFE. NMpC= Número de mantenimientos programados en la Red Propia CAPUFE.					
<b>Observaciones</b>	El valor de las variables NMrC y NMpC corresponde a la cuantificación de las contrataciones realizadas y las programadas respectivamente, en el periodo de observación.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Número de mantenimientos contratados en la Red Propia CAPUFE. (mantenimientos)	<b>Valor variable 1</b>	22	<b>Fuente de información variable 1</b>	Dirección Técnica	
<b>Nombre variable 2</b>	Número de mantenimientos programados en la Red Propia CAPUFE. (mantenimientos)	<b>Valor variable 2</b>	22	<b>Fuente de información variable 2</b>	Dirección Técnica	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$\text{Caf} = (22/22) \times 100 = 100$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
<b>Línea base</b>			<b>Nota sobre la línea base</b>			
<b>Valor</b>	100		El valor de la línea base corresponde al último registro definitivo del indicador, obtenido mediante la contratación de las 22 partidas destinadas al mantenimiento de la red propia programadas para 2024.			
<b>Año</b>	2024					
<b>Meta 2030</b>			<b>Nota sobre la meta 2030</b>			
100			Para cumplir con el programa de mantenimiento de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia) establecido anualmente, se espera contratar el 100% de las partidas autorizadas en cada ejercicio fiscal.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
100	100	100	100	100	100	100
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
100	100	100	100	100	100	

**Indicador 2.2. Porcentaje de contratación del Programa de Conservación y Modernización de la Red FONADIN y autopista México – Puebla.**

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
<b>Nombre</b>	2.2. Porcentaje de contratación del Programa de Conservación y Modernización de la Red FONADIN y autopista México – Puebla.					
<b>Objetivo</b>	2. Fortalecer la conectividad y la inversión en infraestructura carretera mediante el desarrollo de programas de obra pública y servicios relacionados con la misma, en apego a los estándares técnicos para su óptima ejecución, con el fin de mejorar la movilidad de personas y mercancías.					
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de las contrataciones realizadas en relación con las programadas para el cumplimiento del Programa de Mantenimiento de la Red FONADIN y autopista México – Puebla, para garantizar el mejoramiento del estado físico de la red, que contribuya a la seguridad vial y a la reducción de los tiempos de traslado.					
<b>Derecho asociado</b>	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.					
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual			
<b>Acumulado o periódico</b>	Periódico	<b>Disponibilidad de la información</b>	Febrero del año posterior al periodo de observación			
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre			
<b>Tendencia esperada</b>	Constante	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Dirección Técnica			
<b>Método de cálculo</b>	<p style="text-align: center;"><math>Caf = (NMC/NMP) * 100</math></p> <p>Donde:                      Caf= Porcentaje de contratación del Programa de Mantenimiento de la Red FONADIN y México–Puebla.                      NMC= Número de mantenimientos contratados en la Red FONADIN y autopista México-Puebla.                      NMP= Número de mantenimientos programados en la Red FONADIN y autopista México-Puebla.</p>					
<b>Observaciones</b>	El valor de las variables NMC y NMP corresponde a la cuantificación de las contrataciones realizadas y las programadas respectivamente en el periodo de observación.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Número de mantenimientos contratados en la Red FONADIN y autopista México-Puebla. (mantenimientos)	<b>Valor variable 1</b>	423	<b>Fuente de información variable 1</b>	Dirección Técnica	
<b>Nombre variable 2</b>	Número de mantenimientos programados en la Red FONADIN y autopista México-Puebla. (mantenimientos)	<b>Valor variable 2</b>	449	<b>Fuente de información variable 2</b>	Dirección Técnica	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$Caf = ( 423 / 449 ) \times 100 = 94.2$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
<b>Línea base</b>			<b>Nota sobre la línea base</b>			
<b>Valor</b>	94.2		El valor de la línea base corresponde al último registro definitivo del indicador, obtenido mediante la adjudicación de 423 contratos del Programa de mantenimiento en la Red FONADIN y autopista México – Puebla para 2024. El inicio de las contrataciones de las 26 partidas pendientes depende de terceros.			
<b>Año</b>	2024					
<b>Meta 2030</b>			<b>Nota sobre la meta 2030</b>			
95			Para el periodo 2025-2030, está previsto contratar al menos el 95% de las partidas autorizadas para la inversión en obra pública para la Red FONADIN y autopista México-Puebla (Contratos multianuales).			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
100	100	100	100	100	100	94.2
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
95	95	95	95	95	95	

**Indicador 3.1. Porcentaje de personas servidoras públicas especializadas en atención de emergencias y auxilio vial.**

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
<b>Nombre</b>	3.1. Porcentaje de personas servidoras públicas especializadas en atención de emergencias y auxilio vial					
<b>Objetivo</b>	3. Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.					
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de personas servidoras públicas capacitadas en atención de emergencias y auxilio vial que cuentan con calificación aprobatoria, respecto al total del personal programado para capacitarse durante la administración 2025-2030, con la finalidad de mejorar la calidad de los servicios en materia de seguridad vial.					
<b>Derecho asociado</b>	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.					
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual			
<b>Acumulado o periódico</b>	Acumulado	<b>Disponibilidad de la información</b>	Febrero del año posterior al periodo de observación.			
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre			
<b>Tendencia esperada</b>	Ascendente	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Dirección de Operación			
<b>Método de cálculo</b>	<p style="text-align: center;"><math>CCI = (Nci/Npe) \times 100</math></p> <p>Donde: CCI= Porcentaje de personas servidoras públicas especializadas en atención de emergencias y auxilio vial. Nci= Número de personas servidoras públicas capacitadas y aprobadas en atención de emergencia y auxilio vial acumuladas al periodo de observación. Npe= Total de personas servidoras públicas programadas a capacitar en atención de emergencias y auxilio vial en el periodo 2025-2030.</p>					
<b>Observaciones</b>	<p>Con la capacitación periódica, se busca profesionalizar al personal que atiende emergencias y presta servicios de auxilio vial en la Red que opera CAPUFE, lo que reflejará mejoras en la calidad del servicio brindado y con ello, garantizar la seguridad vial de las personas usuarias.</p> <p>El valor de la variable Nci corresponde al número de personas servidoras públicas capacitadas y aprobadas en atención a emergencias y auxilio vial acumuladas a 2030.</p> <p>El valor de la variable Npe es constante y corresponde a una plantilla de 1,076 personas servidoras públicas programadas a capacitar en atención de emergencias y auxilio vial en el periodo 2025-2030.</p>					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Número de personas servidoras públicas capacitadas y aprobadas en atención de emergencias y auxilio vial acumuladas al periodo de observación. (personas)	<b>Valor variable 1</b>	20	<b>Fuente de información variable 1</b>	Dirección de Operación	
<b>Nombre variable 2</b>	Total de personas servidoras públicas programadas a capacitar en atención de emergencia y auxilio vial en el periodo 2025-2030. (personas)	<b>Valor variable 2</b>	1,076	<b>Fuente de información variable 2</b>	Dirección de Operación	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$CCI = ( 20 / 1,076 ) \times 100 = 1.9$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
<b>Línea base</b>			<b>Nota sobre la línea base</b>			
<b>Valor</b>	1.9		El valor de la línea base corresponde al último registro definitivo del indicador, obtenido mediante la capacitación de 20 personas servidoras públicas de las 1,076 asignadas a atender emergencias y brindar auxilio vial en la Red operada por CAPUFE.			
<b>Año</b>	2024					
<b>Meta 2030</b>			<b>Nota sobre la meta 2030</b>			
	100		Se considera que para el periodo 2025-2030, el 100% de las personas servidoras públicas especializadas en la atención de emergencias y brindar auxilio vial habrán aprobado sus cursos en esta materia, lo que impactará positivamente en la calidad de la atención de situaciones críticas, en beneficio de los usuarios de las carreteras operadas por CAPUFE.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
ND	ND	ND	ND	ND	ND	1.9
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
19.5	37.2	54.8	72.5	90.1	100	

**Indicador 3.2. Porcentaje de satisfacción de personas usuarias de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia)**

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
<b>Nombre</b>	3.2. Porcentaje de satisfacción de personas usuarias de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia)					
<b>Objetivo</b>	3. Mejorar la calidad del servicio proporcionado en la Red operada por CAPUFE mediante el fortalecimiento de la gestión administrativa del Organismo, en beneficio de las personas usuarias.					
<b>Definición o descripción</b>	Mide el grado de valoración de las personas usuarias de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia), respeto de los servicios otorgados mediante la aplicación de una encuesta de satisfacción realizada por agentes externos al Organismo.					
<b>Derecho asociado</b>	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.					
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual			
<b>Acumulado o periódico</b>	Periódico	<b>Disponibilidad de la información</b>	Febrero del año posterior al periodo de observación.			
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre			
<b>Tendencia esperada</b>	Constante	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Coordinación de Planeación, Evaluación e Información Institucional (CPEII) Coordinación de Comunicación Social (CS)			
<b>Método de cálculo</b>	$Csu = ( Ncp / Tc ) \times 100$ Donde: Csu= Porcentaje de satisfacción de los usuarios de la Red concesionada a CAPUFE (Propia) Ncp= Número de encuestas de satisfacción con calificaciones positivas en el período de observación. Tc= Número total de encuestas de satisfacción realizadas en el período de observación.					
<b>Observaciones</b>	Mediante la aplicación de encuestas de satisfacción realizadas a las personas usuarias, se evalúa su apreciación respecto del estado físico y demás servicios otorgados en la Red Concesionada a CAPUFE (propia) La encuesta de satisfacción de usuarios de CAPUFE la realizará y aplicará una entidad externa al organismo para garantizar mayor objetividad de los resultados obtenidos.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Número de encuestas de satisfacción con calificaciones positivas en el periodo de observación. (encuestas)	<b>Valor variable 1</b>	ND	<b>Fuente de información variable 1</b>	Coordinación de Planeación, Evaluación e Información Institucional	
<b>Nombre variable 2</b>	Número total de encuestas de satisfacción realizadas en el periodo de observación. (encuestas)	<b>Valor variable 2</b>	ND	<b>Fuente de información variable 2</b>	Coordinación de Planeación, Evaluación e Información Institucional	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$Csu = ( ND / ND ) \times 100 = ND$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
<b>Línea base</b>			<b>Nota sobre la línea base</b>			
<b>Valor</b>	ND		La medición del indicador inicia en 2025 con el valor que se obtenga de la aplicación de la encuesta de satisfacción a los usuarios de la Red Concesionada a CAPUFE (Propia).			
<b>Año</b>	2025					
<b>Meta 2030</b>			<b>Nota sobre la meta 2030</b>			
80			Se espera que, para el periodo 2025-2030 al menos el 80% de los usuarios de los servicios de la Red concesionada a CAPUFE (Propia) emitan opiniones satisfactorias a través de las encuestas aplicadas.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
N/A	N/A	N/A	N/A	NA	NA	NA
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
80	80	80	80	80	80	

### Glosario

- Aforo:** Número de vehículos que cruzan por una Plaza de Cobro o en uno de sus carriles, en un tiempo determinado.
- Derecho de Vía:** Franja de terreno cuya anchura y dimensiones fija la SICT, que es necesaria para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, la cual no podrá ser inferior a 20 metros de cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.
- Plaza de Cobro:** Edificación en el camino o puente, que se integra por sala de operación, zona administrativa y cabina cuya función principal es el control de tránsito y cobro del peaje de acuerdo con las tarifas establecidas. Elemento organizacional donde se realiza el pago, control y clasificación vehicular. Una plaza de cobro puede tener varios carriles, una o varias series tarifarias, controlar uno o varios tramos y permitir tránsito vehicular y/o peatonal.
- Personas Usuarias:** Toda persona que viaje en un vehículo automotor que transita por las autopistas y puentes operadas por CAPUFE.
- Red Concesionada a CAPUFE (Propia):** Carreteras y puentes federales de cuota otorgados a CAPUFE mediante título de concesión para operarlos, explotarlos, conservarlos y mantenerlos.
- Red FONADIN:** Carreteras y puentes federales de cuota otorgados mediante título de concesión al Fondo Nacional de Infraestructura para operarlos, explotarlos, conservarlos y mantenerlos, a través del contrato celebrado entre BANOBRAS y CAPUFE.
- Red Operada:** Carreteras y puentes federales de cuota que CAPUFE opera, explota, administra, conserva o mantiene como concesionario o derivado de un contrato de prestación de servicios.
- SENTRI:** Es un programa de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos de América, que permite el tránsito rápido de viajeros (as) preaprobados y de bajo riesgo a su llegada a los Estados Unidos de América.
- Videowall:** Múltiples pantallas individuales que trabajan juntas para formar una única y gran superficie de visualización.

### TRANSITORIO

**ÚNICO.-** El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, 30 de septiembre de 2025.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina.**- Rúbrica.

**ACUERDO por el que se aprueba el Programa Institucional del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones 2025-2030.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.- Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones.

JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 26 apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 17, fracción II, 22, 24, 27, 29 tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación; 46, 47, 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 22 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 5, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, y

**CONSIDERANDO**

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el cual está conformado por cuatro ejes generales y tres ejes transversales, a través de los cuales se busca consolidar la transformación del país mediante un modelo de desarrollo centrado en el bienestar, la justicia social y la sustentabilidad;

Que el 05 de septiembre de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que el Programa Sectorial establece las directrices de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en población en situación de vulnerabilidad; a fin de 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;

Que el Programa Institucional del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones 2025-2030, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y debidamente vinculado al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que con fecha 26 de septiembre de 2025, en la Tercera Sesión Ordinaria, el H. Consejo de Administración del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones, mediante el Acuerdo [PROMTEL/ORD/III/260925/6](#), aprobó el "Programa Institucional del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones 2025-2030", y

Que la entidad paraestatal antes referida, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables, ha sometido a la consideración de esta Coordinadora Sectorial su respectivo Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030 para su aprobación y difusión, por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DEL ORGANISMO PROMOTOR DE INVERSIONES EN TELECOMUNICACIONES 2025-2030**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Se aprueba y se da a conocer Programa Institucional del Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones 2025-2030.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** El Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones, organismo público descentralizado, sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su respectivo Programa Institucional autorizado deberá:

- A) Sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, y
- B) Dar seguimiento en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables, a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el programa institucional antes mencionado, en el ámbito de su respectiva competencia.

**TRANSITORIO**

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

Ciudad de México, 26 de septiembre de 2025.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina**.- Rúbrica.

**PROGRAMA INSTITUCIONAL DEL ORGANISMO PROMOTOR DE INVERSIONES EN  
TELECOMUNICACIONES 2025-2030**

**1. Índice**

1. Índice
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa
3. Siglas y acrónimos
4. Fundamento normativo
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo
6. Objetivos
  - 6.1 Relevancia del objetivo 1: Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afroamericanas
  - 6.2 Relevancia del objetivo 2: Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población
  - 6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030
7. Estrategias y líneas de acción
8. Indicadores y metas

**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**

- ATDT:** Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones
- BAF:** Banda Ancha Fija
- BAM:** Banda Ancha Móvil
- CPEUM:** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Contrato APP:** Contrato de Asociación Público-Privada de fecha 24 de enero de 2017
- ENDUTIH:** Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares
- INEGI:** Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- MHz:** Megahertz
- Mmdp:** Miles de millones de pesos
- OCDE:** Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
- OMV:** Operador Móvil Virtual
- PND:** Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030
- PROMTEL:** Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones
- PSICyT:** Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
- SICT:** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
- TIC's:** Tecnologías de la Información y la Comunicación

#### 4. Fundamento normativo

El presente Programa Institucional es un programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), elaborado en cumplimiento a lo establecido en el artículo 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), que establece que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Asimismo, este programa se desarrolla en cumplimiento a los preceptos constitucionales en materia de telecomunicaciones y radiodifusión, cuya facultad de conducción de las políticas en dicha materia, en el ámbito federal, corresponde a la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones (ATDT), como es el artículo 6 Constitucional que garantiza el derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación, así como a los servicios de radiodifusión y telecomunicaciones, incluyendo banda ancha e Internet.

El Estado mexicano ha asumido diversos compromisos internacionales en materia de derechos de acceso a las tecnologías de la información y la comunicación a través de tratados y acuerdos en los que forma parte. Estos compromisos evidencian su intención de promover la inclusión digital, garantizar derechos digitales y fomentar el uso de las TICs como herramienta para el desarrollo social, económico y cultural, tal es el caso de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible,<sup>1/</sup> donde se contribuye al ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura.

De igual forma, en el artículo Décimo Sexto transitorio del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6, 7, 27, 28, 73, 78, 94 y 105 de la CPEUM<sup>2/</sup> en materia de telecomunicaciones, se establece la creación de una red compartida de telecomunicaciones<sup>3/</sup> que impulse el acceso efectivo de la población a la comunicación de banda ancha y a los servicios de telecomunicaciones.

En el Decreto que crea el Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones (PROMTEL),<sup>4/</sup> se le atribuyen funciones para realizar acciones que garanticen la instalación de la red compartida mayorista de telecomunicaciones.

El Programa Institucional del Organismo se desarrolla en observancia de la Ley de Planeación de los artículos 17, fracción II, 22 y 24, que establecen los términos en los que las entidades paraestatales deberán elaborar y ejecutar sus respectivos programas institucionales, sujeto a las disposiciones del PND y del PSICyT.

De acuerdo con los artículos 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, corresponde a los titulares de las entidades, el formular los programas institucionales de corto, mediano y largo plazo, así como los presupuestos de la entidad y presentarlos para su aprobación al Órgano de Gobierno.

En este marco, el Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), será la entidad responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa Institucional de PROMTEL 2025–2030; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) dará el seguimiento a los avances y resultados del Programa.

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

El PND 2025-2030 es el documento rector de la política pública del Gobierno de México. Está encaminado a consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad. A través de este documento, enriquecido con el diálogo y la consulta ciudadana, se reafirma el compromiso del Gobierno con el pueblo de México de gobernar con honestidad, democracia, eficiencia y con una visión humanista.

<sup>1/</sup> Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, una oportunidad para América Latina y el Caribe. CEPAL.2016. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/311197/agenda-2030-y-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible.pdf>

<sup>2/</sup> Fuente: DOF 11/06/2013. Disponible en: [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5301941&fecha=11/06/2013#qsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5301941&fecha=11/06/2013#qsc.tab=0)

<sup>3/</sup> Red compartida mayorista: Red pública de telecomunicaciones habilitada para comercializar capacidad, infraestructura o servicios de telecomunicaciones al mayoreo a otros concesionarios o comercializadoras.

<sup>4/</sup> Fuente: DOF 11/03/2016. Disponible en: [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5429596&fecha=11/03/2016#qsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5429596&fecha=11/03/2016#qsc.tab=0)

México vive un momento clave en su historia, pues hoy estamos construyendo el Segundo Piso de la Transformación, consolidando un modelo de desarrollo basado en el Humanismo Mexicano, bajo los principios que promueven la igualdad sustantiva y la prosperidad compartida para la población, que a través de una República próspera y conectada, promueva el desarrollo integral de la población y la inclusión social, que reconoce que el crecimiento económico debe ir de la mano con el bienestar de las personas y la protección de nuestros recursos naturales.

La innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional permitirá a México avanzar hacia la autosuficiencia digital y tecnológica y fortalecer las capacidades del Estado en ciberseguridad, digitalización y análisis de datos para ofrecer mejores servicios a la ciudadanía.

El Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones (PROMTEL) es un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objeto es realizar las acciones tendientes a garantizar la instalación de la red pública compartida de telecomunicaciones y otras para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones, así como promover proyectos de desarrollo e inversión para el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones, aprovechando los activos con los que cuenta el Estado, y contribuir con la ATDT, a impulsar el acceso efectivo de la población a la comunicación de banda ancha y a los servicios de telecomunicaciones.

En este sentido, la Red Compartida es el proyecto más grande de telecomunicaciones en la historia de México y consiste en el despliegue de una red pública de última generación 4.5G<sup>5/</sup> o superior que utiliza 90 MHz<sup>6</sup> de la banda de 700 MHz bajo el esquema de banda 28, la cual permite llevar servicios de telecomunicaciones con mayor calidad y a menores costos, orientándose a impulsar la competencia y la cobertura en zonas no cubiertas actualmente en México, al ofrecer el acceso a su infraestructura y capacidad como un servicio exclusivamente mayorista.

Se ejecuta con inversión privada de Altán Redes y PROMTEL es responsable de la administración y supervisión del Contrato APP, la cual podrá realizar por sí misma o a través de un tercero, incluido el Auditor Técnico, bajo un esquema que permite la optimización de recursos económicos y humanos, de conformidad con las medidas de austeridad definidas por la Administración Pública Federal.

Bajo este esquema se busca aprovechar la eficiencia, innovación y recursos del sector privado, garantizando al mismo tiempo que los intereses públicos sean protegidos, por lo que, en el Contrato APP entre el Organismo y Altán Redes, con el objeto del despliegue de la Red en todo el territorio nacional, en particular en las zonas marginadas y de difícil acceso, para lo cual se establecieron los porcentajes de cobertura señalados en la Tabla 1 y Gráfica 1.

**Tabla 1**

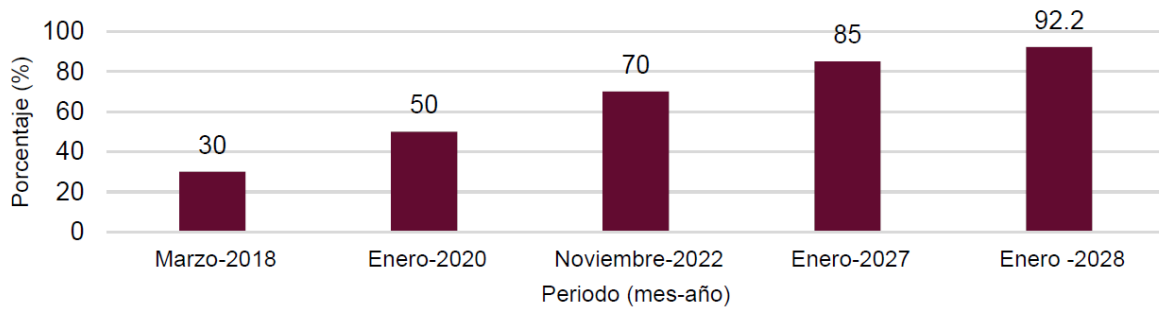
<b>Hitos de cobertura del contrato APP</b>					
<b>Hitos</b>	<b>2018</b>	<b>2020</b>	<b>2022</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Porcentaje de población cubierta	30%	50%	70%	85%	92.2%
Población cubierta (millones de habitantes)	33.7	56.17	78.64	95.49	103.57
Porcentaje de pueblos mágicos	25%	50%	75%	100%	
Pueblos mágicos cubiertos	28	56	83	111	

Fuente: SICT, PROMTEL. Información propia. 2024.

<sup>5/</sup> También denominada LTE Advanced, es un estándar en telecomunicaciones que representa la evolución de la red 4G

<sup>6</sup> MHz: Megahertz

**Gráfica 1**  
Hitos de Cobertura



Fuente: SICT. Datos propios del PROMTEL, 2024.

Respecto a la cobertura de la Red Compartida, se han logrado importantes avances. En 2018, esta cobertura inició con un 32%, y para finales de 2024 ha alcanzado 82.83%<sup>7/</sup>, tal como se muestra en la Tabla 2.

**Tabla 2**

Avance de la Red Compartida, 2024.		
Periodo	% Cobertura Alcanzada	Población cubierta (habitantes)
marzo 2018	32.20%	36,169,057
noviembre 2019	50.18%	56,367,355
2020	61.17%	68,719,541
2021	70.66%	79,375,495
2022	71.95%	80,822,684
2023	77.01%	86,512,094
2024	82.83%	93,042,928

Fuente: SICT. Datos propios del PROMTEL, 2024

Este contrato también contempla la cobertura en 111 Pueblos Mágicos<sup>8/</sup> y al cierre de 2024, se ha completado la cobertura en 100 de ellos (Tabla 3).

**Tabla 3**

Cobertura en Pueblos Mágicos, 2024		
Periodo	Número de pueblos mágicos	Población cubierta (habitantes)
2018	29	380,016
2019	57	1,170,259
2020	76	1,477,822
2021	87	1,789,260
2022	87	1,789,289
2023	89	1,842,261
2024	100	2,007,140

Fuente: SICT. Datos propios del PROMTEL, 2024

<sup>7/</sup> Fuente: SICT, PROMTEL. Cálculos con base en el Censo de población y vivienda del 2010

<sup>8/</sup> La definición de los 111 Pueblos Mágicos fue emitida mediante oficio por la Secretaría de Turismo en julio de 2017, y los cálculos con base en el Censo de población y vivienda de 2010. Es Turismo la encargada de mantener y publicar la lista oficial de los Pueblos Mágicos.

Con lo que respecta a la cobertura de la Red Compartida en los estados, al cierre del 2024 los estados con mayor cobertura son Ciudad de México, Aguascalientes y Estado de México, mientras que, los estados de Baja California Sur, Chiapas y Oaxaca representan un área de oportunidad. (Tabla 4).

**Tabla 4.**

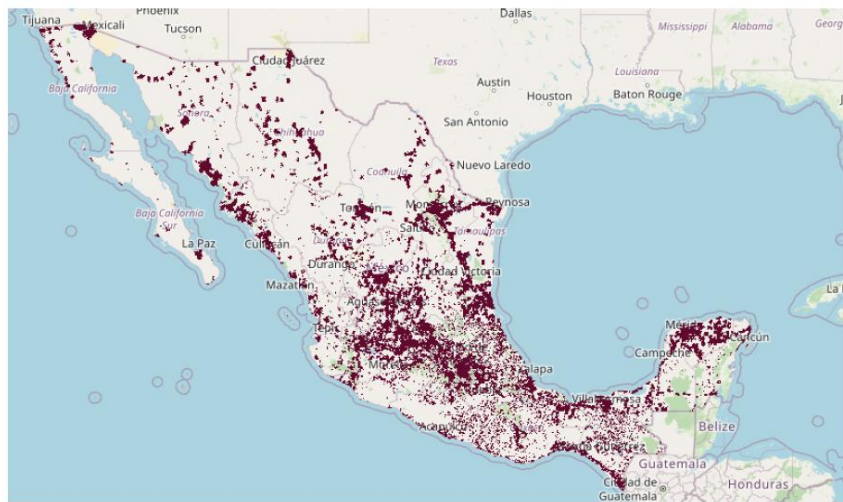
Estados con cobertura de la Red Compartida, 2024.					
Nombre de la entidad	Población total	Población cubierta (habitantes)	Nombre de la entidad	Población total	Población cubierta (habitantes)
Aguascalientes	1,184,992	1,140,902	Morelos	1,777,227	1,551,470
Baja California	3,155,070	2,808,821	Nayarit	1,084,979	842,498
Baja California Sur	637,026	360,793	Nuevo León	4,653,458	4,497,294
Campeche	822,283	665,495	Oaxaca	3,801,962	2,875,800
Chiapas	4,796,580	3,341,001	Puebla	5,779,829	4,431,055
Chihuahua	3,406,465	2,825,589	Querétaro	1,827,937	1,643,013
Ciudad de México	8,851,080	8,815,137	Quintana Roo	1,325,438	1,167,188
Coahuila	2,748,391	2,465,386	San Luis Potosí	2,585,518	1,999,598
Colima	650,555	589,017	Sinaloa	2,767,761	2,095,242
Durango	1,632,934	1,221,476	Sonora	2,662,480	2,136,838
Estado de México	15,175,862	14,434,159	Tabasco	2,238,603	1,671,676
Guanajuato	5,486,372	5,062,101	Tamaulipas	3,268,554	2,922,660
Guerrero	3,388,768	2,502,960	Tlaxcala	1,169,936	1,018,705
Hidalgo	2,665,018	1,855,051	Veracruz	7,643,194	5,861,295
Jalisco	7,350,682	6,613,834	Yucatán	1,955,577	1,808,276
Michoacán	4,351,037	3,122,182	Zacatecas	1,490,672	1,055,463

Fuente: SICT. Datos propios del PROMTEL, 2024.

De lo anterior, se concluye que, en 2024, la Red Compartida alcanzó una cobertura poblacional a nivel nacional del 82.83% lo que representa más de 93 millones de habitantes cubiertos en más de 135 mil localidades, incluyendo la cobertura en 100 pueblos mágicos<sup>9/</sup> (Gráfica 2).

**Gráfica 2**

Porcentaje de cobertura Poblacional  
82.83%  
Población cubierta  
93,042,928  
Localidades cubiertas  
135,348  
Pueblos Mágicos  
100 de 111



Fuente: Validado por PROMTEL en el Informe Ejecutivo Cobertura Poblacional 2024

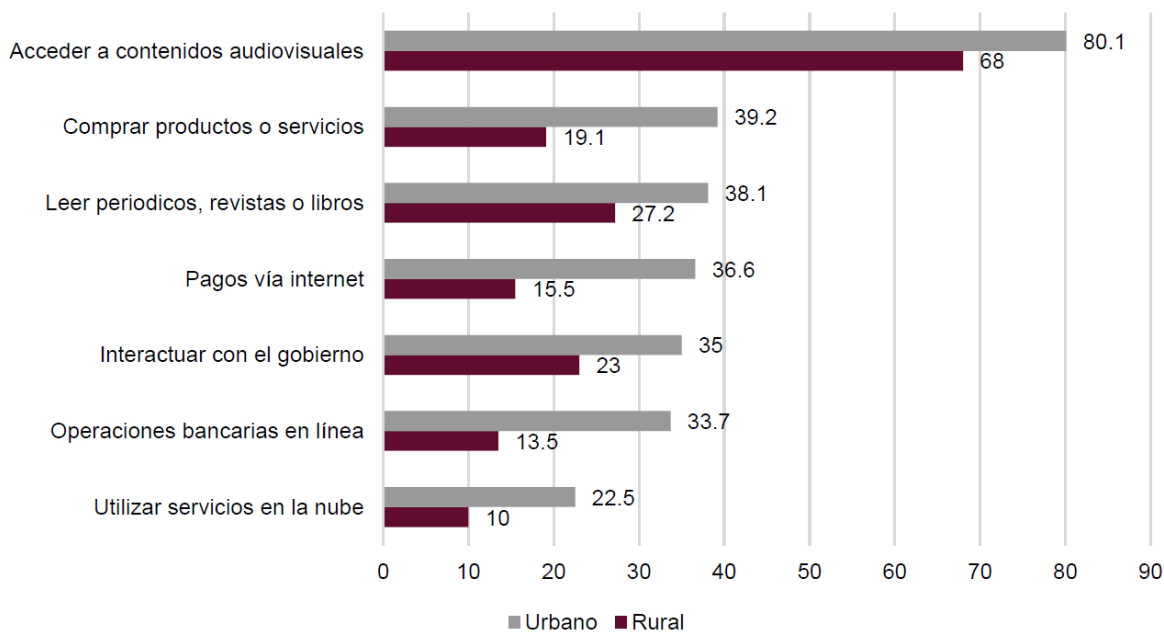
<sup>9/</sup> Fuente: Ruta informe ejecutivo cobertura poblacional/ tabla: Cobertura en pueblos mágicos. Disponible en: <https://www.redcompartida.igq.unam.mx/mae/home>

Adicionalmente, como parte del cumplimiento de los Hitos de cobertura de Población Agregada a Nivel Nacional, de acuerdo con información de los resultados del conteo poblacional de la cobertura de la Red Compartida,<sup>10/</sup> la red cubrió la denominada Cobertura Social, que asciende a 27,803,404 habitantes de la población nacional fuera de polígonos de localidades mayores a 5 mil habitantes (correspondiente a 24.75%), que equivale a 116,365 localidades con menos de 251 habitantes y 17,446 localidades entre 250 y 5 mil habitantes.<sup>11/</sup>

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH) 2024:<sup>12/</sup> había 100.2 millones de personas usuarias de Internet, lo que representó 83.1% de la población de seis años o más. El aumento fue de 11.6 puntos porcentuales con respecto a 2020 (71.5%). El porcentaje de mujeres usuarias de Internet fue menor al de los hombres, la diferencia fue de 1.8 puntos porcentuales: 84.1% correspondió a hombres y 82.3%, a mujeres.

El 56.8% de las personas usuarias de Internet se conectaron mediante una conexión móvil, mientras que las conexiones en sitios públicos disminuyeron 2.4 puntos porcentuales en 2024, en comparación con el año anterior. Por otro lado, el porcentaje de personas que se conectaron desde la casa de alguien más pasó del 46.2% en 2023, al 44.1% en 2024.

**Gráfica 3**  
**Porcentaje de personas usuarias de Internet en los ámbitos urbano y rural, según tipo de uso**



Fuente: INEGI. ENDUTIH, 2024.

En el ámbito urbano, el 86.9% de las personas usuarias utilizó Internet para comunicarse, 80.1% para acceder a contenidos audiovisuales y 39.2% lo usó para comprar productos y servicios. En el ámbito rural, 68.5% se conectó para comunicarse, 68% para acceder a contenidos audiovisuales y 81.7% para buscar información. Ventas por Internet fue de las opciones menos frecuentes para los ámbitos urbano y rural, con 12.9 y 6.5%, respectivamente. (Gráfica 3).

<sup>10/</sup> Fuente: Promtel, 2025. Módulo de Análisis Estadístico de la Red Compartida. Disponible en: <https://www.redcompartida.igq.unam.mx/mae/home>

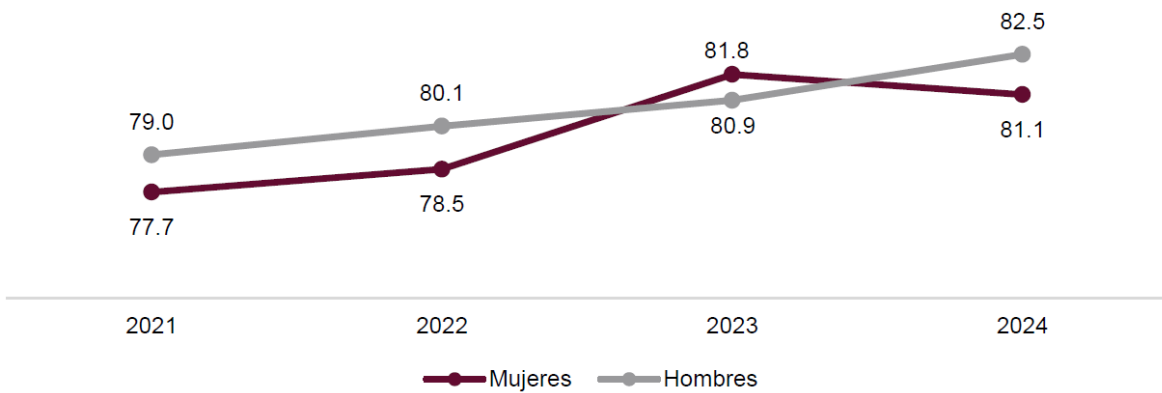
<sup>11/</sup> Fuente: SICT, PROMTEL. Información propia.

<sup>12/</sup> Fuente: Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares 2024.

La ENDUTIH 2024 estimó que había 98.6 millones de personas usuarias de teléfono celular, 6.9 millones más que en 2021. La población usuaria de teléfono celular de seis años y más pasó de 78.3% a 81.7%, lo anterior representó un aumento de 3.4 puntos porcentuales entre 2021 y 2024. Así mismo, de la población total en México el 82.5 de los hombres y el 81.1% de las mujeres usaron teléfono celular, lo que representa un aumento de 1.6 puntos en hombres y una disminución de 0.7 en mujeres, respecto de 2023.

**Gráfica 4**

**Porcentaje de personas usuarias de teléfono celular, según sexo**

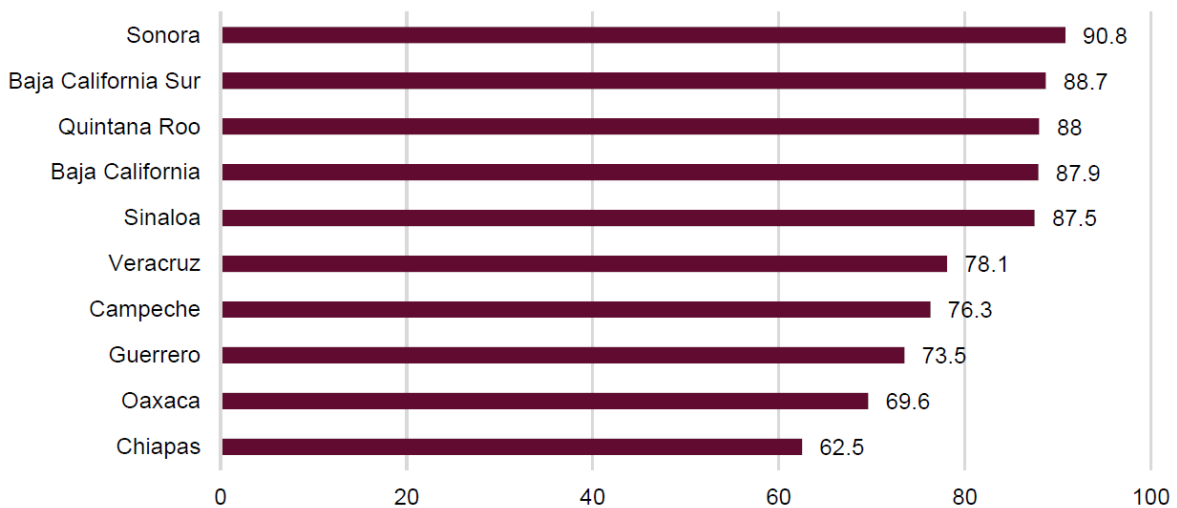


Fuente: INEGI. ENDUTIH 2024.

En 2024, las entidades federativas con el mayor porcentaje de personas de seis años o más, usuarias de teléfono celular fueron: Sonora (90.8%), Baja California Sur (88.7%), y Quintana Roo (88%). En contraste, los menores porcentajes se registraron en: Guerrero (73.5%), Oaxaca (69.6%) y Chiapas (62.5%). (Gráfica 5).

**Gráfica 5**

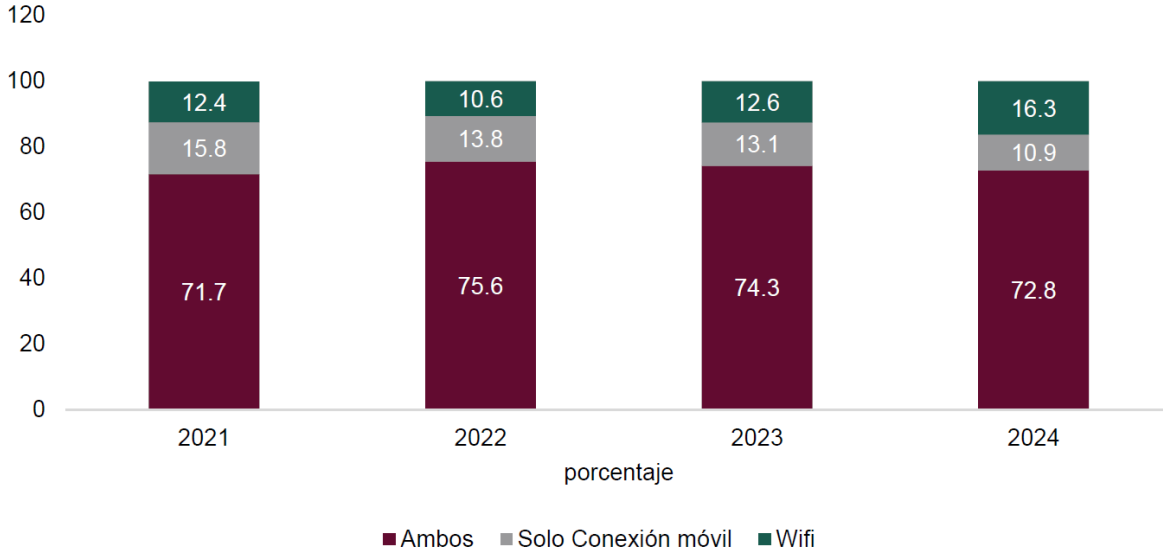
**Porcentaje de personas usuarias de teléfono celular, según entidad federativa 2024**



Fuente: INEGI. ENDUTIH, 2024.

En 2024, el 16.3% de las personas usuarias de teléfono celular inteligente se conectó a Internet solo por medio de Wifi, mientras que 10.9% lo hizo solo con conexión móvil (Gráfica 6).

**Gráfica 6**  
**Personas usuarias de teléfono celular inteligente, según tipo de conexión a Internet**



Fuente: INEGI. ENDUTIH, 2024

La ENDUTIH estima que en 2024 el 90.6% de la población usuaria de teléfono inteligente utilizó aplicaciones de mensajería instantánea; 77.9% ingresó a redes sociales y 78% accedió a contenidos de audio y video. Solo 27.4% lo empleó para editar fotos o videos.

De lo anterior se concluye que se requiere acortar las brechas de acceso y de uso de las redes de telecomunicaciones. Las brechas de acceso obedecen a una mayor necesidad de infraestructura para brindar servicios de telecomunicaciones a la población. Respecto a la brecha del uso de redes de telecomunicaciones, se debe incorporar a la población cubierta al uso de las TIC's en sus actividades de la vida cotidiana.

Ambas brechas se agudizan en zonas rurales, que concentran poblaciones vulnerables, zonas altamente marginadas, población indígena y afromexicana. Por lo anterior, resulta indispensable supervisar efectivamente la instalación y despliegue de la red pública compartida de telecomunicaciones, a fin de impulsar el acceso de la población a la comunicación de banda ancha y a los servicios de telecomunicaciones. Además, de trabajar en estrategias enfocadas a ampliar el acceso a las TIC's.

**Problema Público 1**

Uno de los principales es el reto que tiene México es disminuir la brecha en el acceso y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas, es decir, existe una desigualdad en la cobertura en estas comunidades, lo que limita su acceso a servicios de telecomunicaciones esenciales. Esto afecta el desarrollo social, económico y la inclusión digital de estas poblaciones.

Esta problemática será atendida con el **Objetivo 1. Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas**, con lo que se busca mejorar la cobertura y calidad de la red con una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión, con el fin de reducir las desigualdades y beneficiar a las comunidades más vulnerables.

Para ello, PROMTEL dará continuidad al programa de supervisión para garantizar la instalación de la Red Compartida, a través de acciones enfocadas a:

- Evaluar las obligaciones cumplidas en relación con el Contrato de Asociación Público-Privada, entre las que se cuenta el compendio de obligaciones jurídicas, técnicas y financieras, como reportes y resoluciones relativos al pago de derechos de arrendamiento de espectro, presentación de fianza de garantía de cumplimiento del contrato, póliza de seguro, inventario de bienes y derechos afectos al proyecto de la Red Compartida.
- Evaluar el cumplimiento de las supervisiones técnicas planeadas, tomando en cuenta el esfuerzo que requieren: visitas de inspección a la red de acceso, a la red de transmisión y a los elementos centrales, así como las pruebas de campo y pruebas técnicas conforme a la metodología de medición establecida por el regulador.
- Supervisar las obligaciones financieras, que incluyen, entre otros: fondo de reserva para la cobertura social (aportaciones y disposiciones), aportaciones de capital, monto por participación de ingresos e indicadores de gestión financiera.

### **Problema Público 2**

Otra problemática es la brecha digital y territorial, que afecta principalmente a las zonas rurales, que tienen un acceso limitado o inexistente a las Tecnologías de la Información y la Comunicación, lo que impide su participación plena en el desarrollo social y económico. Esto genera desigualdades en oportunidades, conocimientos y servicios, afectando el bienestar de la población rural. Por otro lado, se requiere una mayor inversión en infraestructura tecnológica y programas de alfabetización digital para que la población sin cobertura pueda beneficiarse de los avances tecnológicos.

Esta problemática será atendida con el **Objetivo 2. Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.**

Para ello, la Red Compartida proveerá servicios de banda ancha de calidad y contribuirá a la expansión de la oferta de servicios de telecomunicaciones disponibles en el mercado, favoreciendo la inversión en el sector, incrementando el acceso a servicios de telecomunicaciones y al transporte de voz y datos, ofreciendo capacidad a concesionarios y comercializadoras de servicios de telecomunicaciones minoristas, a precios competitivos, y en términos no discriminatorios, a fin de promover la competencia económica, que a su vez, tiene el potencial de generar eficiencias que se podrán trasladar a los usuarios finales de servicios de telecomunicaciones.

Con la atención a estas problemáticas se contribuirá al cumplimiento del **Compromiso 88. Garantizaremos el acceso a Internet**, del Segundo piso de la Transformación.

Bajo este nuevo modelo, la Red Compartida Mayorista, ofrecerá conectividad confiable, de calidad y a bajo costo a instituciones públicas, comunidades y la población en general. Esta infraestructura compartida permite a diferentes entidades gubernamentales, educativas y sociales optimizar recursos, evitar duplicidades y acceder a servicios digitales esenciales como educación en línea, trámites, salud digital y oportunidades laborales.

A pesar de los avances, persisten desafíos como ampliar la cobertura en zonas extremas, actualizar la tecnología y capacitar a las comunidades para aprovechar estos recursos digitales. Sin embargo, la Red Compartida Mayorista representa un paso importante hacia una sociedad más equitativa y conectada, en la que todos los mexicanos puedan acceder a las ventajas de la era digital.

### **Visión de largo plazo**

Las telecomunicaciones y los servicios tecnológicos que se ofrezcan a través de ellas jugarán un papel transversal en el desarrollo económico y el bienestar de la población, debido a su alto potencial en diversos sectores. Desde la automatización de procesos logísticos para entregar bienes y servicios de manera más eficiente, hasta sistemas de navegación y el uso de la inteligencia artificial. Esto brindará la oportunidad de un

desarrollo tecnológico que podría masificarse si existen redes de telecomunicaciones que se integren a las TIC's como un motor de oportunidades y bienestar, así como redes robustas, resilientes y capilares que garanticen un acceso efectivo de la población a la comunicación de banda ancha y a los servicios de telecomunicaciones.

Aquí es donde PROMTEL desempeñará un papel clave, para desarrollar las redes de telecomunicaciones que acercará a la población a un futuro tecnológico más equitativo. Su visión de largo plazo permitirá impulsar el acceso a los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, así como el aprovechamiento de la digitalización para generar bienestar para el pueblo mexicano.

Con esa visión, el Organismo continuará supervisando de manera efectiva la Red Compartida. Las obligaciones previstas en el Contrato APP deberán cumplirse durante toda su vigencia, por lo que se mantendrán las acciones de supervisión legales, técnicas y financieras que garanticen su operatividad y el mantenimiento de la Red. Con ello se contribuye al cumplimiento del mandato constitucional de garantizar a toda persona el acceso a los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, incluido el de banda ancha e Internet, y adaptando esta importante red estratégica ante los cambios tecnológicos que se vislumbran.

Hacia **2030**, el Organismo espera un México con una infraestructura digital avanzada, accesible y segura, que impulse el desarrollo económico y social, que permita a toda la población aprovechar los beneficios de la digitalización en igualdad de condiciones.

En **veinte años** se visualiza a un México con una conectividad universal, significativa y de calidad, donde todas las personas puedan disfrutar de una experiencia en línea segura, satisfactoria, enriquecedora, productiva y asequible.

## 6. Objetivos

El compromiso de PROMTEL es promover, facilitar y coordinar la inversión en el sector de las telecomunicaciones para impulsar el desarrollo y la expansión de servicios de calidad en el país, mediante la implementación de la Red Compartida Mayorista, con el fin de garantizar el acceso equitativo, confiable y asequible a la conectividad para instituciones públicas, comunidades y población en general, contribuyendo así al crecimiento económico, social y a la reducción de brechas digitales en México.

Para lograrlo, PROMTEL enfocará sus acciones principalmente en dos objetivos.

### Objetivos del Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030

**Objetivo 1.** Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas.

**Objetivo 2.** Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.

#### 6.1 Relevancia del objetivo 1: Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas.

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, se debe, entre otros factores, a la limitada cobertura de las redes y servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, incluyendo la banda ancha y el Internet, que limita el desarrollo de las actividades económicas.

El modelo de desarrollo del segundo piso de la transformación en el sector de las telecomunicaciones busca fortalecer y ampliar la Red Compartida, como un pilar fundamental para reducir las desigualdades en el acceso a servicios digitales en México, mediante una supervisión efectiva lo cual responde directamente a

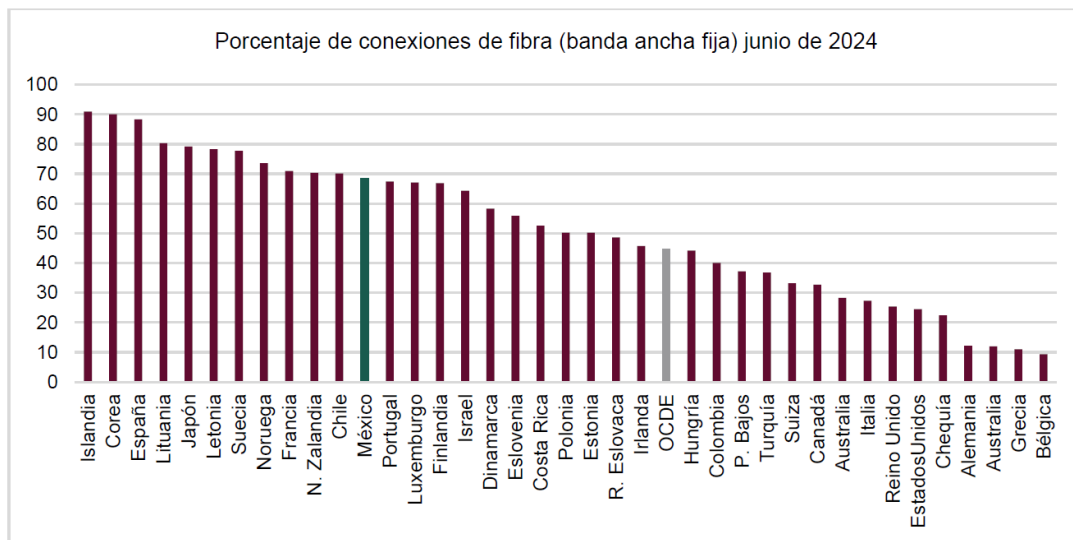
estas problemáticas al garantizar la correcta instalación y operación de la infraestructura, se facilitará la expansión hacia las comunidades más vulnerables, logrando que más personas tengan acceso a servicios de alta calidad. Esto, a su vez, permitirá reducir la brecha digital, promover la inclusión social y potenciar el bienestar de la población atendida, contribuyendo a un desarrollo más equitativo y sostenible en el país.

México enfrenta una significativa brecha digital que se manifiesta en disparidades regionales y socioeconómicas. Mientras que entidades federativas como Ciudad de México, Nuevo León y Querétaro han avanzado en términos de infraestructura y digitalización, Guerrero, Oaxaca y Chiapas aún enfrentan importantes desafíos. Hay avances en la reducción del número de personas sin acceso a Internet, entre otros indicadores, pero las brechas persisten, especialmente en zonas rurales y entre grupos más vulnerables de la población<sup>13/</sup>.

México presenta el mayor crecimiento anual de accesos de Banda Ancha Fija (BAF) a través de fibra óptica entre los países miembros de la OCDE<sup>14/</sup>. De acuerdo con datos de la OCDE (2022-2023), México es el país miembro con el mayor incremento en el porcentaje de accesos de BAF provistos a través de fibra óptica, al pasar de 41.1% a 68.5%.

Conforme al estudio de banda ancha realizado por la OCDE, el porcentaje de conexiones de fibra para junio de 2024 por país, donde México se ha posicionado por arriba de Colombia 40% y Canadá 32.7% en cuanto a este rubro tal y como se muestra en la Gráfica 7:<sup>15/</sup>

**Gráfica 7**



Fuente: OCDE

En 2024, México se ubicó en los últimos lugares en cuanto a la penetración de suscripciones de banda ancha fija con un 21.7%, lo que evidencia una brecha significativa en el acceso a servicios de alta velocidad en comparación con otros países de la región y del mundo.

La gráfica 8 muestra claramente que la cantidad de suscripciones por cada 100 habitantes en México fue considerablemente menor, situándose en niveles de urgencia y atención prioritaria para impulsar políticas que promuevan la inversión en infraestructura y la inclusión digital. Este rezago no solo limita las oportunidades de desarrollo económico y educativo, sino que también profundiza las desigualdades sociales.<sup>16/</sup>

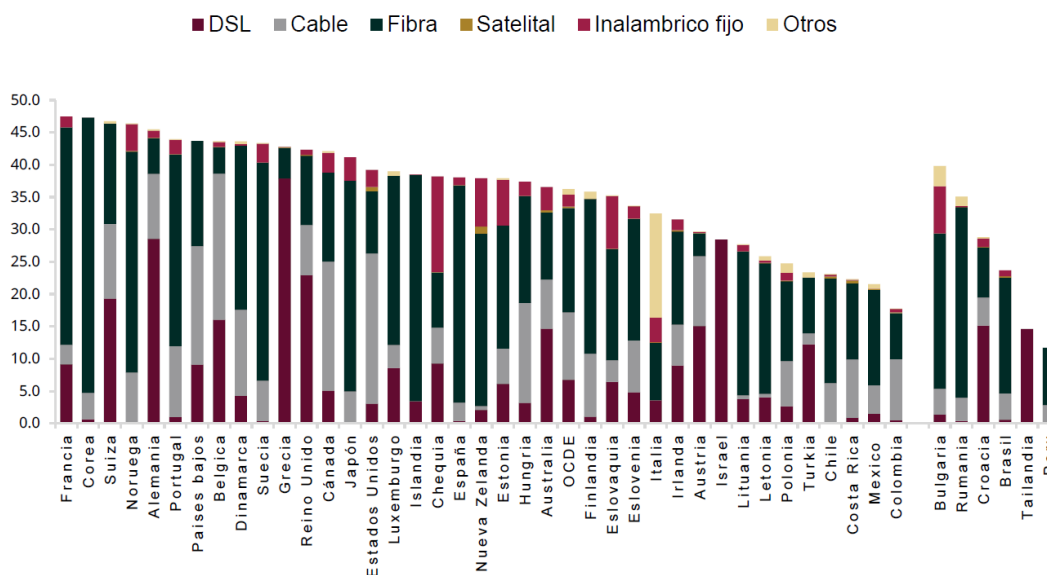
<sup>13/</sup> [https://www.ift.org.mx/sites/default/files/diagnosticos\\_v09122024.pdf](https://www.ift.org.mx/sites/default/files/diagnosticos_v09122024.pdf)

<sup>14/</sup> México presenta el mayor crecimiento anual de accesos de banda ancha fija a través de fibra óptica de entre los países miembros de la OCDE (Comunicado 70/2024) 25 de julio | Instituto Federal de Telecomunicaciones - IFT

<sup>15/</sup> Fuente: Estadísticas de banda ancha | OCDE. Disponible en: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/broadband-statistics.html>

<sup>16/</sup> Fuente: The world's richest source of ICT statistics and regulatory information - ITU DataHub. Disponible en: <https://datahub.itu.int/>

**Gráfica 8**  
**SUSCRIPTORES DE BANDA ANCHA FIJA POR TECNOLOGÍA**



Fuente: OCDE

Bajo el nuevo modelo de desarrollo del segundo piso de la transformación, la Red<sup>17/</sup> representa un proyecto de telecomunicaciones concebido para impulsar el acceso efectivo de la población a la comunicación de banda ancha y a los servicios de telecomunicaciones, cuyos objetivos son aumentar la oferta de servicios, incentivar la competencia en todos los segmentos del sector de telecomunicaciones y elevar la calidad de los servicios a estándares internacionales a través de la prestación de servicios mayoristas de telecomunicaciones.

**6.2 Relevancia del objetivo 2: Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.**

La Red Compartida contribuye al nuevo modelo de desarrollo del Segundo Piso de la Transformación mediante el impulso de un entorno competitivo en los mercados de telecomunicaciones. Está diseñado para que su operación se lleve a cabo implementando los principios que mejoren las condiciones de competencia y la eficiencia en los mercados del sector, lo anterior, en aras de impulsar el acceso efectivo de la población a los servicios de telecomunicaciones y banda ancha.

En 2024, según la Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares, realizada por el INEGI, la adopción de tecnologías digitales en la población de seis años o más, reflejó que los usuarios de Internet en México son 100.2 millones de personas, lo que representa el 83.1% de la población de seis años o más.

Estos datos evidencian una alta penetración de las tecnologías en la población, siendo especialmente notable el porcentaje de jóvenes entre 18 y 24 años que usan Internet, con un 97%. Además, se observó un incremento significativo en el uso de Internet en el grupo de seis a 11 años, que aumentó en 8.3 puntos porcentuales respecto a 2023, reflejando una tendencia de mayor integración digital en los niños en edad escolar.

El Internet se usó con más frecuencia para comunicarse (93 %), para acceder a redes sociales (90.4 %), para entretenimiento (89 %) , buscar información (88.2 %) y como apoyo a la capacitación o educación (81.3 %). Las entidades federativas con los mayores porcentajes de personas usuarias de Internet en 2024 fueron:

<sup>17/</sup> Red pública de telecomunicaciones a que se refiere el artículo Décimo Sexto Transitorio del "Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6º., 70., 27, 28, 73, 78, 94 y 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de telecomunicaciones" (Decreto de Reforma), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2013.

Sonora (91.3%), Quintana Roo (90.7%), Baja California Sur (90.4%) y Coahuila (88.2%). En contraste, los menores porcentajes de usuarios de Internet se encuentran en los estados de Oaxaca (69.2 %) y Chiapas (64.9 %).

Por otro lado, el sector de Banda Ancha Móvil (BAM) experimentó un ligero crecimiento en el número de líneas, alcanzando los 131.7 millones en el tercer trimestre de 2024<sup>18/</sup>. La mayoría de las líneas fueron prepago, representando el 69.40% del total de accesos, lo que sugiere su facilidad de acceso y flexibilidad para los usuarios. Aunque América Móvil continúa como líder del mercado con el 62.10%, se observó un aumento en la participación de los Operadores Móviles Virtuales (OMV), que alcanzaron 13.56% del mercado total de telefonía móvil, lo que indica un desarrollo creciente de la competencia en el sector.

El monto de inversión bruta en infraestructura de telecomunicaciones en 2023 fue de 55.7 mil millones de pesos, mientras que la inversión privada en infraestructura por parte de Altan Redes fue de 1.2 mil millones de pesos.

En porcentaje, la inversión en infraestructura de telefonía fija fue de un 63.27%; fijo y OMV 0.08%; móvil 32.40%; Red Compartida 2.18%; OMV 0.07% y satelital con 2%.<sup>19/</sup>

Los servicios de telecomunicaciones presentan una relativa estabilidad en el ámbito económico. Sin embargo, la inversión extranjera directa en el sector experimentó una disminución de -278.38% en comparación con el primer trimestre de 2024, y una disminución del -134.43% respecto al mismo periodo del año anterior. A pesar de esto, ciertas modalidades de ingresos mostraron un aumento anual, como los ingresos Satelitales y OMV reportaron una disminución trimestral del 32.3%.

En resumen, los datos muestran una tendencia equilibrada de los servicios de telecomunicaciones en México, con un crecimiento moderado tanto en la conectividad de Banda Ancha Fija (3.34% anual) y Móvil (8.14% anual), como en el acceso a la telefonía fija (7.85% anual). Aunque la inversión extranjera directa en el sector experimentó un retroceso, el dinamismo de los ingresos en ciertas modalidades y el aumento de la competencia, especialmente por parte de los OMVs, continúan siendo aspectos clave.

### 6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030

El presente Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030, contribuirá a promover el acceso a Internet y banda ancha como servicios esenciales para la inclusión social y el bienestar, fomentando capacidades digitales en personas, instituciones y operadores, especialmente en zonas vulnerables. Esto permitirá reducir la brecha digital, potenciar el desarrollo social y fortalecer la democracia, la cultura, la educación y la salud.

Objetivos del Programa Institucional de PROMTEL 2025-2030	Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030	Estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
<b>Objetivo 1.</b> Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas.	<b>Objetivo 5.</b> Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en población en situación de vulnerabilidad.	<b>Estrategia 5.1.</b> 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.
<b>Objetivo 2.</b> Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.	<b>Objetivo 5.</b> Promover la cobertura y el acceso a servicios de telecomunicaciones para favorecer la conectividad significativa con énfasis en población en situación de vulnerabilidad.	<b>Estrategia 5.2.</b> 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.

<sup>18/</sup> 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](https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Junio-2025.pdf).

<sup>19/</sup> Fuente: SICT, PROMTEL. Información propia elaborada con datos del Banco de Información de Telecomunicaciones (BIT) del Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT).

## 7. Estrategias y líneas de acción

**Objetivo 1. Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afromexicanas.**

**Estrategia 1.1. Supervisar el avance en el despliegue, aprovechamiento y ejecución de la Red Compartida, mediante visitas de inspección y verificación del cumplimiento de las obligaciones jurídicas, financieras y de comunicación social del Desarrollador, para garantizar la correcta operación.**

### Línea de acción

1.1.1. Supervisar el despliegue de la Red Compartida, mediante la ejecución de las visitas de inspección a las redes de acceso y de transmisión, así como y elementos centrales para garantizar su correcta operación.

1.1.2. Supervisar las obligaciones derivadas del contrato de asociación público-privado y Títulos de Concesión (Espectro y Mayorista) por parte del Desarrollador de la Red Compartida, mediante la elaboración de dictámenes y/o resoluciones de cumplimiento jurídico.

1.1.3. Supervisar la capacidad financiera de la Red Compartida, mediante el cumplimiento de la Cláusula 25 del contrato de asociación público-privada.

1.1.4. Supervisar el régimen de comunicación, mediante el cumplimiento de la Cláusula 36 del contrato de asociación público-privado de la Red Compartida.

**Objetivo 2. Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.**

**Estrategia 2.1. Desarrollar proyectos de inversión para el despliegue de infraestructura, mediante el aprovechamiento de los activos con los que cuenta el Estado con el propósito de extender la prestación de servicios de telecomunicaciones.**

### Línea de acción

2.1.1. Determinar estrategias de inversión en telecomunicaciones, mediante la elaboración de análisis y estudios que apoyen a los tomadores de decisiones en el diagnóstico del sector.

2.1.2. Impulsar la implementación de proyectos de desarrollo de infraestructura en zonas no rentables, mediante el apoyo a desarrolladores y prestadores de servicios de telecomunicaciones, con la finalidad de beneficiar a poblaciones marginadas o de difícil acceso.

**Estrategia 2.2. Fomentar la evolución del ecosistema digital a través de la sinergia del sector privado, público y civil a fin de favorecer la conectividad significativa.**

### Línea de acción

2.2.1. Fortalecer las relaciones interinstitucionales del Organismo, mediante la coordinación de esfuerzos del sector privado, público y civil involucrados en el desarrollo del ecosistema digital, a fin de identificar objetivos comunes.

2.2.2. Incentivar la colaboración de la industria de las telecomunicaciones en los programas de conectividad de los tres niveles de gobierno, mediante la compartición de infraestructura de redes públicas de telecomunicaciones con el propósito de contribuir al cierre de la brecha digital.

2.2.3. Ejecutar las estrategias de comunicación, mediante campañas de información que sensibilicen a la sociedad y autoridades sobre la importancia y beneficios de las telecomunicaciones.

2.2.4. Fomentar el uso, aprovechamiento y expansión de infraestructura del Estado para proveer servicios de telecomunicaciones, mediante la difusión de los beneficios a fin de obtener inversión privada para ampliar la cobertura.

### 8. Indicadores y metas

Estos indicadores tienen como objetivo medir el grado de avance de PROMTEL para promover, facilitar y coordinar la inversión en el sector de las telecomunicaciones a través de la Red Compartida, con miras a ampliar la conectividad, mejorar la infraestructura y garantizar acceso a servicios de calidad para la población. Se evalúa mediante la cobertura alcanzada, la disponibilidad y uso de servicios digitales.

#### Indicador 1.1 Porcentaje de población en localidades suburbanas y rurales con cobertura de la Red Compartida.

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
<b>Nombre</b>	1.1 Porcentaje de población en localidades suburbanas y rurales con cobertura de la Red Compartida.		
<b>Objetivo</b>	1. Impulsar la cobertura y calidad de la Red Compartida, mediante una supervisión efectiva en su instalación, operación y expansión para reducir la brecha en el acceso digital y uso de servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, marginadas, indígenas y afro mexicanas.		
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de población en localidades del territorio mexicano con menos de 10,000 habitantes 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.		
<b>Derecho asociado</b>	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.		
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual
<b>Acumulado o periódico</b>	Acumulado	<b>Disponibilidad de la información</b>	Marzo del año posterior al periodo de observación
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre
<b>Tendencia esperada</b>	Ascendente	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Unidad de Ingeniería, Supervisión y Control de Proyectos
<b>Método de cálculo</b>	$PPCRCLSR = ( PCRCLSR / Pob2010 ) \times 100$ <p>Donde:</p> <p>PPCRCLSR= Porcentaje de la población en localidades suburbanas y rurales, con cobertura de la Red Compartida.</p> <p>PCRCLSR = Población en localidades suburbanas y rurales con cobertura de la Red Compartida en el año de observación</p> <p>Pob2010 = Población en localidades suburbanas y rurales registrada conforme al Censo Nacional de Población y Vivienda 2010</p>		
<b>Observaciones</b>	<p>Para efectos de este indicador las localidades suburbanas y rurales se definen como aquellas con una población inferior a 10,000 habitantes.</p> <p>La población con cobertura de la Red Compartida en localidades suburbanas y rurales en el año de observación es establecida por PROMTEL con base en la información proporcionada por Auditor Técnico y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).</p> <p>La población total de 2010 corresponde a la registrada por el INEGI en el Censo Nacional de Población y Vivienda (Censo) de ese año, establecida en el contrato de origen.</p>		

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Población en localidades suburbanas y rurales con cobertura de la Red Compartida en el año de observación (personas)		<b>Valor variable 1</b>	31,982,495	<b>Fuente de información variable 1</b>	Auditor Técnico / Organismo Promotor de Inversiones en Telecomunicaciones
<b>Nombre variable 2</b>	Población en localidades suburbanas y rurales registrada conforme al Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 (personas).		<b>Valor variable 2</b>	48,544,233	<b>Fuente de información variable 2</b>	Censo INEGI 2010
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$\text{PPLMCRC} = ( 31,982,495 / 48,544,233 ) \times 100 = 65.9$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
<b>Valor</b>	65.9		El valor de la línea base corresponde al último valor definitivo observado del indicador.			
<b>Año</b>	2024		El valor de la variable 1 "Población con cobertura de la Red Compartida en localidades suburbanas y rurales 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, en localidades menores a 10,000 habitantes.			
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
	66.5		La medición de los porcentajes de población cubierta por la Red Compartida en localidades suburbanas y rurales (menores a 10,00 habitantes) se basa en el compromiso de cobertura social estipulado en el Contrato APP para el Hito del 70% cuyo valor objetivo se alcanzó en el hito de 70% y que ha continuado incrementando conforme avanza el despliegue de la Red Compartida, por lo que se espera que este valor vaya incrementando año con año. Este indicador contribuye al cumplimiento del <b>Compromiso 88</b> 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
-	9.5	16.0	21.8	22.8	25.4	28.5
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
66	66.1	66.2	66.3	66.4	66.5	

**Nota:** Compromiso 88. Garantizaremos el acceso a Internet.

**Indicador 2.1 Porcentaje de empresas interesadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de Telecomunicaciones.**

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
<b>Nombre</b>	2.1 Porcentaje de empresas interesadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de Telecomunicaciones.		
<b>Objetivo</b>	2. Ampliar el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación en zonas rurales del país, mediante la inversión en infraestructura y la promoción de alfabetización digital para reducir desigualdades territoriales y promover el desarrollo social y económico en beneficio de la población.		
<b>Definición o descripción</b>	Mide el porcentaje de empresas interesadas, respecto de las empresas contactadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión, para extender la cobertura de servicios de telecomunicaciones a localidades que aún no cuentan con estos servicios.		
<b>Derecho asociado</b>	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		
<b>Nivel de desagregación</b>	Nacional	<b>Periodicidad o frecuencia de medición</b>	Anual
<b>Acumulado o periódico</b>	Periódico	<b>Disponibilidad de la información</b>	Enero del año posterior al periodo de observación
<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje	<b>Periodo de recolección de los datos</b>	Enero a diciembre
<b>Tendencia esperada</b>	Ascendente	<b>Unidad responsable de reportar el avance</b>	Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo Unidad de Evaluación Ejecución y Estudios Económicos
<b>Método de cálculo</b>	$PEI = (EI_i / EC_i) \times 100$ <p>Donde:</p> <p>PEI= Porcentaje de empresas interesadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de Telecomunicaciones</p> <p>EI<sub>i</sub>= Empresas interesadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y de radiodifusión en el año "i" de observación.</p> <p>EC<sub>i</sub>= Empresas contactadas para la implementación de proyectos relativos a la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y de radiodifusión en el año "i" de observación.</p> <p>i = año de observación</p>		
<b>Observaciones</b>	El valor de las Variables EI <sub>i</sub> y EC <sub>i</sub> , corresponde a la cuantificación de las empresas interesadas y las consultadas para implementar proyectos para prestar servicios o para el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión en el año "i" de observación, respectivamente, durante el periodo 2025-2030, derivados de la promoción de la atracción de inversiones realizada por PROMTEL.		

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
<b>Nombre variable 1</b>	Empresas interesadas en la implementación de proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión en el año "i" de observación (empresas)	<b>Valor variable 1</b>	26	<b>Fuente de información variable 1</b>	Unidad de Evaluación, Ejecución y Estudios Económicos Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo	
<b>Nombre variable 2</b>	Empresas contactadas para la implementación de proyectos relativos a la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y de radiodifusión en el año "i" de observación (empresas)	<b>Valor variable 2</b>	60	<b>Fuente de información variable 2</b>	Unidad de Evaluación, Ejecución y Estudios Económicos Unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo	
<b>Sustitución en método de cálculo</b>	$PEI = ( 26 / 60 ) \times 100 = 43.3$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
<b>Valor</b>	43.3		El valor de la línea base representa el porcentaje de empresas que en 2024, se interesaron en implementar proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión.			
<b>Año</b>	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
	46		Para 2030, se estima que el 46% de las empresas que se consulten pronunciarán su interés en implementar proyectos para la prestación de servicios o despliegue de infraestructura de telecomunicaciones y radiodifusión.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
0	16.3	25	71.3	67.7	33.3	43.3
METAS						
<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	
43.5	44	44.5	45	45.5	46	