

Programa Presupuestario P001

**“Definición, conducción y supervisión de la
política de comunicaciones y transportes”**

1. Antecedentes.

El Programa Pp001 ***“Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”*** no cuenta con un documento normativo que utilice la Metodología del Marco Lógico, en dónde se establezcan específicamente el problema o necesidad que se busca resolver, la población a atender, el plazo de revisión y actualización por parte de todas las Unidades Responsables, que de conformidad al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentran involucradas en la Planeación y Coordinación de la Política de Comunicaciones y Transportes, a saber; a fin de cumplimentar el Artículo 3º del citado instrumento reglamentario “La Secretaría conducirá sus actividades con base en las políticas que establezca el Presidente de la República y con sujeción a los objetivos, estrategias y prioridades de la planeación nacional del desarrollo para el logro de las metas de los programas a su cargo, así como las de los programas de las entidades del sector paraestatal coordinado por ella”.

2. Justificación y Alineación.

El objetivo central de la SCT, como Dependencia rectora en infraestructura y servicios federales de dos sistemas (Comunicaciones y Transportes), es lograr que México pueda desarrollar su máximo potencial, mediante el diseño y la conducción de políticas públicas, que permitan la integración de una plataforma logística, que cuente con un transporte moderno de carga y pasajeros, así como acceso universal a la banda ancha.

En atención a las atribuciones reglamentarias de la SCT y al considerar que la “Definición, Conducción y Supervisión” es una atribución exclusiva del orden organizacional de nivel estratégico de la Secretaría, a través de las facultades del Titular del Ramo y sus Unidades Concentradoras, la planeación y ejecución de políticas del Sector Comunicaciones y Transportes es una actividad que se realiza, de manera institucional, conforme a las bases de integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 estableció dos grandes problemáticas en sus sistemas:

- *“El acceso a servicios en México aún es limitado para gran parte de la población. Lo anterior impacta en los precios de los servicios telecomunicaciones que enfrentan las empresas y la población en general.”*
- *“los principales retos que enfrenta el sector transporte se encuentra el de elevar la seguridad vial (...) La calidad de la infraestructura en algunos de los casos es baja y la conectividad del país debe incrementarse. Es necesario potenciar la inversión en este sector, lo que se traducirá en mayor crecimiento y productividad, para lo cual se requiere incrementar la participación privada.”*

Las **“causas”** que originan las dos problemáticas centrales planteadas están ligadas con los principales retos que enfrenta el Sector y que propician **“efectos”** adversos para la adecuada productividad y desarrollo nacional, entre los que se encuentran:

- Pocos e inadecuados incentivos, que fomenten la competencia efectiva en todos los segmentos de las telecomunicaciones; propicia que no se asegure la cobertura universal de los servicios de televisión, radio, telefonía y datos para todo el país.
- Debilidades en el proceso para la liberación de derecho de vía, lo que se convierte en obstáculos para concluir con rapidez los proyectos estratégicos de infraestructura terrestre.
- Falta de coordinación entre operadores ferroviarios, que genera ineficiencias en el servicio;
- El inadecuado estado físico de las vías férreas y la falta de doble vía en sitios estratégicos, entre otros factores, limitan la velocidad del sistema ferroviario.
- Muchas de las ciudades del país no cuentan con sistemas de transporte urbano masivo de calidad, lo que impide dar suficiente atención a la demanda de este servicio a precios accesibles.
- La capacidad para atender buques de gran calado en diversas terminales portuarias es insuficiente y limita las oportunidades de crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior.
- Existe una gran disparidad en el uso de los aeropuertos, debido a que muchos son subutilizados, mientras que algunos acusan saturación.
- Falta de infraestructura aeroportuaria adecuada en el Centro del país, que limita la capacidad de México para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga en América Latina.
- Falta de una visión logística integral, que no permite conectar los nodos productivos, de consumo y distribución en México.

La meta nacional de **“México Próspero”** está orientado a incrementar y democratizar la productividad de nuestra economía; lo anterior, con un enfoque que permita un acceso global a los factores de la producción. Es decir, la presente Administración buscará eliminar trabas que limiten la capacidad de todos los mexicanos para desarrollar sus actividades con mejores resultados.

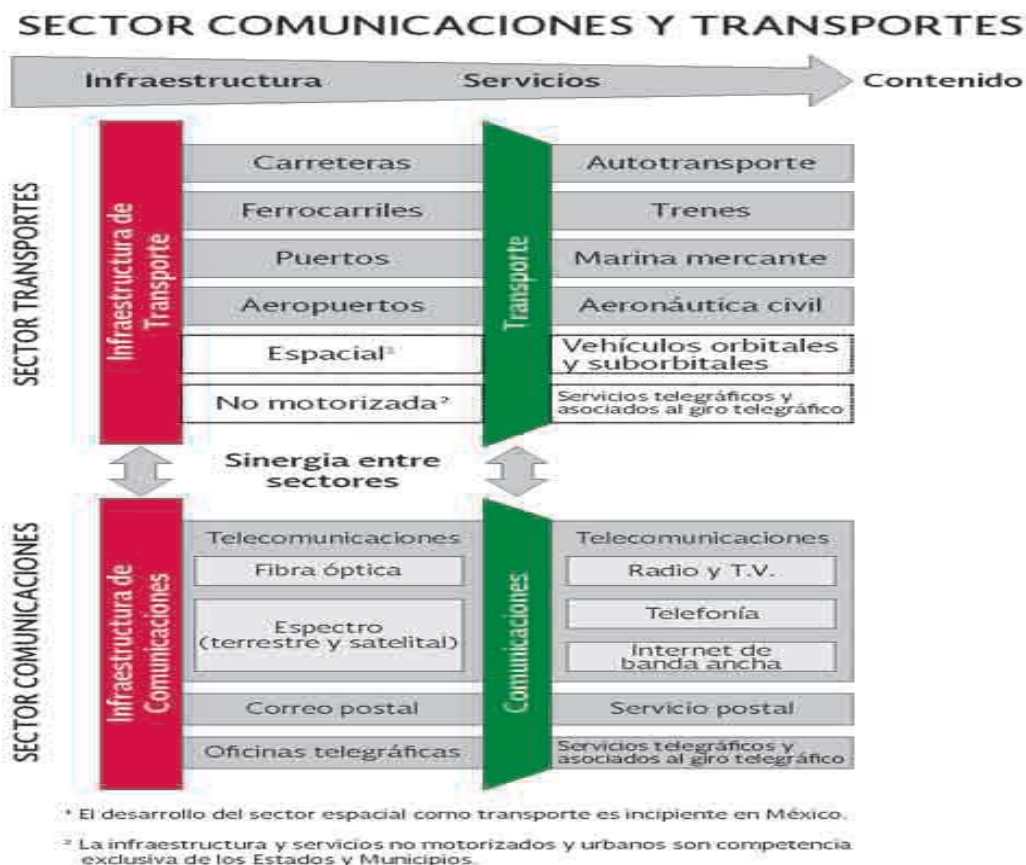
El Plan de Acción (***finés y medios***) que el Gobierno Federal estableció para abordar estas problemáticas que limitan el potencial productivo del país, también corre en dos vías:

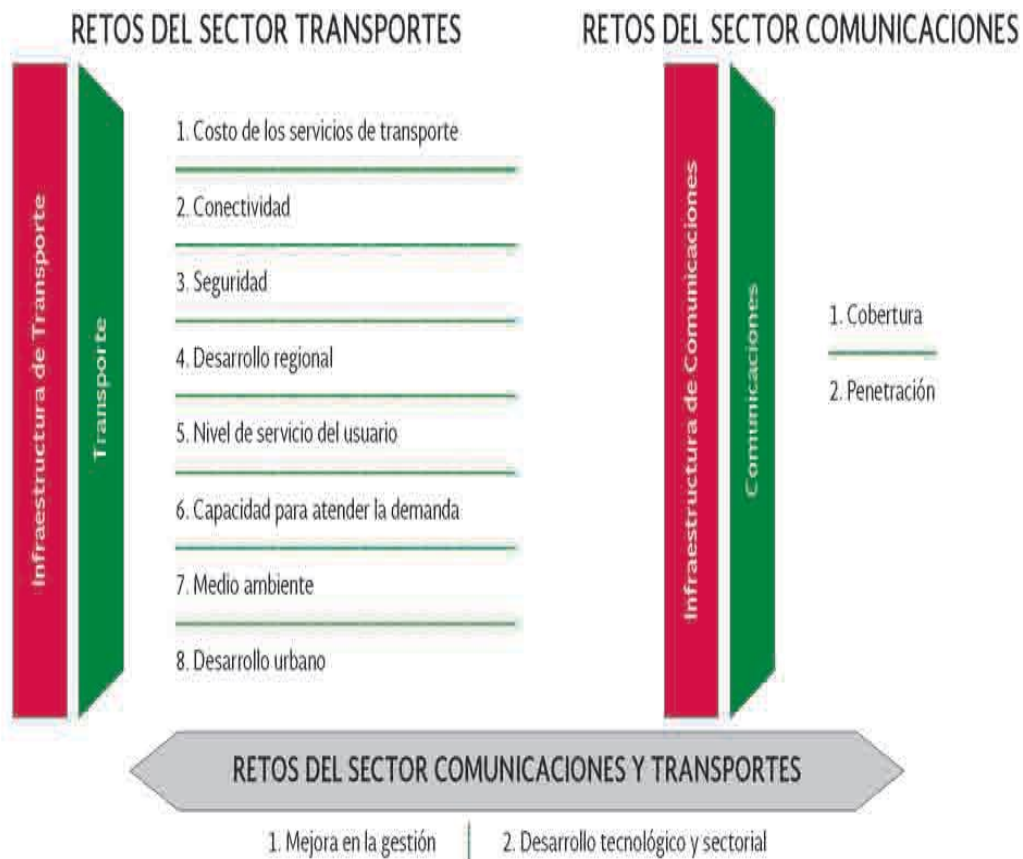
- **“democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones... mediante la Reforma del Sector establecida en tres ejes principales: i) Asegurar la cobertura universal de servicios de televisión, radio, telefonía y datos para todo el país; ii) Buenos precios para que todos los niveles socioeconómicos tengan acceso a los servicios de telecomunicaciones**

mediante la promoción de la competencia en el sector; y iii) Calidad en el servicio y en los contenidos de tal manera que se cuente con servicios más rápidos, confiables y diversos.”

- “Incrementar y democratizar la productividad también involucra **contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica y segura.** Esto se traduce en la implementación de líneas de acción tendientes a ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos del transporte, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de asociaciones público-privadas.”

En ambos sistemas opera una sinergia de contenido por infraestructura y servicios, tendiente a materializarse en políticas y actividades estratégicas, que atacan 12 retos principales, tal como se observa en los esquemas anexos.





La transformación del Sector depende directamente de la atención integral, que mediante la definición de acciones y proyectos estratégicos, permita brindar condiciones de productividad, competitividad y desarrollo económico en materia de infraestructura, servicios y adecuado marco jurídico regulatorio, que se traduzcan en menores costos de los servicios, mayor conectividad, seguridad, desarrollo regional, calidad en el nivel de servicios del usuario, capacidad de atención a la demanda, medio ambiente y desarrollo urbano.

3. Identificación y descripción del Problema.

A nivel de Coordinación Interinstitucional, tres son los objetivos estratégicos que establece el Programa Sectorial:

I).- **Objetivo Logístico:** en 4 componentes (Infraestructura, Regulación, Competencias Laborales y Sistemas de Información).

II).- **Objetivos de Movilidad de pasajeros y carga:** (Atención de demanda de traslado de personas y mercancías).

III).- **Objetivo de Mejorar el Acceso a la Banda Ancha:** (Operación de la Red Troncal, Conectividad y Desarrollo de telecomunicaciones satelitales).

En consecuencia, según el Artículo 6º del Reglamento Interior de la SCT, corresponde a los **Subsecretarios y Coordinadores Generales (UR's)** conducir la planeación de las unidades administrativas que se les adscriban, de conformidad con las políticas y lineamientos que al efecto establezca el Secretario, en términos de lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo y los programas correspondientes; vigilar que las funciones de las unidades administrativas adscritas a su responsabilidad se proyecten de acuerdo a la normatividad aplicable; programar, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas que se les adscriban, dictar las medidas necesarias para su mejoramiento administrativo, la desconcentración administrativa y la delegación de facultades en servidores públicos subalternos, y dirigir la formulación de los anteproyectos de programas y presupuestos de las unidades administrativas de su adscripción, participar en los correspondientes a las entidades del Sector, así como verificar su correcta y oportuna ejecución.

Es en este marco de referencia, como se determina que las **UR's responsables de la Planeación y Conducción de la política de comunicaciones y transportes, conforme a las atribuciones reglamentarias del Sector**, son las Subsecretarías y las Coordinaciones Generales del Ramo, mientras que la **Dirección General de Planeación**, al amparo del mismo instrumento reglamentario, sólo **participa en la formulación, definición y revisión de los instrumentos nacionales de planeación**, en coordinación con las Subsecretarías y Coordinaciones Generales, sobre la debida alineación de la planeación integral de las comunicaciones y el transporte, así como las políticas, objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo del Sector, con objeto de coordinar la integración de los programas e informes sectoriales e institucionales y, en su caso, formular la evaluación de resultados que fortalezca el desempeño institucional.

Mediante el ejercicio integral de planeación, las UR's fijan objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en estudios de factibilidad; asignan recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución; coordinarán acciones y evaluarán resultados, mismos que reflejan las prioridades de transformación y atención de los dos sistemas que integran el Sector y que forman parte del contenido del diseño de un par de instrumentos centrales: Programa Sectorial y Programa Nacional de Infraestructura.

Cada una de las Subsecretarías, Coordinaciones Generales, Organismos Descentralizados y Órganos Desconcentrados del Sector y las respectivas Unidades Responsables (UR) realizan su programación presupuestal anual y con ello se gestionan proyectos en colaboración con otros agentes económicos para el desarrollo del Sector, en **temas de infraestructura carretera, portuaria, de transporte terrestre, aéreo y telecomunicaciones**, elementos que

se encuentran debidamente alineados al Plan Nacional de Desarrollo, Programas Sectorial y Programa Nacional de Infraestructura.

En consecuencia, son las **UR's las figuras idóneas a las que les toca definir los componentes y actividades de la MIR**, mediante las cuales, de forma coordinada con la Dirección de Planeación, determinarán los instrumentos de medición y sus medios de verificación que comprueben los resultados alcanzados, con la finalidad de generar la información que formará parte de los instrumentos de evaluación y rendición de cuentas del Sector.

Cada UR, en coordinación con sus Unidades Administrativas centrales o coordinadas, es la que tiene claridad acerca de cómo contribuye al logro de lo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo (objetivos 4.5 y 4.9), el Programa Sectorial y el Programa Nacional de Infraestructura, de forma que todos los programas constituyan un esfuerzo coordinado en torno a prioridades específicas y estratégicas.

Actualmente, la SCT inicia un proceso de reingeniería integral más acorde con los retos de productividad y desarrollo del país, en un entorno global, que responda a los fines y propósitos que plantea la Visión de un México más Próspero, razón por la cual, la Dirección General de Planeación, mediante un diagnóstico situacional elaborado en 2015, busca generar instrumentos de participación estratégica más efectivos, que fomenten buenas prácticas, con medidas preventivas y correctivas oportunas.

La elaboración de un mecanismo estratégico que facilite la prevención y puntos de control permanentes del proceso de la definición y conducción de las políticas del Sector por parte de los responsables, que permita conocer las variables de la acción y captar las desviaciones; resulta fundamental, de manera que las acciones y las propias estrategias puedan ser modificadas, en función de las dinámicas generadas. Igualmente, la planificación de la evaluación del proceso ha de prever la fórmula, los criterios y los indicadores que provean de información al nivel estratégico sobre la información de alto impacto proveniente de los bienes y servicios que el Sector ofrece sobre la consecución de las finalidades, de modo que, en todo momento, estemos en disposición de tomar decisiones sobre la modificación del proceso, el final del mismo o la proyección con nuevas acciones estratégicas.

Árbol de problemas.

Efectos

- ❖ **No se asegura la cobertura universal de los servicios de televisión, radio, telefonía y datos para todo el país.**
- ❖ **Obstáculos para concluir con rapidez los proyectos estratégicos de infraestructura terrestre.**
- ❖ **Ineficiencias en el servicio ferroviario.**
- ❖ **Limitada velocidad del sistema ferroviario.**

- ❖ Insuficiente atención a la demanda de los usuarios de transporte masivo a precios accesibles.
- ❖ Limitadas oportunidades de crecimiento en el sector aeroportuario de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior.
- ❖ Aeropuertos subutilizados mientras que algunos se encuentran saturados.
- ❖ Limitada capacidad de México para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica.
- ❖ Interconectividad de los nodos productivos, de consumo y distribución en México.

Problemática Central.

- **Comunicaciones.**- *“El acceso a servicios en México aún es limitado para gran parte de la población. Lo anterior impacta en los precios de los servicios telecomunicaciones que enfrentan las empresas y la población en general.”*
- **Transportes.**- *“los principales retos que enfrenta el sector transporte se encuentra el de elevar la seguridad vial (...) La calidad de la infraestructura en algunos de los casos es baja y la conectividad del país debe incrementarse. Es necesario potenciar la inversión en este sector, lo que se traducirá en mayor crecimiento y productividad, para lo cual se requiere incrementar la participación privada.”*

Causas:

- ❖ Pocos e inadecuados incentivos que fomenten la competencia efectiva en todos los segmentos de las telecomunicaciones.
- ❖ Debilidades en el proceso para la liberación de derecho de vía.
- ❖ Falta de coordinación entre operadores ferroviarios.
- ❖ Inadecuado estado físico de las vías y la falta de doble vía en sitios estratégicos, entre otros factores
- ❖ ciudades del país no cuentan con sistemas de transporte urbano masivo de calidad.
- ❖ La capacidad para atender buques de gran calado en diversas terminales portuarias es insuficiente.
- ❖ Existe una gran disparidad en el uso de los aeropuertos.
- ❖ Deficiente infraestructura aeroportuaria para atender la demanda de servicios en el centro del país.
- ❖ falta de una visión logística integral.

Árbol de objetivos.

Fines:

- ❖ Comunicaciones.- *“democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones”* y

- ❖ **Transportes.- “contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica y segura”.**

Objetivo Central.

Incrementar y democratizar la productividad de México al contar con una infraestructura y una plataforma logística global de comunicaciones y transportes modernos que le permitan al país atender la demanda de movilizar bienes y conectar personas con oportunidad y al menor costo posible, fomentando mayor productividad, competitividad, desarrollo económico, inversiones y mejor calidad de vida de la población mexicana.

Medios

- Implementar una Reforma del Sector que propicie: i) Asegurar la **cobertura universal de servicios de televisión, radio, telefonía y datos para todo el país**; ii) **Buenos precios** para que todos los niveles socioeconómicos tengan acceso a los servicios de telecomunicaciones mediante la promoción de la competencia en el sector; y iii) **Calidad en el servicio** y en los contenidos de tal manera que se cuente con servicios más rápidos, confiables y diversos.
- Implementar líneas de acción tendientes a **ampliar y conservar la infraestructura** de los diferentes modos del transporte, mejorar su **conectividad** bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un **mayor uso del transporte público** en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más **seguridad y menor accidentalidad** en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de **asociaciones público-privadas**.

4. Cobertura y Focalización.

Características y cuantificación de las áreas de enfoque-población objetivo.

Programa presupuestario	Población o área de enfoque potencial	Población o área de enfoque objetivo	Población o área de enfoque atendida
P001 Definición, Conducción y Supervisión de la política de comunicaciones y transportes	Establecer las políticas públicas que a nivel nacional brinden las condiciones adecuadas para contar con un sistema de comunicaciones y	beneficiarios-carga, atendidos en el año en curso, entendidos estos como los usuarios de los distintos medios de la	Número de usuarios transportados (demanda) mediante la infraestructura y los servicios del transporte en calidad

	<p>transportes moderno, eficaz, competitivo y suficiente, y que representan una prioridad básica de la acción pública para sentar sobre bases firmes el crecimiento económico sostenido, e impulsar la integración regional y el desarrollo social del país; estableciendo para tal propósito una plataforma logística que le brinde a los usuarios de los dos sistemas del Sector (Comunicaciones y Transportes) un marco adecuado para la explotación, operación, uso, construcción y modernización de las vías de comunicación; mediante acciones estratégicas propias del quehacer normativo, regulador y ejecutor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>	<p>infraestructura y los servicios relacionados con las modalidades de transporte y en su caso la Red fija o compartida; en sus diversos rubros como: permisionarios, suscriptores, usuarios, pasajeros, toneladas, entre otros; mediante la construcción, modernización y rehabilitación de la infraestructura de las comunicaciones y transportes.</p>	<p>de “pasajeros” en un año; así como el número de toneladas totales trasladadas entendidas como “Carga” por los distintos modos de transportes a nivel nacional en el mismo periodo.</p> <p>En su momento el número de “usuarios-suscriptores” atendidos por la infraestructura y los servicios de comunicaciones como la Red fija, inalámbrica, Sitios de conectividad y Cobertura satelital.</p> <p>Los “medios” cuantificables para la consecución de la cobertura y la focalización también requieren de medición en las actividades y sus componentes mismos que se describen en la matriz de indicadores de resultados.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

MATRIZ DE INDICADORES.

Detalle de la Matriz								
Ramo:	9 - Comunicaciones y Transportes							
Unidad Responsable:	114 - Dirección General de Planeación							
Clave y Modalidad del Pp:	P - Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas							
Denominación del Pp:	P-001 - Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes							
Clasificación Funcional:								
Finalidad:	3 - Desarrollo Económico							
Función:	5 - Transporte							
Subfunción:	6 - Otros Relacionados con Transporte							
Actividad Institucional:	8 - Regulación eficiente de las comunicaciones y los transportes							
Fin								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante la información y demás intervenciones estratégicas que se consideren necesarias de conformidad a las atribuciones reglamentarias en el ámbito de su respectiva competencia por parte de las Subsecretarías, Coordinaciones Generales, y demás unidades administrativas y organismos que integran el Ramo, relacionadas con el proceso integrador de la toma de decisiones, acciones, acuerdos e instrumentos que fortalecen la formulación, conducción y rendición de cuentas del Sector, para la consecución de los objetivos estratégicos relacionados con el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.			1			La posibilidad de ocurrencia de un hecho imprevisible o amenazas de tipo fortuito o causa de fuerza mayor, que pueden alterar o modificar las prioridades de las políticas de comunicaciones y transportes, tales como: los desastres naturales, atentados contra las vías de comunicación, daños causados por el incumplimiento de una obligación, entre otros; pueden generar ajustes que impactan directamente a los beneficiarios del desarrollo de infraestructura y servicios federales de los sistemas de comunicaciones y transportes.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Índice de Desempeño Logístico Internacional (IDL).	Este indicador mide la oportunidad y eficiencia del sistema logístico del país, y refleja el efecto de mejoras en la infraestructura de transporte y en su integración multimodal sobre la eficiencia logística.	Los datos provienen de encuestas realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional. Para el IDL internacional los encuestados evalúan ocho mercados en seis dimensiones básicas usando una escala de 1 (peor) a 5 (mejor).	Absoluto	Índice	Estratégico	Eficacia	Bienal	



<p>Calificación del Grado de impacto por cumplimiento de los objetivos estratégicos del Programa Sectorial.(DGP)</p>	<p>Mide el rango de Grado de Cumplimiento de los objetivos estratégicos del Programa Sectorial, realizado por la Unidades concentradoras : Subsecretarías, Coordinaciones Generales, Unidades Estratégicas y de Apoyo, relacionados con los sistemas de Comunicaciones y Transportes. (3= Totalmente cumplido, 2=Razonablemente cumplido, 1= No satisfactorio, 0= No cumplido).</p>	<p>Sumatoria del cumplimiento de 18 Indicadores Sectoriales / Los 6 Objetivos Sectoriales</p>	<p>Relativo</p>	<p>Cualitativo</p>	<p>Estratégico</p>	<p>Eficacia</p>	<p>Anual</p>	<p>Sumatoria del cumplimiento de 18 Indicadores Sectoriales: Programa Sectorial e Informes de Gobierno; Los 6 Objetivos Sectoriales: Programa Sectorial e Informes de Gobierno</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------	--------------------	--------------------	-----------------	--------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Propósito		
Objetivo	Orden	Supuestos

<p>Contribuir a través del desarrollo estratégico de la infraestructura y la promoción de mejores condiciones de servicios de las comunicaciones y los transportes, el fortalecimiento de la conectividad, el desplazamiento oportuno de las personas y bienes a nivel nacional e internacional, con el propósito de que se detonen actividades de alto valor agregado, se incremente la productividad y propicie el desarrollo regional del país.</p>	<p>1</p>	<p>Las cifras de corte anual pueden sufrir una variación negativa a razón de la posibilidad de ocurrencia de un hecho imprevisible o amenazas de tipo fortuito o causa de fuerza mayor, que pueden alterar o modificar las prioridades de las políticas de comunicaciones y transportes, tales como: los desastres naturales, atentados contra las vías de comunicación, daños causados por el incumplimiento de una obligación, restricciones de aprobación de recursos presupuestales entre otros, que pueden generar ajustes que impactan directamente a los beneficiarios del desarrollo de infraestructura y servicios federales de los sistemas de comunicaciones y transportes.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Eficacia de la gestión estratégica de las políticas públicas del Sector (Unidades Coordinadoras - Subsecretarías, Coordinaciones Generales y de Apoyo Estratégico).	Mide el impacto de los resultados estratégicos, que atienden la demanda de infraestructura y servicios que requieren las diferentes poblaciones objetivo en materia de conectividad y movilización de bienes y personas como beneficiarios finales.	(Número de beneficiarios-carga, atendidos en el año en curso (suscriptores, usuarios, pasajeros, toneladas, entre otros) mediante la construcción, modernización y rehabilitación de la infraestructura de las comunicaciones y transportes. / Número de beneficiarios-carga atendidos durante el año anterior (suscriptores, usuarios, pasajeros, toneladas, entre otros) mediante la construcción, modernización y rehabilitación de la infraestructura de las comunicaciones y transportes.) - 1 X 100	Relativo	Beneficiario	Estratégico	Eficiencia	Anual	Número de beneficiarios-carga atendidos en el año en curso (suscriptores, usuarios, pasajeros, toneladas, entre otros) mediante la construcción, modernización y rehabilitación de la infraestructura de las comunicaciones y transportes. Estadística Básica del Sector; Número de beneficiarios-carga atendidos durante el año anterior (suscriptores, usuarios, pasajeros, toneladas, entre otros) mediante la construcción, modernización y rehabilitación de la infraestructura de las comunicaciones y transportes: Estadística Básica del Sector
Componente								
Objetivo			Orden			Supuestos		
1. Regular las políticas y programas que se encuentran relacionadas con construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios del Sector.			1			Inconformidad de los permisionarios, concesionarios y usuarios que impidan que las normas y disposiciones se publiquen y apliquen en tiempo y forma. Controversias técnico-jurídicas que retrasen la consecución de los objetivos del Sector, para regular las operaciones de la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios de los sistemas de comunicaciones y transportes.		



Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de eficiencia Reguladora (UR normativo-Reguladoras y UAJ)	Mide el porcentaje de eficiencia Reguladora en la emisión de normas y disposiciones relacionadas con construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios de los sistemas de comunicaciones y transportes, por semestre en un año /	Número real de emisión de normas y disposiciones emitidas y relacionadas con construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios de los sistemas de comunicaciones y transportes, por semestre en un año /	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficiencia	Anual	Número de normas y disposiciones programadas en la misma materia.:Avances semestrales del programa de trabajo anual; Número real de emisión de normas y disposiciones emitidas y relacionadas con construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios de los sistemas de comunicaciones y transportes, por semestre en un año: Reporte de avances semestrales del programa de trabajo anual
Objetivo			Orden			Supuestos		
2. Apoyar a la toma de decisiones mediante diversas tareas estratégicas.			2			Las tareas de apoyo dependen de situaciones no siempre programables, en virtud de tratarse de situaciones que responden a grupos de interés y diferentes instancias de negociación.		

Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Atención de las Tareas de apoyo estratégico y de Seguridad Nacional	Mide el porcentaje de atención a las Tareas de apoyo estratégico y de Seguridad Nacional que fortalecen la toma de decisiones, la función normativa y reguladora del sector; así como el diseño, la implementación y difusión de las políticas públicas del sector durante la administración.	Sumatoria de las tareas estratégicas, Opiniones, Estudios e Investigaciones técnico-jurídicos dirigidos apoyar el trabajo de la toma de decisiones, las funciones Normativa y Reguladora o a medir el cumplimiento de los propósitos del Sector relativos con el acceso a servicios de telecomunicaciones y atención de demanda de movilización de bienes y personas o con cualquiera de los 12 retos de los dos sistemas de comunicaciones o transportes de conformidad con el Programa Sectorial.	Relativo	Asesoría	Gestión	Eficacia	Semestral	Sumatoria de las tareas estratégicas, Opiniones, Estudios e Investigaciones técnico-jurídicos dirigidos apoyar el trabajo de la toma de decisiones, las funciones Normativa y Reguladora o a medir el cumplimiento de los propósitos del Sector relativos con el acceso a servicios de telecomunicaciones y atención de demanda de movilización de bienes y personas o con cualquiera de los 12 retos de los dos sistemas de comunicaciones o transportes de conformidad con el Programa Sectorial: Informe de Resultados del Programa de Trabajo Anual.
Objetivo			Orden			Supuestos		
3. Contribuir a elevar el cumplimiento de las metas del Sector Comunicaciones y Transportes, mediante la conducción, coordinación, dirección y vigilancia de las acciones que realizan los Centros SCT, como Unidades Responsables de la ejecución de las acciones establecidas en el Programa Sectorial y el de Trabajo de estas UR%u2019s en las entidades federativas, con la coadyuvancia de la Dirección General de Evaluación.			3			Establecer un procedimiento de Seguimiento y conducción del Programa de Trabajo de la Coordinación General de Centros SCT con apego a las normas, políticas y lineamientos establecidos; análisis de la información proporcionada mediante reportes generados por la Coordinación de Centros SCT, Reportes Trimestrales		

Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje ponderado del cumplimiento de las metas establecidas a nivel regional de las políticas del Sector de Comunicaciones y Transportes (CGCSCT)	Contribuir a elevar el cumplimiento de las metas del Sector Comunicaciones y Transportes, mediante la conducción, coordinación, dirección y vigilancia de las acciones que realizan los Centros SCT, como Unidades Responsables de la ejecución de las acciones establecidas en el Programa Sectorial y el de Trabajo de estas URs en las entidades federativas, con la coadyuvancia de la Dirección General de Evaluación.	(Sumatoria del número total de acciones realizadas por los centros SCT / Metas programadas) X 100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Sumatoria del número total de acciones realizadas por los centros SCT: Reportes y análisis de la información proporcionada por la Coordinación General de Centros SCT, Dirección General de Evaluación y de los Centros SCT; Metas programadas: Programa de Trabajo de la Coordinación General de Centros SCT y programas de trabajo de cada Centro SCT

Actividad

Objetivo	Orden	Supuestos
Contribuir con la información estratégica y la implementación de herramientas de apoyo que le permitan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contar con los elementos para una adecuada definición, conducción y supervisión de las políticas del Sector, en cumplimiento a las solicitudes de acuerdos que se toman con el C. Secretario y su Gabinete de apoyo; o las que requieren las distintas autoridades de los tres niveles de gobierno.	1	Las actividades estratégicas de apoyo no se pueden programar, en virtud de que dependen de variables sensibles de los grupos de interés, no obstante requieren una atención particular por parte de los niveles de la toma estratégica de decisiones por los efectos mediáticos que puedan causar.

Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje cumplimiento del seguimiento de los acuerdos con Senadores y Diputados 2016	Grado de cumplimiento del seguimiento y la gestión legislativa federal y estatal en el 2016	(Solicitudes legislativas recibidas/Solicitudes Gestionadas)*100	Relativo	Porcentaje de solicitudes	Gestión	Eficacia	Trimestral	

Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje cumplimiento de Atención ciudadana en el ejercicio 2016	Grado de cumplimiento de las solicitudes de información recibidas en la Oficina del C. Secretario que fueron realizadas últimos 12 meses, como porcentaje de la población.	(Número total de solicitudes recibidas / Total de solicitudes turnadas)*100	Relativo	Porcentaje de solicitudes	Gestión	Eficacia	Trimestral	
Objetivo			Orden			Supuestos		
Dotar y mantener la infraestructura en materia de comunicaciones, dando mayor cobertura a las señales satelitales y tráfico de voz, datos e internet, coayuvando al mismo tiempo en las estrategias de Seguridad Nacional.			2			Obsolescencia tecnológica.		
Objetivo			Orden			Supuestos		
Ejecutar los programas anuales de acuerdo con los objetivos Sectoriales en materia de políticas de infraestructura, transportes y comunicaciones a nivel regional, así como evaluar su efectividad.			3			Fenómenos socio-organizacionales e hidrometeorológicos.		
Objetivo			Orden			Supuestos		
Ejecutar los programas anuales de acuerdo con los objetivos Sectoriales en materia de políticas de infraestructura, transportes y comunicaciones a nivel regional, así como evaluar su efectividad.			3			Fenómenos socio-organizacionales e hidrometeorológicos.		
Objetivo			Orden			Supuestos		
Ejecutar los programas anuales de acuerdo con los objetivos Sectoriales en materia de políticas de infraestructura, transportes y comunicaciones a nivel regional, así como evaluar su efectividad.			3			Fenómenos socio-organizacionales e hidrometeorológicos.		
CONSERVACION DE CAMINOS RURALES Y ALIMENTADOS RES.	REFLEJA LAS FUNCIONES Y ACCIONES REALIZADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA META ESTABLECIDA DE CONSERVACIÓN DE CAMINOS	KILÓMETROS CONSERVADOS / KILÓMETROS PROGRAMADOS *100	Absoluto	KILÓMETROS CONSERVADOS	Gestión	Eficacia	Anual	KILOMETROS CONSERVADOS ;PROGRAMA DE TRABAJO Y REPORTES INTERNOS TRIMESTRALES ; KILÓMETROS CONSERVADOS PROGRAMADOS:PROGRAMA DE TRABAJO



	RURALES Y ALIMENTADORES.								
KILÓMETROS CONSTRUIDOS Y MODERNIZADOS	REFLEJA LAS FUNCIONES Y ACCIONES REALIZADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA META ESTABLECIDA DE CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DE KILÓMETROS EN AUTOPISTAS, CARRETERAS Y CAMIINOS RURALES.	KILÓMETROS CONSTRUIDOS Y MODERNIZADOS / KILÓMETROS PROGRAMADOS *100	Absoluto	KILÓMETROS CONSTRUIDOS Y MODERNIZADOS	Gestión	Eficacia	Anual	KILÓMETROS CONSTRUIDOS Y MODERNIZADOS PROGRAMADOS :PROGRAMA DE TRABAJO ; KILOMETROS CONSTRUIDOS Y MODERNIZADOS :PROGRAMA DE TRABAJO Y REPORTES INTERNOS TRIMESTRALES	
KILÓMETROS CONSERVADOS RUTINARIA Y PERIÓDICA / KILÓMETROS PROGRAMADOS RUTINARIA Y PERIODICA*100	REFLEJA LAS FUNCIONES Y ACCIONES REALIZADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS ESTABLECIDAS DE CONSERVACIÓN, TANTO RUTINARIA COMO PERIÓDICA, DE LA RED FEDERAL LIBRE DE PEAJE	KILÓMETROS CONSERVADOS RUTINARIA Y PERIÓDICA / KILÓMETROS PROGRAMADOS RUTINARIA Y PERIODICA*100	Absoluto	KILÓMETROS CONSERVADOS	Gestión	Eficacia	Anual	KILÓMETROS PROGRAMADOS (RUTINARIA) :PROGRAMA DE TRABAJO; KILOMETROS CONSERVADOS (RUTINARIA) :PROGRAMA DE TRABAJO	

Finalmente, es importante señalar que la Secretaría a través de la Dirección General de Planeación, se encuentra en un proceso de **Reingeniería Integral**, con el propósito de los instrumentos que se encuentran vinculados con la Definición, Conducción y Supervisión de la Política de Comunicaciones y Transportes, se encuentren alineados y vinculados de forma estratégica, y permitan que la actividad de la toma de decisiones y sus distintas atribuciones reglamentarias de las Unidades concentradoras y estratégicas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tengan impactos concretos sobre el bienestar de la población o sobre las variables estructurales de la economía. Dicha reingeniería plantea una adecuada alineación de los principales programas del Sector contra el Plan Nacional de Desarrollo; así como la determinación de Metas Sexenales específicas (Pasajeros-Carga; Usuarios-Suscriptores y Medios) con instrumentos que incorporen el adecuado seguimiento como un Tablero de Control Estratégico, un Mapa único de Administración de riesgos y la incorporación de herramientas que fomenten la Transparencia, la Integridad y la efectiva Rendición de Cuentas; de este modo resulta necesario articular la MIR contra los objetivos y las metas que se establecen como **indicadores relevantes**, que midan los resultados del pleno cumplimiento de las funciones y atribuciones de la Dependencia. Si bien la naturaleza de los dos sistemas del Sector “Comunicaciones y Transportes” en cuanto a proporcionar infraestructura y servicios, son más medios que fines; los beneficios y su impacto son fundamentales en los compromisos de gobierno y la escala que alcanzan para el proyecto de nación de un “México más Próspero”.