



Gobierno de
México

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

EN CAMINO HACIA UNA INFRAESTRUCTURA SUSTENTABLE Y SOSTENIBLE

XIII CONGRESO MEXICANO DEL ASFALTO



2025
Año de
La Mujer
Indígena

Cancún, Quintana Roo
21 de agosto del 2025

Importancia de la Gestión de Activos Viales

EN CAMINO HACIA UNA INFRAESTRUCTURA SUSTENTABLE Y SOSTENIBLE



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



“Las carreteras nos permiten ir al trabajo, enviar a nuestros hijos a la escuela, llegar al hospital y transportar mercancías entre los fabricantes y los usuarios finales. Las carreteras tienen un efecto positivo en el crecimiento económico y el desarrollo de la sociedad.”

The Contribution of Road Transport to Sustainability and Economic Development. A PIARC SPECIAL PROJECT, Ramboll and Bruun Communication 2020.

**Desarrollo de la
Nación**



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**



LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

LAS CARRETERAS COMO PILARES PARA LOS POLOS DE DESARROLLO



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

"Una red carretera eficiente convierte a México en un país más conectado, competitivo y sostenible."

IMPACTO AMBIENTAL

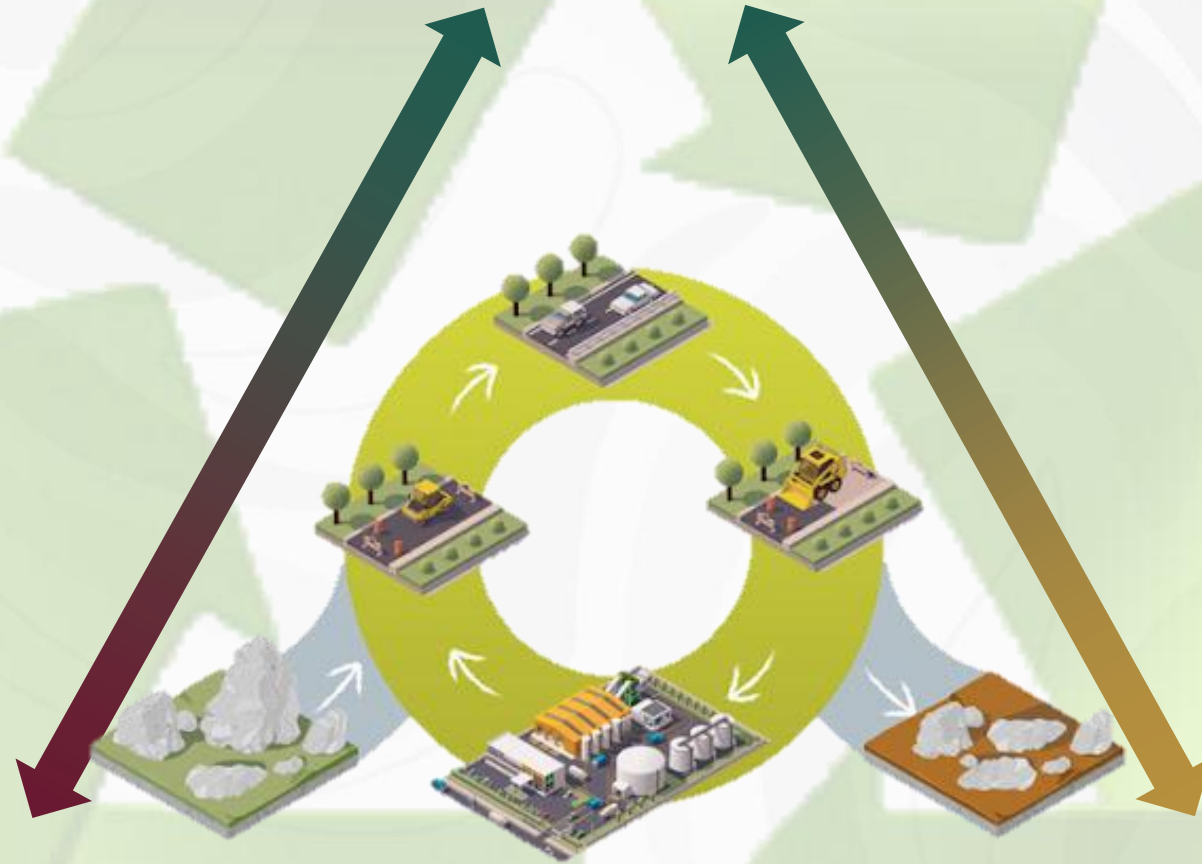


Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- RESPONSABILIDAD
- REDUCIR
- REUTILIZAR
- RECICLAR

• Medio
Ambiente



• Calidad

• Seguridad



2025
Año de
La Mujer
Indígena

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

- ✓ 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)
- ✓ 169 metas específicas
- ✓ 232 indicadores de seguimiento



2025
Año de
La Mujer
Indígena

9 INDUSTRIA,
INNOVACIÓN E
INFRAESTRUCTURA



Industria, Innovación e Infraestructura:

- Carreteras resilientes y seguras.
- Promover materiales sostenibles y tecnologías limpias.
- Acceso equitativo a transporte para comunidades rurales.

11 CIUDADES Y
COMUNIDADES
SOSTENIBLES



Ciudades y comunidades sostenibles:

- Movilidad urbana eficiente.
- Reducción de la huella ambiental del transporte.

13 ACCIÓN
POR EL CLIMA



Acción por el clima:

- Diseño de carreteras adaptadas al cambio climático.
- Reducción de emisiones en construcción y operación.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Financiación de proyectos carreteros con criterios ambientales y sociales.

Uso de evaluaciones de impacto ambiental y social (EIA/ESIA).

Promoción de pavimentos reciclados y materiales locales.

Carreteras resilientes al clima (drenaje, taludes, resistencia a inundaciones).

Inclusión social: acceso a transporte para zonas marginadas.



WORLD BANK GROUP



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**



ESTRATEGIA SOCIO - AMBIENTAL

Para el fortalecimiento de la normatividad técnica de la SICT



Manual de
diseño de
pasos para
fauna
silvestre en
carreteras

2020

Manual de
planeación,
diseño, e
implementación
de
infraestructura
verde vial

2021



2022

Manual para
elaborar
protocolo para
consulta
indígena en
infraestructura
de transporte

2023

Manual para la
conservación
ambiental de
carreteras en el
marco de
sostenibilidad de
una economía
circular

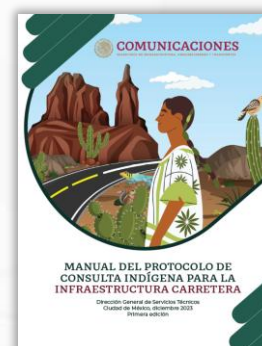
2024

Catálogo de
conceptos
ambientales con
especificaciones
técnicas particulares
para infraestructura
de transporte

2025



Manual de
revegetación y
reforestación
en la
infraestructura
carretera



Lineamientos para
evaluación de
factibilidad ambiental,
jurídico-ambiental y
social de proyectos de
infraestructura de
transporte



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

 Ejecutado
 En edición para publicación

LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA: PRIMER PASO HACIA LA SOSTENIBILIDAD



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



"La calidad no es solo un requisito técnico, es la base de una infraestructura sostenible y responsable con la sociedad y el medio ambiente."



2025
Año de
La Mujer Indígena



Seguridad vial: carreteras de calidad reducen accidentes y mejoran la movilidad sostenible.

✓ **Durabilidad:** obras bien construidas reducen costos de mantenimiento y el uso excesivo de materiales.



Optimización de recursos públicos: inversiones más eficientes generan confianza y desarrollo económico.



Eficiencia ambiental: menor necesidad de reconstrucciones significa menos emisiones y menor consumo de recursos.



Contribución a ODS (9, 11 y 13): calidad en construcción como base para infraestructura resiliente, ciudades sostenibles y acción climática.



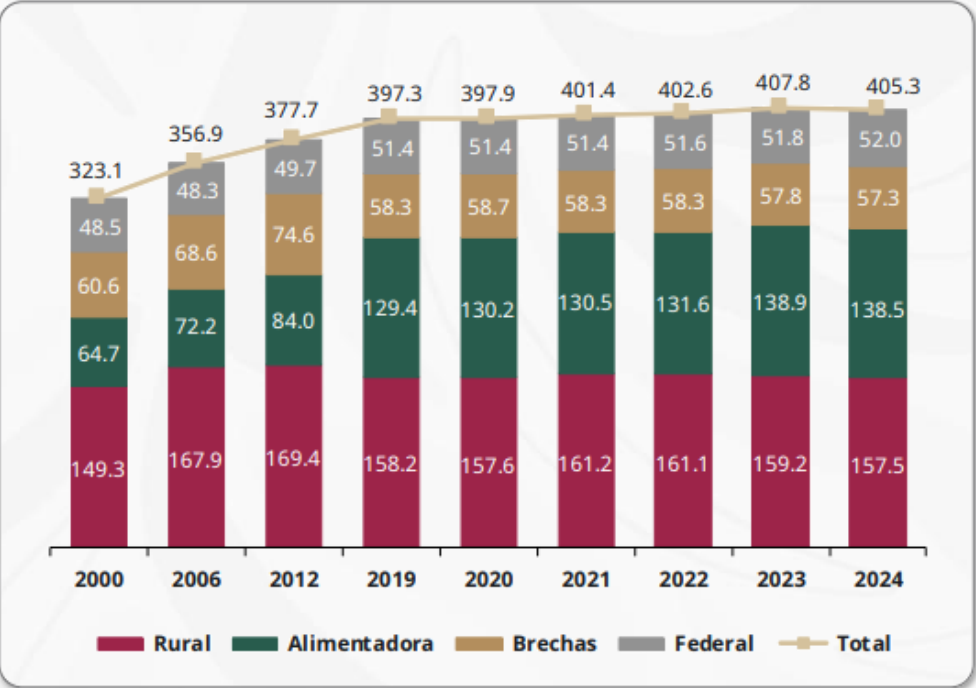
Red Carretera de México



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Longitud de la Red Carretera Nacional
por tipo de red
Serie anual 2000, 2006, 2012 y de 2019 a 2024
(Miles de kilómetros)



Nota: La suma de los parciales puede o no coincidir con el total, debido al redondeo de las cifras.
Fuente: SICT. Subsecretaría de Infraestructura.



Red Carretera Federal

- 12.8% Federal – 53,985 km
 - 2.8% Cuota – 10,614 km
 - 10.0% Libre – 43,371 km
- 34.2% Alimentadora – 138 488 km
- 38.9% Rural – 157 486 km
- 14.1% Brechas – 57 255 km

58.3% del movimiento de carga

93.7% de movimiento de pasajeros

Pavimentos
Rígidos

Pavimentos
Flexibles

Toda la Red

6.9%

93.1%

Red Libre

2.1%

97.9%

Red Cuota

20.3%

79.7%

Movimiento de carga y de pasajeros 2024



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Modo de transporte	Toneladas transportadas	%	Pasajeros transportados	%
Autotransporte de carga y pasajeros	572.0	58.3	3,824	93.7
Ferrocarril	135.7	13.8	51	1.2
Fluvial	272.6	27.8	19	0.5
Aéreo	1.3	0.1	186	4.6
Total	982	100	4,080	100



2025
Año de
La Mujer Indígena

Análisis de Ciclo de vida (ACV)



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

EL DRENAJE Y SUBDRENAJE: FACTOR CLAVE EN LA DURABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Prevención de daños estructurales: un buen drenaje evita la infiltración de agua que debilita la subrasante y las capas de pavimento



Eficiencia económica: disminuye costos de rehabilitación y mantenimiento.



Mayor vida útil de la carretera: reduce deformaciones, agrietamientos y baches.



Resiliencia ante el cambio climático: carreteras mejor preparadas frente a lluvias intensas, inundaciones y fenómenos extremos.



Sostenibilidad ambiental: control adecuado del escurrimiento minimiza erosión y protege ecosistemas aledaños.



2025
Año de
La Mujer
Indígena

"Una carretera con drenaje eficiente es más segura, económica y sostenible."

Análisis de Técnicas de Reciclado



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- El reciclado de pavimentos se ha consolidado como una alternativa clave, ya que permite aprovechar los materiales existentes in situ, reducir costos de acarreo y minimizar el impacto ambiental.



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Full Depth Reclamation (FDR)



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- El FDR es una técnica de rehabilitación de pavimentos que aprovecha el material existente para construir una nueva capa más resistente y duradera, reduciendo la necesidad de materiales nuevos y los costos asociados.

Subrasante
con buena
capacidad
estructural



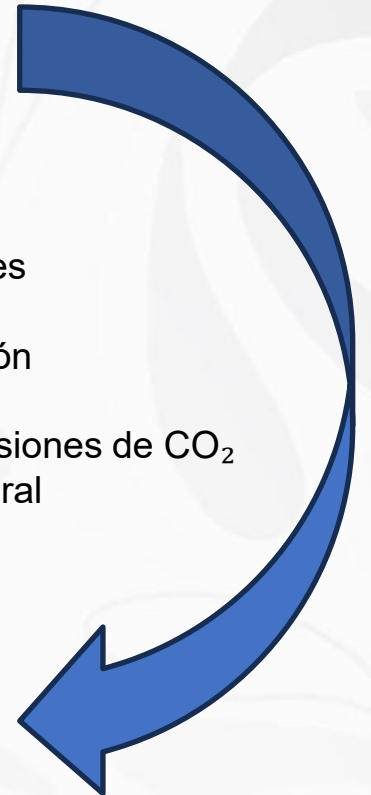
Base
estabilizada

Ventajas

- Recicla el 100% de materiales
- Reducción de costos
- Menor transporte y disposición
- Reducción de tiempos
- Sustentabilidad y menor emisiones de CO₂
- Mejora la capacidad estructural



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**





FDR procedimiento constructivo

1. Fresado de
capas

3. Mezclado
homogéneo

5. Perfilado y
curado

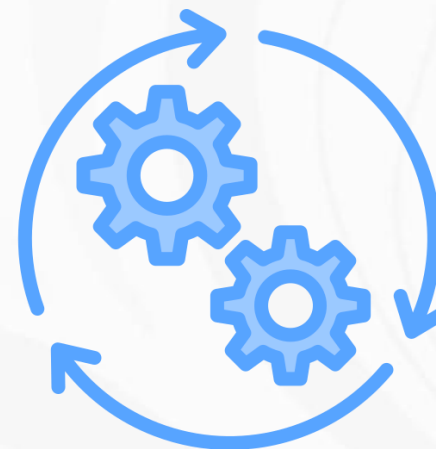
2. Mezcla con
estabilizantes

4. Compactación

6. Aplicación de
capa superior



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**



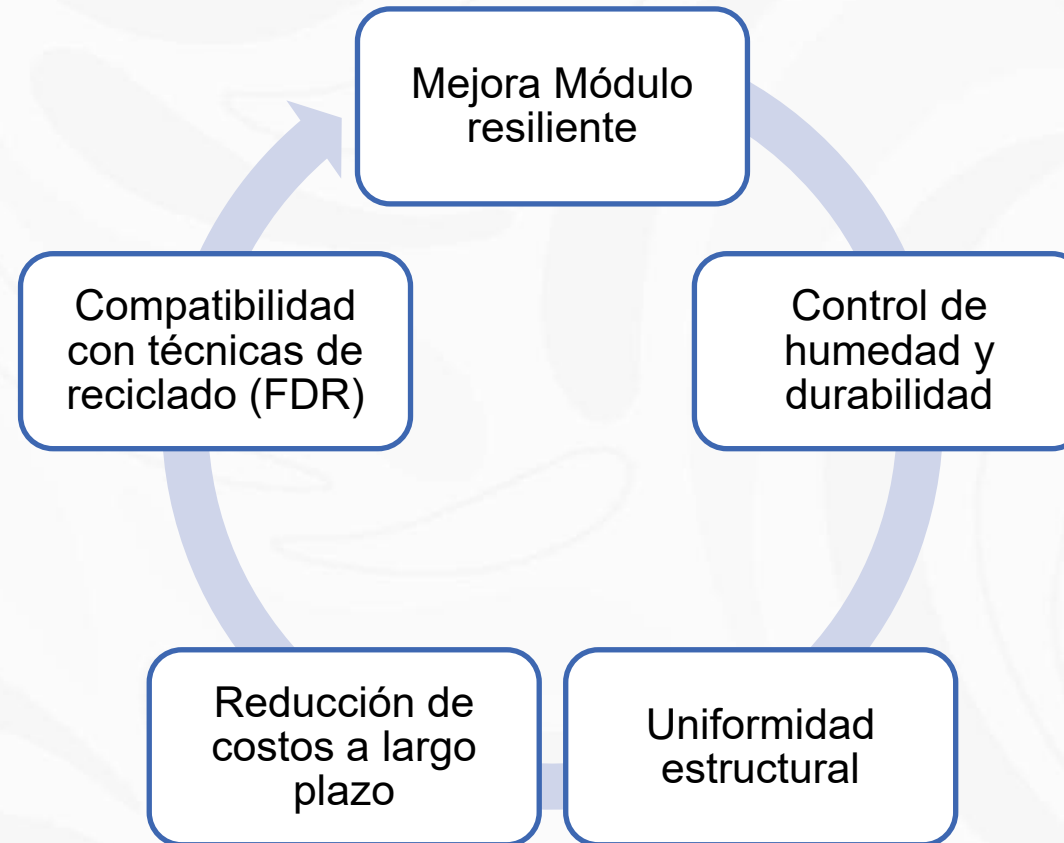
Capa subrasante



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- En cuanto a capas inferiores, el mejoramiento a través de una estabilización de la capa subrasante en una vialidad es un punto clave en cualquier técnica de rehabilitación de pavimentos porque la subrasante es la “cimentación” del camino, asegurando que las capas superiores (recicladas o nuevas) trabajen de manera eficiente.



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Opciones para estabilizar una capa subrasante



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Cal

Aprovechamiento
de los suelos
existentes



Cemento Portland

Mayor capacidad
estructural



**Aditivos
poliméricos**

Menor
susceptibilidad a la
humedad



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Opciones para estabilizar bases recuperadas



Base Asfáltica



N-CMT-4-02-003/19 Materiales para Bases Tratadas

Base con Cal



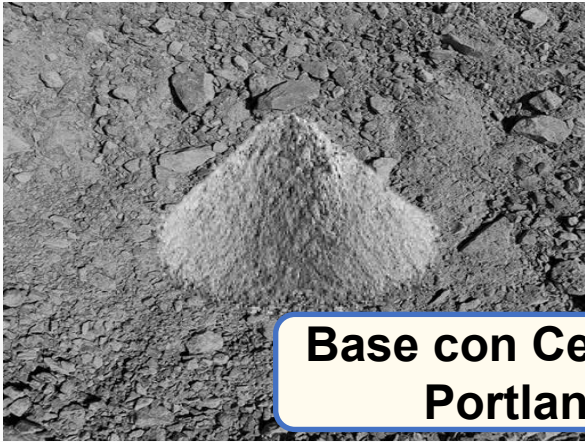
N-CMT-1-04/19 Materiales Tratados con Cal

Base Espumada



N-CMT-4-04-001/23 Materiales Pétreos Recuperados para Mezclas con Cemento Asfáltico Espumado

Base con Cemento Portland



N-CMT-4-02-003/19 Materiales para Bases Tratadas



Bases estabilizadas con Cal



Escarificación de la base hidráulica existente

Adición entre 3% y 6%

Mezclado homogéneo con agua para activar las reacciones.

Compactación de la capa

Curado de la capa (reacciones puzolánicas)



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Ventajas

- Durabilidad a la humedad
- Mejora en la plasticidad
- Aumenta la capacidad de carga (módulo resiliente)
- Economía, utilización material existente



Bases estabilizadas con Cemento Portland

Es una capa de material granular existente al que se le incorpora cemento Portland en proporciones óptimas entre 3% y 4% (N·CMT·4·02·003), más un porcentaje óptimo de humedad, logrando una mezcla que, tras la compactación y curado, su función es aumentar la resistencia, rigidez y durabilidad del pavimento, distribuyendo mejor las cargas y ofreciendo mayor desempeño frente al tránsito y la humedad.



Escarificación de la base hidráulica existente

Adición de cemento Portland entre 2% y 4%

Mezclado homogéneo con contenido de agua óptimo

Compactación de la capa

Curado mediante riego ligero o membranas de curado



Bases Asfálticas



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Capa estructural intermedia entre la carpeta de rodadura y la subbase granular.

Agregados pétreos triturados (gruesos y finos).
Filler mineral (polvo de trituración o cal).
Cemento asfáltico (4%–6% en peso).

Su función principal es soportar y distribuir las cargas de tránsito hacia las capas inferiores.



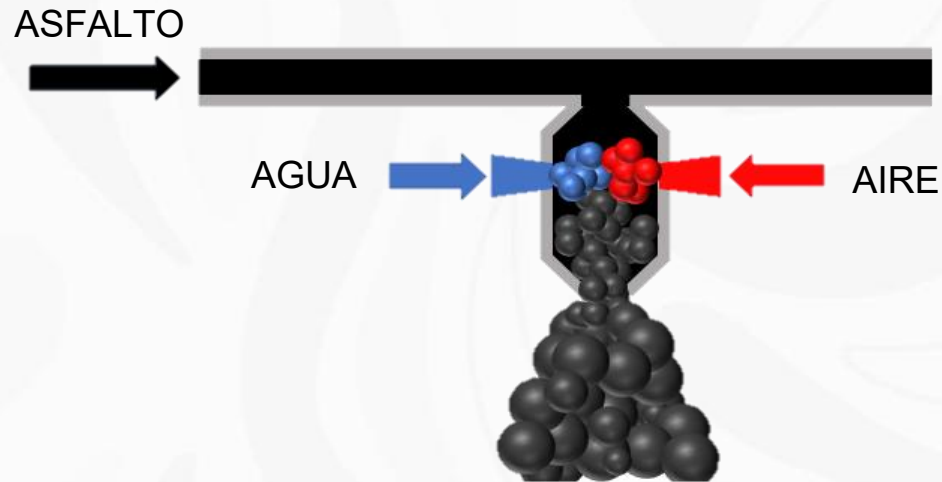
2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Bases con Asfalto Espumado



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Emulsión
asfáltica



Asfalto
Espumado



Menor consumo
de asfalto virgen

Asfalto
convencional

Capa resistente al
agrietamiento



2025
Año de
La Mujer
Indígena

RAP (RECLAIMED ASPHALT PAVEMENT)



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- Alternativa eficiente y sustentable para la rehabilitación y construcción de pavimentos.
- Reducción en el consumo de agregados vírgenes y cemento asfáltico.



MENOR TRASLADO DE MATERIALES



**MENOR EXPLOTACIÓN DE
RECURSOS**



2025
Año de
La Mujer
Indígena



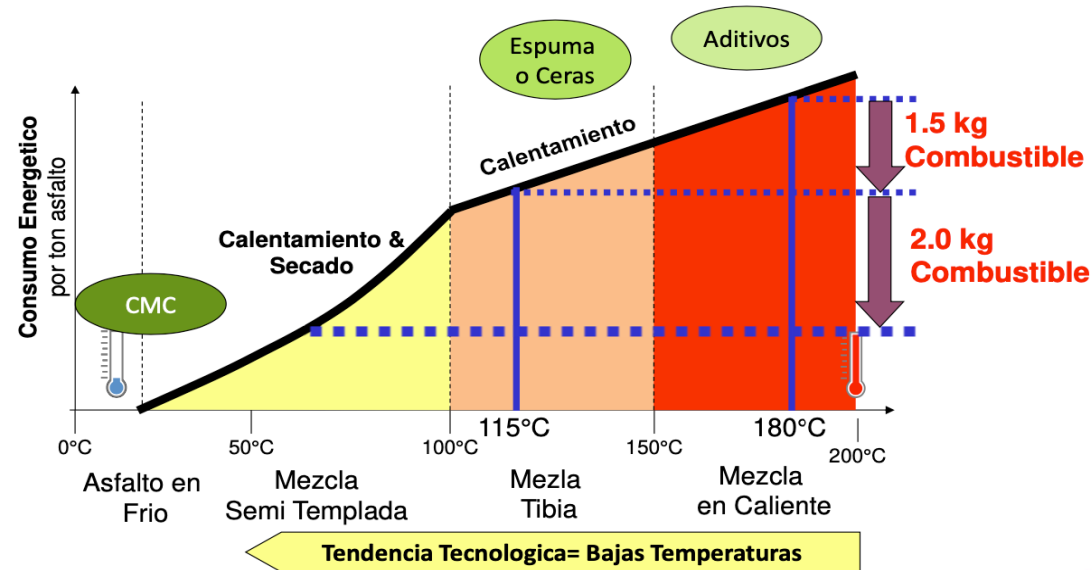
REDUCCIÓN DE LAS TEMPERATURAS DE FABRICACIÓN DE MEZCLAS ASFÁLTICAS



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

- Menor cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero.
- Mejores condiciones de trabajo.
- Disminución de la oxidación del cemento asfáltico.



USO DE RAP EN MEZCLAS ASFÁLTICAS



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



2025
Año de
La Mujer
Indígena

MEZCLAS ASFÁLTICAS MODIFICADAS CON HULE MOLIDO DE NEUMÁTICO



Gobierno de
México

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



La utilización de este tipo de tecnologías puede permitirnos retirar del ambiente hasta 263 neumáticos de turismo por km/carril con un espesor de carpeta asfáltica de 5 cm.



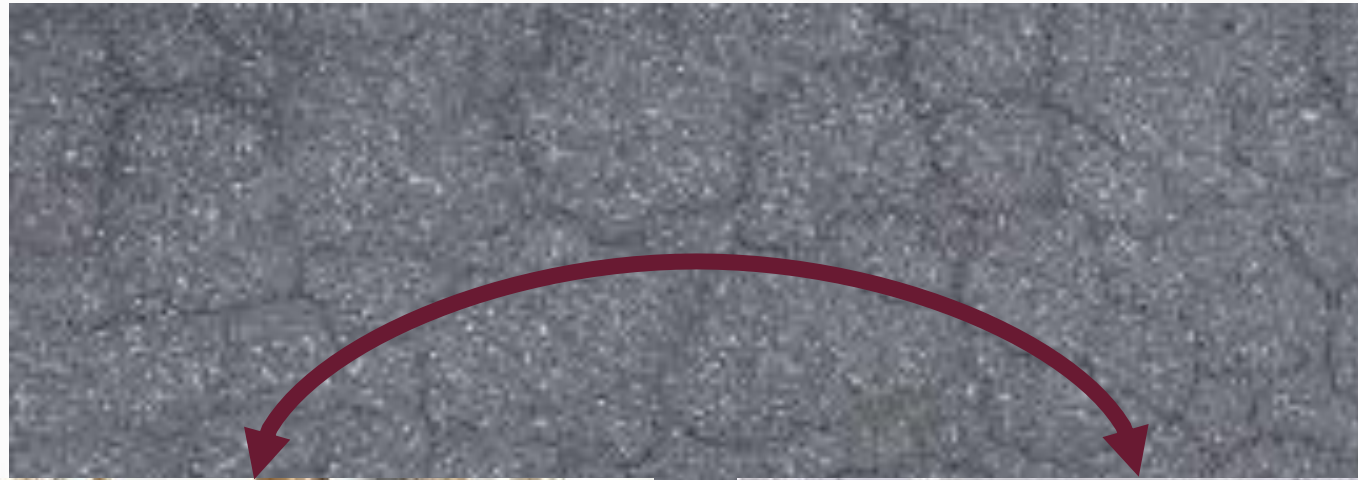
2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

DISEÑO BALANCEADO



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Uso del RAP para conservar caminos alimentadores

Definición técnica

- Forma parte de la red carretera secundaria.
- Su propósito es canalizar el tránsito local hacia la red troncal primaria.
- Generalmente atiende bajo a mediano volumen de tránsito.
- Se diseña para vehículos ligeros y de carga moderada (camiones agrícolas, transporte local).

Razones de uso en caminos alimentadores:

- Alto costo de materiales nuevos vs. bajo tránsito relativo.
- Disponibilidad de RAP en obras de conservación mayor.

Formas de incorporación:

- Mezclas en frío con emulsión → capas de base o subbase tratadas.



Mezclas en frío con emulsión asfáltica para caminos alimentadores

Selección y dosificación de agregados.

Mezclas asfálticas elaboradas *in situ* o en planta, utilizando agregados pétreos y emulsión asfáltica como ligante, sin necesidad de elevar la temperatura de los materiales.

Incorporación de emulsión asfáltica (con agua como vehículo).

- **Producción en planta:** planta de mezclas en frío + tolvas + bombas de emulsión + extendidora/motoniveladora + rodillos.
- **Producción *in situ*:** recicladora + camión cisterna de emulsión + motoniveladora + rodillos.

Mezclado en frío, tendido y compactación.

Curado (evaporación del agua y ruptura de la emulsión asfáltica).



Planta de Mezclado con paletas tipo Pugmill



Autotanque



Motoniveladora



Rodillos

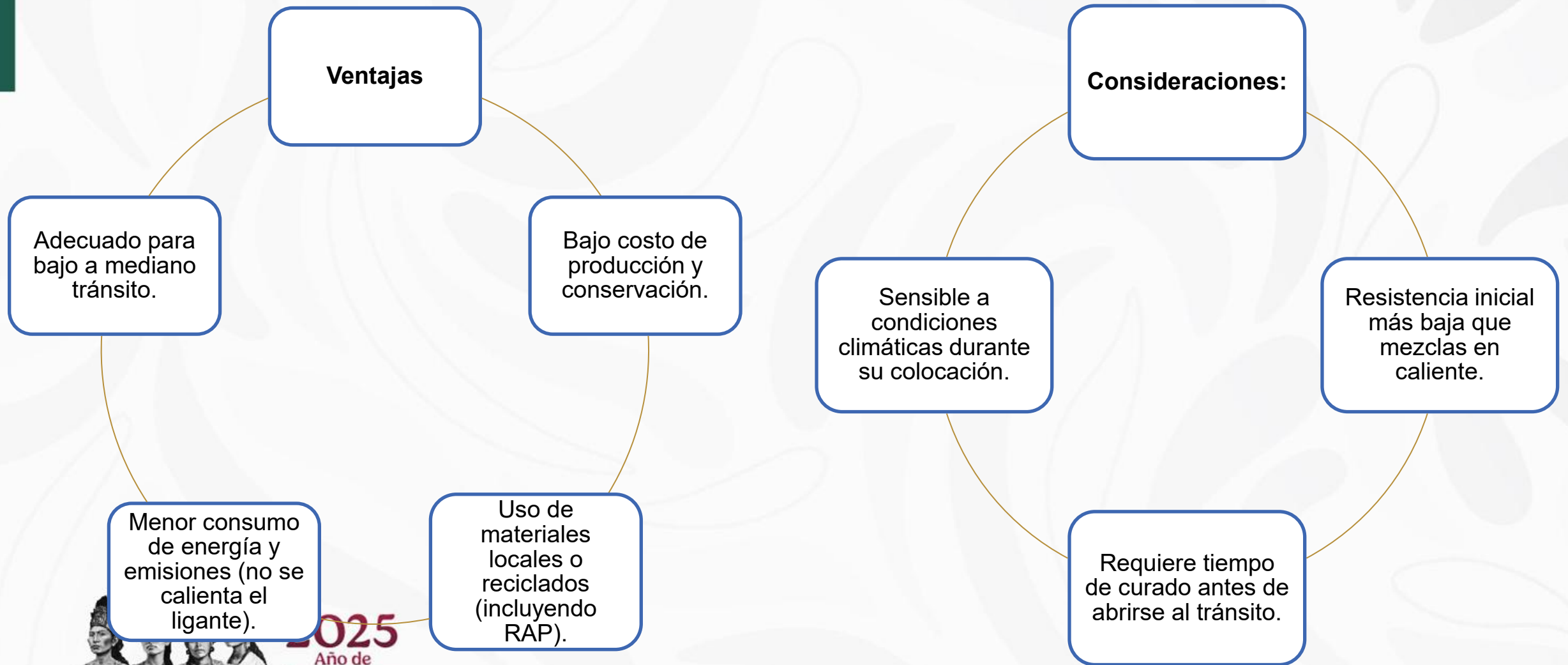


Recicladora



2025
Año de
La Mujer
Indígena

Mezclas en frío con emulsión asfáltica para caminos alimentadores



Experiencia de uso de RAP en la Red Federal Libre de Peaje

Datos Generales

- En 2021 la SICT a través de la DGCC propuso en conjunto con la DGST un tramo de prueba para llevar a cabo los trabajos de conservación periódica. Meta de 7.00 km, dos carriles de circulación, uno por sentido carretera Guadalajara – Barra de Navidad, tramo Juchitlán – Unión Tula, subtramo del km 92+000 al km 103+000. Los trabajos fueron realizados por el Centro SICT Jalisco.
- Utilización 30% de RAP y reducción de temperatura de mezclado y compactación.
- Resultados satisfactorios.



Metodología



Revisión de las características estructurales y deterioros del tramo



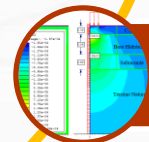
Diseño de la mezcla asfáltica



Maquinaria y equipo adecuados para este proceso



Comparativa de datos de auscultación antes y después de la aplicación



Modelación numérica comparativa



Carretera Guadalajara – Barra de Navidad, tramo Juchitlán – Unión Tula, subtramo del km 92+000 al km 103+000.



Verificación de módulos por capa



Fresado de carpeta existente



Producción con RAP



Planta de producción



Tren de Tendido



Resultados carretera Guadalajara – Barra de Navidad, tramo Juchitlán – Unión Tula, subtramo del km 92+000 al km 103+000.



La aplicación de la mezclas asfáltica tibia con incorporación de 30% RAP es una opción viable y sostenible para los pavimentos flexibles al ahorrar un 17% en costo total para este caso respecto de una mezcla convencional.



Se deben tomar las medidas y precauciones necesarias para su diseño, producción, tendido y compactación.



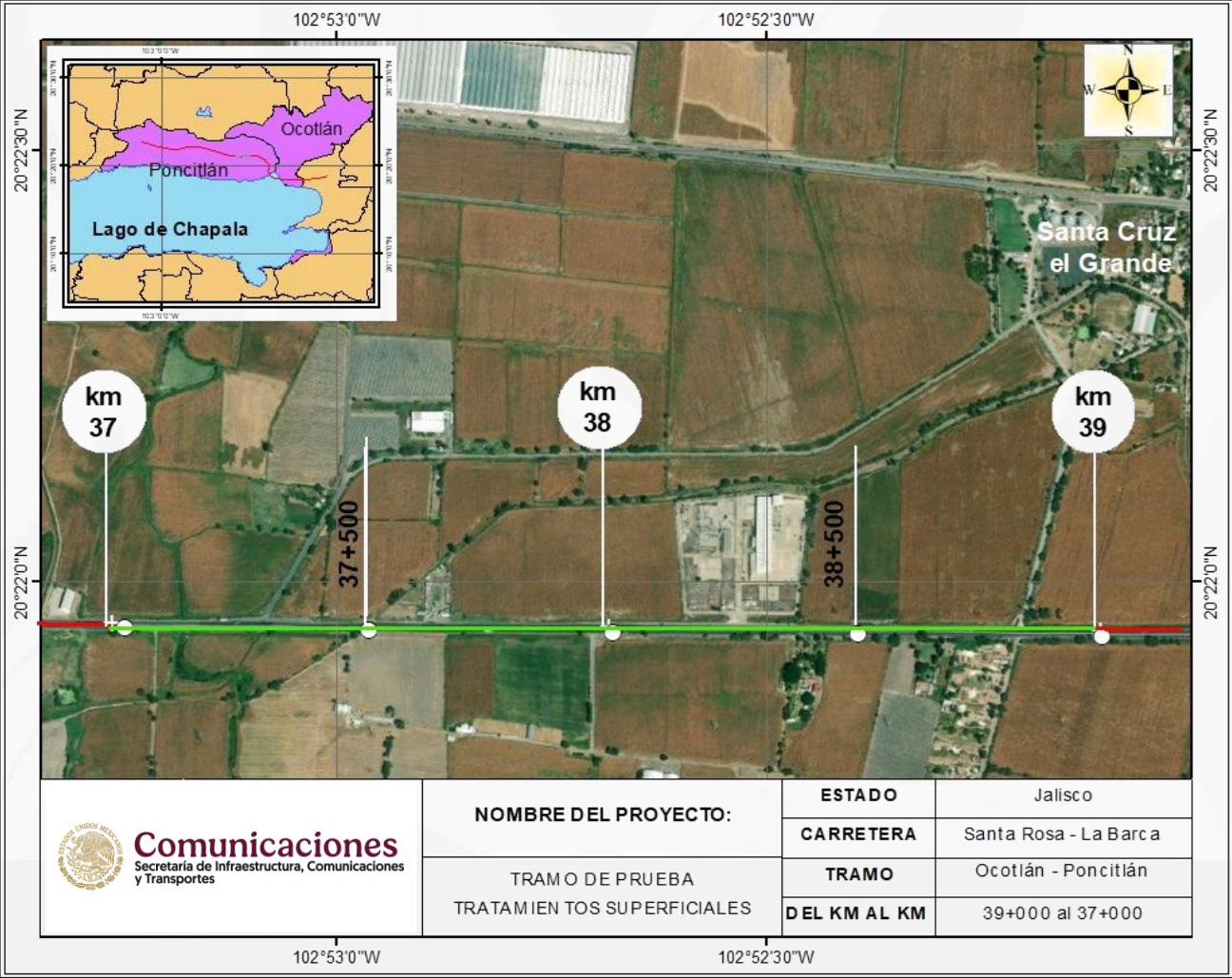
Lo ideal es fresar el espesor total de la carpeta existente y restituirlo con una carpeta con mayor módulo, siempre y cuando las capas inferiores se encuentren brindando aporte estructural..



Actualmente el tramo de prueba con la combinación de estas tecnologías sigue siendo funcional para los usuarios. Por lo cual es viable la implementación de este tipo de técnicas en las acciones de conservación de carreteras.



TRAMOS DE PRUEBA DE TRATAMIENTOS DE CONSERVACIÓN



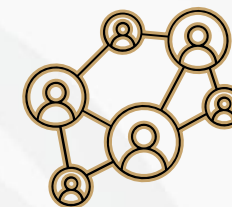
- **En tangente** (sin curvas verticales u horizontales)
- **Requiere trabajos de conservación**
- **Con nivel de deterioro alto**
- **Con una Macrotextura e IRI constante**
- **Profundidad de Rodera Baja**
- **Sin salidas importantes de tránsito vehicular**





Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



**VISITA DE EMPRESAS
AL TRAMO
SELECCIONADO**

APLICACIONES EN EL TRAMO DE PRUEBA



41 segmentos propuestos
para aplicación de Tratamientos
Superficiales



8 segmentos Sin Aplicación
de Tratamientos Superficiales



28 segmentos Con Aplicación
de Tratamientos Superficiales

5 segmentos de
Control



Segmentos con aplicación:

- 4 Selladores de grietas SG
- 4 Riegos de protección RP
- 3 Riegos de neblina RN
- 2 Selladores de superficie SS
- 5 Riegos de sello RS
- 3 Microaglomerados MA
- 4 Microcarpetas MC
- 3 Carpetas asfálticas densas CA
- 13 Segmentos de control SC

LARGUILLO DEL TRAMO DE PRUEBA																																									
Tratamientos aplicados	SCSCMCMCACSCSCSCRPRPSCSCSSRPNRPRNRSGSGSGRNSSSCACACMCSCSCRSRSRSMAAMAMARSRSSCSCMCSG																																								
Del km al km	39+000 - 38+950	38+950 - 38+900	38+900 - 38+850	38+850 - 38+800	38+800 - 38+750	38+750 - 38+700	38+700 - 38+650	38+650 - 38+600	38+600 - 38+550	38+550 - 38+500	38+500 - 38+450	38+450 - 38+400	38+400 - 38+350	38+350 - 38+300	38+300 - 38+250	38+250 - 38+200	38+200 - 38+150	38+150 - 38+100	38+100 - 38+050	38+050 - 38+000	38+000 - 37+950	37+950 - 37+900	37+900 - 37+850	37+850 - 37+800	37+800 - 37+750	37+750 - 37+700	37+700 - 37+650	37+650 - 37+600	37+600 - 37+550	37+550 - 37+500	37+500 - 37+450	37+450 - 37+400	37+400 - 37+350	37+350 - 37+300	37+300 - 37+250	37+250 - 37+200	37+200 - 37+150	37+150 - 37+100	37+100 - 37+050	37+050 - 37+000	37+000 - 36+950



La Mujer Indígena

TRAMOS DE PRUEBA DE TRATAMIENTOS DE CONSERVACIÓN



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



Selladores de Grietas



Riegos de Protección



Riegos de Neblina



Sellador Superficial



Microaglomerado



Riego de Sello



Fresado de 30 y 50 mm



**Microcarpeta de 30 mm y
Carpeta Asfáltica de 50 mm**

TRAMOS DE PRUEBA DE TRATAMIENTOS DE CONSERVACIÓN



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Aplicaciones en dic-19



Evaluación cada 3 meses

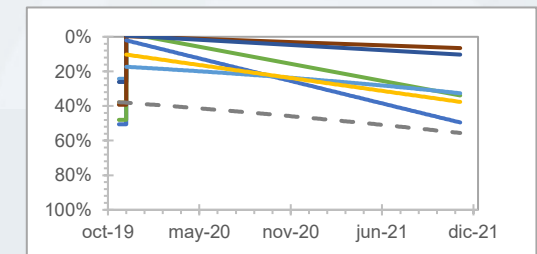
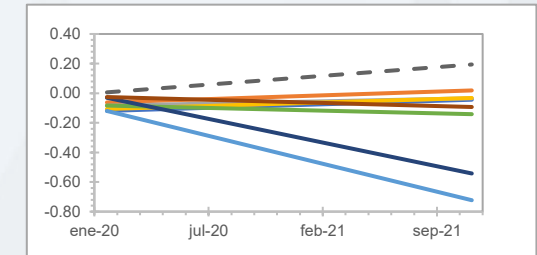
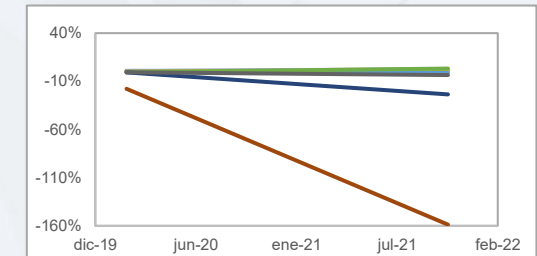


Permeabilidad

Macrotextura

Deterioros

Desempeño presentado de cada tratamiento



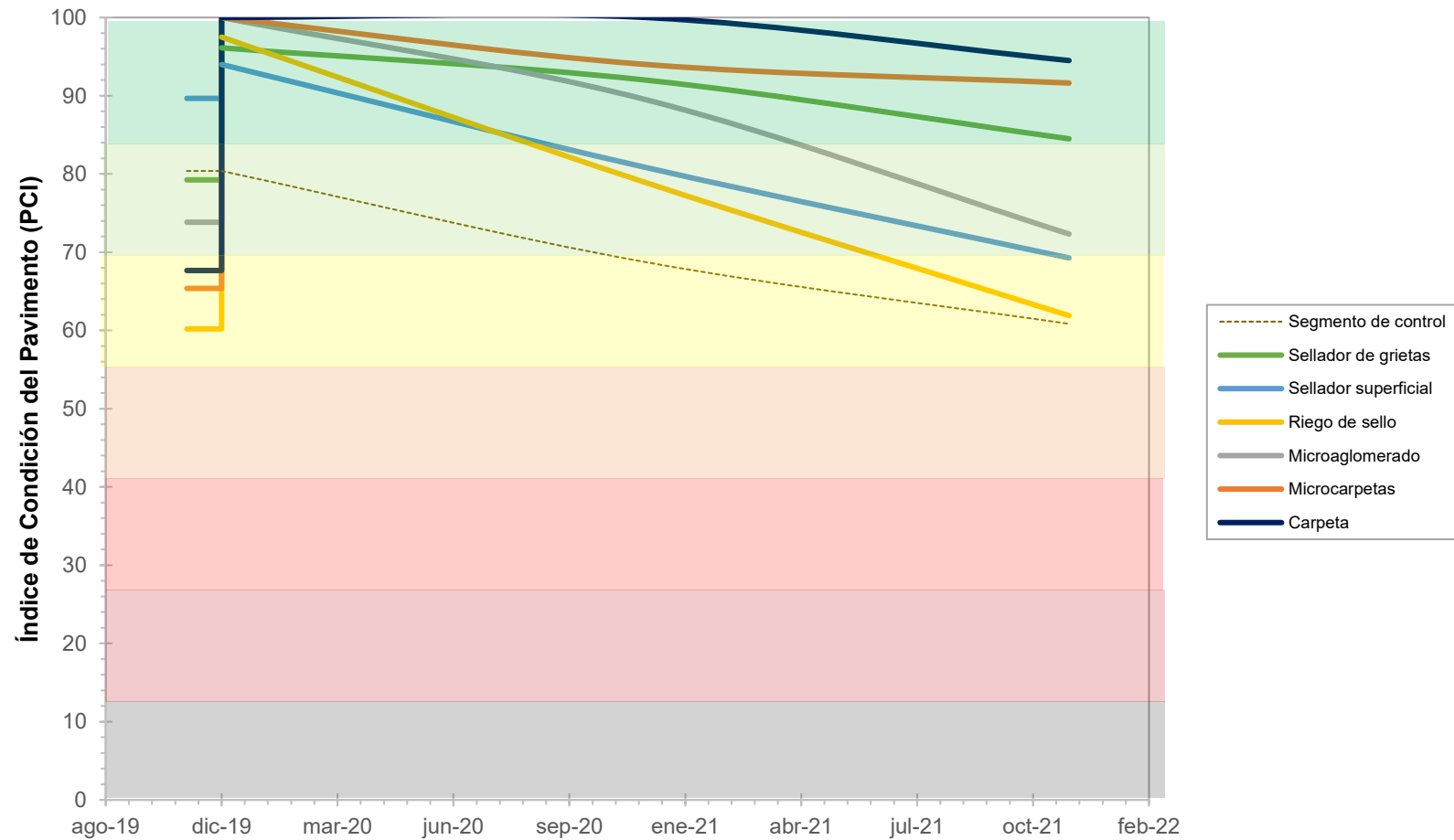
TRAMOS DE PRUEBA DE TRATAMIENTOS DE CONSERVACIÓN



Gobierno de México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Desempeño promedio por tratamiento superficial



Designation: D6433 - 23

Standard Practice for Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys¹

This standard is issued under the fixed designation D6433; the number immediately following the designation indicates the year of original adoption or, in the case of revision, the year of last revision. A number in parentheses indicates the year of last approval. A superscript epsilon (ϵ) indicates an editorial change since the last revision or reapproval.

1. Scope

1.1 This practice covers the determination of roads and parking lots pavement condition through visual surveys using the pavement condition index (PCI) method of quantifying pavement condition.

1.2 The PCI represents the collective judgement of pavement maintenance engineers and is an indirect measurement of pavement structural integrity (not capacity) and pavement functional condition indicators such as roughness. The PCI is not intended to replace the direct measurement of ride, structural capacity, or friction.

1.3 The PCI for roads and parking lots was developed by the U.S. Army Corps of Engineers (1, 2).² It is further verified and adopted by DOD and APWA.

2.1.1 *additional sample*—a sample unit inspected in addition to the random sample units to include nonrepresentative sample units in the determination of the pavement condition. This includes very poor or excellent samples that are not typical of the section and sample units, which contain an unusual distress such as a utility cut. If a sample unit containing an unusual distress is chosen at random it should be counted as an additional sample unit and another random sample unit should be chosen. If every sample unit is surveyed, then there are no additional sample units.

2.1.2 *asphalt concrete (AC) surface*—aggregate mixture with an asphalt cement binder. This term also refers to surfaces constructed of coal tars and natural tars for purposes of this practice.

PCI

85 - 100	Excelente
70 - 85	Muy bueno
55 - 70	Bueno
40 - 55	Regular
25 - 40	Malo
10 - 25	Muy malo
0 - 10	Fallado

ASTM D6433

Conservación periódica
Rehabilitación menor
Rehabilitación mayor
Reconstrucción

Conclusiones

Plan Nacional de Desarrollo

2025 - 2030



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

EJES GENERALES

- Gobernanza con Justicia y Participación Ciudadana.
- Desarrollo con Bienestar y Humanismo.
- Economía Moral y Trabajo.
- Desarrollo Sustentable.

EJES TRANSVERSALES

- Igualdad Sustantiva y Derechos de las Mujeres.
- Innovación Pública para el Desarrollo Tecnológico Nacional.
- Desarrollo de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afroamericanas.



2025
Año de
**La Mujer
Indígena**

Objetivo 3.7- Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo territorio nacional transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.



Gobierno de
México

Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Estrategia 3.7.1

Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo.

Estrategia 3.7.2

Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de **seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

Estrategia 3.7.3

Desarrollar infraestructura ferroviaria para mejorar el transporte de pasajeros y carga mediante la expansión e integración de la red con un enfoque intermodal, fortaleciendo la integración territorial y ofreciendo un servicio económico, **seguro, sostenible y eficiente.**

Estrategia 3.7.4

Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.

Estrategia 3.7.5

Garantizar un transporte eficiente incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.

Estrategia 3.7.6

Fortalecer la coordinación y cooperación entre las dependencias de la Administración Pública Federal y sus diferentes sectores, con el fin de impulsar el desarrollo nacional mediante la implementación de la Política Nacional Marítima.





Gobierno de
México

Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

¡Muchas Gracias!

Ing. Juan Manuel Mares Reyes
Director Ejecutivo de Desarrollo Técnico
Dirección General de Servicios Técnicos
Subsecretaría de Infraestructura



2025
Año de
La Mujer
Indígena