

PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL

Comunicaciones y Transportes



Gobierno del Estado

2016-2022

Plan
Estratégico
Sectorial

Comunicaciones y Transportes



Contenido

Directorio

Mtro. Alejandro Ismael Murat Hinojosa

Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Oaxaca

C. Fabián Sebastián Herrera Villagómez

Secretario de las Infraestructuras y el
Ordenamiento Territorial Sustentable

Lic. Sergio Rafael Vera Díaz

Coordinador General del Comité Estatal de
Planeación para el Desarrollo de Oaxaca

Lic. Alejandro Villanueva López

Encargado de Despacho de la Secretaría de
Movilidad

Ing. David Miguel Mayrén Carrasco

Director General de Caminos y Aeropistas de
Oaxaca

Lic. Francisco Alejandro Leyva Aguilar

Director General de la Corporación Oaxaqueña
de Radio y Televisión

I. Introducción / 5

II. Metodología / 7

III. Marco Jurídico / 11

IV. Diagnóstico / 13

V. Marco Estratégico / 29

VI. Marco Programático y Presupuestal / 39

VII. Marco de Resultados / 43

VIII. Seguimiento y Evaluación / 45

IX. Conclusiones / 47

Gráficas, Tablas y Figuras / 49

Tablas y gráficas / 51



I. Introducción

El Plan Estatal de Desarrollo (PED 2016-2022) es el instrumento rector de la planeación de este Gobierno Estatal, donde se vierten los objetivos, estrategias, líneas de acción y las metas que orientan la toma de decisiones y los trabajos de una administración pública eficiente, moderna, transparente y de resultados, en coordinación y colaboración con los sectores públicos y sociales, con la finalidad de que se impulse el desarrollo económico y social de Oaxaca.

Por su parte, el presente Plan Estratégico Sectorial de Comunicaciones y Transportes, plasma de una manera clara y precisa las directrices derivadas de los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo que ordenan el trabajo de la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable (SINFRA), así como de las dependencias rectoras en el tema y los organismos descentralizados del Sector, con el fin de coadyuvar en las tareas de un Gobierno determinado a cumplir los compromisos establecidos con la población oaxaqueña.

En este marco es conveniente subrayar que para construir una entidad que eleve significativamente su productividad y competitividad e impulsar su desarrollo, se requiere de infraestructura en materia de comunicaciones y transportes, a partir de la mejora y ampliación de los caminos, carreteras, puertos y aeropuertos, de los servicios de telecomunicaciones y de la conectividad entre sus localidades. Fortalecimiento de la infraestructura que permitirá la integración de zonas que hoy cuentan con menor desarrollo económico y fomentará la creación de polos de desarrollo interconectados, con el propósito de generar una dinámica de crecimiento armónico.

En cuanto a las telecomunicaciones, es prioridad garantizar el derecho de acceso a las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC's), así como impulsar la competencia y el desarrollo tecnológico, a efecto de que toda la población del estado acceda a productos y servicios digitales de mayor calidad.

El objetivo primordial del Gobierno de Oaxaca es llegar al año 2022 con una infraestructura de comunicaciones y transportes consolidada y desplegada estratégicamente mediante una agenda logística moderna que facilite el desplazamiento oportuno de bienes con costos más competitivos en el menor tiempo posible y con mayor seguridad, para disponer de regiones mejor conectadas y de esta manera incentivar el mercado interno, al mismo tiempo que brindar la oportunidad de competir nacional e internacionalmente en este aspecto, en beneficio de la calidad de vida de la población en su conjunto.

Con el presente Plan Estratégico Sectorial de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de Oaxaca confirma su compromiso con las y los oaxaqueños para impulsar un sistema moderno, eficiente y competitivo de transporte y comunicaciones que permita superar los rezagos de cobertura y que coadyuve al desarrollo de la entidad, al tiempo que establezca los instrumentos para orientar el gasto público en esta materia, garantizando con ello el cumplimiento de los objetivos y estrategias vertidas en el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022.

Fabián Sebastián Herrera Villagómez

Secretario de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable

II. Metodología



Los Planes Estratégicos Sectoriales (PES) son instrumentos de Planeación Estatal que establecen las prioridades, objetivos, metas y la estimación anual y/o plurianual indicativa del gasto corriente y de inversión requerida por cada Sector para el cumplimiento de sus objetivos.

La Ley Estatal de Planeación (LEP) establece, en su Artículo 48, que la Coordinación General del Comité Estatal de Planeación para el Desarrollo de Oaxaca (COPLADE), en coordinación y con el apoyo de la Instancia Técnica de Evaluación, definirán las metodologías generales y específicas para la formulación, el seguimiento y la evaluación de los Planes derivados del Plan Estatal de Desarrollo (PED), y en su Artículo 71, que conjuntamente con la Secretaría de Finanzas establecerán las políticas y lineamientos para integrar la planeación con el presupuesto.

Con la finalidad de facilitar la ordenación sistemática de la gestión plurianual de los Subsectores, la Planeación Estratégica Sectorial incorpora un conjunto de elementos metodológicos y procedimientos estandarizados.

Dicha ordenación se da alrededor de Objetivos, Estrategias, Programas y Subprogramas, los cuales orientan la programación y asignación de recursos con base en Metas e Indicadores de Desempeño (Impactos, Resultados y Productos), así como la definición de responsabilidades, la coordinación de acciones, el seguimiento, la evaluación de resultados y la rendición de cuentas.

El Artículo 36 de la Ley Estatal de Planeación establece que el PED se implementa a través de los Planes Estratégicos Sectoriales y demás planes de él derivados, como son: los Regionales, los Institucionales y los Especiales, por lo que de con-

formidad con el Artículo 51 de esa misma Ley, los PES deben ser congruentes con el PED y contener como mínimo los siguientes elementos:

- I. Un Apartado General con un breve diagnóstico y análisis de la evolución y situación actual del Sector, incluyendo un análisis de riesgos;
- II. Los Objetivos Estratégicos Sectoriales, los lineamientos de política y una priorización sectorial de acciones;
- III. La Estructura Programática del Sector en armonía con el PED y los Planes Regionales;
- IV. Un Marco Sectorial de Gasto de mediano plazo, consistente con el Marco Anual y/o Plurianual de Gasto Corriente y de Inversión requerido para su ejecución;
- V. El Marco de Resultados Sectoriales en términos de productos, resultados e impactos esperados, así como los indicadores y las metas aplicables para la medición del desempeño, y
- VI. La Identificación de los Responsables Institucionales y de los arreglos de coordinación para su ejecución.

Estos elementos están orientados al cumplimiento de los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo de Oaxaca (PED 2016-2022) y deben estar rigurosamente alineados al mismo, dado que éste se implementa a través de los Planes y Programas derivados de él, siendo los Planes Estratégicos Sectoriales el principal instrumento para su realización.

Conviene recordar dos aspectos que fueron fundamentales en la elaboración del PED 2016-2022. En primer lugar, fue un proceso de naturaleza democrática y con una amplia participación social a través de 11 Foros Sectoriales, ocho Regio-

nales y uno Virtual, además de otros especiales. Contó con la participación de más de 5,300 actores provenientes de instituciones de la sociedad civil, de las organizaciones sociales, de colegios de profesionales y cámaras empresariales, de universidades públicas y privadas, los distintos sectores productivos, de los tres niveles de Gobierno, quienes intervinieron en su elaboración, presentando más de 1,100 propuestas y diagnósticos. El resultado fue un profuso material que, junto con otras fuentes, fue procesado y articulado por cada uno de los Sectores para dar forma al PED 2016-2022, y posteriormente utilizado para los Planes Estratégicos Sectoriales.

El segundo aspecto fue que, para concretarse, se aplicó la Metodología del Marco Lógico (MML), dada su amplia aceptación en el sector público, su recomendación por prestigiadas instituciones, tales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la obligatoriedad de su uso indicada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la experiencia probada de ésta por muchos gobiernos.

Siguiendo dicha metodología, se elaboraron Árboles de Problemas en los que podían identificarse las relaciones causa-efecto de los principales problemas de cada Sector, y con los cuales se hizo un ejercicio de prospectiva a efecto de diseñar los nuevos escenarios a alcanzar y las intervenciones posibles para lograrlo. Se continuó con la selección de alternativas y quedaron definidas las principales Estrategias con sus Líneas Generales de Acción. Es necesario destacar que dicha metodología se aplicó en el PED 2016-2022 con flexibilidad, pues en ese momento correspondía establecer el Marco Estratégico General sin grandes niveles de concreción. Sin embargo, fue una herramienta muy eficaz para dar sustento metodológico al Plan Estatal.

En los Planes Estratégicos Sectoriales, por su parte, se utiliza de nuevo la Metodología del Marco Lógico, pero con mayor rigor. De hecho, el producto principal de ésta, la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), ha sido fundamental para la articulación interna de los mismos. Los principales indicadores de la MIR de cada Programa están presentes en el Diagnóstico, en el Marco Estratégico y

en el Marco de Resultados. Son estos indicadores con sus metas los que miden la calidad del gasto debido a que la presupuestación y programación del gasto se realiza tomando como fundamento los objetivos, indicadores y metas establecidos en las MIR.

De este modo, se ha logrado vincular estrechamente el gasto a la Planeación Estratégica de la Administración Estatal y se sientan las bases metodológicas para que el seguimiento y la evaluación de los Programas Presupuestales se realicen de manera consistente. La articulación de esta lógica de Planeación, Programación, Presupuestación, Seguimiento y Evaluación en la estructura del Plan Estratégico Sectorial incorpora los siguientes elementos:

- 1. Introducción:** Visión de conjunto del Sector, señalando los principales retos derivados del Diagnóstico y las políticas públicas prioritarias con las que se afrontarán, así como los resultados y cambios que se lograrán a través del trabajo comprometido y coordinado de los distintos actores del Sector.
- 2. Metodología:** Explica la metodología adoptada para la elaboración del Plan Estratégico Sectorial.
- 3. Marco jurídico:** Establece el conjunto de Leyes y Normas que regulan los aspectos específicos del Sector, incluidos los fundamentos legales de las atribuciones de las distintas Dependencias y Entidades de Gobierno e Instituciones que participan.
- 4. Diagnóstico:** Identifica las problemáticas, potencialidades y oportunidades de cada Sector y Subsector. Este proceso incluye la integración y el análisis de la información estadística, geográfica y de campo, necesaria para dar cuenta del escenario de referencia, además de contar con indicadores estratégicos. Incluye tanto el análisis de la situación actual como la evolución reciente de los aspectos más relevantes. Los Foros Participativos realizados para el PED han sido considerados como un importante insumo para el diagnóstico.
- 5. Marco Estratégico:** Define con base en el diagnóstico del escenario futuro que se pretende alcanzar, para lo cual se establecen

los Objetivos Específicos y los Programas Operativos que guiarán y concretarán la acción gubernamental. El Marco Estratégico se compone de los siguientes elementos

- a. Definición de Objetivos:* Las problemáticas señaladas y priorizadas en el diagnóstico se transforman en un conjunto de Objetivos Específicos que están alineados al PED 2016-2022, así como al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.
- b. Definición de Programas Operativos* con sus principales estrategias y acciones, a través de los cuales se garantiza el cumplimiento del PED 2016-2022 en cada uno de los Sectores Estratégicos en los que interviene el Gobierno.
- c. Prospectiva:* Se presentan los resultados y metas a alcanzar durante el sexenio, que definen el nuevo escenario esperado como resultado de la transformación operada en el Sector.

6. Marco Programático y Presupuestal: El PED 2016-2022 y los Planes de él derivados, implican una nueva orientación del recurso que asegure tanto la orientación estratégica del gasto corriente y de la inversión pública, como su articulación temporal. Por ello, los elementos del nuevo Marco Programático y Presupuestal son:

- a. Nueva Estructura Programática:* A partir de la revisión de la Estructura Programática recibida de la Administración anterior y del análisis de las necesidades derivadas del PED 2016-2022, se procedió al ajuste, modificación, eliminación y creación de los Programas, Subprogramas, Proyectos y Actividades, dando como resultado una nueva Estructura Programática que a su vez permitió estructurar el Presupuesto 2018, de modo que el primer presupuesto elaborado por la

presente Administración nace alineado estratégicamente al PED 2016-2022. De esta manera, cada año se revisará dicha estructura para mejorarla con base en los insumos derivados de las evaluaciones.

- b. Marco Plurianual del Gasto con Carácter Indicativo:* Se ha llevado a cabo una proyección sexenal del gasto previsto para cada año en cada uno de los sectores en los que se articula el presupuesto. Esta proyección tiene carácter indicativo, dado que depende de condiciones sociales, políticas, económicas, financieras y presupuestales futuras, tanto del ámbito local como del nacional e internacional, que difícilmente pueden definirse en el presente con certidumbre; pero que, en cualquier caso, es necesaria como marco de referencia indicativo.

7. Marco de Resultados (Indicadores y Metas):

Cada Plan Sectorial cuenta con una Matriz de Indicadores en la que se definen los indicadores clave para medir el desempeño del sector. Los indicadores son de tres tipos: de Impacto, de Resultados y de Productos, de modo que se atienda tanto los niveles estratégicos como los de gestión. Además, cada indicador tiene asignada una meta por cada año de ejercicio.

8. Seguimiento y Evaluación: Con el fin de monitorear el avance en el cumplimiento de los Objetivos Sectoriales y de conformidad con la normativa estatal, se plantea la Estrategia de Seguimiento a los Indicadores y Metas que se han establecido en las etapas de Planeación, Programación y Presupuestación.

Asimismo, a través de una valoración objetiva de la intervención sectorial y sus efectos, se incluirá la Estrategia de Evaluaciones al PED y a los programas del PES, así como la utilización de los resultados y recomendaciones derivadas de los Informes de Evaluación, con la finalidad de mejorar el diseño y los resultados de las políticas sectoriales.

III. Marco Jurídico



La Ley Estatal de Planeación en su Artículo 53 establece que los Planes Estratégicos Sectoriales (PES) serán elaborados por la Entidad coordinadora del Sector y con la participación de las Dependencias y Entidades coordinadas bajo los parámetros establecidos por la Coordinación General.

Conforme al Artículo 37 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, corresponde a la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable:

- I. Formular en colaboración con la Secretaría de Desarrollo Social y Humano la instrumentación y coordinación de las políticas públicas del sector de la infraestructura social y ejecutar por sí o por conducto de terceros las obras públicas y servicios relacionados con:
- II. Infraestructura Social: Entendiéndose por ésta las edificaciones e instalaciones para ofrecer servicios de salud, educación, patrimonio edificado, vivienda e infraestructura urbana;
- III. Infraestructura Básica: Entendiéndose por ésta el desarrollo de obras e instalaciones para agua; así como promover actividades para el cuidado, mejoramiento y restauración del medio ambiente, comunicaciones, transportes y energías.

Mientras que el Artículo 6 de la Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Oaxaca, faculta al Gobernador del Estado para “determinar agrupamientos de entidades paraestatales en sectores definidos, a efecto de que las relaciones con el propio Ejecutivo, se realicen a través de la Dependencia de la Administración Pública Centralizada, que en cada caso se designe como Coordinadora de Sector”. Bajo este criterio, se ha reagrupado a las Entidades del Sector que serán responsables de

ejecutar la política de este Gobierno en materia de comunicaciones y transportes. Éstas son:

- Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable (SINFRA).
- Secretaría de Movilidad.
- Caminos y Aeropistas de Oaxaca (CAO).
- Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su Artículo 25, establece “la rectoría del Estado para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo”.

Por otra parte, la Ley de Vías Generales de Comunicación regula estas vías y los modos de transporte que operan en ellas, facultades ejercidas por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y que comprende, entre otras, la construcción, el mejoramiento, la conservación y la explotación de dichas vías generales de comunicación.

De igual manera, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y los reglamentos que de ella se desprenden, tienen por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comuni-

cación, asimismo los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en estas vías.

La Ley de Expropiación tiene por objeto establecer las causas de utilidad pública y regular los procedimientos, modalidades y ejecución de las expropiaciones. Entre las causas consideradas como de utilidad pública se establecen la apertura, ampliación o alineamiento de calles y la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles para facilitar el tránsito urbano y suburbano.

Además, la Ley General de Bienes Nacionales establece los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, entre ellos los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes establecidas en la ley federal de la materia.

Este Plan Estratégico Sectorial también considera la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, cuyo objeto es propiciar el desarrollo sustentable, estableciendo las bases para definir los principios de política ambiental y los instrumentos para su aplicación; la preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente; el establecimiento de los mecanismos de coordinación, inducción y concertación entre autoridades en materia ambiental, entre otras.

En otro aspecto, en los artículos Sexto y Séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece el derecho a las audiencias y la libre expresión. Así, la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTR) define a estos rubros como servicios públicos de interés general. El Artículo Primero de esta Ley establece como objeto el “regular el uso, aprovechamiento y explotación del espectro radioeléctrico, las redes públicas de telecomunicaciones, el acceso a la

infraestructura activa y pasiva, los recursos orbitales, la comunicación vía satélite, la prestación de los servicios públicos de interés general de telecomunicaciones y radiodifusión, y la convergencia entre éstos, los derechos de los usuarios y las audiencias, y el proceso de competencia y libre concurrencia en estos sectores”.

En cuanto al marco de actuación de la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV), su particular observancia se encuentra regulada dentro del Título Cuarto “Régimen de Concesiones”, en los artículos 67 fracción II y 76 fracción II, secciones III y IV de la citada Ley.

Finalmente, la Ley de la CORTV define a este organismo con el objeto de prestar el servicio público de radio y televisión, conforme con las disposiciones previstas en la Constitución Federal, la Constitución Política del Estado, las leyes federales, la legislación estatal y demás disposiciones normativas aplicables en la materia.

Asimismo, existen y se consideran para el efecto otros instrumentos normativos de observancia para el Sector de Comunicaciones y Transportes, siendo algunos de ellos, y de mayor relevancia, los siguientes:

- El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.
- El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.
- El Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas.
- El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
- El Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.
- La Ley de Transporte del Estado de Oaxaca.

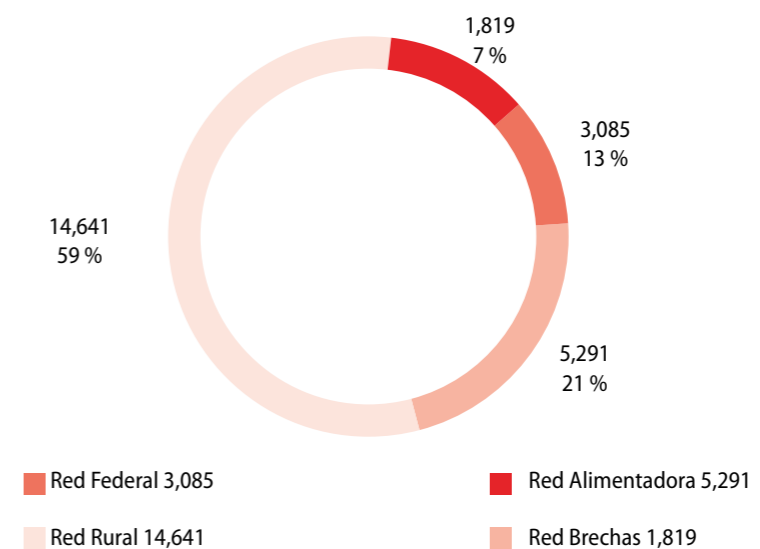
IV. Diagnóstico

En general, las comunicaciones y los transportes constituyen elementos básicos para el desarrollo económico y el mejoramiento de las condiciones de vida de las personas y las comunidades. Al respecto, en materia de desarrollo, el estado de Oaxaca enfrenta importantes desafíos, sobre todo si se tiene en cuenta que en 2014 se ubicaba como la segunda entidad más pobre del país con 66.8% de su población en pobreza; condición que en 2015 cambió relativamente, pues pasó al antepenúltimo lugar en marginación, sólo detrás de Guerrero y Chiapas.

4.1. Infraestructura carretera

En síntesis, la infraestructura carretera estatal cuenta con una red de 24,836 km, distribuida en 3,085.2 km de carreteras troncales; 5,291.2 km de carreteras alimentadoras; 14,641.2 km de caminos rurales y 1,819.4 km de brechas. Están pavimentados 8,376.4 km (33.7%); revestidos, 14,641.2 km (58.9%); y de terracerías y brechas se cuenta con 1,819.4 km (7.4%). De este modo, se tiene una densidad carretera de 260.41 kilómetros por cada mil kilómetros cuadrados.

Gráfica 1. Red carretera estatal de Oaxaca (km)



Fuente: Caminos y Aeropistas de Oaxaca.

En términos económicos y productivos, Oaxaca se encuentra en la penúltima posición en los índices de competitividad nacional, principalmente por dos factores: sus características geográficas demasiado accidentadas y la tenencia de la tierra, que presenta una proporción mayormente no regularizada por ser de carácter social. Asimismo, en esto influyen los bajos niveles de servicios y

acceso a mercados, considerando que las condiciones de comunicación y transporte ofrecen, en general, niveles de infraestructura mínimos o nulos en algunos municipios.

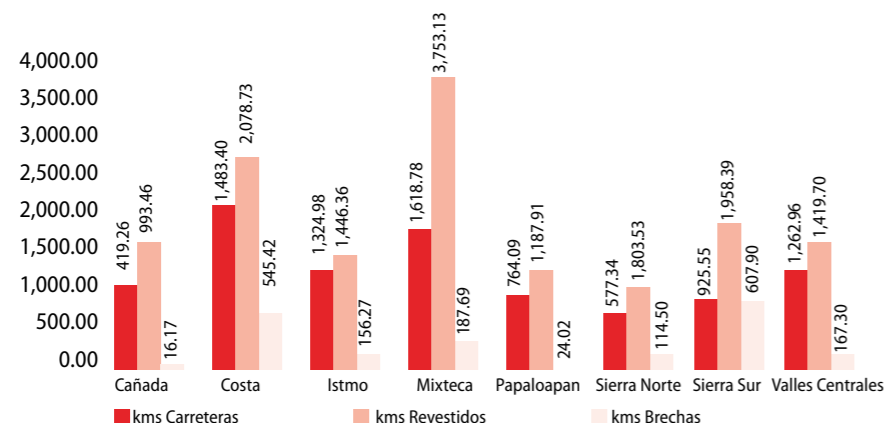
En las regiones del estado la red carretera estatal se desagrega de la siguiente manera (Tabla 1 y Gráfica 2):

Tabla 1. Distribución Regional de la Red carretera en el estado de Oaxaca

Región	Kilómetros de infraestructura carretera
Cañada	1,428.9
Costa	4,107.6
Istmo	2,927.6
Mixteca	5,559.6
Papaloapan	1,976.0
Sierra Norte	2,495.3
Sierra Sur	3,491.8
Valles Centrales	2,850.0
TOTAL	24,836.8

Fuente: Caminos y Aeropistas de Oaxaca.

Gráfica 2. Red carretera regional en el estado de Oaxaca



Fuente: Caminos y Aeropistas de Oaxaca.

Al respecto es importante resaltar que cada vez con más frecuencia el estado enfrenta fenómenos naturales derivados del cambio climático los cuales producen daños severos a la red de infraestructura carretera, minimizando con esto los esfuerzos realizados por el Gobierno. En el periodo de 2011 a 2016 sucedieron 25 fenómenos naturales que

merecieron declaratorias de desastres naturales para la entidad, lo que afectó en total a 640 obras entre carreteras, caminos y puentes, las regiones con más daños fueron la Costa, el Istmo, la Sierra Sur, el Papaloapan y la Sierra Norte.

Con respecto a los recursos asignados por la contraparte estatal para atender los 25 eventos

del Fondo de Desastres Naturales (FONDEN) de este Sector, en el periodo 2011-2016 se requirieron en promedio recursos estatales por el orden de 2,465.70 millones de pesos. De este monto, aún

están en proceso de autorización 404.5 millones de pesos, correspondientes parcialmente a eventos de 2014 y de 2015, como se indica en el la tabla siguiente:

Tabla 2. Inversión del Fondo de Desastres Naturales en Oaxaca

AÑO	Aportación Estatal (Millones de pesos)	
	Convenida	Pendiente de autorizar
2011	262.43	0
2012	1,377.83	0
2013	301.34	0
2014	454.67	335.1
2015	69.43	69.43
2016	0	0
TOTAL	2,465.70	404.53

Fuente: Fondo de Desastres Naturales de Oaxaca

Es notoria la dependencia del estado respecto de los recursos que la Federación le otorga, dado que los ingresos que Oaxaca obtiene mediante sus propios impuestos son muy bajos. Esto se explica, en parte, por tratarse del estado con mayor porcentaje de comercio informal a nivel nacional, con 81.5 por ciento.

La composición orográfica del estado, a su vez, condiciona una alta dispersión de localidades y por ende de población en sus 10,496 comunidades. Lo anterior es un reto para el Sector, ya que casi 76.8% de las localidades tienen menos de 250 habitantes; 10.8% tienen de 250 a 500 habitantes y sólo 12.4% cuentan con más de 500 habitantes. Por otro lado, a pesar de tener una longitud de red aceptable según la media nacional, la demanda social para la construcción de caminos y su modernización resalta diversas problemáticas, entre otras:

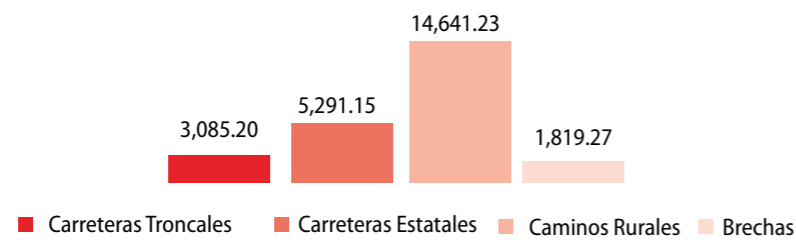
- La conectividad interregional y microrregional de las distintas regiones que integran el estado está limitada por la capacidad de la red de caminos existente, debido a que la mayor cantidad son de terracería y las carreteras existentes, salvo excepciones, son de dos carriles con bajas especificaciones técnicas.
- La falta de una sólida infraestructura carretera y la escasa conservación de la existente debido

a la escasez de recursos económicos para la atención de estos rubros.

Otro de los aspectos a considerar es que los recursos autorizados para estas tareas normalmente son liberados en la temporada de lluvias, lo que retrasa la ejecución de las mismas. La constante movilización de los grupos sociales en el estado también es un obstáculo para el desarrollo de los proyectos prioritarios de este Sector que el estado requiere para crecer.

En términos de accesibilidad, de los 570 municipios oaxaqueños, en 2011 solo uno carecía de acceso por vía terrestre. Por otra parte, en 2011, 55% de estos municipios disponía de accesos carreteros pavimentados, mientras que en 2016 se registró que 58% de estos tenía un acceso pavimentado, un incremento de 3 por ciento. Sin embargo, algunos de estos accesos requieren de trabajos de reconstrucción, por lo que su atención y modernización son prioritarias. Cabe señalar que a la fecha las 570 cabeceras municipales están comunicadas a través de una vía terrestre. En cuanto a las treinta cabeceras distritales, solo en dos casos el acceso terrestre no está pavimentado (Santiago Choápam y San Idefonso Villa Alta), encontrándose ambos caminos en proceso de pavimentación.

Gráfica 3. Red de infraestructura carretera estatal (km)



Fuente: Caminos y Aeropistas de Oaxaca.

Como ya se señaló, el universo de atención de la red es de 3,085.2 kilómetros de carreteras troncales; 5,291.1 kilómetros de carreteras estatales y 14,641.2 kilómetros de caminos rurales. En el caso de las carreteras estatales y caminos rurales, actualmente solo se atiende entre 30% y 40% de ellos. Las condiciones que presenta la red carretera del estado van de regulares a malas, asimismo, en algunos casos hay puentes angostos en tramos de terreno montañoso debido a que su trazo y construcción siguió el alineamiento de las brechas construidas con anterioridad, y se han visto afectados por las condiciones climáticas que se presentan anualmente.

4.2. Movilidad y transporte

Movilidad

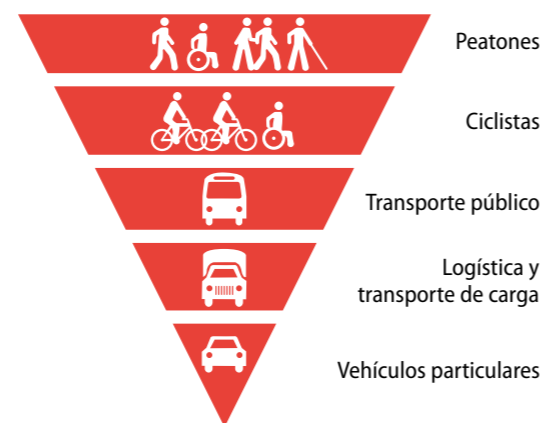
La movilidad se puede definir como la capacidad de desplazamiento de un lugar a otro; en un entorno urbano se entiende como el desplazamiento de personas y mercancías a través de la infraestructura de una localidad y de los medios disponibles, que en conjunto se les considera como un sistema de transporte.

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), contar con un sistema de transporte más seguro, más ecológico, más eficiente y más accesible resulta necesario para transformar la movilidad en el mundo. De acuerdo con sus proyecciones, para 2030 la población mundial superará los 8,500 millones de personas, y las aspiraciones relacionadas con la movilidad seguirán creciendo. En particular, las proyecciones del Consejo Nacional de Población (CONAPO), para el mismo año, señalan

que el total de habitantes de Oaxaca ascenderá a 4,293,423, lo que supone 300 mil personas más de las que se encuentran contabilizadas en la Encuesta Intercensal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) de 2015, poco más de lo que hoy tiene el municipio de Oaxaca de Juárez (264,251 personas); un aumento de la población que implicará el incremento en la demanda de movilidad eficiente, tanto para personas como de bienes de consumo.

Por ello, aunque la seguridad vial es importante y considera normas jurídicas e infraestructura, no debe ser vista sólo con esos componentes sino que debe agregar y poner como centro la movilidad y ésta debe ser multidimensional, atendiendo prioritariamente al ser humano. (Véase figura 1).

Figura 1. Pirámide de la Movilidad.



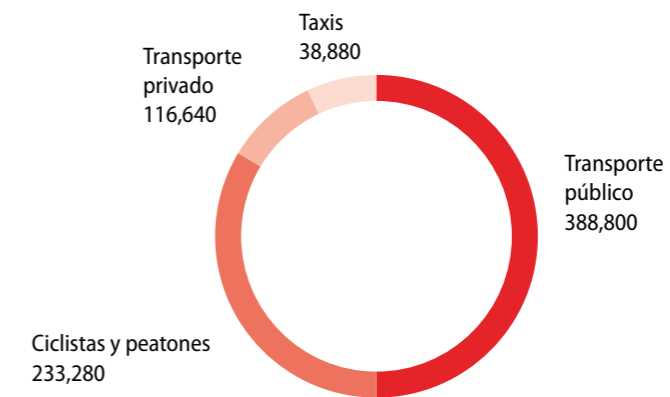
Fuente: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Mayo 2018.

El desarrollo de la infraestructura en Oaxaca, históricamente ha antepuesto lo urgente a lo importante, generando una planificación “de supervivencia” del Sector de las Comunicaciones y Transportes, desde los tres diferentes niveles de Gobierno.

En este entendido, se observa que no existe una estructura organizacional ni un marco legal que permitan elaborar planes integrales de movilidad con el objetivo de empoderar al peatón, que

promueva el tránsito no motorizado, que priorice el transporte público sobre el privado, que impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, que racionalice su circulación urbana y que se disponga de un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente. Como resultado, con la estructura y normas jurídicas actuales, no se cumplen tales expectativas y sólo es posible atender la gestión, operación y control del transporte público.

Gráfica 4. Cantidad y porcentaje por tipo de tránsito que se realizaba en la ciudad de Oaxaca de Juárez.



Fuente: Estimaciones propias. Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA) 2014.

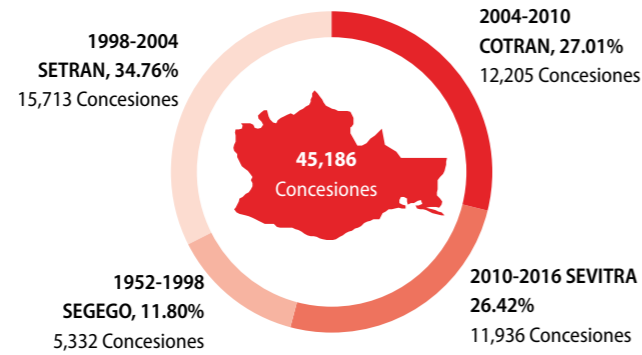
Por consiguiente, en el estado de Oaxaca no existe una visión integral de la movilidad, donde se considere la demografía, economía, sociedad y cultura de la población, asimismo acciones que impulsen el desarrollo de investigaciones, estudios y proyectos que faciliten la coordinación de los esfuerzos del Sector con los diferentes niveles de Gobierno.

Al respecto, la evolución de la estructura organizacional y marco normativo del transporte en la entidad se enfoca en sus inicios en el control del transporte público. En este orden, la primera concesión la emite la Secretaría General de Gobierno en 1952, cuando se comenzó a brindar el servicio de transporte público y no se contaba con una estructura formal para atenderlo. Con el incremento de las concesiones, en 1988 se creó la Secretaría del Transporte (SETRAN), por considerar al transporte un tema de política pública que ya comenzaba a trascender en la población. Posteriormente, en 2004

cambia su nomenclatura a Coordinación de Transporte (COTRAN), dependiente directamente de la Gubernatura. En 2012 se crea la Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA), conociéndose actualmente como Secretaría de Movilidad (SEMOVI).

Por otra parte, en el año 2012 se libera el pago de la tenencia, que deja de ser un impuesto federal, con lo que el gobierno del estado de Oaxaca comienza a hacerse cargo totalmente de este impuesto y da impulso al proceso de emisión de placas vehiculares que además de ser un mecanismo que genera ingresos, permite el control de los vehículos motorizados. Por ello se puede decir que debido a la importancia de la recaudación de ingresos para la entidad, la Secretaría de Movilidad centra sus actividades en la emisión de placas vehiculares, tarjetas de circulación vehicular, licencias de manejo, concesiones y operación del transporte público. (Véase la figura 2).

Figura 2. Número de concesiones de transporte público otorgadas en Oaxaca según periodo.



Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Transporte

El transporte es fundamental para el desarrollo económico y social, dado que genera oportunidades para las personas que menos tienen y contribuye a que las economías sean más competitivas. La infraestructura de transporte conecta a la población con los lugares de trabajo y abasto, con los centros educativos, recreativos y de salud, entre otros.

Actualmente en Oaxaca, el sistema de transporte público está desvinculado de las estrategias en materia de movilidad urbana, una situación que incrementa la desconfianza de los usuarios y su

percepción negativa sobre la calidad de este servicio. Así, entre los principales problemas de este Sector podemos mencionar la ausencia de instrumentos de planificación para regular y ordenar el desarrollo del transporte público, generando saturación en las rutas del transporte debido al otorgamiento no planificado de concesiones y permisos.

En la entidad hoy se tiene registrado un total de 45,186 concesiones otorgadas para la prestación del servicio de transporte público, tanto de personas como de carga. (Véase tabla 3).

Tabla 3. Distribución porcentual de concesiones de transporte público en las regiones de Oaxaca.

Región	% de distribución de concesiones
Valles Centrales	38%
Istmo	20%
Mixteca	14%
Costa	13%
Papaloapan	5%
Sierra Sur	5%
Cañada	2%
Sierra Norte	2%

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Otros aspectos que propician deficiencias en el servicio de transporte público son la ausencia de una visión empresarial del transportista; un bajo perfil en la prestación del servicio por parte de los operadores, reflejado en la alteración de horarios, tarifas y maltrato al usuario; así como la excesiva circulación de vehículos de baja capacidad, con la consecuente saturación de vialidades.

Lo anterior conlleva a la invasión de rutas, competencia desleal, exceso de velocidad en recorridos y "guerra" por el pasaje, largos tiempos de espera en paraderos, hacinamiento en los vehículos, incremento del estrés en conductores y pasajeros, y falta de transporte en las zonas apartadas de los centros comerciales.

Es importante señalar que actualmente se cuenta con un registro de unidades de servicio

público que circulan en el estado, sin embargo, el creciente desarrollo de nuevos asentamientos humanos y la escasa conectividad con los centros

urbanos genera más y nuevas demandas de transporte, principalmente de vehículos de baja capacidad. (Véase tabla 4).

Tabla 4. Número de concesiones de transporte público según modalidad.

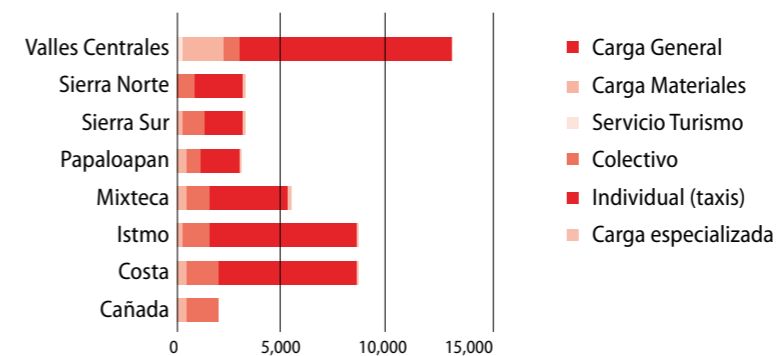
No.	Modalidad	Concesiones
1	Taxi	21,646
2	Mototaxi	13,441
3	Pasaje y carga	5,048
4	Servicio de acarreo	2,386
5	carga ligera	802
6	Acarreo de agua	762
7	carga en general	418
8	Servicio pasajeros	272
9	Motocarro	133
10	Servicio de urbanos y sub-urbanos	81
11	Grúas	59
12	Maniobras de acarreo con carretillas de mano	57
13	Servicio de tracción animal	35
14	Pasaje y carga urban	33
15	Servicio turístico	13
Total		45,186

Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

A partir de la clasificación establecida en la Ley y Reglamento de Transporte del Estado de Oaxaca, se presentan dos modalidades para el servicio público de transporte de pasajeros: individual (taxis) y colectivo, las cuales representan el mayor número de concesiones de transporte en la entidad. Respecto al servicio de carga, predomina

el transporte de carga de materiales, que incluye traslado de materiales de construcción a granel y acarreo de agua para uso humano. En menor proporción se encuentran las concesiones para carga general, carga especializada y servicio de turismo. (Véase gráfica 5).

Gráfica 5. Número de concesiones de transporte por región.

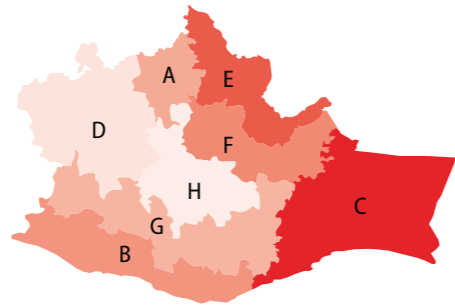


Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Como puede observarse en la gráfica, las regiones de Valles Centrales, Istmo, Mixteca y la Costa concentran 85% de las concesiones en las modalidades referidas anteriormente, y sólo el 15% res-

tante se localiza en las regiones del Papaloapan, Sierra Sur, Cañada y Sierra Norte. Adicionalmente, la figura 3 ilustra la distribución de concesiones por modalidad en cada región.

Figura 3. Distribución geográfica de concesiones para transporte público por modalidad.



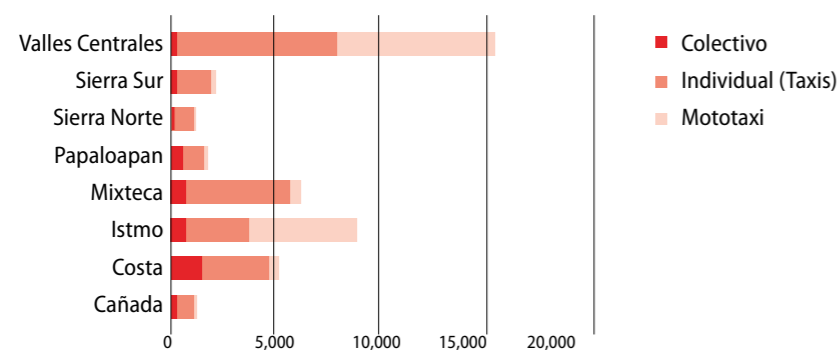
	A. Cañada	B. Costa	C. Istmo	D. Mixteca	E. Papaloapan	F. Sierra Norte	G. Sierra Sur	H. Valles Centrales
Carga en General	7	175	788	116	84	11	136	1555
Carga de Materiales	71	403	389	274	191	138	13	236
Servicio Turístico		11						2
Colectivo	300	1,493	803	844	531	262	673	529
Individual (Taxi)	738	3,838	7,242	5,024	1,257	656	1,484	14,850
Carga Especializada	2	11	14	12	6	3	3	8
Total	1,118	5,931	9,236	6,270	2,069	1,070	2,309	17,180

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI. Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

En relación con las concesiones del servicio público de transporte de pasajeros, se observa el predominio de la modalidad de taxi sobre el transporte colectivo en las ocho regiones, incluso el

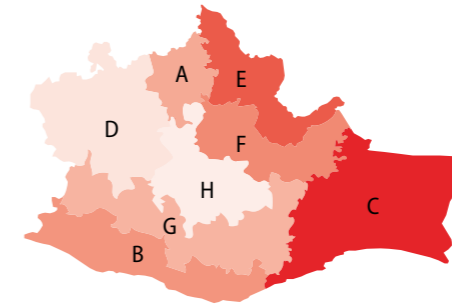
mototaxi también predomina en las regiones de Valles Centrales, el Istmo y la Costa. Lo anterior se aprecia en la gráfica 6 y la figura 4.

Gráfica 6. Número de concesiones para el transporte público de pasajeros distribuidas por región.



Fuente: Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Figura 4. Distribución geográfica de concesiones para el transporte público.



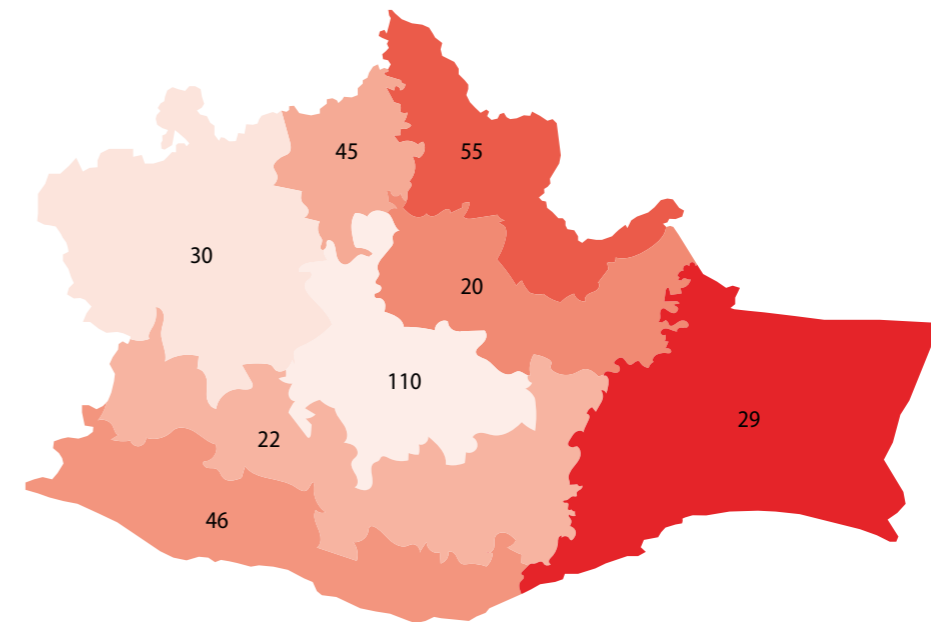
	A. Cañada	B. Costa	C. Istmo	D. Mixteca	E. Papaloapan	F. Sierra Norte	G. Sierra Sur	H. Valles Centrales
Colectivo	300	1,493	803	844	531	262	673	529
Individual (Taxi)	598	3,023	2,802	4,858	1,061	589	1,291	7,424
Mototaxi	140	815	4,440	166	196	67	193	7,426
Total	1,038	5,331	8,045	5,868	1,788	918	2,157	15,379

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI. Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Por otro lado, si establecemos una relación entre la densidad de población por región y el total de concesiones entregadas a cada una, se encuentran variaciones considerables, como el caso de la Sierra

Norte y el Papaloapan que, a pesar de tener casi la misma densidad, es decir 20 hab/km² y 22 hab/km² respectivamente, la primera cuenta con 1,070 concesiones y la segunda con 2,069. (Véase figura 5).

Figura 5. Relación total de concesiones de transporte público por región y densidad habitacional.



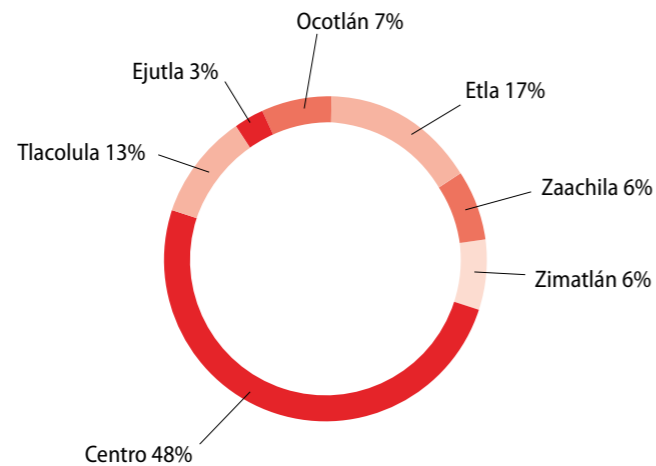
Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI. Secretaría de Vialidad y Transporte. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

Lo mismo sucede cuando se comparan las regiones del Istmo y la Mixteca, cuyas densidades están en razón de 29 hab/km² y 30 hab/km² respectivamente, y las concesiones establecidas son: 9,236 y 6,270, en el mismo orden. (Véase figura 5). Puede observarse una situación similar en el Papaloapan y la Costa, con 55 hab/km² y 46 hab/km², con un número de concesiones en razón de 2,069 y 5,931, respectivamente.

A su vez, la región de Valles Centrales, dividida en siete distritos administrativos, en conjunto concentra 38% de las concesiones estatales

en sus diversas modalidades de transportes, es decir, 17,180. De este número, 48% está destinado al distrito administrativo denominado Centro, donde se localiza la capital de la entidad; le sigue el distrito administrativo de ETLA con 17% de concesiones; de manera inmediata se posiciona el distrito administrativo de Tlacolula con 13%; el distrito administrativo de Ocotlán con 7%; con similares números los distritos administrativos de Zaachila y Zimatlán (6%) y por último el distrito administrativo de Ejutla, que representa un 3 por ciento. (Véase gráfica 7).

Gráfica 7. Porcentaje por distrito de las concesiones de transporte público.



Fuente: Secretaría de Vialidad y Transportes. Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). Julio 2017.

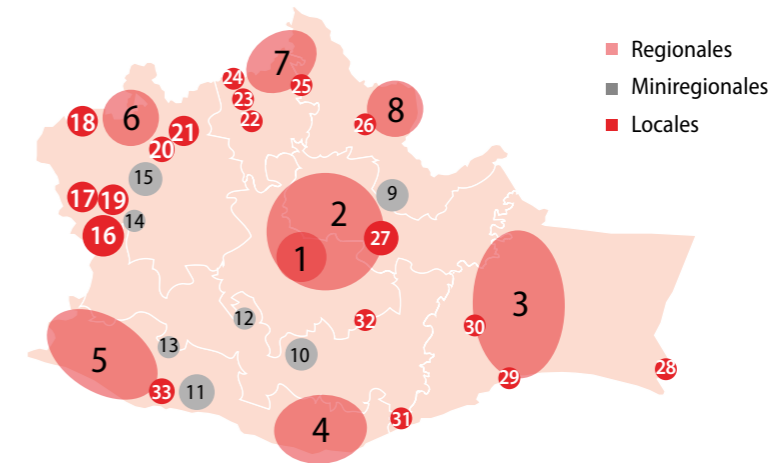
4.3. Medios de comunicación

Los medios de comunicación siempre han ocupado un lugar importante en las sociedades de todos los tiempos, pero mucho más ahora cuando la globalización es el fenómeno imperante en el mundo. En Oaxaca, informar a las audiencias de manera veraz y oportuna sobre lo sucedido en otros puntos del planeta y del país, a la vez que del acontecer en las regiones de la entidad, es un compromiso que también ha asumido el gobierno del estado, en conjunto con los medios de comunicación privados, al tanto del valor de generar conciencia sobre la calidad y el tipo de programa-

ción que es transmitida, pues esto influye indirecta o directamente a las personas que hacen uso de estos servicios.

En el estado existe un medio de comunicación público que garantiza el derecho de las audiencias a la libre expresión, la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV), un ente creado en la década de los 90 del siglo pasado, y que a la fecha cuenta con 33 estaciones repetidoras de Radio en Frecuencia Modulada (véase figura 6), con las cuales se tiene una cobertura en las ocho regiones de la entidad (véase tabla 5), pudiendo llegar a 79% de la población estatal.

Figura 6. Mapa de la red de estaciones repetidoras de radio en Oaxaca



Fuente: Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV), 2017.

Tabla 5. Cobertura poblacional de la señal de Radio en Frecuencia Modulada en Oaxaca.

No.	ESTACIÓN REGIONAL	FRECUENCIA FM (MHz)	SIGLAS	POBLACIÓN MASCULINA	POBLACIÓN FEMENINA	TOTAL DE POBLACIÓN	PORCENTAJE POBLACIONAL
1	Chalcatongo de Hidalgo	90.1	XHCHT-FM	3,630	4,391	8,021	0.23%
2	Santiago Zoquiápam (Corral de Piedra)	92.9	XHCRR-FM	63,122	68,621	131,743	3.76%
3	Nejapa de Madero (El Camarón)	91.5	XHCMA-FM	3,775	4,174	7,949	0.23%
4	Tlaxiaco	88.9	XHTLJ-FM	7,298	8,248	15,546	0.44%
5	Huajuapán de León	91.9	XHHPL-FM	53,908	61,798	115,706	3.30%
6	Huautla de Jiménez	97.3	XHUAU-FM	134,036	142,142	276,178	7.88%
7	Santa María Jalapa de Marqués	89.7	XHSMJ-FM	4,951	5,579	10,530	0.30%
8	Lagunas Barrio de la Soledad (Palma Sola)	100.9	XHLAB-FM	279,459	296,637	576,096	16.43%
9	Mariscala de Juárez	100.9	XHMAJ-FM	5,029	5,737	10,766	0.31%
10	Miahuatlán de Porfirio Díaz	90.9	XHMPD-FM	17,040	19,016	36,056	1.03%
11	Oaxaca	96.9	XHOAX-FM	316,207	355,855	672,062	19.16%
12	Pluma Hidalgo	91.7	XHPLH-FM	46,037	48,779	94,816	2.70%
13	Puerto Escondido	105.9	XHPES-FM	11,075	12,097	23,172	0.66%
14	Putla Villa de Guerrero	92.1	XHPUV-FM	9,657	11,131	20,788	0.59%
15	Río Grande, VillaTututepec	107.9	XHRIG-FM	6,699	7,252	13,951	0.40%
16	Salina Cruz	92.9	XHSLC-FM	39,705	42,893	82,598	2.36%
17	San Felipe Jalapa de Díaz	103.9	XHSFJ-FM	11,913	12,543	24,456	0.70%
18	San Juan Bautista Coixtlahuaca	89.3	XHJBC-FM	1,395	1,533	2,928	0.08%

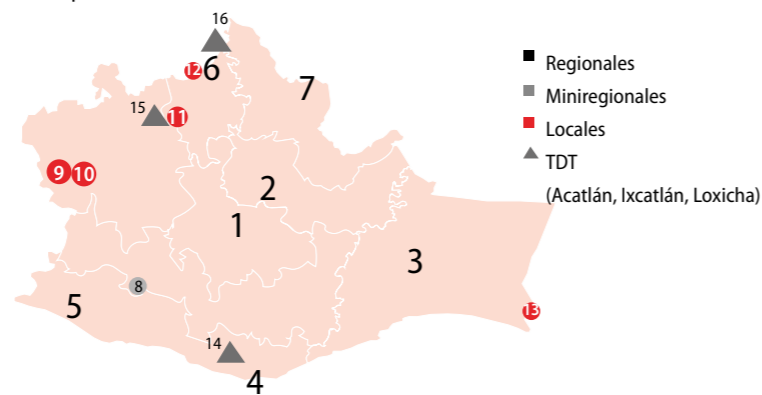
NO.	ESTACIÓN REGIONAL	FRECUENCIA FM (MHz)	SIGLAS	POBLACIÓN MASCULINA	POBLACIÓN FEMENINA	TOTAL DE POBLACIÓN	PORCENTAJE POBLACIONAL
19	San Juan Bautista Cuicatlán	88.9	XHSBC-FM	3,785	4,153	7,938	0.23%
20	San Juan Bautista Tuxtepec	102.7	XHJBT-FM	141,283	152,616	293,899	8.38%
21	San Juan Bautista Valle Nacional	95.3	XHSJB-FM	6,015	6,987	13,002	0.37%
22	San Pedro Huamelula	96.7	XHSPH-FM	2,237	2,304	4,541	0.13%
23	San Pedro Tapanatepec	107.9	XHPED-FM	676	727	1,403	0.04%
24	San Pedro y San Pablo Teposcolula	104.1	XHPEP-FM	5,471	6,471	11,942	0.34%
25	Santa Catarina Juquila	99.3	XHSAJ-FM	8,420	9,530	17,950	0.51%
26	Santa María Tecomavaca	99.5	XHSMT-FM	877	962	1,839	0.05%
27	Santa María Tlahuitoltepec	94.5	XHSTH-FM	9,332	10,652	19,984	0.57%
28	Santiago Choápam	107.5	XHSTC-FM	4,241	4,703	8,944	0.26%
29	Santiago Juxtlahuaca	101.1	XHSJO-FM	6,323	7,329	13,652	0.39%
30	Santiago Pinotepa Nacional (Jicaltepec)	97.3	XHSPN-FM	112,434	121,601	234,035	6.67%
31	Teotitlán de Flores Magón	94.3	XHTFO-FM	2,510	2,651	5,161	0.15%
32	Villa Sola de Vega	93.3	XHVSE-FM	4,349	4,775	9,124	0.26%
33	Villa de Tamazulápam del Progreso	102.5	XHVTM-FM	6,157	7,155	13,312	0.38%
TOTAL				1,329,046	1,451,042	2,780,088	79.28%

Fuente: Censo General de Población y Vivienda, 2010, INEGI.

Con respecto a la Televisión Digital Terrestre (TDT), se cuenta con 16 estaciones ubicadas estratégicamente, con una señal con capacidad para dar cobertura a 32% de la población, esto según los estudios de predicción de áreas de servicio

que realizan los peritos de telecomunicaciones con especialidad en radiodifusión y con registro vigente ante el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), como se muestra en la tabla 6.

Figura 7. Mapa de red de estaciones repetidoras de Televisión.



Fuente: Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV), 2017.

Tabla 6. Cobertura poblacional con la señal de Televisión Digital Terrestre (TDT) en Oaxaca.

No.	ESTACIÓN REGIONAL	SIGLAS	POBLACIÓN MASCULINA	POBLACIÓN FEMENINA	TOTAL DE POBLACIÓN	PORCENTAJE POBLACIONAL
1	Acatlán de Pérez Figueroa	XHAPF-TDT	9,155	9,974	19,129	0.55
2	Concepción Pápalo	XHCPO-TDT	6,432	6,833	13,265	0.38
3	Corral de Piedra	XHCRP-TDT	187,953	203,135	391,088	11.15
4	Huautla de Jiménez	XHUJZ-TDT	18,476	19,999	38,475	1.09
5	Juchitán de Zaragoza	XHJZA-TDT	66,293	69,990	136,283	3.88
6	Pinotepa Nacional	XHPOX-TDT	17,206	8,282	8,924	0.49
7	San Agustín Loxicha	XHSGX-TDT	11,681	12,556	24,237	0.69
8	San Juan Bautista Tuxtepec	XHJBT-TDT	62,230	68,141	130,371	3.71
9	San Pedro Pochtula	XHSDP-TDT	19,949	21,146	41,095	1.17
10	Santa María Ixcatlán	XHSMI-TDT	1,633	867	2,500	0.07
11	Oaxaca de Juárez	XHAOX-TDT	11,1220	121,540	232,760	6.24
12	San Pedro Tapanatepec	XHSPT-TDT	6,708	6,961	13,669	0.39
13	Santa Catarina Juquila	XHSCJ-TDT	2,673	3,083	5,756	0.16
14	Santiago Juxtlahuaca	XHSXL-TDT	19,008	21,310	40,318	1.15
15	Teotitlán de Flores Magón	XHNEA-TDT	4,774	5,157	9,931	0.28
16	Tlaxiaco	XHTLO-TDT	16,206	18,380	34,587	0.99
TOTAL			561,597	597,354	1,142,388	32%

Fuente: Censo General de Población y Vivienda, 2010, INEGI.

Es importante aclarar que las características orográficas del estado dificultan la radiación de la señal de radiodifusión, lo que demanda la instalación de otras 10 estaciones repetidoras para radio y 34 estaciones de TDT, que darían cobertura a todo el territorio oaxaqueño para brindar el servicio de difusión a su población. Sin embargo, para lograr la ampliación de la cobertura se requiere de la autorización del IFT, tanto para las estaciones repetidoras de Frecuencia Modulada como de Televisión Digital Terrestre.

Con respecto a la infraestructura, el estado cuenta con 37 torres de comunicación de las cuales 25 están incorporadas al patrimonio de la CORTV y 12 a la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), donde se encuentran instalados los sistemas radiadores (estaciones repetidoras) de FM y TDT que permiten la difusión de los diferentes contenidos generados en este medio público.

Cabe señalar al respecto, que si bien el 20 de noviembre del 1993 se crea la CORTV, fue hasta el 15 de diciembre del año 2016 cuando la televisión analógica migra a televisión digital; asimismo, el 6 de abril de 2017 se le otorga al Gobierno del Estado de Oaxaca la concesión única otorgada por el IFT para operar frecuencias de radiodifusión, dejando de ser permisionario, con un canal de televisión asignado que hoy transmite por el 9.1 de frecuencia.

Por su parte, este canal difunde contenidos que produce la CORTV de los diversos sectores sociales, académicos y productivos del estado, los cuales se transmiten de lunes a domingo las 24 horas, de los 365 días al año, con 20 barras programáticas destinada a diferentes públicos, entre ellos: infantil, juvenil y adultos, como se muestra en la tabla 7.

Tabla 7. Barra de programas de televisión (CORTV)

CONTENIDOS	CLASIFICACIÓN	HORAS POR SEMANA	PORCENTAJE
Infantil	AA	20	16.80%
Noticias	C	8	6.70%
Perspectiva de género	B	5	4.20%
Salud	A	6	5%
Gastronomía	A	6	5%
Pueblos indígenas y comunidad rural	A	2.5	2.10%
Derechos humanos	A	2.5	2.10%
Medio ambiente	A	7	5.80%
Entretenimiento en familia	A	5.5	4.60%
Ciencia y tecnología	B	7	5.80%
Musicales	B15	7	5.80%
Culturas y artes	B15	7	5.80%
Opinión y debate	C	5	4.20%
Deportes	A	may-15	4.2%- 12.6%
Cine	C	jul-14	5.8% - 11.7%
Música	A	2	1.60%
Producciones independientes	B	2	1.60%
Programas especiales	B15	2	1.60%
Turismo	A	3	2.50%
Campañas promocionales			8.80%

Fuente: Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV).

Con respecto a radio, el Gobierno Estatal cuenta con dos estaciones radiofónicas, segmentadas a partir del alcance en su cobertura, una de ellas es Global 96.9 FM, dirigida a la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca; y una segunda es la denominada Oaxaqueña Radio, con 32 repetidoras en todo el estado, ambas con un perfil de programación dirigido a la diversidad de público de las diferentes zonas geográficas de la entidad.

Cabe señalar al respecto que en dichas estaciones se observa la carencia de equilibrios de conte-

nidos, debido a que no existen análisis periódicos de su programación, de igual manera adolecen de planeación y estrategias para generar mayor certeza de los equilibrios de sus contenidos, a partir de la diversificación de temas para crear conciencia social, hábitos positivos, valores, y aquellos de carácter transversal como los derechos humanos y otros temas fundamentales para las necesidades sociales del estado.



V. Marco Estratégico



El Plan Estatal de Desarrollo (PED 2016-2022) establece en su Eje IV “Oaxaca Productivo e Innovador”: “La mejora de la interconectividad entre Oaxaca y el resto del país, entre sus distintas regiones y dentro de cada región, entre sus municipios y localidades”.

En función de lo anterior, el presente Plan Estratégico Sectorial establece los objetivos, estrategias y líneas de acción que contribuirán a mejo-

rar y ampliar la infraestructura carretera, así como a apuntalar las comunicaciones y transportes en Oaxaca, mediante programas estratégicos que vinculan la planeación nacional, estatal y regional. Ello para dar respuesta a la problemática del Sector, lo que permitirá a la población de la entidad transitar por vías de comunicación terrestre más seguras en las ocho regiones del estado.

Programa: Ampliación y mejora de caminos rurales.

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	-Incrementar y mantener en buenas condiciones físicas la red de carreteras y caminos existentes en Oaxaca para mejorar la conectividad municipal, regional, interestatal y nacional.	1. Mejorar los caminos rurales y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a servicios.	Estrategia 1.1. Ampliar los caminos rurales. Estrategia 1.2. Mejorar los caminos rurales. Estrategia 1.3. Conservar y edificar puentes vehiculares en caminos rurales.

Mediante este programa, a efecto de mejorar las condiciones de la red de caminos, se implementarán las estrategias de ampliación, mejora y conservación de caminos rurales y puentes, con el propósito de atender la red de infraestructura estatal, para mantenerla en condiciones de transitabilidad en todas las épocas del año, con mejores especificaciones técnicas y reduciendo los costos generalizados de viaje, lo que permitirá a los usuarios un ahorro en tiempo y dinero al transitar por dicha red.

Cabe decir que la ampliación de caminos rurales, consistente en mejorar sus condiciones geométricas a nivel de terracerías, modificando anchos de

la superficie de rodamiento, ampliando grados de curvatura en algunos puntos, colocando señalamiento vertical, etc., permitirá tener caminos con dos carriles de circulación.

En tanto que el mejoramiento de caminos rurales refiere a la realización de trabajos de reconstrucción y mejora de su sistema hídrico, construyendo y conservando obras de drenaje y obras complementarias, así como revistiendo la corona del camino, con la intención de prevenir el deterioro de las vías de comunicación en temporadas de lluvias o reducir los efectos de los fenómenos meteorológicos que se presenten.

Por su parte, la conservación de caminos rurales consiste en trabajos de mantenimiento de las condiciones físicas del camino para asegurar su transi-

tabilidad en cualquier época del año, sin cambiar sus especificaciones técnicas ni su proyecto.

Programa: Ampliación y mejora de carreteras alimentadoras.

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	-Incrementar y mantener en buenas condiciones físicas la red de carreteras y caminos existentes en Oaxaca para mejorar la conectividad municipal, regional, interestatal y nacional.	2. Mejorar la red de carreteras alimentadoras y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a servicios.	Estrategia 2.1. Ampliar las carreteras alimentadoras. Estrategia 2.2. Mejorar las carreteras alimentadoras. Estrategia 2.3. Conservar y edificar puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.

Para mejorar las condiciones de la red carretera estatal se implementarán las estrategias de ampliación y mejora, además de conservación de carreteras alimentadoras y puentes, con lo que se pretende dar atención a la red de infraestructura estatal, para mantenerla en condiciones de transitabilidad en todas las épocas del año, con mejores especificaciones técnicas y reduciendo los costos generalizados de viaje, lo que permitirá a los usuarios un ahorro en tiempo y dinero al transitar por la citada red.

La ampliación de carreteras, que consiste en mejorar sus condiciones geométricas, modificando anchos de la superficie de rodamiento, ampliando grados de curvatura en algunos puntos, mejorando el señalamiento vertical y horizontal, etc., conlleva tener vías con más y mejores especificaciones de construcción.

El mejoramiento de carreteras consiste en mejorar el sistema hídrico mediante trabajos de reconstrucción, construyendo y conservando obras de drenaje y complementarias, así como la atención de la superficie de rodamiento, con la finalidad de evitar el deterioro de las vías de comunicación en temporadas de lluvias y reducir los efectos de los fenómenos meteorológicos que se presenten.

La conservación, por su parte, consiste en los trabajos de mantenimiento de las condiciones de transitabilidad en cualquier época del año, sin cambiar especificaciones geométricas ni del proyecto.

La presente Administración Estatal ha identificado los proyectos estratégicos y los proyectos

prioritarios que permitirán, una vez que se concluyan, la interconectividad entre las regiones y en los polos de desarrollo económico de Oaxaca, en el entendido de que una red con mejores condiciones físicas y geométricas favorecerá el desarrollo de los núcleos de población, propiciando una mayor calidad en el transporte de personas y en el intercambio de productos al obtener ahorro en los gastos generalizados de viaje que influyen directamente en el costo de bienes y productos.

Se dará continuación a los proyectos estratégicos prioritarios, entre los que se encuentran terminar las dos autopistas Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco y Oaxaca-Tehuantepec; la carretera La Ventosa en los límites de los estados de Oaxaca y Veracruz, e iniciar la construcción del Libramiento Sur, además de reconstruir ejes carreteros alimentadores estatales.

Dentro de estos ejes Alimentadores Primarios se encuentran, en la región de la Cañada: reconstrucción de la carretera Teotitlán-Huatulco, del Km 0+000 al Km 60+000, el subtramo del Km 0+000 al Km 20+000, los tramos parciales; la reconstrucción de la carretera Cuicatlán-Concepción Pápalo-San Francisco Chapulapa-San Andrés Teotitlán, el tramo del Km 0+000 al Km 83+260, el subtramo del Km 0+000 al Km 25+000, los tramos parciales. En la región de la Costa: la reconstrucción de las carreteras: Sola de Vega-San Pedro Juchitengo-San Gabriel Mixtepec-San Pedro Mixtepec-Puerto Escondido, el subtramo del Km 78+800

Proyecto de Ejes Prioritarios.



AUTOPISTAS

1. Autopista Mitla - Tehuantepec (60% Avance global).
2. Autopista Barranca Larga - Ventanilla (52% Avance global).
3. Autopista a Tuxtpec (Anteproyecto).

EJES PRIORITARIOS

1. Carretera Federal 200. Pinotepa Nacional - Huatulco - Salina Cruz (Eje 15).
2. Carretera Federal 175. Ixtlán - Valle Nacional - Tuxtpec.
3. Carretera Federal 125. Nochixtlán - Yucudaá - Tlaxiaco - Putla - Pinotepa Nacional.
4. Carretera Federal 190. Tramo Oaxaca - Etlá - Teixtlahuaca.
5. Carretera Federal 190. Tramo Oaxaca - Tlaxiaco - Mitla.
6. Carretera Estatal. Camino Villa de Tejúpam de la Unión - San Juan Bautista Coixtlahuaca.
7. Carretera Federal 147. Palomares - María Lombardo - Tuxtpec.
8. Carretera Federal 182. Tuxtpec - Jalapa de Díaz - Huautla de Jiménez - Teotitlán de Flores Magón.
9. Carretera Federal 185. Acajucan - La Ventosa.

CONECTIVIDAD INTERESTATAL

1. Carretera Federal 190. Tramo Oaxaca - Cuacnopalan.
2. Carretera Federal 210. Tramo Salina Cruz - La Ventosa.
3. Carretera Federal 190. Tramo La Ventosa - Arriaga.
4. Carretera Federal 175. Tramo Tuxtpec - Cosamaloapan.
5. Carretera Federal 200. Tramo Pinotepa Nacional - Acapulco.
6. Carretera Federal 175. Tramo Oaxaca - Barranca Larga.
7. Carretera Estatal. Tramo Yucudaá - Huajuapán de León - Acatlán.
8. Carretera Estatal Tramo Huajuapán de León - Santiago Juchitahuaca.
9. Carretera Federal 125A. Tramo Santiago Juchitahuaca - Entrónque a Putla Guerrero.
10. Carretera Federal 131. Tramo Oaxaca - San Juan Bautista Cuicatlán - Teotitlán de Flores Magón.
11. Carretera Federal 131. Tramo Oaxaca - Sola de Vega.
12. Carretera Estatal Sola de Vega - El Vidrio - Santa Catarina Juquila - Río Grande.
13. Carretera Estatal Sola de Vega - El Vidrio - Puerto Escondido.
14. Carretera Federal 175. Tramo Ejutla de Crespo - Copalita.
15. Carretera Estatal. Tramo Copalita - Santa Ma. Huatulco.
16. Carretera Estatal. Tramo Copalita - San Pedro Pochutla.
17. Libramiento Salina Cruz - La Ventosa.

al Km 244+000, los tramos parciales; del Cerro del Vidrio-Santa Catarina Juquila-Río Grande, el tramo del Km 0+000 al Km 80+000; de Copalita-Pluma Hidalgo-Santa María Huatulco, el tramo del Km 0+000 al Km 34+800; la modernización y ampliación de la aeropista Mancuernas. En la región del Istmo: conservación de la carretera El Mezquite-Santa María Chimalapa, el tramo del Km 0+000 al Km 55+000, los tramos parciales; la conservación del camino El Júcaro-Rodolfo Figueroa-San Antonio Chimalapa-Benito Juárez-Díaz Ordaz-López Portillo-Río Frío-Los Cimientos-Nuevo San Juan Chimalapa al Km 121+900; la construcción

del camino Nuevo San Juan Chimalapa-La Libertad, el tramo del Km 121+900 al Km 134+000. En la región de la Mixteca: las reconstrucciones de las carreteras: Huajuapán-Juchitahuaca, el tramo del Km 0+000 al Km 80+000, los tramos parciales; de Huajuapán-Mariscala, el tramo del Km 0+000 al Km 65+000, los tramos parciales; de San Sebastián Tecomaxtlahuaca-Coicoyán de las Flores, del Km 0+000 al Km 43+000; de Tlaxiaco-San Agustín Tlacotepec-San Mateo Peñasco-Chalcatongo-Santiago Yosondúa, del Km 0+000 al Km 82+000, los tramos parciales; de Tejúpam-Coixtlahuaca, del Km 0+000 al Km 22+000, los tramos parciales; de

San Miguel el Grande-Tlaxiaco, del Km 0+000 al Km 42+000 y el E.C. (Huajuapán-Juxtlahuaca)-Ix-pantepec Nieves-Silacayoapan, del Km 0+000 al Km 28+000. En la región del Papaloapan: modernización de la carretera Jalapa de Díaz-San Felipe Usila, el tramo del Km 0+000 al Km 43+000, el subtramo del Km 5+000 al Km 16+000; y reconstrucción de las carreteras: La Esperanza-Agua Fria-Pueblo Nuevo, del Km 0+000 al Km 13+900; el Amate-Acatlán-Cosolapa -Límites de los estados Oaxaca/Veracruz, el tramo del Km 0+000 al Km 43+000, los tramos parciales. En la región de la Sierra Norte: modernización y ampliación de camino: del Km 55+000 E.C. (Ixtlán-Zoogocho)-Santa María Tavehua-San Andrés Solaga-San Juan Tabaá-San Cristóbal Lachirioag, el tramo del Km 13+000 al Km 40+300; la reconstrucción de las carreteras: E.C. (Ixtlán de Juárez-Villa Talea de Castro)-San Bartolomé Zoogocho, el tramo E.C. Tavehua-San Andrés Solaga, del Km 0+000 al Km 10+000, los tramos parciales; de Ixtlán-Zoogocho, el tramo del Km 0+000 al Km 58+000, los tramos parciales; de Díaz Ordaz-Cajonos-San Melchor Betaza-San

Andrés Yaa-Lachirioag-Villa Alta, el subtramo del Km 77+500 al Km 130+000, los tramos aislados. En la región Sierra Sur: modernización y ampliación del camino E.C. (Oaxaca-Sola de Vega)-Santa María Sola-Textmelucan-Teojomulco-San Jacinto Tlaco-tepec-Santa Cruz Zenzontepec, el tramo del Km 0+000 al Km 112+000, el subtramo a modernizar del Km 100+400 al Km 112+000; la reconstrucción del E.C. (Oaxaca-Sola de Vega)-Santa María Sola-San Lorenzo Textmelucan-Santo Domingo Teojomulco-Santa Cruz Zenzontepec, el subtramo del Km 0+000 al Km 50+000, los tramos parciales. En la región de los Valles Centrales: la reconstrucción de las carreteras: Federal 190, en el subtramo Viguera-Monumento a la Madre-Cerro del Fortín, del Km 0+000 al Km 10+000; la margen izquierda Río Atoyac-Viguera-San Jacinto Amilpas-Tecnológico-Central Camionera-Parque del Amor, del Km 0+000 al Km 10+000; la margen izquierda y derecha del Río Salado de Cinco Señores-E.C. Oaxaca-Aeropuerto, y conservación de la carretera Oaxaca-Xoxocotlán, del Km 0+000 al Km 4+000.

Programa: Modalidad Integral Urbana.

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado.	-Garantizar una movilidad eficiente y sustentable que mejore la seguridad y el servicio con medios de transporte terrestres motorizados y no motorizados, y el diseño de vías de comunicación adecuadas a los distintos centros poblacionales de Oaxaca.	3. Contribuir a que la Infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable.	Estrategia 3.1. Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte.
-Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca.	-Crear la Ley de Movilidad para el estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad.		
	-Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca.		
	-Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca.		
	-Construir y/o consolidar las terminales foráneas y suburbanas, y el equipamiento para el transporte.		
			Estrategia 3.2. Impulsar el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte.

Con la implementación del Programa "Movilidad integral urbana" se pretende generar una visión integral de la movilidad urbana e impulsar la accesibilidad en los centros de población, de tal modo que la infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable; para ello esta Administración Estatal han diseñado dos estrategias:

Estrategia 1. Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte: Consiste en asegurar que la infraestructura vial y de transporte que se desarrolle dentro de la jurisdicción del estado de Oaxaca esté sustentada con estudios y proyectos validados por la instancia responsable del ramo de movilidad.

Estrategia 2. Impulsar el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte: Consiste en la construcción, mantenimiento, mejora y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte que favorezca una movilidad incluyente, sustentable y sostenible, a partir de los estudios y proyectos previamente validados por la instancia responsable del ramo de movilidad.

Lo que se busca con estas dos estrategias es que en Oaxaca exista una visión integral de movilidad en el desarrollo de infraestructura vial y de transporte, sustentada en estudios, que empodere al peatón y ofrezca alternativas viables y seguras para el uso del transporte no motorizado y el transporte público.

Programa: Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado de Oaxaca.

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca.	-Fortalecer el desarrollo institucional (administración, gestión, planeación, cooperación, supervisión y fiscalización del transporte).	4. Regular el Sistema de Transporte del Estado de Oaxaca.	Estrategia 4.1. Simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte.
	-Impulsar al desarrollo de los prestadores del servicio público de transporte.		Estrategia 4.2. Regulación del transporte público.
	-Renovar el parque vehicular del servicio público de transporte.		Estrategia 4.3. Prestación de servicios de control vehicular.
	- Mejorar el Programa de Regularización y Reemplacamiento.		

El Programa "Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado de Oaxaca" tiene como fin ordenar de modo integral el transporte del estado, para ello debe regular el Sistema de Transporte. Con este propósito se han diseñado las siguientes estrategias:

Estrategia 1. Simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte: Consiste en fortalecer la estructura normativa y organizacional que permita coordinar los trabajos de gestión del transporte público y privado.

Estrategia 2. Regulación del transporte público: Busca promover la profesionalización del servicio de transporte público y poder ofrecer un servicio eficiente, cómodo y seguro para el usuario.

Estrategia 3. Prestación de servicios de control vehicular: Está diseñada para ordenar el Sistema de Transporte de Oaxaca, al supervisar y controlar los vehículos que circulan en la entidad. Para esto se deben fortalecer los servicios de control vehicular que se prestan, a efecto de que los propietarios de vehículos de transporte público y privado opten por registrarse en el estado de Oaxaca.

Programa: Producción, transmisión y cobertura de radio y televisión pública.

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Ampliar la cobertura de los medios de comunicación electrónicos en el estado, que eleven la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	-Ampliar y mantener la cobertura de los medios de comunicación electrónicos en la entidad: radio, televisión, telefonía e internet, mediante la modernización de la infraestructura y las tecnologías digitales.	5. Contribuir a la generación de una comunicación participativa para lograr una sociedad más informada y analítica.	Estrategia 5.1. Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de televisión. Estrategia 5.2. Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de radio. Estrategia 5.3. Ampliar la red de transmisión de radio y televisión. Estrategia 5.4. Mantener en funcionamiento óptimo las estaciones repetidoras de radio y televisión.

El Programa de “Producción, transmisión y cobertura de radio y televisión pública” consiste en mantener y ampliar la cobertura de la señal de radiodifusión para la transmisión de los contenidos producidos en las áreas de radio, televisión y noticias de la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV), así como las producciones externas que permitan fomentar la riqueza sociocultural del estado de Oaxaca, además de que brinde espacio a las diferentes manifestaciones pluriculturales, a la libre expresión, a las campañas de beneficio social, etc. En este sentido de responsabilidad y conciencia sobre los contenidos y transmisión de programas, la CORTV está orientada a generar programas que promuevan en la sociedad la libertad de expresión, el acceso universal a la información y el conocimiento, la promoción de la diversidad cultural y el acceso equitativo a la educación de calidad, mediante la realización y difusión de programas de radio y televisión que fortalezcan la identidad oaxaqueña. Para lograrlo se han establecido las siguientes estrategias.

Estrategia 1. Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de televisión: Consiste en producir y transmitir programas para fomentar en la ciudadanía una actitud reflexiva y crítica que contribuya al mejoramiento del tejido social y la calidad de los contenidos enmarcados en los ejes rectores del PED 2016-2022, siempre

teniendo en cuenta los derechos de las audiencias.

Estrategia 2. Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de radio: Enfocada al diseño de la programación semanal de las dos estaciones radiofónicas de la CORTV, que incluya contenidos orientados a la diversidad de las audiencias, con temáticas de interés social como son: salud, ecología, diversidad indígena y lingüística, ciencia y tecnología, cultura, deportes, artes y derechos humanos, entre otras, asimismo a la apertura de espacios para las coproducciones y contenidos externos que fomenten la libertad de expresión e ideológica, y promuevan el desarrollo integral de la sociedad.

Estrategia 3. Ampliar la red de estaciones repetidoras de radio y televisión: Consiste en formular proyectos para incrementar la cobertura de la señal de radiodifusión de la CORTV con nuevas estaciones repetidoras de radio en FM y Televisión Digital Terrestre (TDT) en las zonas que carecen de la señal de este medio público, así como la instalación de los equipos de transmisión y puesta en marcha de las estaciones repetidoras.

Estrategia 4. Mantenimiento de las estaciones repetidoras de radio y televisión: Dirigida a realizar acciones de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos de transmisión de cada una de las estaciones con las que opera la CORTV, así como el mantenimiento de la estación central.

Alineación del Plan Estratégico Sectorial con otros planes

Plan Nacional de Desarrollo

El presente Plan Estratégico Sectorial ha sido

elaborado en concordancia con los principios y lineamientos expresados en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND 2013-2018), de acuerdo con lo siguiente:

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018		Plan Estratégico Sectorial	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
-Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	-Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes medios de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	-Mejorar los caminos rurales y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a servicios.	-Ampliar los caminos rurales. -Mejorar los caminos rurales. -Conservar y edificar puentes vehiculares en caminos rurales. -Ampliar las carreteras alimentadoras. -Mejorar las carreteras alimentadoras. -Conservar y edificar puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.
		-Mejorar la red de carreteras alimentadoras y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a los servicios.	-Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte. -Impulsar el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte.
		-Contribuir en el diseño, planeación y fortalecimiento de una movilidad urbana integral para garantizar la accesibilidad en los centros de población.	-Promover la gestión del transporte público. -Mejorar la operación del transporte en operación. -Realizar un control vehicular eficiente.
-Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones.	-Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones, que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.	-Contribuir a la generación de una comunicación participativa para lograr una sociedad más informada y analítica.	-Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de televisión. -Diversificar contenidos en la producción y transmisión de programas de radio. -Ampliar la red de transmisión de radio y televisión. -Mantener en funcionamiento óptimo las estaciones repetidoras de radio y televisión.

Con el cambio de la Administración Federal se generará un nuevo Plan Nacional de Desarrollo, lo cual implicará por parte de la Administración Estatal una revisión tanto del Plan Estatal de Desarrollo como de los planes que de él se derivan, incluido

este Plan Estratégico Sectorial. Todo ello con el fin de garantizar la mayor coordinación y sinergia entre los niveles de gobierno a favor del desarrollo del estado y de la calidad de vida de su población.

Objetivos del Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)

Asimismo, el presente Plan Estratégico Sectorial ha sido elaborado en concordancia con los Objetivos

de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas, como se muestra a continuación:

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030	Plan Estratégico Sectorial
8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.	<ul style="list-style-type: none"> -Contribuir a la generación de una comunicación participativa para lograr una sociedad más informada y analítica. -Contribuir con el fortalecimiento de una sociedad más informada y con mayor participación en los asuntos de interés público, atendiendo a los principios de libertad de expresión, diversidad cultural e identidad en el estado, a través del acceso a la información y conocimiento de la ciudadanía.
9. Industria, innovación e infraestructura: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	<ul style="list-style-type: none"> -Mejorar los caminos rurales y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a los servicios. -Mejorar la red de carreteras alimentadoras y puentes del estado de Oaxaca para facilitar la integración de mercados y el acceso a los servicios.
11. Ciudades y comunidades sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	<ul style="list-style-type: none"> -Contribuir en la planeación, diseño y fortalecimiento de una movilidad urbana integral para garantizar la accesibilidad en los centros de población. -Contribuir al reordenamiento integral de movilidad en el estado de Oaxaca.



VI. Marco Programático y Presupuestal



El PED 2016-2022 y los planes de él derivados implican una nueva estructuración del uso de los recursos públicos en Oaxaca, que asegure tanto la orientación estratégica del gasto corriente y de la inversión pública como su articulación temporal. Por ello, a continuación se presentan los elementos del nuevo Marco Programático y Presupuestal del Sector “Comunicaciones y Transportes”, a través de la nueva Estructura Programática y el Marco Plurianual del Gasto con carácter indicativo.

6.1. Estructura Programática

Como resultado de la revisión de la estructura programática recibida de la Administración anterior y del análisis de las necesidades derivadas del PED 2016-2022, se procedió al ajuste, modificación, eliminación y creación de los programas, subprogramas, proyectos y actividades, cuyo resultado fue una nueva Estructura Programática.

Enseguida se presentan los Programas Presupuestales alineados con los objetivos del PED 2016-2022 a los que dan cobertura y que son la base de la nueva Estructura Programática Presupuestal. Además, se indican las Unidades Responsables del Gasto correspondientes a cada programa.

Es importante resaltar que cada año, esta Estructura Programática se someterá a revisión y se harán los ajustes a sus programas, subprogramas y actividades, con fundamento en las evaluaciones de diseño y desempeño realizadas, al tratarse de instrumentos dinámicos susceptibles de mejora continua.

A su vez, el Plan Estratégico del Sector “Comunicaciones y Transportes” cubre cuatro objetivos del PED, los cuales son atendidos actualmente por seis programas presupuestales.

No.	OBJETIVO PED	No.	PROGRAMA 2018	UR
4.401	Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	108	Ampliación y mejora de caminos rurales.	501 106 902
4.401	Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	116	Ampliación y mejora de carreteras alimentadoras.	501 106 902
4.401	Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	199	Construcción y mejora de aeropistas.	109
4.402	Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado.	209	Movilidad integral urbana.	521

No.	OBJETIVO PED	No.	PROGRAMA 2018	UR
4.403	Ampliar la cobertura de los medios de comunicación electrónicos en el estado que eleven la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.	177	Producción, transmisión y cobertura de radio, televisión y telecomunicaciones públicas.	501
4.404	Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca.	126	Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del estado.	109 106

Unidades Responsables (UR)

- 106 Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable
- 109 Secretaría de Vialidad y Transporte
- 501 Caminos y Aeropistas de Oaxaca
- 521 Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión
- 902 Inversión Concertada

El instrumento base para documentar de forma completa y actualizada este rubro es la Ficha de Programa correspondiente a cada uno de los programas presupuestales. Estas Fichas se encuentran publicadas para consulta en el apartado "Cumplimiento al Artículo 37 Fracción I de la Ley Estatal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria" de la página oficial de la Secretaría de Finanzas, ubicada

en el sitio www.finanzasooaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/marco_programatico.html

6.2. Marco Plurianual del Gasto con carácter indicativo

Con base en lo ya expuesto, se ha llevado a cabo una proyección sexenal de la inversión pública del Sector "Comunicaciones y Transportes", la cual tiene carácter indicativo, pues depende de condiciones sociales, políticas, económicas, financieras y presupuestales futuras, tanto del ámbito local y nacional como internacional, que difícilmente puede anticiparse con certeza. Se presenta a continuación dicha proyección desglosada por año, sabiendo que estará sometida a ajustes ulteriores.

Sector /Año	2018	2019	2020	2021	2022
Sector: Comunicaciones y Transportes	\$ 953,043,218.54	\$ 957,808,434.63	\$ 962,597,476.81	\$ 967,410,464.19	\$ 972,247,516.51



VII. Marco de Resultados



Con la finalidad de verificar el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas de este plan, se ofrece a continuación una matriz con los indicadores clave para medir el desempeño del sector en función del enfoque establecido en el PED y de las estrategias y acciones definidas en los programas sectoriales. Dichos indicadores son de impacto,

resultado y producto, de modo que cubran los niveles estratégicos y de gestión. Además, cada indicador tiene asignadas metas anuales, las cuales son de carácter indicativo y susceptibles de ajustes, derivados tanto de las evaluaciones y disposición presupuestal, como de la incidencia de factores externos no previsibles o difícilmente controlables.

Impactos

INDICADOR	METAS ANUALES					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tasa de motorización de vehículos de transporte público masivo*	1.98	2.16	2.26	2.36	2.46	2.56
Porcentaje de cobertura con la señal de radio.	79	79	90	95	100	100
Porcentaje de cobertura con la señal de televisión.	32	32	60	80	90	90

* La medición de este indicador se proyecta de manera bianual, el correspondiente al año 2016 es de 23.897.

Resultados

INDICADOR	METAS ANUALES					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Porcentaje de kilómetros de caminos rurales en buen estado.	8.16	7.78	5.94	5.94	6.06	2.88
Porcentaje de kilómetros de carreteras alimentadoras en buen estado.	2.65	14.39	14.82	14.08	13.13	11.55
Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada con soporte de estudios y proyectos de movilidad	100	100	100	100	100	100
Porcentaje de habitantes que reciben la señal de radio.	79	79	90	95	100	100
Porcentaje de habitantes que reciben la señal de televisión.	32	32	60	80	90	90
Porcentaje de aeropistas alimentadoras en buenas condiciones.	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado.	14	25	34	40	45	50

Productos

INDICADOR	METAS ANUALES					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Caminos rurales ampliados y construidos.	8.23	14.30	7.00	7.00	7.00	4.00
Caminos rurales con mantenimientos.	1,137.22	1,078.00	827.00	827.00	845.00	400.00
Puentes en caminos rurales construidos y reconstruidos.	0.00	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
Carreteras alimentadoras ampliadas y construidas.	72.79	221.91	168.70	146.52	125.86	87.72
Carreteras alimentadoras con mantenimiento.	78.25	598.53	675.95	656.00	622.80	570.40
Puentes en carreteras alimentadoras construidos y reconstruidos.	0.00	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00
Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	2	2	2	2	2	2
Regulación del transporte público.	45,180	48,180	50,680	53,680	57,180	61,180
Servicios de control vehicular prestados.	408,047	469,254	500,000	575,000	71,875	862,500
Producción y transmisión de programas de televisión.	5	22	25	25	25	25
Producción y transmisión de programas de radio.	52	52	85	85	85	85
Ampliación de la red de estaciones repetidoras de radio y televisión	0	0	5	5	5	0
Mantenimiento de las estaciones repetidoras de radiodifusión.	113	114	188	204	204	204
Aeropistas construidas.	0.00	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00
Aeropistas con mantenimiento.	0	0	0	0	0	0
Estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte realizados.	2	2	2	2	2	2
Infraestructura vial y de transporte desarrollada.	2	2	2	5	5	5

EVENTOS FONDEN

INDICADOR	METAS ANUALES					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Caminos rurales reconstruidos y carreteras alimentadoras reconstruidas.	0.00	257.79	2,574.76	2,574.76	2,574.76	756.78

VIII. Seguimiento y Evaluación

En alineación y fortalecimiento del modelo de implementación del Sistema de Evaluación del Desempeño establecido en el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, el monitoreo y la evaluación de este Plan Estratégico Sectorial se realizará a través de la información derivada de las etapas de Planeación, Programación y Presupuestación, asimismo, de los componentes transversales de Fortalecimiento Normativo y Metodológico, Homologación y Vinculación de los Sistemas de Información y el fortalecimiento del desarrollo de la capacidad institucional, como se muestran en el siguiente esquema.

esta última la institución competente para realizar los ajustes presupuestales que se requieran.

Las dependencias responsables del Sector establecerán las estrategias necesarias para la generación y sistematización de la información estadística y geográfica oportuna, de fácil acceso y disponible, así como su armonización y articulación con el Sistema Integral de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (SIED-PED) y al Sistema Estatal de Finanzas Públicas de Oaxaca (SEFIP).

Más adelante, como resultado de las metas alcanzadas, en el marco de las sesiones del Subcomité Sec-



Monitoreo

Con el fin de verificar el avance en el cumplimiento de los objetivos y estrategias sectoriales, las dependencias ejecutoras del Sector darán seguimiento al comportamiento de los indicadores establecidos en el Marco de Resultados, en coordinación con la Instancia Técnica de Evaluación y la Secretaría de Finanzas en el ámbito de sus competencias, siendo

torial se realizarán análisis conjuntos, los cuales tendrán el objetivo de revisar los hallazgos de la gestión, identificar las necesidades de coordinación, logística o metodologías durante el ejercicio presupuestal, los cuales estarán orientados a la mejora continua.

Cabe decir que la información y los análisis derivados del seguimiento sectorial serán el principal

insumo del informe de gobierno que el C. Gobernador del Estado debe rendir al Honorable Congreso del Estado anualmente.

Evaluación

Con el objetivo de mejorar el diseño y los resultados de las políticas sectoriales, la Instancia Técnica de Evaluación (ITE), mediante una valoración objetiva causal entre la intervención sectorial y sus efectos, y teniendo como base los principios de verificación del grado de cumplimiento de objetivos y metas, podrá realizar por sí misma o a través de terceros, evaluaciones a este Plan Sectorial o a sus programas. Estas evaluaciones serán incluidas en el Programa Anual de Evaluación que la ITE está facultada para implementar, conforme con los Lineamientos Generales para el Monitoreo y Evaluación de los Programas Estatales del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca vigentes.

Los criterios para la priorización y selección de los planes o programas a evaluarse serán, entre otros: 1) El monto de los recursos públicos asignados; 2) El tamaño, características y la situación de riesgo de la población objetivo; 3) La importancia estratégica para el Sector y sus vulnerabilidades; 4) El carácter innovador de las acciones; y 5) El potencial de réplica de las lecciones derivadas de la evaluación.

Las evaluaciones deberán ser públicas y entregarse a la Secretaría de Finanzas, a la Coordinación General del COPLADE, a la dependencia coordinadora del Sector y a las dependencias evaluadas, para la toma de decisiones presupuestales y de rediseño de las políticas públicas de que se trate.

Por su parte, las dependencias evaluadas deberán utilizar los resultados de los informes en cumplimiento del Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora derivados de los informes y evaluaciones a los programas estatales. Con ello, las dependencias evaluadas identificarán, seleccionarán y priorizarán los aspectos susceptibles de mejora, a efecto de establecer planes de trabajo orientados a la mejora del desempeño de los programas del Sector.

Sistema Integral de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (SIED-PED)

El Sistema Integral de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (SIED-PED) es una plataforma que integra la información del desempeño derivada del monitoreo y la evaluación, la cual servirá como insumo para la mejora de la gestión y toma de decisiones presupuestales.

Mediante el SIED-PED se podrán monitorear los indicadores estratégicos del Sector. Éstos, a su vez se encuentran vinculados a los Indicadores de Gestión establecidos en las Matrices de Indicadores para Resultados de los programas presupuestales y proveen información sobre el avance del Plan Estratégico Sectorial (programas y subprogramas) por medio de la comparación de los avances logrados con respecto a las metas propuestas.

En materia de evaluación, el SIED-PED pondrá a disposición los ejercicios de evaluación del sector, desde la emisión del Programa Anual de Evaluación hasta la formulación y seguimiento sobre la atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora.

IX. Conclusiones

El Gobierno de Oaxaca tiene el reto de mantener la red carretera estatal de 24,836 km en buenas condiciones de transitabilidad para lograr que la conectividad municipal, regional y estatal sea eficiente y segura en todas las épocas del año. A fin de cumplir con este objetivo la presente Administración atenderá principalmente los proyectos prioritarios identificados en cada región, así como los ejes primarios y secundarios que alimentan a la red troncal federal, con programas de modernización, ampliación, construcción, reconstrucción, conservación, estudios y proyectos en las carreteras, caminos y puentes de la entidad.

Una tarea inaplazable en este rubro es terminar la construcción de las autopistas Oaxaca-Costa y Oaxaca-Istmo, además de atender la Carretera Troncal Transistmica y los ejes carreteros alimentadores y rurales, entre los cuales están: la rehabilitación del libramiento de Pochutla; la reconstrucción del libramiento de Pinotepa Nacional; la reconstrucción de la Carretera Federal acceso lado Oriente y lado Poniente del Santiago Pinotepa Nacional; el aeródromo del Mancuernas en Pinotepa Nacional; la ampliación y modernización a cuatro carriles del boulevard Huajuapán (Carretera Federal 190); la reconstrucción del libramiento Norte del Huajuapán; la modernización y ampliación de la carretera de acceso a Mitla a cuatro carriles; la reconstrucción E.C. Riveras del Río Atoyac-San Lorenzo Cacaotepec-Viguera-Periférico; la reconstrucción de la margen izquierda del Río Atoyac, tramo Periférico-URSE-Símbolos Patrios; la reconstrucción del tramo carretero Cerro del Fortín-Monumento a la Madre-Viguera; la reconstrucción de la carretera Ixtlán-Zoogocho-Villa Alta; la rehabilitación de las carreteras: Díaz Ordaz-Villa Alta, El Vado-Lachixío-San Francisco Cahuacua; la rehabilitación de las

carreteras: Tlaxiaco-Chalcatongo-Yosondúa, El Camarón-San Carlos Yautepec-Lachiguiri-Miahuatlán, entre otros.

El objetivo es mantener la red de carreteras y caminos del estado en condiciones de transitabilidad todo el año y que tengan el menor daño posible con la presencia de los diferentes fenómenos naturales que se puedan presentar, logrando con esto mejor conectividad municipal, regional, microrregional y estatal, permitiendo asimismo el crecimiento de los polos de desarrollo a través del transporte de personas y productos con el menor costo generalizado de viaje y ahorros en tiempos de traslados, con más seguridad y comodidad.

Es un hecho que la movilidad urbana representa una opción para potenciar el desarrollo económico y social del estado, en este entendido, el Gobierno de Oaxaca tiene como meta consolidar un Sistema de Transporte Público más competitivo, con enfoque de servicio al usuario, debidamente planificado, bajo una visión integral y de acceso universal, mediante el cual se enlacen regiones y núcleos de población con las ciudades y zonas metropolitanas. Es necesario para ello la formulación de políticas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte público y procuren que su prestación se base en la comodidad, seguridad, accesibilidad y eficiencia.

Para la consecución de lo anterior, es importante resaltar que la Secretaría consolida su norma y estructura, para contar con un esquema que le permita fortalecer la investigación y realización de estudios para encontrar alternativas de solución al problema de la movilidad, pues actualmente la regulación del transporte absorbe la mayoría de los esfuerzos institucionales en la materia.

Con respecto a los medios de comunicación, la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV) contribuye a la generación de una comunicación participativa, a efecto de tener una sociedad más informada y analítica, ello mediante el mantenimiento y ampliación de la cobertura de la señal de radiodifusión que permitirá la transmisión de los contenidos producidos en las áreas de radio, televisión y noticias, enfocados principalmente a promover temas de salud, ecología, ciencia y tecnología, educación, cultura, artes, servicios, etcétera.

La programación de la CORTV se regirá por ejes transversales que permearán constantemente los contenidos fundamentales para una comunidad incluyente y moderna, donde la diversidad ideológica sea primordial, en relación con conceptos como la perspectiva de género, los derechos humanos, la diversidad lingüística e indígena, así como todos aquellos símbolos que generen una identidad en la población, a partir de la cultura, tradiciones, costumbres e historia. Un medio que no sólo informe sino que recupere las voces de las y los oaxaqueños de las ocho regiones del estado.

La CORTV, de igual manera, será un medio de comunicación que proyecte a Oaxaca en el nivel nacional e internacional con la promoción de eventos que realcen su identidad, sobre todo su riqueza cultural, potenciando el turismo que la visita y, por consiguiente, su desarrollo económico y social, tal como lo enmarca el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (PED 2016-2022).

Para esto, se desarrollarán periódicamente estadísticas y análisis cualitativos y cuantitativos que permitan la obtención de datos que fortalezcan la calidad de los contenidos, así como la diversidad de temas y la forma de abordarlos, con públicos mucho más participativos, que interactúen haciendo uso de su libertad de expresión. Asimismo, se crearán espacios que aborden una amplitud de temas enfocados a las necesidades

de información básicos para una mejor cohesión social, a través de contenidos formativos, incluyentes, amplios y diversos, con un claro respeto a la diversidad de pensamiento y con la posibilidad de abrir el debate y el análisis de distintos temas, además de contar con el apoyo de expertos en las diferentes materias a fin de que los productos a ofrecer tengan el sustento teórico-práctico más adecuado.

Sin duda, los medios de comunicación públicos son determinantes para cualquier sociedad. En Oaxaca se cuenta con la señal televisiva de la Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión (CORTV) la cual, a través de su canal 9.1 de Televisión Digital Terrestre, transmite contenidos las 24 horas del día los 365 del año. La concesión asignada a este medio público a finales del 2016, fecha cuando se efectuó en el estado la transición de televisión análoga a digital, ha permitido la transmisión tanto de producciones propias o independientes como aquellas que se realizan mediante convenios de colaboración con integrantes de la Red de Radiodifusoras y Televisoras Educativas y Culturales de México, respetando en todo momento las 20 barras programáticas establecidas en la Guía de Operación de la Frecuencia de Televisión de la CORTV, pero también asumiendo el reto de incrementar el número de programas propios producidos anualmente, siempre tomando en consideración los recursos asignados, tanto financieros como humanos y materiales.

Finalmente, para garantizar el derecho de las audiencias a la libre expresión, la CORTV plantea la instalación de nuevas estaciones repetidoras de radio y televisión en el territorio de la entidad, ello para hacer llegar la señal de radiodifusión a toda la población oaxaqueña. Estaciones repetidoras que deberán contar con el respectivo mantenimiento para su óptimo funcionamiento, apegado a los parámetros técnicos otorgados por el órgano regulador (IFT).

Siglas y abreviaturas

Agenda 2030 Plan de acción mundial a favor de las personas que tiene por objeto asegurar el progreso social y económico sostenible en todo el mundo y fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad.

BID Banco Interamericano de Desarrollo

CAO Caminos y Aeropistas de Oaxaca

CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CONAPO Consejo Nacional de Población

COPLADE Comité Estatal de Planeación para el Desarrollo de Oaxaca

CORTV Corporación Oaxaqueña de Radio y Televisión

COTRAN Coordinación de Transporte

E.C. Entronque carretero

FM Frecuencia Modulada

FONDEN Fondo de Desastres Naturales

hab Habitantes

IFT Instituto Federal de Telecomunicaciones

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía

ITE Instancia Técnica de Evaluación

Km Kilómetros

km2 Kilómetros cuadrados

LEP Ley Estatal de Planeación

LFTR Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión

MIR Matriz de Indicadores para Resultados

MML Metodología del Marco Lógico

ODS Objetivos de Desarrollo Sostenible

ONU Organización de las Naciones Unidas

PED Plan Estatal de Desarrollo

PES Planes Estratégicos Sectoriales

PND Plan Nacional de Desarrollo

SCT Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SEFIP Sistema Estatal de Finanzas Públicas de Oaxaca

SEMOVI Secretaría de Movilidad

SETRAN Secretaría del Transporte

SEVITRA Secretaría de Vialidad y Transporte

SHCP Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SICAC Sistema de Control y Administración de Concesiones

SIED Sistema Integral de Evaluación del Desempeño

SINFRA Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable

SSP Secretaría de Seguridad Pública

TDT Televisión Digital Terrestre

TIC's Tecnologías de la Información y Comunicación

UR Unidades Responsables



Gráficas

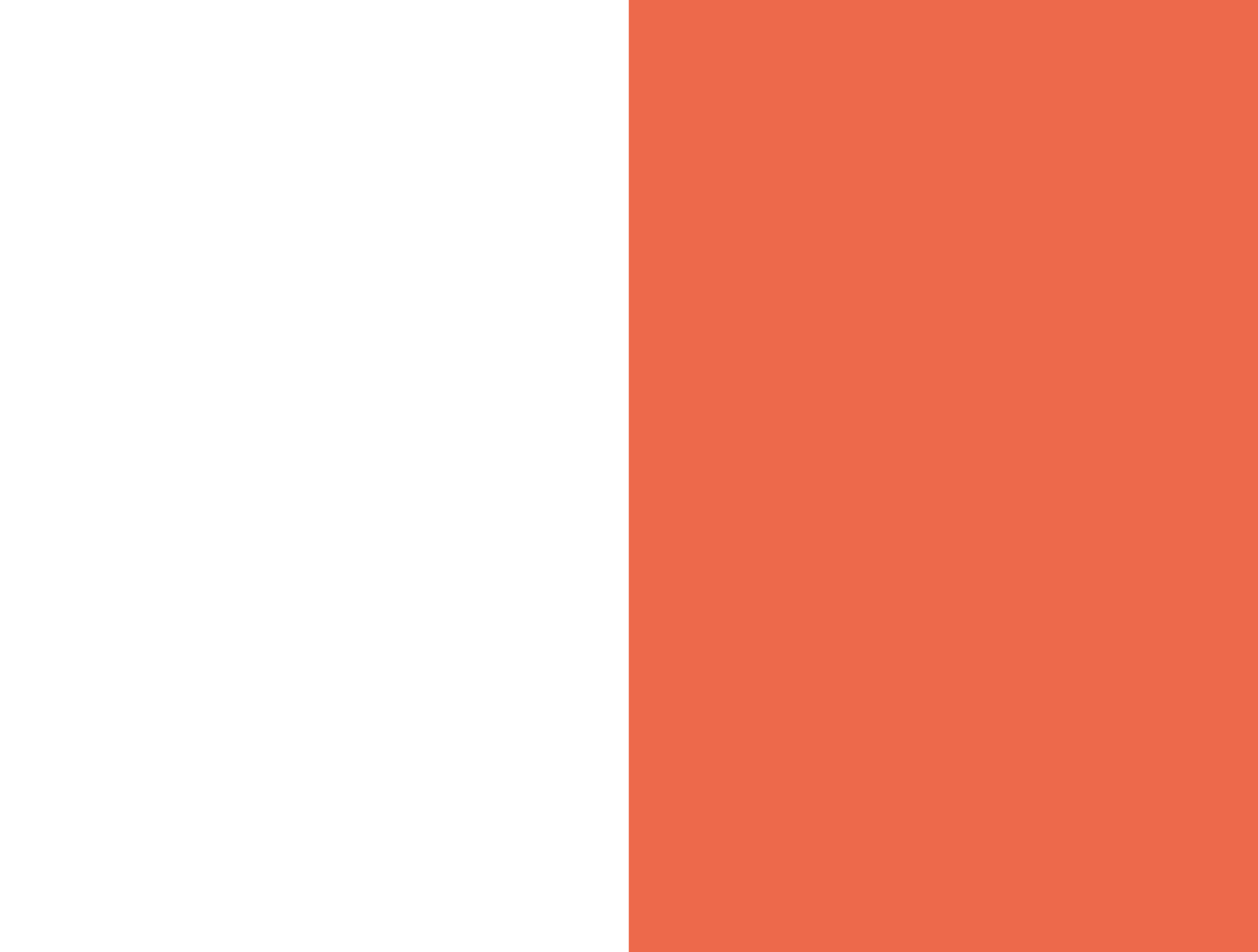
- Gráfica 1.** Red carretera estatal de Oaxaca (km)
- Gráfica 2.** Red carretera regional en el estado de Oaxaca
- Gráfica 3.** Red de infraestructura carretera estatal (km)
- Gráfica 4.** Cantidad y porcentaje por tipo de tránsito que se realizaba en la ciudad de Oaxaca de Juárez.
- Gráfica 5.** Número de concesiones de transporte por región.
- Gráfica 6.** Número de concesiones para el transporte público de pasajeros distribuidas por región.
- Gráfica 7.** Porcentaje por distrito de las concesiones de transporte público.

Figuras

- Figura 1.** Pirámide de la Movilidad.
- Figura 2.** Número de concesiones de transporte público otorgadas en Oaxaca según periodo.
- Figura 3.** Distribución geográfica de concesiones para transporte público por modalidad.
- Figura 4.** Distribución geográfica de concesiones para el transporte público.
- Figura 5.** Densidad de población por región (habitante/km²)
- Figura 6.** Mapa de la red de estaciones repetidoras de radio en Oaxaca
- Figura 7.** Mapa de red de estaciones repetidoras de Televisión.

Tablas

- Tabla 1.** Distribución Regional de la Red carretera en el estado de Oaxaca
- Tabla 2.** Inversión del Fondo de Desastres Naturales en Oaxaca
- Tabla 3.** Distribución porcentual de concesiones de transporte público en las regiones de Oaxaca.
- Tabla 4.** Número de concesiones de transporte público según modalidad.
- Tabla 5.** Cobertura poblacional de la señal de Radio en Frecuencia Modulada en Oaxaca
- Tabla 6.** Cobertura poblacional con la señal de Televisión Digital Terrestre (TDT) en Oaxaca.
- Tabla 7.** Barra de programas de televisión (CORTV)



Oaxaca
JUNTOS CONSTRUIMOS EL CAMBIO



Gobierno del Estado