

Puente Río Bravo - Donna

2a Modificación
al Título de Concesión

Memoria Documental

Contenido

I. Presentación	3
I.1. Nombre	5
I.2. Descripción	5
I.3. Objetivo de la Memoria Documental.....	6
I.2. Periodo de Vigencia que se Documenta.....	6
I.5. Ubicación Geográfica.....	7
I.6. Principales Características Técnicas	7
I.7. Unidades Administrativas Participantes.....	8
I.8. Nombre del Titular	9
II. Fundamento Legal de la Memoria Documental.....	10
II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	11
II.2. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública	12
II.3. Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública	12
II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	12
II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal	13
II.6. Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018. Publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017.....	13
III. Antecedentes	15
IV. Marco Normativo	17
IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.....	17
IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	17
IV.3. Ley General de Bienes Nacionales.....	17
IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación.....	17
IV.5. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes... 18	
V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional.....	19
V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	19
V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del <i>PND</i>	21
VI. Síntesis Ejecutiva	22
VII. Acciones Realizadas	24



VII.1. Acciones Operativas	24
VIII. Seguimiento y Control.....	27
IX. Resultados	28
X. Resumen Ejecutivo.....	29
XI. Anexos.....	30

I. Presentación

Un adecuado desarrollo de su infraestructura, lleva a un país a alcanzar un crecimiento económico sólido, incluyente y sostenido con tasas elevadas de productividad y competitividad.

Con una infraestructura eficiente se logra la integración de los diferentes mercados regionales, se reducen los costos de conexión entre ellos y con el resto del mundo; un territorio mejor conectado al resto del país es más competitivo en términos económicos, aumenta la generación de empleos y de ingresos para sus habitantes, por lo que la cuestión geográfica deja de ser una limitante para el desarrollo de las diferentes zonas del país.

Las carreteras son el elemento fundamental del sistema de transporte en México, en la actualidad cuenta con un importante patrimonio vial que se clasifica de la siguiente manera:

- Red Federal,
- Red alimentadora, y
- Red Rural.

La Red Federal de carreteras, está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), mientras que los caminos de la red alimentadora, los caminos rurales y las brechas mejoradas son responsabilidad de los gobiernos de los estados.

La infraestructura carretera moviliza la mayor parte de la carga (55% del total) y de las personas (98% del total) que transitan el país. Para atender esta demanda, la Red Nacional de Carreteras cuenta con 397,993 km. de longitud, dividida entre red federal libre de peaje (40,590 km.), autopistas de cuota (10,274); red de caminos rurales y alimentadores (347,129 km.).¹

Longitud de la Red

Tipo de Red	Kilómetros
Red federal libre de peaje	40,590
Autopistas de cuota ¹	10,274
Red de Caminos rurales y alimentadores	347,129
Red de caminos rurales	144,533
Red alimentadora estatal	119,151
Red alimentadora SCT	1,263
Brechas	69,367
Otros	12,815
Total	397,993

/1 Incluye los datos de la red a cargo de CAPUFE, de autopistas concesionadas y estatales de cuota.

Fuente: Secretaría de comunicaciones y Transportes, Sexto Informe de Labores 2017 – 2018.

La Red Federal se divide en básica y secundaria, en la red básica se ubican 15 corredores troncales, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país, en las cuales circula la mayoría del tránsito carretero. Asimismo, en la red básica operan cerca de 8,000 kilómetros de autopistas de cuota, esta

1 Fuente: Sexto Informe de Labores 2017-2018 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

red de cuota está concesionada a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras. Por su longitud, esta red es una de las más extensas del mundo, sólo detrás de la de Francia y ligeramente mayor que la de Italia².

La Red Carretera en México presenta necesidades de inversión en construcción, conservación, modernización y ampliación muy superiores a los que se pueden obtener de recursos fiscales, por lo que fue necesario diseñar e identificar fuentes de recursos de inversión para aumentar los montos disponibles y desarrollar nuevos proyectos carreteros que demanda el país.

La SCT diseñó tres modelos de asociación pública-privada, que consisten básicamente en atraer inversión privada al desarrollo de infraestructura carretera nueva y a la modernización de carreteras existentes libres de peaje. Los tres modelos son:

- Concesiones,
- Aprovechamiento de Activos, y
- Proyectos de Prestación de Servicios.

El primero es un modelo de concesión para construir, operar, mantener y explotar carreteras de cuota.

El segundo es un modelo que integra paquetes de autopistas de altas especificaciones existentes y autopistas de cuota por construir y, el tercero es un modelo de asociación público-privada

para modernizar caminos existentes libres de peaje.

A través de estos modelos la SCT busca:

- Incrementar los montos de inversión en carreteras con la participación del sector privado.
- Elevar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.
- Aumentar la eficiencia y productividad de la prestación de servicios públicos.
- Adelantar el desarrollo de infraestructura carretera libre de peaje.
- Abrir nuevos espacios de participación para la iniciativa privada.
- Lograr una más eficiente distribución y administración de los riegos de proyectos carreteros.

Esta Memoria Documental en particular se refiere a la Segunda Modificación al Título de Concesión del Puente Rio Bravo – Donna otorgado al Gobierno Federal de Tamaulipas, el día 10 de julio de 2015. ([Anexo RBD 3](#))

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

² Fuente: Opúsculo, El Sector Carretero en México, 2009. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Desarrollo Carretero. <http://www.sct.gob.mx/index.php?id=3270>.

Para tal efecto, en el marco de lo señalado en la normatividad respectiva³, en el Apartado Segundo, “Fundamento Legal de la Memoria Documental”, se presenta la base normativa de este documento, no únicamente con los ordenamientos que han sido expedidos en razón del próximo proceso de entrega-recepción con motivo del cambio de gobierno, sino como parte integral derivada de una obligación constitucional, que se manifiesta en una política pública y un compromiso indeclinable del actual gobierno con la transparencia y la rendición de cuentas.

En Apartado III “Antecedentes”, se señalan las causas que motivaron la conceptualización y ejecución de la concesión para la construcción del puente internacional Rio Bravo-Donna que comunicará las poblaciones de Valle Hermoso, Matamoros y Rio Bravo en la parte mexicana con la población de Donna, en el Estado de Texas, E.U.A. La parte mexicana tiene 167.40 metros de longitud y una sección transversal de 33.66 metros, así como su viabilidad de acceso en el Estado de Tamaulipas.

Los Apartados IV y V, conforme lo marcan los lineamientos, están dedicados a presentar, respectivamente, el Marco Jurídico en que opera la Concesión, así como la vinculación del mismo con los planes y programas rectores de la gestión pública y con los propios de la SCT, que orientan y dan sentido a sus acciones.

³ Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal (DOF 24/07/2017)

Luego de la síntesis del proyecto, que constituye el Apartado VI, se presentan en el Apartado VII las acciones llevadas a cabo.

El Apartado VIII contiene la información relativa a las acciones de seguimiento y control. Finalmente, en el Apartado IX se presentan los resultados y beneficios alcanzados por el programa en la actual administración.

Es importante señalar que, en la versión digital de esta Memoria, los documentos que se mencionan como Anexos en el texto, están vinculados, por lo que pueden ser consultados de manera directa e inmediata.

La SCT, con la elaboración y presentación de esta Memoria Documental, no sólo da cumplimiento a las obligaciones que las leyes le señalan en materia de rendición de cuentas, las instrucciones que el Titular del Ejecutivo ha dictado al respecto; sino que también, al hacerlo público y accesible para todos los ciudadanos, confirma su compromiso con la transparencia.

I.1. Nombre

Segunda Modificación del Puente Río Bravo – Donna al Título de Concesión

I.2. Descripción

La Concesión del Puente Rio Bravo – Donna se otorgó al Gobierno Constitucional del Estado de Tamaulipas a efecto de que construya, explote y conserve la parte mexicana del puente internacional Rio Bravo – Donna para el acceso adecuado a Matamoros por el Rio Bravo en la parte mexicana con

la población de Donna, en el Estado de Texas, E.U.A. La parte mexicana tiene una longitud de 167.40 metros y una sección transversal de 33.66 metros, así como su viabilidad de acceso en el Estado de Tamaulipas. ([Anexo RBD 1](#))

Se llevó a cabo la Segunda Modificación al Título de Concesión (10-julio-2015), para lo siguiente:

- a) Autorización de una prórroga hasta por 30 años adicionales al plazo inicialmente previsto para que a su vez la Concesionaria pueda otorgar a COPA una modificación al Contrato Número SOPDU-IF-SEDEEM-235-08-P, el cual tiene por objeto la conservación, operación, conservación, mantenimiento y transferencia de la parte mexicana del Puente Bravo-Donna.
- b) Autorizar e incorporar el cruce de vehículos de carga.
- c) Homologar gradualmente las tarifas del sistema de puentes con las que se cobran en la parte americana.
- d) Ampliar el horario de operación del Puente Bravo – Donna para brindar el servicio hasta las 24:00 horas
- e) incrementos extraordinarios en las tarifas en términos reales en el orden siguiente:
 - Un incremento inicial del 20% a las tarifas a partir del 01 de septiembre de 2015,
 - Un incremento del 10% en abril de 2016 y,

- Un último incremento extraordinario del 10% en las tarifas hasta ese momento vigentes a partir de enero de 2017. ([Anexo RBD 2](#))

I.3. Objetivo de la Memoria Documental

Con la elaboración de esta memoria documental se pretende transparentar y rendir cuentas de las acciones realizadas por la SCT para el logro de los objetivos de la Modificación a la Concesión, enmarcándolo en la política pública en materia de comunicaciones y transportes del presente Gobierno.

I.4. Periodo de Vigencia que se Documenta

Esta memoria documental describe y documenta las acciones realizadas 1 de enero de 2013 al 31 de octubre de 2018. De conformidad a lo establecido en el Artículo 30 de los Lineamientos Generales para la Regulación de los Procesos de Entrega-Recepción y de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal.

Fechas relevantes:

Firma del contrato (Título original): 14 de marzo de 2008

Licitación para contratación: 26 de agosto de 2008

Afectación de los flujos: 03 de septiembre de 2008

Adjudicación del contrato a la empresa Compa Operadora de Puentes y Autopistas, S.A. de C.V. (COPA): 26 de agosto de 2009

Primera Modificación: 30 de noviembre de 2009

Segunda Modificación: 10 de julio de 2015

I.5. Ubicación Geográfica

Estado de Tamaulipas, Poblaciones de Valle Hermoso, Matamoros y Río Bravo - Donna para el acceso adecuado a Matamoros por el Río Bravo en la parte mexicana con la población de Donna, en el Estado de Texas, E.U.A. La parte mexicana tiene una longitud de 167.40 metros y una sección transversal de 33.66 metros, así como su viabilidad de acceso en el Estado de Tamaulipas. ([Anexo RBD 1](#))

I.6. Principales Características Técnicas

El Puente Internacional Río Bravo – Donna es una vialidad que comunica

y contacta El Estado de Tamaulipas y el Estado de Texas de E.U.A, el cual tiene 16740 metros de longitud y una sección transversal de 33.66 metros, así como su vialidad de acceso, en el Estado de Tamaulipas, cuya ubicación, longitud y características, tanto del Puente Internacional como de su vialidad de acceso

La Concesión incluye el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran la vía objeto de este Título de Concesión.

La Concesión podrá explotar los servicios auxiliares o conexos, en los términos del permiso que para cada caso otorgue de acuerdo con lo que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aleaños y demás ordenamientos en la materia, y a lo dispuesto en el presente Título de Concesión.

Título Original. (2008) Concesión para construir, conservar y explotar la parte mexicana del Puente Internacional Río Bravo-Donna con el fin de comunicar las poblaciones de Matamoros y Río Bravo en la parte mexicana y su vialidad de acceso, ubicados en el Estado de Tamaulipas,

Primera Modificación. (2009) Modificación a las Cláusulas Quinta y Décima Cuarta. La primera en cuanto a que la Concesionaria no podrá ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenarla Concesión, ni los derechos en ella conferidos a ningún gobierno o estado extranjero, así como, la operación, explotación, conservación y mantenimiento del Puente, sin la previa autorización de la SCT. La Segunda Condición en cuanto a lo referente de la terminación anticipada ya que la Secretaría queda obligada a realizar todos los trámites ante las autoridades a fin de que los

derechos e ingresos derivados de la explotación del Puente continúen afectos en el Fideicomiso constituido para cubrir los compromisos y créditos hasta su liquidación. ([Anexo RBD 2](#))

Segunda Modificación (2015). Con relación al Fideicomiso de Administración y fuente de pago y referente al trabajo subordinado que la Concesionaria contratación con COPA se otorgó para entre otras cosas destinarse a: a) pagar los gastos y costos de construcción del Puente Bravo—Donna; b) pagar el servicio de la deuda del crédito a que se refiere el apartado anterior, en caso de insuficiencia de flujo de efectivo de los Puentes Bravo—Donna y Lucio Blanco; c) documentar las capitalizaciones de intereses y comisiones del crédito subordinado, en caso de insuficiencia de flujo de efectivo del Puentes Bravo— Donna y, d) en su caso, cubrir los faltantes de recursos para financiar los costos de obra, o de operación, mantenimiento y conservación de ambos puentes y, en su caso, las reestructuras y refinanciamientos de ese crédito, e incrementos extraordinarios en las tarifas en términos reales en el orden siguiente:

- Un incremento inicial del 20% a las tarifas a partir del 01 de septiembre de 2015,
- Un incremento del 10% en abril de 2016 y,
- Un último incremento extraordinario del 10% en las tarifas hasta ese momento vigentes a partir de enero de 2017. ([Anexo RBD 3](#))

I.7. Unidades Administrativas Participantes

La Dirección General de Desarrollo Carretero, en virtud del Reglamento Interior de la SCT es la encargada de atender la solicitud de Modificación a los Títulos de Concesión de las Concesionarias, por ende, realizar todas las acciones necesarias para dar res-

puesta a dichas solicitudes, dependiendo del objeto de la modificación la DGDC, se apoya en distintas Unidades Administrativas para obtener autorizaciones o acciones coordinadas para implementar el proyecto como, la Dirección General de Carreteras, Dirección General de Servicios Técnicos, Unidad de Asuntos Jurídicos, entre otras.

I.8. Nombre del Titular

Lic. Raúl Eduardo Flores Macías
Director General de Desarrollo
Carretero

II. Fundamento Legal de la Memoria Documental

Dos mecanismos que permiten el desarrollo de la democracia son la rendición de cuentas y la transparencia.

La primera se refiere a la obligación que tienen quienes ejercen el poder público de responsabilizarse de su labor y estar sujetos a un escrutinio permanente por cualquier ciudadano; la segunda, se refiere a la apertura de la información de las organizaciones políticas y burocráticas.

La transparencia por sí misma no implica un acto de rendición de cuentas, pero sin ella, ésta última no es realmente factible. La transparencia es un instrumento del sistema global de rendición de cuentas⁴, que se traduce en colocar la información en la “vitrina pública” para que los interesados puedan revisarla, analizarla y emitir juicios u opiniones.

La actual administración pública entiende la prioridad de dejar documentada su actuación y ha decidido elaborar Libros Blancos o Memorias Documentales para dejar testimonio de su actuación, que sirva de memoria histórica para quienes los sucedan en el ejercicio de la función pública, teniendo claro los resultados y los compromisos que pudiesen derivarse de estas acciones de Gobierno.

⁴ Libros Blancos y Memorias Documentales. Instrumentos para la Transparencia y Rendición de cuentas. Revista de Administración Pública INAP.

Dado lo anterior, la transparencia y la rendición de cuentas se definen como estrategias transversales en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, dentro del marco de la cultura de la legalidad⁵. Integrar estos dos componentes al quehacer gubernamental representa el gran reto establecido en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno (PGCM), de modernizar la gestión pública, haciéndola más eficiente, cercana y democrática.

De esta manera, el Titular del Ejecutivo Federal y la Secretaría de la Función Pública publican acuerdos, lineamientos y manuales que ponen a disposición de los servidores públicos para que realicen los procesos de rendición de cuentas de manera ordenada, confiable, oportuna y homogénea; garantizando la continuidad en el servicio público y en los asuntos, programas, proyectos y políticas públicas a través de los Libros Blancos o Memorias Documentales, los cuales describen y presentan de manera cronológica las acciones que se hayan realizado.

Esta Memoria es una herramienta en pro de la transparencia, una radiografía que muestra exactamente qué se hizo, cómo se hizo y los resultados que se obtuvieron.

⁵ La Cultura de la Legalidad es el nivel de cumplimiento de las leyes por parte de una comunidad. Es un conjunto de valores, percepciones y actitudes que el individuo tiene hacia las leyes y las instituciones que lo ejecutan.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el marco jurídico que regula su actuar, asume la responsabilidad de plasmar documentalmente de forma clara, completa y veraz el notable esfuerzo institucional que han realizado las unidades administrativas que la conforman.

II.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 6, inciso A, fracción I. *“Toda la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad en el ámbito federal, estatal y municipal, es pública y sólo podrá ser reservada temporalmente por razones de interés público y seguridad nacional, en los términos que fijen las leyes. En la interpretación de este derecho deberá prevalecer el principio de máxima publicidad. Los sujetos obligados deberán documentar todo acto que derive del ejercicio de sus facultades, competencias o funciones, la ley determinará los supuestos específicos bajo los cuales procederá la declaración de inexistencia de la información.”*

Artículo 25.

Este artículo establece:

1. La rectoría económica del Estado para garantizar que el desarrollo económico del país sea integral.
2. La responsabilidad del Estado en la conducción de la economía nacional.

3. Participación estatal en las áreas estratégicas y prioritarias.

Este artículo garantiza que el desarrollo económico del país sea integral y que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático para permitir el ejercicio pleno de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege la Constitución.

“Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable...”

“El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero...”

“El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional...”

“...podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo”

“Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado...”

“La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares...”

Artículo 134

Señala que los recursos económicos que disponga la Federación, los Estados, los Municipios, la Ciudad de México y sus demarcaciones territoriales, se deben administrar con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez.

Establece además que, las adquisiciones se llevarán a cabo a través de licitaciones públicas, mediante convocatoria pública, para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

II.2. Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública

Artículo 12. “Toda la información pública generada, obtenida, adquirida, transformada o en posesión de los sujetos obligados es pública y será accesible a cualquier persona, para lo que se deberán habilitar todos los medios, acciones y esfuerzos disponibles en los términos y condiciones que establezca esta Ley, la Ley Federal y las correspondientes de las Entidades Federativas, así como demás normas aplicables.”

II.3. Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública

Artículo 1. “La presente Ley es de orden público y tiene por objeto proveer lo necesario en el ámbito federal, para garantizar el derecho de acceso a la Información Pública en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que

reciba y ejerza recursos públicos federales o realice actos de autoridad, en los términos previstos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.”

Artículo 11. “Para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, los sujetos obligados deberán cumplir según corresponda, de acuerdo a su naturaleza, con las siguientes obligaciones:

...

V. Promover la generación, documentación, y publicación de la información en Formatos Abiertos y Accesibles;

...

IX. Fomentar el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y la accesibilidad a éstos;

...

XII. Difundir proactivamente información de interés público; ...”

II.4. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículo 37, fracción XXIII. “Corresponde a la Secretaría de la Función Pública: Formular y conducir en apego y de conformidad con las bases de coordinación que establezca el Comité Coordinador del Sistema Nacional Anticorrupción, la política general de la Administración Pública Federal para establecer acciones que propicien la integridad y la transparencia en la gestión pública, la rendición de cuentas y el acceso por parte de los particulares a la información que aquélla genere; así como promover dichas acciones hacia la sociedad”.

II.5. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal ⁶

Artículo 27. *“Las dependencias y entidades, ... deberán elaborar libros blancos o memorias documentales, cuando consideren resaltar acciones de los programas, proyectos, políticas públicas y otras acciones gubernamentales...”.*

Artículo 29. *“Los Libros Blancos y Memorias Documentales, ,... formarán parte de la documentación correspondiente a la entrega-recepción que realice su titular al término de su encargo.”.*

Artículo 31. *“Los Libros Blancos y Memorias Documentales,... serán de carácter público, con excepción de aquellos apartados que contengan información que haya sido clasificada como reservada o confidencial...”.*

Artículo 32. *“Las Dependencias y Entidades, la Procuraduría General de la República, y las empresas productivas del Estado, podrán elaborar libros blancos de sus programas, proyectos y políticas públicas relevantes, que hayan concluido o bien que al término de la administración gubernamental se encuentren en proceso de ejecución.*

*Se considerará que un programa, proyecto o asunto es relevante, cuando:
...Los libros blancos serán autorizados*

por los titulares de las dependencias..., contando con la opinión de su órgano de gobierno o cuando no exista éste, del Comité de Control y Desempeño Institucional. En ambos casos deberá de constar como punto de acuerdo de la sesión en la que se presente.”.

II.6. Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017

⁶ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 2017.



III. Antecedentes

Con fecha 14 de marzo de 2008, la SCT otorgó a favor de la Concesionaria una concesión con el derecho y la obligación de construir, operar, explotar, conservar y mantener la parte mexicana del Puente Internacional Río Bravo-Donna de 16,740 metros de longitud y una sección transversal de 33.66 metros, así como su vialidad de acceso, en el Estado de Tamaulipas, cuya ubicación, longitud y características, tanto del Puente Internacional como de su vialidad de acceso. ([Anexo RBD 1](#))

El 26 de agosto de 2009 la Concesionaria en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sometió a consideración de la Secretaría las bases generales de un concurso para licitar la contratación de la construcción, operación, conservación, mantenimiento y transferencia de la parte mexicana del Puente Bravo-Donna.

Asimismo, la Concesionaria informó a la Secretaría que publicó la Convocatoria de la Licitación No. 57005001-010-08 el 18 de septiembre de 2008 adjudicándole el contrato a la empresa Compañía Operadora de Puentes y Autopistas, S.A. de C.V. (COPA) y esta ha realizado las gestiones necesarias ante el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo ("BANOBRAS") y el Fondo Nacional de Infraestructura (FONA-

DIN) para obtener el financiamiento necesario para el cumplimiento del contrato. Al respecto, el esquema de financiamiento propuesto consiste en el otorgamiento a COPA de un crédito principal y un crédito subordinado por parte de BANOBRAS y FONADIN respectivamente cuya fuente de pago estaría integrada por los ingresos que se obtengan de la explotación del Puente Bravo Donna; para dichos efectos se constituiría un Fideicomiso de Administración y fuente de pago cuyo patrimonio estaría integrado principalmente por: (i) la aportación de los derechos al cobro de la Concesión Bravo Donna por parte de La Concesionaria, así como su derecho a percibir cualesquier ingresos derivados de lo dispuesto en los títulos de concesión respectivos, en caso de terminación anticipada de la construcción y explotación del Puente Río Bravo - Donna; y (ii) la aportación de recursos propios y recursos derivados de los créditos de BANOBRAS y FONADIN por parte de COPA. Por su parte, para otorgar los créditos referidos y con el fin de obtener mayor certeza y seguridad respecto de su fuente de pago, BANOBRAS y FONADIN requieren diversas modificaciones al decreto mencionado en el antecedente III anterior, así como ciertas modificaciones a los títulos de la Concesión del Puente Río Bravo - Donna

Con fecha 26 de agosto de 2009, la Concesionaria informó a la SCT adjudicó el contrato a COPA; para que realice las gestiones necesarias ante el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo (BANOBRAS) y el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) para obtener el financiamiento necesario para el cumplimiento del contrato. Al respecto, el esquema de financiamiento propuesto consiste en el otorgamiento a COPA de un crédito principal y un crédito subordinado por parte de BANOBRAS y FONADIN, respectivamente, cuya fuente de pago estaría integrada por los ingresos que se obtengan de la explotación del Puente Río Bravo - Donna. Para dichos efectos se constituiría un fideicomiso de administración y fuente de pago cuyo patrimonio estaría integrado principalmente por la aportación de los derechos al cobro de la Concesión por parte de la Concesionaria, así como su derecho de percibir cualesquier ingresos derivados de lo dispuesto en los títulos de concesión respectivos en caso de terminación anticipada de la Concesión; y la aportación de recursos propios y recursos derivados de los créditos de BANOBRAS y FONADIN por parte de COPA.

[\(Anexo RBD 2\)](#)

Con fecha 10 de julio de 2015, la Secretaría autorizó la 2ª. Concesión del Puente Río Bravo - Donna que se otorgó al Gobierno Constitucional del Estado de Tamaulipas para la autorización de incrementos extraordinarios en las tarifas en términos reales en el orden siguiente:

- a. Un incremento inicial del 20% a las tarifas a partir del 01 de septiembre de 2015,
- b. Un incremento de 10% en abril de 2016 y,
- c. Un último incremento extraordinario del 10% en las tarifas hasta ese momento vigentes a partir de enero de 2017. [\(Anexo RBD 3\)](#)

IV. Marco Normativo

IV.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Los artículos 2º, fracción 1, 14, 18, 26 y 36 fracciones, XXI, XXIV y XXVII, establecen las facultades y atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para entre otros, otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar.

IV.2. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En los artículos 1º 2º, fracción 1, inciso e), 5º, fracciones I, III y IX, 6º, 15 y 30, se regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen las vías generales de comunicación; así como las atribuciones para planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; además de otorgar las concesiones mediante títulos y permisos a que se refiere la Ley, vigilar su cumplimiento, resolver sobre su revocación o terminación en su caso, y la resolución de las prórrogas, mismas que pueden ser solicitadas en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del derecho de vía.

IV.3. Ley General de Bienes Nacionales.

Conforme a los artículos 3º, fracción II, 6º, fracción II, 7º, fracción XI, 16, 28, fracción V, 72 y 73, señala que los bienes de uso común son los que se encuentran sujetos al régimen de dominio público de la Federación, entre ellos: los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares; además de facultar a la dependencia para otorgar concesiones y prórrogas hasta por un plazo de cincuenta años, el cual podrá ser ampliado una o varias veces sin exceder el citado plazo, a juicio de la dependencia.

Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

IV.4. Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula la actividad en relación

con el uso de las vías de comunicación:

Artículo 3º. “Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. *El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:*

...
III. Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;

...
...VIII. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;

...
XII. Infracciones a esta ley o a sus reglamentos;

XIII. Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte.”.

IV.5. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dispone en los artículos 4 y 5 fracción XI, el otorgar concesiones y resolver, en su caso, sobre su prórroga y modificaciones, así como declarar administrativamente su caducidad, nulidad, rescisión o revocación.

V. Vinculación con Documentos Rectores de la Planeación Nacional

V.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece entre sus postulados, que el enfoque de la presente Administración fue generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que estuvo basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos.

En este orden de ideas, la SCT trabajó en 5 ejes fundamentales: lograr un México en Paz; lograr un México incluyente; lograr un México con Educación de Calidad para Todos; lograr un México Próspero y lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.

El presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero, conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan, por lo que fue necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la colaboración de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyeran a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.

Alineación de los Objetivos Sectoriales con el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018

Objetivo General	Llevar a México a su máximo potencial				
Metas Nacionales	México en paz	México Incluyente	México con educación de calidad	México Próspero	México con responsabilidad global
Ejes Transversales	i) Democratizar la productividad				
	ii) Gobierno cercano y moderno				
	iii) Perspectiva de género				

Asimismo, la mencionada estrategia 4.2.5 contempló las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística); (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado; (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática; (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos

de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional: (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa, en términos de riesgo y plazo; y (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.

Dentro de la meta nacional que busca un México Próspero, se establecen las estrategias y líneas de acción en materia de infraestructura y que transversalmente se aplican a todos los sectores: telecomunicaciones, hidrocarburos, electricidad y transporte.

Alineación de los Objetivos Sectoriales al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Meta Nacional IV – México Próspero		
Objetivos de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos de eficiencia.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico social. 2. Contar con servicios logísticos de transporte, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas. 3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

En materia de transporte: modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, especificando líneas de acción particulares para los subsectores carretero, ferroviario, marítimo-portuario y aeroportuario.

V.2. Programa Nacional de Infraestructura alineado con las metas del PND

Conviene destacar que el Capítulo VIII del citado Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 denominado “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, refiere que con fundamento en el artículo 22 de la Ley de Planeación, la presente Administración elaborará, entre otros programas, el “Programa Nacional de Infraestructura”, y que los programas que emanen del Plan Nacional de Desarrollo deberán ser sujetos de medición y seguimiento.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, está alineado al Plan Nacional de Desarrollo mediante el impulso de infraestructura como condición estratégica para mejorar la competitividad de las empresas, aumentar la productividad del país y generar más y mejores empleos, buscando aumentar el bienestar social y reducir diferencias entre regiones.

Con base en el Acuerdo 01/2013 por el que se emiten los Lineamientos para dictaminar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de

Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2013, en los cuales se establecen los elementos y características que deben contener los programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; el Programa Nacional de Infraestructura contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas en materia de infraestructura, impulsadas por el Gobierno de la República.

Comunicaciones y Transportes

Objetivo

Contar con una estructura y una plataforma logística de transporte y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategias

1. México Como plataforma logística Global.
2. México con una movilidad de pasajeros moderna.
3. México con acceso universal a la banda ancha.

VI. Síntesis Ejecutiva

De conformidad con lo establecido en los postulados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, de generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que esté basado en un desarrollo integral y equilibrado, ante lo anterior se da continuidad para seguir conservando y explotando la parte mexicana del puente internacional Río Bravo - Donna con el fin de comunicar las poblaciones de Matamoros y Río Bravo en la parte mexicana y su vialidad de acceso, ubicados en el Estado de Tamaulipas, Con fecha 12 de noviembre de 2012 la Concesionaria, manifestó a la Secretaría, la problemática que le plantearon tanto BANOBRAS, FONADIN y COPA con relación al pago de los financiamientos otorgados y a la recuperación del capital de riesgo invertido en la construcción del Puente Río Bravo – Donna, solicitando a la Secretaría modificar algunas condiciones referentes a las Bases de Regulación Tarifaria de acuerdo a lo siguiente:

1. Autorizar e incorporar el cruce de vehículos de carga (vacíos) por el Puente Río Bravo;
2. Homologar gradualmente las tarifas del sistema de puentes con las que se cobran en la parte americana;
3. Gestionar ante las autoridades competentes la ampliación del horario de operación del Puente Bravo-

Donna para brindar el servicio hasta las 24:00 horas.

Además, la Concesionaria solicitó a la Secretaría una prórroga a la vigencia del Título de Concesión para estar en posibilidad de ampliar y cumplir con sus obligaciones derivadas y suscritas con COPA recupere su capital de riesgo, el cual tiene como objeto la construcción, operación, conservación, mantenimiento y transferencia de la parte mexicana del Puente Bravo – Donna.

La SCT analizó el estudio de aforo y el impacto en el modelo financiero de la concesión, para definir la posibilidad de prorrogar el plazo de la concesión, su alcance, así como el incremento de la tarifa que en su momento se determinó bajo los términos establecidos en el título de concesión y en la legislación aplicable vigente, para que BANOBRAS y el FONADIN presenten a sus órganos de decisión la reestructura de los créditos contratados por COPA, con base en lo anterior la Secretaría, considerando el artículo 6^o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que: Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, consideró procedente otorgar una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión y modificar las Bases de Regulación Tarifaria, ya que estas acciones evitarán un previsible desequilibrio económico de la Concesión y permitirían a la Concesionaria: Cumplir con los Programas de Mantenimiento y Conservación, que permitan mantener

el estado físico del Puente Bravo - Donna en óptimas condiciones de servicio y el pago de los créditos otorgados a COPA por BANOBRAS y por el FONADIN.

Con fecha 10 de julio de 2015, la Secretaría autorizó la 2ª. Concesión del Puente Rio Bravo – Donna que se otorgó al Gobierno Constitucional del Estado de Tamaulipas con una prórroga hasta de 30 años y la autorización de incrementos extraordinarios en las

tarifas en términos reales en el orden siguiente:

1. Un incremento inicial del 20% a las tarifas a partir del 01 de septiembre de 2015,
2. Un incremento de 10% en abril de 2016 y,
3. Un último incremento extraordinario del 10% en las tarifas hasta ese momento vigentes a partir de enero de 2017.

VII. Acciones Realizadas

VII.1. Acciones Operativas

Es La Concesionaria Estado Constitucional de Tamaulipas, con fecha 12 de noviembre de 2012, manifestó a la Secretaría la problemática planteada por BANOBRAS, FONADIN y COPA, con relación al pago de los financiamientos otorgados y a la recuperación del capital de riesgo invertido en la construcción del Puente Río Bravo – Donna, solicitando la modificación de las Cláusulas referentes a las Bases de Regulación Tarifaria de acuerdo a lo siguiente:

1. Prorrogar el plazo de la concesión del Puente Río Bravo - Donna
2. Autorizar e incorporar el cruce de vehículos de carga (vacíos) por el Puente Río Bravo;
3. Homologar gradualmente las tarifas del sistema de puentes con las que se cobran en la parte americana;
4. Gestionar ante las autoridades competentes la ampliación del horario de operación del Puente Bravo-Donna para brindar el servicio hasta las 24:00 horas, ([Anexo RBD 4](#))

Con fecha 7 de enero de 2014, BANOBRAS informó a la Secretaría que, durante 2013, continuaron las gestiones del grupo de trabajo conformado por BANOBRAS, FONADIN, COPA, la Concesionaria y SCT, a fin de concre-

tar las acciones solicitadas consistentes en:

- 1) Prorrogar la Concesión del Puente Bravo - Donna por 30 años adicionales, y
- 2) Aumentar la tarifa del puente en términos reales, por lo menos de automóviles de acuerdo a las consideraciones que la Secretaría estime convenientes en relación a los resultados de la actualización del estudio de tráfico realizado. ([Anexo RBD 4](#))

La Secretaría con fecha 13 de enero de 2014, informó a BANOBRAS que en relación a los créditos otorgados para la construcción del Puente Bravo-Donna y a las acciones solicitadas por la Concesionaria, BANOBRAS, FONADIN y COPA, para alcanzar el equilibrio económico de las Concesión Río Bravo-Donna, se tiene lo siguiente:

1. La actualización del estudio de aforos e ingresos del Puente Río Bravo – Donna, por lo que se cuenta con la información necesaria referente al tráfico actual y proyectado de ambos puentes;
2. La terminación del cierre financiero de la etapa de construcción del Puente Bravo-Donna en donde se han determinado los recursos totales invertidos en su construcción, así como las fuentes de su financiamiento, y
3. La Secretaría está analizando los resultados del estudio de aforo y el

impacto en el modelo financiero de las concesiones, para definir la posibilidad de prorrogar el plazo de la concesión en ambos puentes, su alcance, así como el incremento de la tarifa que en su momento se determine bajo los términos establecidos en cada título de concesión y en la legislación aplicable vigente, para que Banobras y el Fonadin presenten a sus órganos de decisión la reestructura de los créditos contratados por COPA. ([Anexo RBD 4](#))

Con fecha 19 de junio de 2014, la Concesionaria informó a la Secretaría la problemática planteada por Banobras, Fonadin y COPA, en relación al pago de los financiamientos otorgados y a la recuperación del Capital de Riesgo invertido en la construcción del Puente Río Bravo-Donna y reiteró su solicitud para:

1. Prorrogar las Concesiones Bravo-Donna por 30 años adicionales;
2. Aumentar las tarifas de los puentes, y
3. Autorizar e incorporar el cruce de vehículos de carga (vacíos) por el Puente Bravo-Donna. ([Anexo RBD 4](#))

De fecha 18 de diciembre de 2014, BANOBRAS informó a COPA que sus órganos de decisión autorizaron su solicitud para realizar la reestructuración del crédito principal hasta por un monto de 185.2 millones de pesos; esta autorización está sujeta a que COPA entregue a satisfacción de Banobras, entre otros, la documentación siguiente:

1. Modificación al título de concesión del Puente Lucio Blanco donde se otorgue una prórroga por 30 años;

2. Modificación del contrato SOPDU-1FSEDEEM-235-8-P, suscrito entre La Concesionaria y COPA, mediante el cual se prorrogue su vigencia para hacerlo acorde con los plazos de los títulos de concesión de los puentes;
3. Documento mediante el cual se acredite la autorización al incremento por lo menos en las tarifas de los automóviles en tres años: el primer año por un 20% y dos años subsecuentes por 10%; • Contar con la aprobación del Fonadin respecto a la modificación de los términos y condiciones del crédito principal;
4. Contar con la autorización de La Secretaría para la reestructuración del crédito principal, y
5. Modificación del Título de Concesión del Puente Bravo-Donna, mediante el cual se otorgue una prórroga al plazo de la Concesión. ([Anexo RBD 4](#))

Con cifras a junio de 2014, BANOBRAS y FONADIN mediante nota financiera determina que los créditos principal y subordinado contratados por COPA presentan un saldo insoluto de 179.8 y 107.4 millones de pesos respectivamente, cuya fuente de pago está integrada por los ingresos que se obtienen de la explotación del Puente Bravo-Donna y Lucio Blanco- Los Indios.

De acuerdo con los informes del Fiduciario, los dictámenes emitidos por la Supervisión Externa, el Ingeniero Independiente y el Auditor Patrimonial, todos ellos contratados por el propio Fiduciario con autorización del Comité Técnico del Fideicomiso de Administración de los Puentes Lucio Blanco y Bravo—Donna, el Capital de Riesgo

invertido COPA reconocido por la Concesionaria y validado por la Secretaría, en la construcción del Puente Bravo-Donna a la fecha asciende a 178.6 millones de pesos de acuerdo con el Anexo B que forma parte del presente instrumento, monto superior a los 114.3 millones de pesos previstos por COPA en el proceso de licitación del contrato para la construcción, operación, conservación, mantenimiento y transferencia de la parte mexicana del Puente Bravo-Donna.

La Secretaría consideró procedente otorgar una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión y modificar las Bases de Regulación Tarifaria, ya que estas acciones evitarán un previsible desequilibrio económico de la Concesión y permitirán a la Concesionaria.

- a) El pago de los créditos otorgados a COPA por BANOBRAS y por el FONADIN, y
- b) Lograr la recuperación del Capital de Riesgo invertido por COPA en la construcción del Puente Bravo-Donna y su rendimiento.

De acuerdo al Modelo Financiero presentado por la Concesionaria, y revisado por la Secretaría, consideró que la presente modificación resulta conveniente y procedente a efecto de proporcionar las condiciones necesarias para que COPA cumpla con sus compromisos financieros y recupere su Capital de Riesgo invertido y su rendimiento



VIII. Seguimiento y Control

Derivado de las auditorías practicadas a la Dirección General de Desarrollo Carretero por el periodo de 2013 – 2018 por las diferentes instancias fiscalizadoras, las observaciones determinadas en las cuentas públicas correspondientes, fueron atendidas y solventadas.

IX. Resultados

La Concesión para construir, conservar y explotar la parte mexicana del Puente Internacional Río Bravo-Donna con el fin de comunicar las poblaciones de Matamoros y Río Bravo en la parte mexicana y su vialidad de acceso, ubicados en el Estado de Tamaulipas, y la pertinente modificación de permitir el acceso de camiones de carga se dio inicio a los trabajos para la ampliación de las instalaciones del puente internacional Río Bravo - Donna, para dar paso al cruce de camiones de carga vacíos con rumbo a México.

Lo anterior gracias al buen servicio que proporciona el Puente Río Bravo – Donna a la comunidad en E.U.A, luego de 3 años de trabajo en conjunto la Administración de Servicios Generales, así como con Aduanas y Protección Fronteriza consideró importante la expansión y construcción del proyecto comercial hacia el sur en el Puente Internacional de Donna, autoridades de esta localidad dieron inicio a los trabajos del mismo.

La construcción del Puente Río Bravo – Donna ha generado una condición estratégica para detonar el desarrollo del municipio de Río Bravo y la región en su conjunto. La construcción de un Complejo Seguro de Libre Comercio y Servicios, en el área aledaña al Puente, propiedad del Gobierno de Tamaulipas, con inversión pública y privada, significaría un importante y fuerte acompañamiento a la vocación del puente internacional y a la detonación del crecimiento económico.

De la presente propuesta se deduce que dicho complejo deberá contener, en una primera división: comercios, oficinas, restaurantes, bancos, consultorios médicos, artesanías y servicios profesionales; en una segunda división: invernaderos y en una tercera división: un recinto fiscalizado y almacenes generales de depósito. Asimismo, deberá contar con barda perimetral y servicios de seguridad.

X. Resumen Ejecutivo

De acuerdo con la presentación del Informe de Labores de la SCT para el periodo 2017-2018, destacan algunos puntos de relevancia que pueden sintetizar en unas cuantas líneas la visión que ha tenido la presente administración en materia de carreteras concesionadas:

“La infraestructura de comunicaciones y transportes es un factor central en el desarrollo económico y social de cada nación, toda vez que potencia la eficiencia de la inversión pública y privada en la economía, facilita el funcionamiento eficaz de los mercados y apoya el crecimiento equilibrado de sus distintas regiones. Donde se construye una carretera, una vía férrea, se edifica un puerto o se instala una torre de telecomunicaciones se abre la ruta al progreso y a la inclusión social.

En infraestructura carretera se priorizaron los trabajos de construcción y modernización.

Durante estos años el Gobierno de la República, a través de la SCT, ha construido los cimientos que permiten a México avanzar para transformarse en una plataforma logística global, que impulsa la productividad, eleva la competitividad y genera más y mejores empleos.

Ahora, nuestro país cuenta con modernas autopistas y carreteras que

contribuyen a reducir tiempos de traslado y costos logísticos, a brindar mayor seguridad al transporte de mercancías y a la movilidad de pasajeros.

Todo el hacer de la SCT, durante la presente Administración, se ha realizado de cara a la ciudadanía, bajo la convicción de que transparentar la operación cotidiana de las dependencias de la Administración Pública Federal, no sólo es un deber sino una necesidad para ser más confiables, eficaces y lograr mejores posibilidades de atraer inversión y, por tanto, generar más empleos.

Durante esta Administración, la SCT ha puesto en operación importantes medidas de acceso a la información pública que permiten a los ciudadanos conocer de manera sencilla y oportuna la información sobre las contrataciones y el ejercicio eficiente del gasto, como lo es la actualización permanente del portal electrónico a través del cual se publica la información de las contrataciones y se transmiten en tiempo real los procesos licitatorios (www.gob.mx/sct). En dichos procesos participan, designados por la Secretaría de la Función Pública, testigos sociales independientes, de alto prestigio y capacidad profesional que certifican que los procedimientos se lleven con estricto apego a los requisitos técnicos y jurídicos.”

XI. Anexos

- Anexo RBD 1. Título de Concesión.
- Anexo RBD 2. Primera Modificación Río Bravo.
- Anexo RBD 3. Segunda Modificación Río Bravo.
- Anexo RBD 4. Oficio Solicitud de Modificación Río Bravo.