



SEGUNDA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 6 DE ABRIL DE 2005, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU TITULAR EL INGENIERO JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL, (EN ADELANTE "LA SECRETARÍA"), A FAVOR DE LA EMPRESA CONCESIONARIA DE CARRETERAS, AUTOPISTAS Y LIBRAMIENTOS DE LA REPÚBLICA MEXICANA, S.A. DE C.V., REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU REPRESENTANTE LEGAL EL LICENCIADO CARLOS ALBERTO FACHA LARA (EN ADELANTE "LA CONCESIONARIA"), PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER LA CARRETERA DE ALTAS ESPECIFICACIONES DE JURISDICCIÓN FEDERAL DE 237.837 KMS. DE LONGITUD, CON ORIGEN EN EL KM.0+000 Y TERMINACIÓN EN EL KM. 263+640 DE LA CARRETERA FEDERAL TEPIC-MAZATLÁN, EN LOS ESTADOS DE NAYARIT Y SINALOA, EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

ANTECEDENTES

- 1°. Con fecha **20 de mayo de 2004**, "**LA SECRETARÍA**" publicó en el Diario Oficial de la Federación, en los términos del artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Convocatoria No. 02, relativa a la Licitación Pública Internacional No. 00009076-002-04, para el otorgamiento de la concesión de jurisdicción federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones Tepic-Villa Unión en los estados de Sinaloa y Nayarit.
- 2°. Con fecha **25 de febrero de 2005**, como resultado del proceso del Concurso, "**LA SECRETARÍA**" emitió el fallo en el que determinó Concursante Ganador a Promotora Inbursa, S.A. de C.V., toda vez que su Propuesta dio cumplimiento a los requisitos legales, técnicos y económico-financieros solicitados.
- 3°. Con fecha **6 de abril de 2005**, el Gobierno Federal por conducto de "**LA SECRETARÍA**", otorgó a "**LA CONCESIONARIA**", concesión para:
 - i). Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Estación Yago-Entronque Escuinapa, de 130.930 kilómetros de longitud que inicia en el kilómetro 41+957 y termina en el kilómetro 192+220 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 1);
 - ii). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Tepic-Entronque San Blas, de 23.820 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 0+000 y termina en el kilómetro 23+820 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 2);
 - iii). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Entronque San Blas-Estación Yago, de 18.137 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 23+820 y termina en el kilómetro 41+957 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 3);
 - iv). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Libramiento de Escuinapa-Entronque Potrerillos, de 33.576 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 192+220 y termina en el kilómetro 228+472 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo 4); y





- v). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Entronque Potrerillos-Villa Unión de 31.374 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 228+472 y termina en el kilómetro 263+640 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo 5).
- 4°. Con fecha **23 de octubre de 2006**, **"LA SECRETARÍA"** otorgó la **Primera Modificación al Título de Concesión**, para modificar el objeto de ésta, y quedar en los siguientes términos:
- i). Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Estación Yago-Entronque Escuinapa, de 130.930 kilómetros de longitud que inicia en el kilómetro 41+957 y termina en el kilómetro 192+220 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 1);
- ii). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Tepic-Entronque San Blas, de 23.820 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 0+000 y termina en el kilómetro 23+820 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 2);
- iii). Construir, operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Entronque San Blas-Estación Yago, de 18.137 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 23+820 y termina en el kilómetro 41+957 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo Carretero 3);
- iv). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Libramiento de Escuinapa-Entronque Potrerillos, de 33.576 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 192+220 y termina en el kilómetro 228+472 de la Carretera Tepic-Mazatlán (Tramo 4); y
- v). Operar, explotar, conservar y mantener el tramo carretero Entronque Potrerillos-Villa Unión de 31.374 kilómetros de longitud, que se inicia en el kilómetro 228+472 y termina en el kilómetro 263+640 de la Carretera Tepic-Mazatlán, y que incluye el derecho de vía de este tramo carretero, sus servicios auxiliares, el conjunto de todas las actividades que **"LA CONCESIONARIA"** está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en este Título de Concesión, así como, las dos gazas que lo conectan con la autopista Durango-Mazatlán en el Entronque Caleritas; la primera (Eje 31) con una longitud de 1,458.41 metros, con cadenamiento constructivo con origen en el km. 31+000 al 32+458.41 y la segunda (parte del Eje 21) con longitud de 919.90 metros, con cadenamiento de construcción con origen en el km. 21+000 al 21+919.90, mismas que se identifican y describen en el croquis de localización que forma parte del Apéndice III del Anexo 4 del Título de Concesión.

Además de modificar las Condiciones Primera del Título de Concesión, en la que se menciona que **"LA SECRETARÍA"** pondría a disposición el 30 de noviembre del 2005 a **"LA CONCESIONARIA"** el Tramo Carretero 3 (situación que no se concretó); y Trigésima Quinta del Título de Concesión, que establece que para efectos de la Concesión son eventos de fuerza mayor, entre otros, el retraso en la entrega del Tramo Carretero 3, Entronque San Blas- Estación Yago; a la fecha de la Modificación al Título de Concesión, el porcentaje de avance físico del Tramo Carretero 3 se estimó en 49.5%, mismo que no



fue concluido debido a la rescisión del contrato suscrito por "LA SECRETARÍA" y un tercero; y para concluir la construcción del Tramo Carretero 3 y asegurar que esta hubiese generado los menores costos adicionales; "LA SECRETARÍA" determinó que la opción más conveniente era que la propia Concesionaria terminara la construcción del referido tramo de conformidad con lo dispuesto en el propio Título de Concesión.

5°. Dentro de los Casos de Fuerza Mayor que se presentaron durante la construcción de la obra, se describen los siguientes:

- a) Con fecha 22 de agosto de 2005, "LA CONCESIONARIA" emitió un escrito a la Secretaría notificando la existencia de un Caso de Fuerza Mayor debido a la falta de liberación del Derecho de Vía del Tramo carretero "1" por parte de la Secretaría; siendo afectados los ejidos Rosamorada, Zomatlán, Lázaro Cárdenas, San Miguel, La Presa, Agua Verde y Acaponeta; así como, los cadenamientos 632+284 al 631+000 y 139+550 al 139+958 de pequeñas propiedades privadas, en el estado de Nayarit, lo anterior conforme al Programa de Entrega del Derecho de Vía del tramo carretero "1".
- b) Con fecha 27 de septiembre de 2006, "LA CONCESIONARIA" emitió un escrito a la Secretaría notificando la existencia de un Caso de Fuerza Mayor derivado de la presencia del "Huracán Lane", generando daños a la infraestructura en construcción; depresión tropical número 13-E que nace en el océano pacífico a partir de una baja depresión localizada al sureste del Estado de Guerrero, con efectos de lluvia sobre la obra del tramo carretero "1".
- c) Falta de liberación del derecho de vía tal y como se muestra en el Oficio No. 3.4.105.-157, "LA SECRETARÍA" dejó constancia que quedaban pendientes de construir los "accesos PIV Sayulita" y "Bordos de protección en 3 puentes" por falta de liberación del derecho de vía.

Lo anterior motivó que "LA CONCESIONARIA", se viera obligada a aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$4,239.20 millones de pesos, para la culminación y puesta en servicio de la Vía Concesionada, es decir, \$93.24 millones de pesos, por encima de lo previsto en las condiciones originales de la propuesta conforme a lo siguiente:

Concepto	Inversión Propuesta Económica	Inversión Real	Diferencia
Obra Normal	2,278.13	2,206.51	(71.62)
Obra Adicional Tramo I	55.00	55.00	0.00
Rehabilitación Tramo 2	85.00	83.90	(1.10)
Escalatorias Tramos 1 y 2	0.00	103.80	103.80
Supervisión (Ingeniero Independiente)	30.39	88.10	57.71
Proyectos Ejecutivos, Permisos	71.00	71.00	0.00
Seguros y Fianzas	13.78	15.18	1.40
Contraprestación	1,612.00	1,612.00	0.00
Honorarios Fiduciarios	0.61	3.71	3.10
Comisión Carta de Crédito	0.05	0.00	(0.05)



Concepto	Inversión Propuesta Económica	Inversión Real	Diferencia
Sumas Totales	4,145.96	4,239.20	93.24

6°. **"LA SECRETARÍA"** mediante Oficio No. 3.4.105.-157 reconoció que los recursos totales invertidos por **"LA CONCESIONARIA"** para la construcción de los Tramos "1" y "2", ascienden a la cantidad de \$4,239.20 millones de pesos.

7°. Asimismo, se presentaron diversos acontecimientos que han imposibilitado a **"LA CONCESIONARIA"** operar la autopista de manera adecuada, esto, por causas ajenas tanto a **"LA CONCESIONARIA"**, como a **"LA SECRETARÍA"**; éstos son:

- El 25 de junio de 2014, existió un Caso de Fuerza Mayor, donde hubo una afectación en el Puente Baluarte, ubicado en Autopista Federal 15, donde se originó una desviación de tránsito hacia la Autopista Tepic - Villa Unión, donde dicho tráfico eludió el cobro en la caseta auxiliar Rosario, del tramo Rosario - Escuinapa. Esta desviación fue regularizada el 4 de octubre de 2014.
- En octubre 2015 y octubre 2018 azotan las costas del Pacífico el huracán Patricia y el huracán Willa respectivamente, teniendo un daño importante en la Autopista. **"LA SECRETARÍA"** gira instrucción a **"LA CONCESIONARIA"** de dar paso libre en la Autopista por la situación de emergencia, siendo la zona de Acaponeta la más afectada.
- Manifestantes toman las Plazas de Cobro dejando el paso libre a los vehículos que transitan por la Vía Concesionada. Debido a la recurrencia de estos eventos socio-organizativos, se ha afectado de forma económica a la Concesión y por ende un desequilibrio a lo originalmente ofertado, dado que dichos eventos impiden el cobro por el cruce de las casetas, mismo que asciende a la cantidad de \$2,519,032,812.53 (DOS MIL QUINIENTOS DIECINUEVE MILLONES TREINTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS DOCE PESOS 53/100 M.N.), contabilizados a partir del 26 de marzo de 2018 al 29 de julio de 2020.

Las afectaciones económicas antes mencionadas, han imposibilitado a **"LA CONCESIONARIA"** hacer frente a los compromisos financieros adquiridos con el flujo de Operación, poniendo así en riesgo la Estabilidad Financiera de la Concesión. Además, la Afectación a los ingresos representa un impacto negativo en los flujos contemplados para la Conservación y el Mantenimiento de la Autopista; por otro lado, dicha pérdida en el ingreso, afecta la Contraprestación que se paga a la Tesorería de la Federación.

8°. Con fecha **9 de junio de 2020**, **"LA CONCESIONARIA"** emitió escrito No. TEPV/26.21-15/20, a **"LA SECRETARÍA"**, a través del cual se establece un historial por las diversas Notificaciones de los eventos suscitados en la Autopista Tepic - Villa Unión derivado de la toma de casetas por manifestantes originarios de las comunidades cercanas, reclamando falta de pagos de Derecho de Vía.



- 9°. Con fecha **2 de julio de 2020** se publicó en el Diario Oficial de la Federación el **"DECRETO por el que se aprueba el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024"**, que establece los Objetivos Prioritarios; uno de estos, corresponde a la infraestructura carretera que es fundamental, ya que facilita el tránsito de personas y mercancías, une poblaciones, da acceso a bienes y servicios e integra a comunidades en zonas aisladas y marginadas.
- 10°. Con fecha **19 de agosto de 2020**, mediante escrito número TEPV/02.05-25-/20 **"LA CONCESIONARIA"** solicitó la modificación del Título de Concesión, a fin de reequilibrar la misma financieramente. Las modificaciones consisten en lo siguiente:
- Prorrogar el plazo de vigencia de la Concesión por 10 años adicionales.
 - Incremento de tarifa por 79.62% en términos reales, mismo incremento que será aplicado en un periodo de tres años consecutivos a partir de enero de 2021, teniendo así incrementos anuales de 21.56% en términos reales.

CONSIDERANDOS

- El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 establece como su objetivo más importante, que al terminar el sexenio, la población de México se encuentre viviendo en un entorno de bienestar; en este sentido, el Gobierno de México se encuentra comprometido con el impulso al desarrollo sostenible, lo cual significa que el Gobierno Federal considerará en toda circunstancia los impactos que tendrán sus políticas y programas en el tejido social, la ecología y los horizontes políticos y económicos del país.
- A efecto de cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Gobierno Federal alentará la inversión privada, tanto nacional como extranjera y se establecerá un marco de certeza jurídica en el cual el concurso de entidades privadas será de fundamental importancia, de la misma manera, los principios de honestidad, transparencia y reglas claras serán el marco de referencia para la consolidación de proyectos de inversión.
- El impulso a la inversión pública y privada en infraestructura resiliente y accesible, buscando la complementariedad entre distintos proyectos, potenciará el mercado interno y fortalecerá las capacidades en investigación, así como incluirá a las periferias urbanas y regiones marginadas en la dinámica de desarrollo y apuntalará la sustentabilidad ambiental en la actividad económica.
- El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 señala en su objetivo prioritario 1, la necesidad de contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Una de las acciones propuestas en este objetivo es el desarrollo de esquemas de extensión de las concesiones denominados desdoblamientos, que permitan potenciar el aprovechamiento de la red de autopistas para generar nueva infraestructura, a través de nuevas inversiones en forma de tramos carreteros a concesiones vigentes, lo que incrementará la accesibilidad a los servicios básicos, seguridad y bienestar de la población.



- V. Que, como se expresa en los antecedentes del presente instrumento, se advierte que derivado del "Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado" se establecieron los compromisos siguientes:
- Concluir Obras en proceso e iniciar nuevos proyectos de inversión privada, nacional y extranjera, para reactivar la actividad económica;
 - Promover y facilitar la participación de la inversión privada en infraestructura;
 - Definir el mejor esquema para la ejecución de cada proyecto;
 - Identificar, evaluar, estructurar y autorizar el desarrollo de proyectos de infraestructura, en el ámbito de su competencia;
 - Construir un ambiente propicio para la inversión a través de los siguientes elementos: Reglas y mensajes claros que generen confianza y estabilidad para invertir; Estado de derecho fuerte y eficaz; Estabilidad macroeconómica, y Eliminación de las barreras que con frecuencia impiden la realización de proyectos de inversión, con estricto apego al marco jurídico.
- VI. Que, dentro de los compromisos de la Administración Pública Federal, se encuentra el proyecto de Tepic - Villa Unión. Dicha autopista genera un ahorro de una hora y media en el tiempo de recorrido entre Tepic y Mazatlán; beneficiando directamente a más de un millón de habitantes de Tepic, San Blas, Santiago Ixcuintla, Ruiz, Rosamorada y Acajoneta en Nayarit y Concordia, Escuinapa, El Rosario, Villa Unión y Mazatlán, en Sinaloa. Mismo que se encuentra operando en todos sus tramos; actualmente la concesión se encuentra en desequilibrio económico, dada una serie de situaciones; mismas que se mencionan a continuación:
- a. Se cuenta con una sobreinversión no prevista en obra por \$93.24 millones de pesos autorizada por **"LA SECRETARÍA"** mediante Oficio No. 3.4.105.-157 del 8 de junio de 2015.
 - b. Afectación por bloqueos sociales: El 9 de junio de 2020 se envía oficio a **"LA SECRETARÍA"** reportando una pérdida de \$2,255,656,426.27 (DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS VEINTISÉIS PESOS 27/100 M.N.) desde el 26 de marzo de 2018 al 08 de junio de 2020 (Al continuar los bloqueos, **"LA CONCESIONARIA"** tiene un recuento de pérdidas en ingresos por un monto de \$2,533,142,285.00 (DOS MIL QUINIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES, CIENTO CUARENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS 00/100 M.N.) (contabilizados a partir del 26 de marzo de 2018 al 31 de julio de 2020).
 - c. Obra Social adicional (Trabajos en Ejidos) hasta por \$60 millones de pesos a precios de julio de 2020 (sin IVA).
- VII. De conformidad con el Título de Concesión y en apego a lo establecido en la Condición Trigésima Quinta. Caso Fortuito y Fuerza Mayor; se han presentado diversos



acontecimientos que imposibilitaron a **"LA CONCESIONARIA"** para operar la Autopista por causas ajenas tanto a **"LA CONCESIONARIA"** como a **"LA SECRETARÍA"**.

VIII. Por otra parte, derivado de las diversas solicitudes y afectaciones durante la obra, así como de los compromisos adquiridos con diferentes núcleos ejidales para lograr la liberación del derecho de vía, mediante Oficio No. 3.4.3.-386 de fecha 11 de marzo de 2020; **"LA SECRETARÍA"** solicitó la elaboración de los siguientes proyectos:

- PIV km 8+255.
- Entronque a desnivel PIV en el km 12+905.
- Camino lateral de 1,300 m en el km 8+700.

La inversión considerada para las obras antes citadas asciende hasta por la cantidad de \$60 millones de pesos (sin IVA) a precios de julio de 2020.

IX. La viabilidad de la construcción de las **obras sociales** de la autopista Tepic - Villa Unión, tiene resultados altamente positivos. Lo anterior, ya que entre otras cuestiones: (i) amplía la capacidad de tráfico de la vía; (ii) reduce los accidentes y las consecuentes pérdidas económicas y humanas; (iii) conecta a las comunidades entre sí y por lo tanto agiliza el tránsito de personas y mercancías en dicha zona, mejorando el corredor carretero troncal México-Nogales.

X. La viabilidad económica de la construcción de las obras sociales se materializa mediante la eficiencia de recursos; toda vez que la modificación del objeto de la Concesión planteada permitirá cumplir con todas las obligaciones operativas y financieras de **"LA CONCESIONARIA"** con un nivel de rentabilidad razonable para el capital de riesgo que financiará la obra. Los costos adicionales derivados de la construcción de las obras sociales se compensarán con la explotación de la vía concesionada y el incremento de tarifa por 79.62% en términos reales, mismo incremento que será aplicado en un periodo de tres años consecutivos a partir de enero de 2021, teniendo así incrementos anuales de 21.56% en términos reales.

XI. Asimismo, **"LA CONCESIONARIA"** se encuentra en pleno cumplimiento de las obligaciones técnicas, de mantenimiento, de servicios a los usuarios, así como en lo relacionado a las cargas financieras que se han desprendido de modificaciones al Título de Concesión, motivo por el cual se estima que este aspecto de la viabilidad jurídica, técnica y financiera para el equilibrio económico, se encuentra acreditado.

XII. Cabe destacar que actualmente, la Concesión cuenta con un plazo de 30 años de vigencia, en términos del artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que se requiere una extensión del plazo de la vigencia por 10 (diez) años adicionales, hasta 2045; esto con la finalidad que **"LA CONCESIONARIA"** cuente con el tiempo necesario para hacer frente al equilibrio financiero y la construcción de las obras sociales. Esto a riesgo exclusivo de **"LA CONCESIONARIA"** de la explotación del tramo concesionado y del incremento de tarifa por 79.62% en términos reales, mismo incremento que será aplicado en un periodo de tres años consecutivos a partir de enero de 2021, teniendo así incrementos anuales de 21.56% en términos reales.

XIII. En el contexto de la presente modificación, es claro que las obras sociales son necesarias a juicio de **"LA SECRETARÍA"**, según se ha indicado anteriormente, por lo que



se justifica la necesidad de realizar inversiones que no se habían previsto en las condiciones originales del Título de Concesión.

- XIV. La construcción de las obras sociales representan un gasto de inversión por parte de **"LA CONCESIONARIA"** de hasta por la cantidad de \$60 Millones de pesos (sin IVA) a precio de julio de 2020, inversión que no se encontraba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y cuya recuperación provendrá exclusivamente de la explotación de la Concesión, en los términos establecidos en el Título de Concesión y su presente modificación.
- XV. Por tal virtud, la Condición Cuadragésima Séptima. Modificación al Título de Concesión; establece los supuestos a través de los cuales, la Concesionaria podrá solicitar a **"LA SECRETARÍA"** la modificación de la Concesión, que a la letra establece:

"...CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA. MODIFICACIONES AL TÍTULO DE CONCESIÓN.

En caso de que ocurra una modificación de las condiciones técnicas y operativas en que fue otorgada la Concesión, que afecte sustancialmente las condiciones de explotación de la Vía Concesionada con motivo de un cambio en Ley o un acto de una Autoridad Gubernamental en el ejercicio de sus facultades legales, la Concesionaria podrá solicitar a la Secretaría la modificación de la Concesión, siempre que ello resulte pertinente y posible en los términos de las Leyes Aplicables. La modificación a la Concesión, en su caso, se hará en términos tales que las condiciones originales se modifiquen en la menor medida posible y al mismo tiempo se logre el cumplimiento de los objetivos, términos y condiciones originales establecidos en este Título de Concesión.

Cuando por circunstancias de orden económico de carácter general, Caso Fortuito o Fuerza Mayor que afecten el equilibrio económico de la Concesión en o más de un 5% (cinco por ciento), ya sea durante la construcción de las Obras o durante la operación de la Vía Concesionada, cuyas consecuencias pongan o puedan poner en riesgo la viabilidad del Proyecto, la Concesionaria podrá solicitar a la Secretaría el inicio de negociaciones tendientes a restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas y sólo tomando en consideración las causas y las consecuencias que hubieran originado la revisión de que se trate. Para que proceda dicha petición la Concesionaria deberá presentarla a la Secretaría dentro de los 30 (treinta) Días Hábiles siguientes de que ocurra el supuesto de que se trate, para lo cual la Concesionaria deberá justificar ante la Secretaría dicho evento, adjuntando la información y documentos que considere necesarios. La Secretaría podrá solicitar a la Concesionaria, documentos, análisis o informes adicionales y podrá llevar a cabo las investigaciones o análisis que estime necesarios.

La Secretaría evaluará la solicitud de la Concesionaria y resolverá en los términos que permitan las Leyes Aplicables y la Concesión, en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días Hábiles contados a partir de que se hayan satisfecho los requerimientos de información de la Secretaría. En caso de que la Secretaría emita su resolución en el plazo señalado, la petición de la Concesionaria se considerará como negada..."

- XVI. Asimismo, la Condición Cuadragésima Cuarta. Prórroga de la Concesión, establece lo siguiente:



“...CUADRAGÉSIMA CUARTA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN.

En términos de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley de Caminos el plazo de la Concesión podrá ser prorrogado hasta por el equivalente al plazo otorgado originalmente, siempre que la Concesionaria haya cumplido con las condiciones establecidas en esta Concesión y solicite la prórroga dentro de la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión...”.

- XVII.** Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de **“LA CONCESIONARIA”** de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo Tepic – Villa Unión; así como restablecer el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos, las proyecciones y modelos financieros efectuados por parte de **“LA CONCESIONARIA”** y revisados por parte de **“LA SECRETARÍA”**; se desprende que, a efecto de restablecer el equilibrio económico de la Concesión, resulta necesario (i) ampliar la vigencia de la Concesión; (ii) incrementar en términos reales al peaje vigente de la Concesión, así como modificar las Condiciones del Título de Concesión.
- XVIII.** Resulta eficiente desde el punto de vista económico otorgar el incremento al peaje vigente de la Concesión en los términos establecidos en el **Anexo II**, con el objeto de incorporar en los modelos financieros los gastos de inversión de las obras sociales adicionales del Tramo Tepic – Villa Unión; así como restablecer el equilibrio financiero; las cuales son obras de infraestructura distintas a las previstas originalmente en el Título de Concesión.
- XIX.** La construcción de las obras sociales se realizará conforme a los proyectos ejecutivos, programas de obra y calendarios de inversión que serán desarrollados y presentados por **“LA CONCESIONARIA”** a **“LA SECRETARÍA”** para su aprobación.
- XX.** En atención a que se actualizan los supuestos normativos contenidos en la fracción I del artículo 6° Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; **“LA SECRETARÍA”** solicitó y obtuvo opinión favorable de la rentabilidad económica del Proyecto ante la Unidad de Inversiones de **“LA SECRETARÍA”** de Hacienda y Crédito Público.
- XXI.** En apego a lo establecido en los artículos 6° Bis, fracción III y 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios de **“LA SECRETARÍA”** de Hacienda y Crédito Público, autorizó las contraprestaciones que **“LA CONCESIONARIA”** deberá cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de la modificación al Título de Concesión; siendo éstas: (i) Contraprestación Anual sobre Ingresos Tarifados: 0.5% (cero punto cinco por ciento) de los ingresos tarifados brutos totales sin IVA del año inmediato anterior, cuyo entero deberá realizarse anualmente a más tardar el 31 de enero del siguiente ejercicio fiscal al que se generen los ingresos y deberá presentar el comprobante de pago a la SCT dentro de los quince días posteriores al entero. (ii) la Compartición de Ingresos Extraordinarios que se llegue a presentar durante el periodo de vigencia de la Concesión, que se determine conforme a la metodología y los ingresos brutos estimados anuales sin IVA. El entero de los aprovechamientos por compartición de ingresos deberá realizarse anualmente, mediante la clave que corresponda a más



tardar el 31 de enero del siguiente ejercicio fiscal al que se generen los ingresos y **"LA CONCESIONARIA"** deberá presentar el comprobante de pago a **"LA SECRETARÍA"** dentro de los quince días posteriores al entero. La metodología de cálculo del aprovechamiento por ingresos extraordinarios prevé la actualización por inflación de los ingresos estimados, con base en lo dispuesto en el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. Dicha autorización se emitió mediante Oficio No. 349-B-367, de fecha 23 de septiembre de 2020.

Dentro de las contraprestaciones autorizadas, se encuentra la compartición de ingresos extraordinarios, que se establece en el **Anexo 22**, de acuerdo con el cuadro siguiente:

Nuevo Esquema de Compartición de Ingresos Extraordinarios		
Límite inferior (porcentaje de ingresos tarifarios obtenidos por arriba de los estimados)	Límite superior (porcentaje de ingresos tarifarios obtenidos por arriba de los estimados)	Por ciento de ingresos tarifarios que deberá pagar al Gobierno Federal sobre el límite inferior y hasta el límite superior
Más de 0%	Hasta 30%	5%
Más de 30%	Hasta 50%	40%
Más de 50%	Hasta 75%	60%
Más de 75%	Sin límite superior	75%

XXII. Por lo antes expuesto, **"LA SECRETARÍA"** considera factible modificar el Título de Concesión para que **"LA CONCESIONARIA"** lleve a cabo: (i) la construcción de las obras sociales por un monto de hasta \$60 millones de pesos (sin IVA), a precios de julio de 2020; (ii) el incremento de tarifa por 79.62% en términos reales, mismo incremento que será aplicado en un periodo de tres años consecutivos a partir de enero de 2021, teniendo así incrementos anuales de 21.56% en términos reales; (iii) la ampliación del plazo de vigencia actual (30 años) al Título de Concesión por 10 (diez) años adicionales, hasta el 2045. Para obtener el reequilibrio financiero de la Concesión por las razones antes expuestas, en términos de lo establecido en los artículos 6° y 6° Bis de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, así como en el contenido del Título de Concesión. Las premisas del Modelo Financiero, establecidas en el Anexo 23 de la presente, se desprende del documento Análisis Técnico, Financiero y Jurídico del Título de Concesión de la Autopista Tepic-Mazatlán, fueron analizadas y aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

FUNDAMENTO JURIDICO

Por lo anterior y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16 y 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1°, 2°, fracción I, 10, 11, 14, 16, 26 y 36 fracciones I, XXI, XXII, XXIV y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1°, 2°, fracción I, inciso b) y c), 5°, fracciones I, III, V y IX y 6°, 6° Bis, 15 fracciones III y VIII, y 30, último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y 1°, 2° fracción I, 3°, 4° y 5°, fracción I y XI del Reglamento Interior de **"LA SECRETARÍA"** de Comunicaciones y Transportes, así como las Condiciones Cuadragésima Cuarta y Cuadragésima Séptima del Título de Concesión, **"LA SECRETARÍA"** otorga a **"LA CONCESIONARIA"** la Segunda Modificación al Título de Concesión de conformidad con las siguientes:



CLÁUSULAS

PRIMERA. Se modifica la definición de Contraprestación, contenida en la Condición Primera, para quedar en los términos siguientes:

“...Contraprestación, significa el pago que deberá realizar la Concesionaria al Gobierno Federal por la Concesión, de acuerdo con el artículo 15, fracción VIII, de la Ley de Caminos y la condición TRIGÉSIMA PRIMERA del presente Título, la cual estará compuesta de (i) un pago inicial fijo propuesto por el Concursante Ganador en su Propuesta y (ii) los pagos anuales que resulten de aplicar el porcentaje del 0.5% a los ingresos derivados de la operación de la Vía Concesionada; (iii) la Compartición de Ingresos Extraordinarios que se llegue a presentar durante el periodo de vigencia de la Concesión, que se determine conforme a la metodología y los ingresos brutos estimados anuales sin IVA. El entero de los aprovechamientos por compartición de ingresos deberá realizarse anualmente, mediante la clave que corresponda a más tardar el 31 de enero del siguiente ejercicio fiscal al que se generen los ingresos los ingresos y la Concesionaria deberá presentar el comprobante de pago a la SCT dentro de los quince días posteriores al entero. La metodología de cálculo del aprovechamiento por ingresos extraordinarios prevé la actualización por inflación de los ingresos estimados, conforme al Anexo 22...”.

SEGUNDA. Se modifica el sexto párrafo de la Condición Segunda del Título de Concesión, quedando de la siguiente manera:

...

La vigencia de la Concesión será por un período de 40 (cuarenta) años, contados a partir de la fecha de expedición del presente Título de Concesión; hasta abril de 2045, y podrá ser prorrogada en los términos del artículo 6 de la Ley de Caminos.

TERCERA. Se adiciona un doceavo párrafo a la Condición Quinta. Construcción de las Obras, quedando de la Siguiente manera:

...

La Concesionaria ejecutara las Obras Sociales, las cuales se estarán concluyendo en el año 2021, de común acuerdo con la SCT.

CUARTA. Se adiciona un cuarto párrafo a la Condición Sexta. Proyecto Ejecutivo del Título de Concesión, quedando de la siguiente manera:

...

Asimismo, la Concesionaria se obliga a presentar el Proyecto Ejecutivo de las Obras Sociales para su aprobación, y a realizar su construcción conforme a dicho Proyecto Ejecutivo, siendo que la Concesionaria podrá presentarlo de forma parcial, de común acuerdo con la SCT.

QUINTA. Se adiciona un cuarto párrafo a la Condición Trigésima Primera. Contraprestación, quedando de la siguiente manera:



- 4) *La compartición de ingresos la Compartición de Ingresos Extraordinarios que se llegue a presentar durante el periodo de vigencia de la Concesión, se determinará conforme a la metodología y los ingresos brutos estimados anuales sin IVA. El entero de los aprovechamientos por compartición de ingresos deberá realizarse anualmente, mediante la clave que corresponda a más tardar el 31 de enero del siguiente ejercicio fiscal al que se generen los ingresos los ingresos y la Concesionaria deberá presentar el comprobante de pago a la Secretaría dentro de los quince días posteriores al entero. La metodología de cálculo del aprovechamiento por ingresos extraordinarios prevé la actualización por inflación de los ingresos estimados, conforme al Anexo 22.*

SEXTA. Se modifica el **Anexo 11** "Bases de Regulación Tarifaria".

SÉPTIMA. Se adicionan los siguientes Anexos:

Anexo 22. "Procedimiento para Compartir Ingresos Extraordinarios entre la Concesionaria y el Gobierno Federal";

Anexo 23. "Premisas del Modelo Financiero de Reequilibrio";

OCTAVA. Con excepción de lo establecido en el presente instrumento, las demás Condiciones contenidas en el Título de Concesión se mantienen vigentes en todos sus términos, sin que la presente modificación constituya de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por **"LA CONCESIONARIA"**.

NOVENA. La firma del presente documento por parte de **"LA CONCESIONARIA"** implica la aceptación incondicional de sus condiciones y términos.

La presente Segunda Modificación al Título de Concesión se otorga en la Ciudad de México, a los doce días del mes de noviembre del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

POR "LA CONCESIONARIA"


ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL
Secretario de Comunicaciones y Transportes


LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA
Representante Legal de Concesionaria de Carreteras, Autopistas y Libramientos de la República Mexicana, S.A. de C.V.