



PRIMERA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 30 DE NOVIEMBRE DE 2011, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU TITULAR, EL INGENIERO JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ, EN ADELANTE "LA SECRETARÍA", A FAVOR DE LA SOCIEDAD DE NACIONALIDAD MEXICANA DENOMINADA CONCESIONARIA AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIC, S.A. DE C.V., EN ADELANTE "LA CONCESIONARIA", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU APODERADO LEGAL, EL LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA, PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER EL LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA, EL LIBRAMIENTO DE TEPEC, Y LA AUTOPISTA GUADAJARA - TEPEC, ASÍ COMO LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN ASOCIADAS A LA AUTOPISTA ANTES SEÑALADA, AL TENOR DE LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES, FUNDAMENTOS Y CLAUSULAS

ANTECEDENTES

- 1° Con fecha **14 de junio de 2011**, "LA SECRETARÍA" publicó en el Diario Oficial de la Federación, así como en un diario de circulación nacional y otro local, la Convocatoria No. 001 relativa al Concurso Público Internacional No. 00009076-001-11 correspondiente al otorgamiento de la concesión para la construcción, operación, explotación conservación y mantenimiento del Libramiento Sur de Guadalajara y Libramiento de Tepic; así como para construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones Guadalajara - Tepic y las obras de modernización asociadas a la autopista antes señalada.
- 2° Con fecha **19 de agosto de 2011**, como resultado del proceso de licitación antes señalado, la "LA SECRETARÍA" determinó Concursante Ganador a Promotora del Desarrollo de América Latina S.A. de C.V., quien acreditó su solvencia económica y capacidad técnica y financiera de conformidad con las Bases Generales de Concurso.
- 3° El Concursante Ganador, en cumplimiento a las obligaciones derivadas del fallo de Concurso, constituyó la sociedad mercantil de propósito específico denominada Concesionaria Autopista Guadalajara-Tepic, S.A. de C.V., según consta en el Testimonio Notarial No. 102,669, de fecha treinta de agosto de dos mil once, otorgada ante la fe del Licenciado Francisco José Visoso del Valle, Titular de la Notaría Pública No. 145 de la Ciudad de México (antes Distrito Federal), inscrito en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil electrónico número 456669-1.
- 4° Con fecha **11 de noviembre de 2011**, el Concursante Ganador celebró con la Sociedad Mercantil de Propósito Específico denominada Concesionaria Autopista Guadalajara-Tepic, S.A. de C.V., un Contrato de Cesión de Derechos con el objeto de transferirle todos los derechos y obligaciones derivados del Concurso, en los mismos términos de su Propuesta.
- 5° Con fecha **30 de noviembre de 2011**, la "LA SECRETARÍA" otorgó el Título de Concesión a "LA CONCESIONARIA", para (i) construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años el Libramiento Sur de Guadalajara y el Libramiento Tepic; y (ii) construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años la Autopista de altas especificaciones Guadalajara - Tepic, y las obras de modernización asociadas a la autopista antes señalada.



- 6° Mediante escrito de fecha **30 de marzo de 2020**, **"LA CONCESIONARIA"** solicitó la modificación del Título de Concesión, con objeto de: (i) ampliar el plazo de vigencia por 30 años adicionales así como (ii) aumentar la tarifa (Incremento a la tarifa actual de 2020 en 237%), con la finalidad de solucionar la problemática observada en la Autopista Guadalajara - Tepic, Libramiento Sur de Guadalajara y el Libramiento Tepic, consistente en el retraso en la entrega del Derecho de Vía y permisos necesarios; mayores alcances en obra; toma de casetas; y retrasos en la puesta en operación del proyecto carretero, a fin de lograr el reequilibrio financiero en la Concesión.

CONSIDERANDOS

- I. 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 político y económico del país.

- II. 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.

- III. Dentro de los compromisos de la Administración Pública Federal, se encuentra el soporte estratégico para dar continuidad a la Concesión, misma que se encuentra en los estados de Jalisco y Nayarit y es parte del corredor México-Nogales; ésta se compone por la Autopista Guadalajara - Tepic, Libramiento Sur de Guadalajara y el Libramiento Tepic. Este proyecto estratégico libra las zonas urbanas de las áreas metropolitanas de Guadalajara y Tepic, para dar continuidad al tránsito de largo itinerario que circula entre la zona centro y noreste del país a través del corredor carretero México-Nogales.

- IV. Durante el proceso de obra, tanto del Libramiento de Tepic, como del Libramiento de Guadalajara, se presentaron distintas situaciones que impidieron la realización de los trabajos conforme al plan original, como lo son, principalmente, dificultad en la liberación del Derecho de Vía y en la obtención de permisos ambientales. Por lo anterior, el retraso al Libramiento de Guadalajara fue por 46 meses; y para el Libramiento de Tepic por 38 meses.

- V. Como parte del proceso de regularización de los programas de trabajos de obra, la Concesionaria solicitó a **"LA SECRETARÍA"**, mediante escritos con números de referencia PACS/14.09-01/14, PACS/14.09-02/14, PACS/14.09-03/14, PACS/13.12-43/15, la reprogramación a los trabajos de obra, autorizando esta **"LA SECRETARÍA"** dichas



reprogramaciones mediante Oficios Nos. 3,4.3.-733, No. 3.4.0326 derivadas de la problemática mencionada en el Antecedente IV del presente documento.

- VI. **"LA SECRETARÍA"**, mediante Oficio No. 3.4.-0746 de fecha **27 de noviembre de 2018**, con base en el análisis y revisión de una serie de escritos presentados por la Concesionaria, resuelve y determina que el monto de Inversión Total para la Construcción del Libramiento Sur de Guadalajara, el Libramiento de Tepic y la Autopista Guadalajara - Tepic, con corte al 30 de septiembre de 2018, es por la cantidad de **\$22,914,126,074.40 (VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS CATORCE MILLONES CIENTO VEINTISÉIS MIL SETENTA Y CUATRO PESOS 40/100 M.N.)**. Dicho importe reconocido representa un sobrecosto en la inversión de **\$5,415,733,088.63 (CINCO MIL CUATROCIENTOS QUINCE MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y TRES MIL OCHENTA Y OCHO PESOS 63/100 M.N.)**, a lo considerado en el concurso de la Concesión.
- VII. Adicional al monto ya reconocido señalado en el numeral inmediato anterior, existe inversión adicional realizada posterior a esa fecha de corte (30 de septiembre de 2018) al 31 de diciembre de 2019, por la cantidad de **\$3,006,189,640.17 (TRES MIL SEIS MILLONES CIENTO OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CUARENTA PESOS 17/100 M.N.)**, ya ejecutados y pagados.
- VIII. Mediante Oficio No. 3.4.-566 de fecha **28 de Junio de 2019**, **"LA SECRETARÍA"** autorizó el esquema de cobro de "peaje abierto" tanto en Libramiento Sur de Guadalajara como en la Autopista Guadalajara-Tepic, que **"LA CONCESIONARIA"** presentó, debido a la imposibilidad de llevar a cabo el "peaje cerrado" que por falta de liberación de derecho de vía se convierte en inviable. En el mismo oficio, la **"LA SECRETARÍA"** se pronuncia al respecto sobre obras a cancelarse por ya no ser necesarias y las obras a ejecutarse para el cierre del Proyecto que están aún por ejecutarse.
- IX. **"LA SECRETARÍA"** tiene una proyección para poder concluir el Proyecto, donde se considera se incluye obra en proceso y obra por ejecutar, por un monto de **\$1,755,357,106.54 (UN MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES, TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL CIENTO SEIS PESOS 54/100 M.N.)**. Es importante destacar que esta proyección no contempla costos financieros.
- X. **"LA SECRETARÍA"** ha reconocido **\$22,914,126,074.40 (VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS CATORCE MILLONES CIENTO VEINTISÉIS MIL SETENTA Y CUATRO PESOS 40/100 M.N.)**, la inversión realizada con nuevo corte a diciembre de 2019 por **\$3,006,189,640.17 (TRES MIL SEIS MILLONES CIENTO OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CUARENTA PESOS 17/100 M.N.)** y la inversión proyectada para concluir el proyecto por **\$1,755,357,106.54 (UN MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL CIENTO SEIS PESOS 54/100 M.N.)** (la proyección no incluye costos financieros). Al sumar los montos anteriores se tendría un monto total de inversión de **\$27,675,672,821.11 (VEINTISIETE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS VEINTIUN PESOS 11/100 M.N.)**. Adicionalmente, como se puede observar en el Modelo Financiero de Reequilibrio, se proyectan costos financieros en el periodo de Inversión por **\$2,185,981,253.26 (DOS MIL CIENTO OCHENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES PESOS 26/100 M.N.)**.



- XI. En términos nominales, sin incluir amortizaciones de capital en los costos financieros, se tendría un monto total de inversión en el proyecto por **\$29,861'654,074.30 (VEINTINUEVE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL SETENTA Y CUATRO PESOS 38/100 M.N.)**
- XII. Por su parte, la Condición VIGÉSIMA QUINTA del Título de Concesión establece que, si un evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor se prolonga por más de 180 (ciento ochenta) días continuos o 270 (doscientos setenta) días discontinuos en un plazo de 3 (tres) años, y no haya en el Fideicomiso de Administración recursos derivados de la Explotación de la Concesión que permitan cubrir los Impuestos y/o los servicios prestados por los contratistas, subcontratistas y proveedores por la Construcción de las obras y/o los Financiamientos y/o los adeudos por la colocación de títulos de deuda en términos de la Condición Décima Séptima, ni existan indemnizaciones pendientes de pago a cargo de las compañías aseguradoras derivadas de pólizas de seguro contratadas para cubrir riesgos asegurados derivados de la Concesión, el Concesionario podrá solicitar el finiquito de los derechos y obligaciones de las Partes establecidos en el Título de Concesión; se transcribe la parte conducente de dicha Condición:

“VIGÉSIMA QUINTA. - Caso Fortuito o Fuerza Mayor. En caso de que la Concesionaria o la Secretaría no puedan cumplir con sus obligaciones derivado directamente de un evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor se procederá como sigue:

Para los efectos de la Concesión son eventos de Caso Fortuito los fenómenos de la naturaleza y, en general, aquellos en los que no interviene directamente la voluntad del hombre, y entre los que señalan de manera enunciativa y no limitativa los siguientes: tormentas; ciclones; inundaciones; rayos; terremotos; nevadas, incendios y explosiones.

Para los efectos de la Concesión son eventos de Fuerza Mayor aquellos en los que interviene directa o indirectamente la voluntad del hombre, y entre los que se señalan de manera enunciativa y no limitativa los siguientes: guerras; disturbios civiles; revueltas; insurrecciones; sabotajes; plantones, actos de terrorismo; huelgas; embargos comerciales en contra de los Estados Unidos Mexicanos; accidentes de transporte, ya sean marítimos, de ferrocarril, terrestres o aéreos, y actos u omisiones de la Autoridad Gubernamental que no hubiesen sido voluntariamente solicitados o promovidos por la parte afectada ni ocasionados por el incumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Título de Concesión o cualquier Ley Aplicable. La Fuerza Mayor incluye la imposibilidad de obtener oportuna y apropiadamente cualquier permiso a cargo de la Secretaría y la falta de liberación parcial o total del Derecho de Vía necesarios para que la parte que corresponda cumpla con sus obligaciones derivadas del Título de Concesión, siempre que dicha parte haya cumplido con todos y cada uno de los requisitos necesarios para su obtención en los términos de las Leyes Aplicables y llevado a cabo todos los actos pertinentes para tal fin.

Si el evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor se prolonga en una o varias de las Autopistas que integran el Proyecto por más de 180 (ciento ochenta) Días continuos o 270 (doscientos setenta) Días discontinuos en un plazo de 3 (tres) años y no haya en el Fideicomiso de Administración recursos derivados de la Explotación de la Concesión que permitan cubrir los impuestos y/o los servicios prestados por los contratistas, subcontratistas y proveedores por la Construcción de las obras y/o los Financiamientos y/o los adeudos por la colocación de títulos de deuda en términos de la Condición



Décima Séptima, ni existan indemnizaciones pendientes de pago a cargo de las compañías aseguradoras derivadas de pólizas de seguro contratadas para cubrir riesgos asegurados derivados de la Concesión, la Concesionaria podrá renunciar a la Concesión sin responsabilidad, en cuyo caso:

- a. *El Proyecto y demás bienes afectos a la Concesión revertirán al dominio de la Nación sin costo alguno y libres de todo gravamen, sin perjuicio del derecho que, en su caso, tendrá la Concesionaria de recuperar el Capital de Riesgo que efectivamente hubiere utilizado en la realización de la Construcción de los Tramos Carreteros y Obras de Modernización Programadas efectivamente construidas, según lo establecido en la Condición Trigésima Novena del presente Título de Concesión;*
- b. *Las obligaciones de pago derivadas de los Financiamientos y las obligaciones derivadas de la Emisión de Títulos continuarán cubriéndose con los ingresos provenientes de la Explotación de las Autopistas que integran el Proyecto una vez que se reestablezca su Operación, respetando en todo caso el orden de prelación de pagos establecida en la Consideración Primera del Apéndice III del presente Título de Concesión. Lo anterior, sujeto a lo dispuesto en la Condición Trigésima Quinta del Título de Concesión y en las Leyes Aplicables..." (sic)*

XIII. Por otro lado, la Condición TRIGÉSIMA OCTAVA del Título de Concesión menciona que la Concesionaria podrá solicitar a la "LA SECRETARÍA" restituir el equilibrio económico de la Concesión tomando en consideración las causas que hubieran originado dicha revisión, así como las consecuencias que esto acarrea. Se transcribe la parte correspondiente de dicha cláusula:

"...TRIGÉSIMA OCTAVA. - Modificaciones al Título de Concesión.

—

Cuando por circunstancias económicas a nivel nacional, Caso Fortuito y/o Fuerza Mayor, distintas a lo señalado en la Condición Trigésima Primera del presente Título de Concesión, que afecten de manera sustancial el equilibrio económico de la Concesión, ya sea durante la Construcción de las obras o durante la Operación del Proyecto, cuyas consecuencias pongan o puedan poner en riesgo la viabilidad del Proyecto en los términos y condiciones establecidos en la Propuesta adjudicada, 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, Incluyendo las pólizas de seguro respectivas. La Secretaría podrá solicitar a la Concesionaria, documentos, análisis, estudios o Informes adicionales y podrá llevar a cabo las Investigaciones o análisis que estime necesarios..." (Sic)



XIV. Actualmente se encuentran en operación de manera parcial, la autopista Guadalajara Tepic, el Libramiento de Tepic y el Libramiento de Guadalajara. Sin embargo, se encuentran operando en desequilibrio económico, en atención a:

(I) Retraso en la entrega del Derecho de Vía y Permisos necesarios.

Los atrasos consistieron en la demora de la entrega del Derecho de Vía (DDV), motivado, entre otras causas, por amparos promovidos en relación al mismo durante la ejecución de la obra y retraso en la entrega de los permisos ambientales, principalmente Cambio de Uso de suelo.

Dicho retraso generó costos y gastos adicionales, debido a un mayor tiempo de permanencia de las constructoras en la obra. También debido a que no se podía tener un avance continuo en los tramos de la obra, el avance era intermitente elevando de manera considerable los costos de construcción por mayor permanencia.

Estos atrasos también desencadenaron sobrecostos en los gastos inherentes en la obra, necesitando una mayor vigencia en los plazos en costos financieros, seguros y fianzas de obra, Ingenuo Independiente, cartas de crédito, entre otros.

Se genera una pérdida importante debido a que se inician operaciones de los tramos en construcción en una fecha posterior a la prevista en el modelo financiero, teniendo un impacto significativo en los ingresos de la Concesión.

Además, como consecuencia de un mayor plazo de construcción, se tuvieron mayores costos financieros, si se comparan los "plazos de inversión" del modelo original con el modelo de reequilibrio.

(II) Mayores Alcances en obra.

Existen Obras Adicionales por encima de lo previsto en el Programa Original en el Título de Concesión, las que por su naturaleza son de carácter imprevisible, por lo que el Título de Concesión, en su Apéndice III "Consideraciones Económicas y Financieras", Consideración Segunda, estableció que el Fondo de Obras Adicionales se constituyó por \$520'000,000.00 (QUINIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.), para la construcción de aquellas Obras Adicionales de carácter imprevisible que "LA SECRETARÍA" determine como adicionales a los establecidos en los Proyectos Ejecutivos. Además, se hicieron algunas modificaciones al proyecto, para que las vías quedaran con una mejor operatividad.

(III) Pérdida de Ingreso por atraso en el inicio de operación de los tramos.

El atraso en las obras causa una demora en el inicio de operación de los tramos a construir, que ocasiona una pérdida de estos ingresos previstos en el modelo de concurso afectando el equilibrio económico de la Concesión. III) Pérdida de Ingreso por atraso en el inicio de operación de los tramos.

El atraso en las obras causa una demora en el inicio de operación de los tramos a construir, que ocasiona una pérdida de estos ingresos previstos en el modelo de concurso afectando el equilibrio económico de la Concesión.



(iv) **Pérdida económica por tomas de casetas.**

Durante la operación de la autopista han existido tomas de caseta por grupos de manifestantes. Estos grupos impiden el cobro de peaje, generando pérdidas económicas en la Concesión.

Por todo lo anterior se ha generado un desequilibrio financiero en la Concesión que, con la operatividad actual, no es posible resarcir, por lo que se estima indispensable generar diversas acciones que permitan llevar nuevamente al equilibrio financiero y económico a la Concesión.

XV. **"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 del Título de Concesión. Motivo por el cual se estima que este aspecto de la viabilidad jurídica de la presente modificación.

XVI. Derivado de las afectaciones 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 **Libramiento Sur de Guadalajara, el Libramiento Tepic y (II) construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años la Autopista de altas especificaciones Guadalajara - Tepic**, los cuales son inversiones no previstas en las condiciones originales, así como con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos, y de las proyecciones y modelos financieros efectuados por parte de la Concesionaria y revisados por parte de la **"LA SECRETARÍA"** se desprende que, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión, resulta necesario un incremento en términos reales al peaje vigente correspondiente.

XVII. Resulta eficiente desde el punto de vista económico otorgar el incremento al peaje vigente correspondiente al tráfico a partir de enero de 2021 de los tramos de la Concesión en los términos establecidos en el Anexo II, para lograr el equilibrio financiero de la Concesión.

XVIII. Por su parte, el artículo 60 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años, los cuales podrán ser prorrogados hasta por un plazo equivalente al restante originalmente en cualquier momento después del primer tercio de la vigencia de las mismas, cuando a juicio de la **"LA SECRETARÍA"** se justifique la necesidad de realizar inversiones que no se hubieran previsto en las condiciones originales de los títulos de concesión respectivos. También podrán ser prorrogados, en cualquier momento durante su vigencia cuando se presenten dudas que se justifiquen, los atribuidos a los concesionarios, entre los que se hubieran otorgados en la concesión de otros por el día, por lo que esta **"LA SECRETARÍA"** otorgando a la concesionaria del equilibrio financiero de la Concesión, considerando las dudas que existen sobre a los Casos Federales y de las Casetas de peaje, se incrementa el precio de la Concesión por los años adicionales, con correspondencia en el monto de DOP.

XIX. En apoyo a lo establecido en el artículo 60 Bis y la fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la **"LA SECRETARÍA"** informó ante la Unidad de

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la opinión favorable de rentabilidad económica del Proyecto, misma que previo análisis, fue otorgada por la Unidad de Inversiones.

- XX. En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 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, determinó que, en caso de que el escenario de ingresos reales, en los años subsecuentes fuese más alto y superando el 30% al umbral de ingresos proyectados, se compartiría Ingresos con el Gobierno Federal, de conformidad con el Anexo 33, mismo que forma parte de la presente modificación. De acuerdo con el siguiente cuadro:

Nuevo Esquema de Compartición de Ingresos Extraordinarios		
Límite inferior (porcentaje de ingresos tarifarios obtenidos por arriba de los estimados en Anexo 5)	Límite superior (porcentaje de ingresos tarifarios obtenidos por arriba de los estimados en el Anexo 5)	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%

- XXI. Asimismo, se establece que la contraprestación anual fija, que deberá cubrir la Concesionaria al Gobierno Federal, a efecto de que se mantenga el equilibrio financiero, será de 1.76% (uno punto setenta y seis por ciento) de los Ingresos anuales brutos tarifados, sin IVA, del año inmediato anterior, derivados del cobro de peaje. Dicha contraprestación deberá ser cubierta a la Tesorería de la Federación durante el mes de enero siguiente al ejercicio de que se trate, a más tardar el último día hábil de ese mes.

- XXII. Por lo antes expuesto, la **"LA SECRETARÍA"** considera factible modificar el Título de Concesión para que la Concesionaria lleve a cabo: (i) un incremento al peaje vigente correspondiente al 23.7 % a partir de enero de 2021; (ii) se extienda el plazo de la Concesión por 30 años adicionales, con vencimiento en noviembre 2071, (iii) Establecer un Nuevo esquema de Compartición de Ingresos Extraordinarios, y (iv) Establecer una contraprestación anual de 1.76% sobre Ingresos brutos tarifados; esto con la finalidad de guardar el equilibrio financiero de la Concesión por la razones antes expuestas, en términos de lo establecido por los artículos 6° y 6° Bis de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, así como por el Título de Concesión.

FUNDAMENTO JURIDICO

Por lo anterior y con fundamento en los artículos 2°, fracción I, 14, 18, 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 fracción III y 30, último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y 1°, 2° fracción I, 4° y 5°, fracción I y XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como en la Condición Trigésima Octava del Título de Concesión, la **"LA SECRETARÍA"** otorga a **"LA CONCESIONARIA"** la Modificación al Título de Concesión de conformidad con las siguientes:



CLÁUSULAS

PRIMERA.- Se modifica a Condición **"TRIGÉSIMA SEXTA. Vigencia de la Concesión"**, para quedar en los siguientes términos:

"...La vigencia de la Concesión será por un periodo de 60 (sesenta) años, contados a partir del 30 noviembre de 2011, la cual concluirá en noviembre 2071.

..."

SEGUNDA.- Se modifica el **"ANEXO 11 Bases De Regulación Tarifaria"** del Título de Concesión en los términos del documento que se adjunta a la presente modificación.

TERCERA.- Se modifica el **"ANEXO 14 Requerimientos de operación de las autopistas, sistema de control de peaje, diseño conceptual de la operación y sistemas de gestión"** del Título de Concesión, en su **SECCIÓN II, LINEAMIENTOS GENERALES QUE DEBERÁ CUMPLIR EL SISTEMA DE CONTROL DE PEAJE DEL PROYECTO "Carril de entrada en sistemas cerrados de cobro"**; asimismo se eliminan los numerales 24, 24.1, 24.2, 24.3, 24.4, 27, 27.1, 27.2, y 27.3 de dicha Sección; así como de la **SECCIÓN III DISEÑO CONCEPTUAL DE LAS AUTOPISTAS DEL PROYECTO**, numeral 6.3, para quedar en los términos del documento anexo a la presente Modificación. Cabe destacar que las Secciones y Numerales del Anexo 14, salvo las modificaciones citadas, se mantienen vigentes en sus términos.

CUARTA.- Se modifica el **"ANEXO 25 Obras de Modernización Programadas"** del Título de Concesión, para quedar en los términos del documento que se anexa a la presente Modificación.

QUINTA.- Se adiciona al Título de Concesión como parte integrante del mismo, el **"ANEXO 33 Esquema de Compartición de Ingresos Extraordinarios entre el Gobierno Federal y la Concesionaria"**.

SEXTA.- En consecuencia, se deja sin efectos el Numeral 1 del **ANEXO 26 Mecanismo de Operación del Fondo para Obras de Modernización No Programadas**, así como la Consideración Tercera del **Apéndice III Consideraciones Económicas y Financieras**, ambos del Título de Concesión, debiendo aplicar las disposiciones del **ANEXO 33** en lo que a Ingresos Extraordinarios se refiere.

SÉPTIMA.- Se adiciona al Título de Concesión como parte integrante del mismo, el **ANEXO 34 Premisas del Modelo Financiero de Reequilibrio**.

OCTAVA.- Se modifica la definición de Pago Anual Fijo, contenida en el **Apéndice I Definiciones**, del Título de Concesión, para quedar de la forma siguiente:



Pago Anual Fijo. significa la contraprestación que deberá cubrir la Concesionaria al Gobierno Federal en forma anual, equivalente al 1.76% (uno punto setenta y seis por ciento) de los ingresos tarifados brutos totales sin IVA del año inmediato anterior, derivados del cobro de peaje de las Autopistas durante el tiempo de vigencia de la Concesión, con fundamento en lo dispuesto por la fracción VIII del artículo 15 de la Ley de Caminos,

NOVENA- 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.

DÉCIMA- La firma del presente documento por parte de la Concesionaria implica la aceptación incondicional de sus condiciones y términos.

La presente Modificación al Título de Concesión se otorga en la Ciudad de México, a los 8 (ocho) días del mes de junio del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

FOR "LA SECRETARÍA"

ING. JAVIER JIMENEZ ESPRIU

Secretario de Comunicaciones y Transportes

FOR "LA CONCESIONARIA"

LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA

Representante Legal de
Autopista Guadalajara-Tepic, S.A. de C.V.



Anexo II

BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA

Con fundamento en la Condición Décima Segunda, Tarifas, del Título de Concesión, LA CONCESIONARIA podrá establecer las tarifas que cobrará a los usuarios de las autopistas materia de este Anexo II, en el entendido que (i) las tarifas se determinarán dependiendo de la clasificación vehicular con estricto apego a este Anexo II y (ii) dichas tarifas no podrán ser superiores a las tarifas máximas establecidas en este Anexo II.

La Concesionaria queda autorizada para cobrar en las Autopistas materia de esta Concesión, las tarifas iniciales máximas contenidas en este anexo por cada tipo de vehículo, las cuales tendrán como fecha valor diciembre de 2019 (INPC-Base diciembre de 2019 publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el Diario Oficial de la Federación) y podrá solicitar ajustes a la Secretaría para conservar su valor, por los efectos de la inflación, teniendo como referencia los incrementos en el índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) que publica el Instituto Nacional de Estadística y Geografía o aquel que lo sustituya.

Las tarifas vigentes con fecha de registro 5 de febrero de 2020, en las autopistas materia de esta Concesión, partir de las cuales se modifican las presentes Bases de Regulación Tarifaria se expresan en las tablas siguientes:

AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIC Y LIBRAMIENTO DE TEPIC
TARIFAS EN \$ SIN IVA ACTUALIZADAS A DICIEMBRE DE 2019

ESQUEMA DE COBRO INCORPORANDO LA CONEXIÓN CON EL LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA

TIPO	CASETA	AUTOPISTA / TRAMO	km	M	A	B2-B4	C2-C4	C5-C6	C7-C9	EEA	EEC
		Guadalajara - Tepic	168.834	189.8	180.3	405.4	460.1	713.7	791.8	190.6	230.5
Auxiliar	Tequila	Tequila - Magdalena	11.260	14.1	17.5	33.7	31.9	41.7	44.3	14.2	16.0
Troncal	Arenal	Ent. Ameca-Magdalena	46.000	55.8	112.4	143.6	140.1	207.4	227.8	36.7	70.9
	Convenio Lbto. Sur GDL	Ent. Arenal-Magdalena	31.920	38.1	77.3	98.4	94.9	147.4	152.5	39.0	47.0
	Convenio Lbto. Sur GDL	Ent. Arenal-Guadalajara	14.080	17.7	35.5	45.2	45.2	70.0	76.2	17.7	23.0
Troncal	Plan de Barrancas	Magdalena - Jala	60.564	63.3	168.4	184.4	186.2	299.6	337.7	83.3	93.1
Auxiliar	Sta. María del Oro	Jala - Santa María del Oro	38.562	22.2	45.2	68.3	65.6	103.7	109.9	23.0	33.7
Auxiliar	Sta. María del Oro	Santa María del Oro - Tepic	23.470	25.7	53.2	70.9	68.3	102.9	115.2	25.7	33.7
Troncal	Sta. María del Oro	Jala - Tepic	62.052	48.6	99.1	137.4	133.9	205.7	226.0	50.5	66.5
		Libramiento de Tepic	30.000	26.6	55.0	65.6	65.6	101.9	111.7	27.5	32.8

Normenclatura: M: Motocicleta, A: Automóvil y pick-up, B: Autobús, C: Camión, E.E.: Eje excedente. La notación numérica indica el número de ejes.

AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIC Y LIBRAMIENTO DE TEPIC
TARIFAS EN \$ CON IVA 16% ACTUALIZADAS A DICIEMBRE DE 2019

ESQUEMA DE COBRO INCORPORANDO LA CONEXIÓN CON EL LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA

TIPO	CASETA	AUTOPISTA / TRAMO	km	M	A	B2-B4	C2-C4	C5-C6	C7-C9	EEA	EEC
		Guadalajara - Tepic	168.616	219.0	441.0	542.0	534.0	827.0	918.0	222.0	268.0
Auxiliar	Tequila	Tequila - Magdalena	12.260	16.0	32.0	39.0	37.0	48.0	51.0	16.0	19.0
Troncal	Arenal	Ent. Ameca-Magdalena	46.000	65.0	131.0	167.0	163.0	241.0	265.0	66.0	82.0
	Convenio Lbto. Sur GDL	Ent. Arenal-Magdalena	31.920	45.0	90.0	114.0	110.0	160.0	177.0	45.0	54.0
	Convenio Lbto. Sur GDL	Ent. Arenal-Guadalajara	14.080	20.0	41.0	52.0	53.0	81.0	88.0	21.0	27.0
Troncal	Plan de Barrancas	Magdalena - Jala	60.564	97.0	195.0	214.0	215.0	348.0	391.0	97.0	108.0
Auxiliar	Sta. María del Oro	Jala - Santa María del Oro	38.562	26.0	53.0	79.0	76.0	121.0	127.0	27.0	39.0
Auxiliar	Sta. María del Oro	Santa María del Oro - Tepic	23.470	31.0	62.0	82.0	79.0	118.0	134.0	30.0	39.0
Troncal	Sta. María del Oro	Jala - Tepic	62.052	57.0	115.0	161.0	156.0	239.0	262.0	59.0	78.0
		Libramiento de Tepic	30.000	31.0	64.0	76.0	76.0	118.0	130.0	32.0	38.0



LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA

TARIFAS EN \$ SIN IVA INCLUIDO ACTUALIZADAS AL MES DE DICIEMBRE DE 2019

AUTOPISTA / TRAMO	km	M	A	B2 B4	C2 C4	C5 C6	C7 C9	EEA	EEC
Libramiento Sur de Guadalajara	111.000	100.17	200.34	245.55	242.89	374.97	415.75	100.17	121.44
Ent. Zapotlanejo -Guadalajara a Chapala	28.695	25.71	51.41	62.05	62.05	96.62	105.49	25.71	31.03
Aut. Mex Gdl Zapotlanejo	3.200	2.66	5.32	7.01	7.01	11.52	11.52	2.66	3.55
Chapala-Santa Cecilia	35.600	11.91	64.71	78.89	78.01	119.67	131.85	31.91	39.00
Santa Cecilia-Entronque Arenal	47.200	42.55	84.21	104.60	102.83	158.68	176.40	42.55	51.41
Santa Cecilia-Guadalajara (Convenio c/Aut. Gdl-Tepic)	61.280	59.39	119.67	149.81	148.92	228.70	252.64	59.39	74.46
Santa Cecilia-Magdalena (Convenio c/Aut. Gdl-Tepic)	79.120	80.67	161.33	201.00	197.68	296.08	328.87	80.67	98.40

Nomenclatura: M: Motocicleta, A: Automóvil y pick up, B: Autobús, C: Camión, E.E.: Eje excedente. La notación numérica indica el número de ejes.

LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA

TARIFAS EN \$ CON IVA 16% INCLUIDO ACTUALIZADAS AL MES DE DICIEMBRE DE 2019

AUTOPISTA / TRAMO	km	M	A	B2 B4	C2 C4	C5 C6	C7 C9	EEA	EEC
Libramiento Sur de Guadalajara	111.000	115.0	232.0	285.0	282.0	435.0	482.0	116.0	141.0
Ent. Zapotlanejo -Guadalajara a Chapala	28.695	30.0	60.0	72.0	72.0	112.0	122.0	30.0	36.0
Aut. Mex Gdl Zapotlanejo	3.200	3.0	6.0	8.0	8.0	13.0	13.0	3.0	4.0
Chapala-Santa Cecilia	35.600	37.0	75.0	92.0	90.0	139.0	155.0	37.0	45.0
Santa Cecilia-Entronque Arenal	47.200	48.0	97.0	121.0	120.0	184.0	205.0	49.0	60.0
Santa Cecilia-Guadalajara (Convenio c/Aut. Gdl-Tepic)	61.280	68.0	138.0	173.0	171.0	265.0	291.0	70.0	87.0
Santa Cecilia-Magdalena (Convenio c/Aut. Gdl-Tepic)	79.120	91.0	182.0	235.0	230.0	344.0	382.0	94.0	114.0

Nomenclatura: M: Motocicleta, A: Automóvil y pick up, B: Autobús, C: Camión, E.E.: Eje excedente. La notación numérica indica el número de ejes.

Previo a cualquier modificación a las cuotas de peaje de las Autopistas, la Concesionaria solicitará la revisión del ajuste y el registro de las mismas a la Secretaría, a través del Área competente. El registro tarifario es la constancia del cumplimiento por parte de la Concesionaria de los términos del Título de Concesión en materia tarifaria. La Concesionaria deberá solicitar los ajustes de tarifas a la Secretaría, con al menos diez días hábiles de anticipación a su entrada en vigor.

Para solicitar el ajuste y registro de las tarifas, la Concesionaria deberá estar al corriente en la entrega de la información operativa (aforos, ingresos, accidentes, eventos socio organizativos, etc.) y haber cumplido con los estándares de desempeño y calidad de servicio establecidos en el Título de Concesión. El Supervisor Externo de Operación informará por escrito a la Secretaría que la Concesionaria ha dado cumplimiento a los requisitos mencionados. El ajuste y registro de las tarifas se diferirá, sin responsabilidad alguna para la Secretaría, hasta en tanto se dé total cumplimiento a los estándares de desempeño establecidos. La Secretaría no negará el registro de las tarifas sin causa justificada, siempre y cuando la Concesionaria cumpla con los requisitos a que se refiere el presente párrafo.

Los ajustes se realizarán anualmente durante la segunda quincena del mes de enero de cada año, empezando por el mes de enero del 2021 de conformidad con los incrementos que registre el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), o bien cuando se registre un incremento igual o mayor al 5% de dicho índice, con respecto al último incremento tarifario. Para el caso de la primera actualización, ésta considerará el incremento que registre dicho índice entre diciembre del 2019 a diciembre del 2020.

Cuando al adicionar el IVA correspondiente de conformidad con las Leyes Aplicables a las Tarifas Máximas o en la actualización de las mismas, resulten montos con fracciones y dicha fracción sea mayor a \$0.50 (cincuenta centavos), la tarifa a cobrar será el número entero inmediato superior; si la fracción resultante es igual o menor a \$0.50 (cincuenta centavos), la tarifa a cobrar será el número entero inmediato inferior. Lo anterior con la finalidad de evitar el manejo de tarifas fraccionarias en las casetas o plazas de cobro.



Después de que hayan sido cubiertas las obligaciones por parte de la Concesionaria a que se hace referencia en el Título de Concesión y de que ésta haya comenzado a aplicar las Tarifas Máximas contenidas en el mismo, se da un análisis en las condiciones de operación de tal modo que afecte sustancialmente el equilibrio económico de la Concesión, afectación suficientemente acreditada, en los términos establecidos en la Constitución y Estatutos Regidos del Título de Concesión, la Secretaría y la Concesionaria podrán acordar el establecimiento de tarifas diferentes a las convenidas en este Anexo a fin de lograr una mayor utilización de las Autopistas y en su caso, restituir el equilibrio económico de la Concesión.

La Concesionaria podrá aplicar diferentes tarifas en función de horarios, épocas del año, tipo de vehículos y otras consideraciones, las cuales no podrán exceder las Tarifas Máximas autorizadas; dichas tarifas promocionales deberán ser previamente registradas ante la Secretaría.

Cuando a alguna de las Autopistas se entronque otro acceso, carretera o autopista y sea necesario instalar nuevas plazas de cobro o cambiar el sistema de peaje a efecto de controlar los flujos vehiculares, la Concesionaria presentará a la Secretaría, para su registro y autorización, una propuesta de tarifas, indicando las aplicables a cada uno de los nuevos movimientos vehiculares y, si es el caso, las modificaciones en las tarifas en otras plazas de cobro existentes. Para calcular las nuevas tarifas y las modificaciones a las tarifas actuales, la Concesionaria tomará en cuenta las tarifas por kilómetro y por tipo de vehículo correspondientes al tramo de la Autopista en que se lleva a cabo la instalación de las casetas o el cambio de sistema de peaje.

En caso de que la conexión se dé con otra autopista de cuota, la Concesionaria celebrará con el concesionario de la autopista que se entronca un convenio de operación en el que, si el caso lo amerita, se estipulen las tarifas a cobrar, la manera en cómo se cubrirán los gastos operacionales y quién estará a cargo del cobro de los peajes en esas nuevas plazas de cobro, entre otros aspectos, de tal manera que se facilite y transparente el pago por parte de los usuarios.

La Concesionaria tendrá la obligación de aplicar las Tarifas Máximas establecidas en este anexo para las Autopistas materia de esta Concesión, mismas que se deberán colocar en un lugar visible en las casetas de cobro.

TARIFAS A APLICAR DURANTE LA VIGENCIA DE LA CONCESIÓN CON INCREMENTO DE 23.7% A PARTIR DE ENERO DE 2021 SE EXPRESAN EN LAS TABLAS SIGUIENTES

La Concesionaria deberá adicionar el IVA correspondiente a estas Tarifas Máximas de conformidad con las Leyes Aplicables.

		AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIE Y LIBRAMIENTO DE TEPIE									
		TARIFAS EN \$ SIN IVA		ACTUALIZADAS A DICIEMBRE DE 2019						CON INCREMENTO DE 23.7%	
		ESQUEMA DE COBRO INCORPORANDO LA CONEXIÓN CON EL LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA									
TIPO	CASETA	AUTOPISTA / TRAMO	\$m	M	A	BI 04	CJ 14	CO 16	CJ 19	EEA	EEC
		Guadalajara - Tepic	168.616	233.56	470.62	575.68	569.11	881.63	978.21	280.76	280.39
Auxiliar	Teguilla	Teguilla - Magdalena	12.260	17.54	33.99	41.67	39.58	51.54	54.83	17.54	19.74
Troncal	Arenal	Ent. Ameca - Magdalena	46.000	69.08	139.26	177.64	174.29	256.99	281.81	79.18	87.72
		Ent. Arenal - Magdalena	31.920	47.19	95.40	121.72	117.32	169.96	186.63	48.29	58.12
		Convenio Uto - Sur Gdl	14.080	21.93	43.86	55.92	55.92	86.63	94.30	21.93	28.02
		Ent. Arenal - Guadalajara	66.564	103.08	208.34	278.98	280.27	470.63	417.78	103.08	125.14
Troncal	Plan de Barrancas	Magdalena - Jala	38.582	57.41	115.92	144.43	141.14	228.90	259.92	78.51	91.67
Auxiliar	Sta. María del Oro	Jala - Santa María del Oro	24.470	36.80	73.79	92.72	84.43	126.20	142.50	41.80	48.67
Auxiliar	Sta. María del Oro	Santa María del Oro - Tepic	62.052	91.41	182.81	228.90	228.90	354.40	378.62	82.90	97.24
Troncal	Sta. María del Oro	Jala - Tepic	168.616	233.56	470.62	575.68	569.11	881.63	978.21	280.76	280.39
		Libramiento de Tepic	30.000	45.00	90.00	112.50	112.50	168.75	183.75	45.00	56.25

Normatividad: M. Motocicleta, A. Automóvil y pick-up; B. Anechos; C. Camión; E.E. Eje secundario. La notación numérica indica el número de ejes.



LIBRAMIENTO SUR DE GUADALAJARA

TARIFAS EN \$ SIN IVA INCLUIDO ACTUALIZADAS AL MES DE DICIEMBRE DE 2019 CON INCREMENTO DE 23.7%

AUTOPISTA / TRAMO	km	M	A	B2-B4	C2-CA	C5-C6	C7-C9	EEA	EEC
Libramiento Sur de Guadalajara	111.000	123.91	247.82	303.74	300.45	463.84	514.28	123.91	150.23
Ent. Zapotlanejo-Guadalajara a Chapala	28.695	31.80	63.60	76.76	76.76	119.52	130.49	31.80	38.38
Aut. Mex Gdl Zapotlanejo	3.200	3.29	6.58	8.77	8.77	14.26	14.26	3.29	4.39
Chapala-Santa Cecilia	35.600	39.48	80.05	97.59	96.50	148.03	165.58	39.48	48.25
Santa Cecilia-Entronque Arenal	47.200	52.63	104.17	129.39	127.20	196.28	218.21	52.63	63.60
Santa Cecilia-Guadalajara (Convenio r/Aut. Gdl-Tepic)	61.280	73.47	148.03	185.32	184.22	282.91	312.51	73.47	92.11
Santa Cecilia-Magdalena (Convenio r/Aut. Gdl-Tepic)	79.120	99.79	199.57	251.11	244.53	366.25	406.82	99.79	121.72

Nomenclatura: M: Motocicleta, A: Automóvil y pick-up, B: Autobús, C: Camión, E.E.: Eje excedente. La notación numérica indica el número de ejes.

La modificación al presente **Anexo II** del Título de Concesión se suscribe en la Ciudad de México, a los 8 (ocho) días del mes de junio del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

ING. JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "LA CONCESIONARIA"

CARLOS ALBERTO FACHA LARA
Representante Legal de
Autopista Guadalajara - Tepic, S.A. de C.V





Anexo 14

REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN DE LAS AUTOPISTAS, SISTEMA DE CONTROL DE PEAJE, DISEÑO CONCEPTUAL DE LA OPERACIÓN Y SISTEMAS DE GESTIÓN

ÍNDICE

Contenido		Pág.
SECCIÓN I	REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN DE LAS AUTOPISTAS	7
1	Experiencia y capacidad técnica de la persona moral que tendrá a cargo la Operación de las Autopistas	7
1.1	Acreditación de la experiencia y capacidad técnica de la empresa que tendrá a su cargo la Operación de las Autopistas	7
1.2	Relación de contratos de Operación de Autopistas de cuota de altas especificaciones	8
1.3	Experiencia en materia de Operación de Autopistas	8
1.4	Currículos Vitae	8
1.4.1	Experiencia probada de al menos un año de haber trabajado con sistemas de gestión de la Calidad	9
1.5	Esquema de Subcontrataciones para la Operación de las Autopistas	9
1.6	Copia de los contratos de prestación de servicios	9
1.7	En el caso de que la Operación de las Autopistas la realice una empresa que no sea la Concesionaria o una Filial	9
1.8	Carta original de Compromiso y Responsabilidades	10
2	Acreditación de la persona moral encargada de la Conservación y Mantenimiento de las Autopistas	10
2.1	Experiencia y capacidad técnica de la persona moral que tendrá a su cargo la Conservación y Mantenimiento de las Autopistas	10
2.2	Relación de contratos de Conservación y Mantenimiento	10
2.3	Acreditar una experiencia en Administración o ejecución de trabajos de Conservación y Mantenimiento de manera conjunta en carreteras	10
2.4	Acreditación de la Experiencia	11
2.5	Currículos Vitae del Personal Técnico	11
2.6	Esquema de subcontrataciones para la Conservación y el Mantenimiento de las Autopistas	11
2.7	Copia de los contratos de prestación de servicios	11
2.8	En el caso de que la Conservación y el Mantenimiento de las Autopistas la realice una empresa que no sea la Concesionaria o una Filial	11
2.9	Carta original de Compromiso y Responsabilidades	12
3	Requerimientos de la Operación de las Autopistas	12
3.1	Condiciones de Seguridad	13
3.2	Condiciones de Comodidad	13
3.3	Condiciones de Fluidéz	14
3.4	Condiciones de Confiabilidad	15
3.5	Operación en las Casetas de Peaje	15
3.5.1	Requisitos de Desempeño en la Caseta	19

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



3.6	Gestión Ambiental	20
3.6.1	Requisitos para el inicio de la operación	20
3.7	Capacitación del personal	20
4	Integración y Control de la Información	21
4.1	Programa de operación	22
4.1.1	Comunicaciones	23
4.1.2	Información operativa	23
4.1.3	Sistema Inteligente de Transporte (ITS)	29
4.1.3.1	Dispositivos del Sistema Inteligente de Transporte (ITS)	30
4.1.3.2	Proveedores de Servicio de Telecomunicaciones	40
4.1.3.3	Proveedores de Servicio Eléctrico	40
4.1.3.4	Pruebas al equipo ITS	40
4.2	Inspección rutinaria del Tráfico	41
4.3	Situaciones de Emergencia	42
4.3.1	Teléfonos de emergencia SOS. Especificaciones técnicas	48
4.3.1.1	Ubicación lateral	48
4.3.1.2	Señalamiento Informativo para indicar los teléfonos de emergencia	49
4.3.1.3	Altura, ángulo de colocación, color, longitud	50
4.4	Sistema de Información al usuario	51
4.4.1	Información Fija	51
4.4.2	Información Variable	53
4.4.3	Medios con Información Mixta	53
4.4.4	Integración y Control de la Información	54
4.4.5	Sistema de control de operaciones	55
4.4.6	Condiciones generales a considerar en la adquisición del sistema de gestión de tráfico	55
4.4.6.1	Software de aplicación	55
4.4.7	Sistemas operativos	55
4.4.7.1	Bases de datos	55
4.4.7.2	Condiciones de diseño funcional y arquitectura	55
4.4.7.3	Requerimientos funcionales y de rendimiento	57
4.4.7.4	Instalaciones y Pruebas	57
4.4.7.5	Configuración y Operación del sistema de gestión de tráfico	58
4.4.7.6	Reportes y pantallas mínimas	60
4.4.7.7	Sistema de detección de incidentes	62
4.4.7.8	Administración de operaciones de Mantenimiento	64
4.4.7.9	Necesidades de Interoperabilidad con otros sistemas	65
5	Servicios al usuario	65
5.1	Especificaciones de áreas físicas y su ubicación	67
5.2	Normatividad aplicable	70
5.3	Servicios de mayor interés para la autoridad	70
5.3.1	Servicios	70
5.3.2	Especificaciones	70
6	Normatividad	71
7	Verificaciones	72
8	Información Operativa	72
SECCIÓN II	LINEAMIENTOS GENERALES QUE DEBERÁ CUMPLIR EL SISTEMA DE CONTROL DE PEAJE DEL PROYECTO	80

[Handwritten signature]



1	Descripción general del sistema de control de peaje que deberá integrar la Concesionaria	75
1.1	Descripción general del software de aplicación	75
1.2	Descripción general de los sistemas operativos	76
1.3	Bases de Datos	76
1.4	Generalidades fundamentales del sistema y requerimientos que deberá cumplir cada uno de ellos	77
1.5	Generalidades sobre medios de identificación y pago sin efectivo	81
1.6	Requerimientos funcionales y de desempeño.	81
1.7	Generalidades de configuración del sistema de Peaje	83
2	Centro de Operaciones de Peaje o Plaza Principal	83
2.1	Configuración del centro de operaciones de Peaje	84
2.2	Funcionalidad del centro de operaciones de Peaje	84
2.3	Pantallas y reportes de usuario	85
2.4	Niveles de acceso	86
2.5	Pantallas de trabajo	86
2.6	Estado de cuenta de clientes	87
2.7	Procesos de intercambio de datos	87
2.8	Transferencia de datos a los puntos de cobro	87
2.9	Administración de alarmas	88
2.10	Procesos de auditoría	88
2.11	Interrelación con los sistemas de la autoridad	89
3	Servidores de plaza de cobro	89
3.1	Configuración del servidor de la plaza de cobro	89
3.2	Funcionalidad	90
3.3	Pantallas	90
3.3.1	Inicio de turno	90
3.3.2	Fin de turno	91
3.3.3	Procesos de preliquidación	91
3.3.4	Pantalla de ingreso de fondos faltantes	91
3.4	Reportes	92
3.5	Requerimientos de interfase.	93
4	Carriles de cobro	93
4.1	Capacidad del Sistema de Carril	94
4.2	Subsistema de Clasificación de Vehículos	97
4.3	Interfases del Sistema de Carril	98
5	Sistemas sin efectivo de Telepeaje o Prepago	98
6	Sistema Auditor con Video	99
6.1	Software auditor	99
6.2	Cámaras para auditoría	101
7	Mantenimiento	101
7.1	Stock de refacciones	102
7.2	Apoyo para servicio	102
8	Manual de Operación y Capacitación	102
9	Requisitos de Información, auditoría y control que exige la autoridad	103
10	Vida útil y sustitución del sistema de control de peaje	103
11	Datos requeridos por la autoridad sobre aforos e Ingresos (reportes)	103

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



11.1	Origen de los datos, proceso de envío y frecuencia	104
11.2	Reporte de accidentes	104
12	Administración de tarifas	104
13	Herramientas de auditoría	105
14	Criterios de clasificación de vehículos	105
15	Criterios de control de mantenimiento y capacitación	107
16	Criterios para la apertura y cierre de un turno de trabajo	107
17	Comunicación	108
18	Verificaciones de desempeño y cumplimiento	109
19	Autorización de sistema, instalaciones y pruebas	109
20	Verificación de funciones del sistema durante el tiempo de concesión	109
21	Autorización de medios de identificación de usuarios para pago electrónico	110
22	Fechas de entrega	110
22.1	Evaluación preliminar del sistema: Dentro de los primeros seis meses tras la firma del título de concesión	110
22.2	Evaluación final del sistema: Con una anticipación de, al menos, 45 días de la puesta en marcha del proyecto	110
23	Glosario	110
24		113
24.1		113
24.2		113
24.3		113
24.4		114
25	Evaluación previa a la instalación y puesta en marcha del Sistema de Control de Peaje	114
25.1	Objetivo	114
25.2	Procedimiento	115
26	Evaluación del Sistema de Control de Peaje durante el tiempo de concesión	117
26.1	Objetivo	117
26.2	Procedimiento	117
27		119
27.1		119
27.2		119
27.3		120
SECCIÓN III DISEÑO CONCEPTUAL DE LAS AUTOPISTAS DEL PROYECTO		122
1	Modo de operación	122
1.1	Definición del modo de operación de las autopistas del proyecto	122
1.2	Sistemas de peaje	122
1.3	Ubicación de casetas y puntos de cobro	123
1.3.1	Jalisco	123
1.3.2	Nayarit	123
2	CCO	123
3	Componentes ITS	124
4	Ubicación de componentes ITS	125
4.1	Descripción general de componentes	125
4.2	Jalisco	126



4.3	Nayarit	126
4.4	Resumen general ITS	127
5	Aprovechamiento de activos	127
5.1	Primer impacto	127
5.1.1	Características del programa de primer impacto	127
5.1.2	Información al usuario	127
5.1.3	Servicios de emergencia	128
5.1.4	Servicios conexos existentes mejorados	128
5.1.5	Señalización fija definida por la Concesionaria	128
5.1.6	Plazos máximos de culminación de primer impacto	128
5.1.7	Medios electrónicos de pago	128
6	Plazos de instalación de dispositivos ITS	129
6.1	Plazos de instalación de sistemas de control de peaje	129
6.2	Estado físico de la infraestructura	129
6.3		129
6.4	Plazos para el inicio de la medición de indicadores	129
6.5	Programa maestro de desarrollo de la Autopista	129
7	Supervisión Externa de Operación	130
7.1	Reserva de fondos para el pago del Supervisor Externo de Operación	130
SECCION IV SISTEMAS DE GESTIÓN		131
1	Sistema de Gestión de la Calidad	131
1.1	Implantación del Sistema de Gestión de la Calidad	131
1.1.2	Autopista en Operación	131
1.2	Actualización de la norma	132
1.3	Auditorías de Segunda Parte al Sistema de Gestión de la Calidad	132
1.4	Procedimientos operativos exigidos	132
1.5	Responsabilidad sobre las No Conformidades y recomendaciones de mejora	134
1.6	Notificación de Auditorías de Segunda Parte al Sistema de Gestión de la Calidad	134
1.7	Inspecciones	135
1.8	Indicadores y Especificaciones Técnicas	135
1.9	Registros	135
1.10	Supervisión Externa de Operación	135
1.11	Revisión de la documentación del Sistema	135
2	Sistema de Gestión Ambiental	136
2.1	Implantación del Sistema de Gestión Ambiental	136
2.1.1	Autopista en Operación	136
2.2	Actualización de la norma	136
2.3	Auditorías de Segunda Parte al Sistema de Gestión Ambiental	136
2.4	Responsabilidad sobre las No Conformidades y recomendaciones de mejora	137
2.5	Notificación de Auditoría	137
2.6	Revisión de la documentación del Sistema	137
2.7	Supervisión Externa de Operación	137

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten signature



L/

L/

L/

SECCIÓN II LINEAMIENTOS GENERALES QUE DEBERÁ CUMPLIR EL SISTEMA DE CONTROL DE PEAJE DEL PROYECTO

El Proyecto contempla la aplicación de modalidad de operación de **Peaje abierto**

Un sistema abierto es aquel que cobra el Peaje en un punto por cada tramo operativo a través de una barrera de cobro. El cobro es generalmente por una sección del total de la longitud de la autopista o por toda ella, cuando la longitud no es excesiva o que no existen entronques que pudieran marcar una tarifa diferenciada.

La concesión de la construcción, conservación, operación y explotación de autopistas requiere un cambio de paradigma en la perspectiva del operador. Este cambio consiste en que ya no es la "autoridad" o el "Gobierno" quien provee el servicio, sino una empresa privada. El punto fundamental es que la empresa se debe al usuario y es su obligación atender sus requerimientos si desea permanecer en el mercado, independientemente del control que sobre ella ejerza la autoridad.

En este orden de ideas, dado que el cobro de Peajes no es una actividad que agregue valor a los usuarios, pero si es fundamental para la Concesionaria, es imprescindible realizarla de la manera más ágil posible para el usuario, con la mínima pérdida de tiempo y brindándole la mayor gama de opciones de pago, de tal suerte que se mitigue la incomodidad misma de tener que pagar por un servicio que en otros tiempos era provisto por el gobierno. Como empresa, al concesionario debe interesarle llevar un estricto control de sus ingresos y, por lo tanto, le conviene no escatimar en los sistemas de control correspondientes.

Por el lado del gobierno, al delegar estas funciones a un particular, requiere contar con mecanismos de control suficientemente confiables para salvaguardar sus intereses y los de los usuarios de la vía.

Así, como principio, se deberá procurar que la autopista tenga el menor número de paradas posible en los diferentes recorridos. El sistema de Peaje funcionará como un conjunto de puntos bajo un control centralizado. Permitirá el pago por medio de efectivo, así como controlar cuentas de personas que utilicen algún medio de identificación, ya sea tarjetas de proximidad, telepeaje u otros. El sistema estará totalmente integrado en las funciones de cobro, administración y auditoría. La Concesionaria proveerá todo lo necesario para la administración de la autopista, incluyendo el aprovisionamiento de todo el equipo, personal, servicios y procesos para desempeñar todas las operaciones necesarias.

El sistema de control de Peaje contribuye a la asignación de responsabilidades dentro del cobro de Peaje. Es indispensable que dentro de la estructura básica del sistema exista siempre un responsable para cada acto. Por lo tanto, el sistema requiere que en toda la



secuencia de entrega - recepción se exima de responsabilidad a quien entrega y que la asuma quien recibe.

Bajo estas condiciones, para cumplir de manera adecuada con los objetivos se pueden distinguir tres niveles de operación y tres de equipamiento. Estos lineamientos se refieren principalmente a las funciones específicas esperadas del equipamiento.

*Quedan sin efectos los numerales 24; 24.1; 24.2; 24.3; 24.4; 27; 27.1; 27.2; y 27.3 de la presente Sección II.

[-]

[-]

[-]

SECCIÓN III DISEÑO CONCEPTUAL DE LAS AUTOPISTAS DEL PROYECTO

[-]

[-]

[-]

1.3 Ubicación de casetas y puntos de cobro.

La Concesionaria utilizará las especificaciones de casetas aprobados por la Secretaría.

Los diagramas esquemáticos siguientes indican los puntos en que se cobrará peaje. La tabla del documento adjunto CASETAS Y CARRILES presenta el total de casetas y carriles que se deberán considerar inicialmente en el diseño de los proyectos.



*Queda sin efectos el numeral 6.3 de la presente Sección III

~~SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES~~



Por lo antes expuesto, salvo las Modificaciones contenidas en el presente documento, todas y cada una de las Secciones y numerales contenidos en el Anexo 14 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN DE LAS AUTOPISTAS, SISTEMA DE CONTROL DE PEAJE, DISEÑO CONCEPTUAL DE LA OPERACIÓN Y SISTEMAS DE GESTIÓN del Título de Concesión, subsisten en sus Términos y Condiciones.

La presente Modificación al **Anexo 14** del Título de Concesión, se suscribe en la Ciudad de México, a los 8 (ocho) días del mes de junio del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "LA CONCESIONARIA"

CARLOS ALBERTO FACHA LARA
Representante Legal de
Autopista Guadalajara - Tepic, S.A. de C





Anexo 25

OBRAS DE MODERNIZACIÓN PROGRAMADAS

Se anexa la relación de las Obras de Modernización Programadas para la Autopista en Operación del Proyecto, derivado del nuevo esquema de peaje y de los pendientes de obra para mejorar las condiciones operativas del proyecto, por lo que se realizarán las obras enlistadas a continuación:

Libramiento Guadalajara	Monto
Caminos laterales	66,340,000
Estabilización de taludes	122,300,000
Mantenimiento Ambiental	137,200,000
Rama Tepic-Morelia Ent. México	10,000,000
Ent. Chapala	184,000,000
Ent. Tala	105,200,000
Paso de Fauna Km. 59	30,000,000
Caseta Santa Cecilia	65,000,000
Caseta Chapala	65,000,000
Obras de Modernización	34,500,000
Entronque Atequiza	51,520,000
Obras inducidas (CFE)	5,000,000
Obra complementaria (Contracunetas, taludes terraplén)	18,600,000
Bienes distintos a la Tierra	25,000,000
Total Libramiento Guadalajara	919,600,000

Libramiento Tepic	Monto
Caminos Laterales	23,800,000
Rama 40 Ent. San Cayetano Libre	50,000,000
Terminales de Impacto	20,000,000
Obra Social	50,000,000
Bienes distintos a la Tierra	5,000,000
Total Libramiento Tepic	148,800,000

Los montos anteriores se expresan a precios de diciembre 2011, conforme a lo contemplado en el Modelo Financiero. Los montos incluyen la elaboración del proyecto, ejecución de obra, temas ambientales y de derecho de vía, según sea necesario.



La Operación, Mantenimiento y Conservación de estas obras estará a cargo de la Concesionaria.

La modificación al presente **Anexo 25** del Título de Concesión se suscribe en la Ciudad de México, a los 8 (ocho) días del mes de junio del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

ING. JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "LA CONCESIONARIA"

CARLOS ALBERTO FACHA LARA
Representante Legal de
Autopista Guadalajara - Tepic, S.A. de



Anexo 33

**Mecanismo para Compartir Ingresos Extraordinarios
entre la Concesionaria y el Gobierno Federal**

A. Mecanismo de Compartición de Ingresos.

A continuación, se describe el mecanismo de compartición de ingresos extraordinarios entre el Gobierno Federal, por conducto de "LA SECRETARÍA", y "EL CONCESIONARIO". Se contabilizarán los ingresos brutos observados sin el Impuesto al Valor Agregado ("IVA") derivados de la Explotación del Libramiento Sur de Guadalajara; el Libramiento de Tepic, así como la autopista de altas especificaciones Guadalajara-Tepic y según resulten ingresos extraordinarios. En caso de que en algún año de vigencia no comprenda todo el ejercicio fiscal, los ingresos estimados se deberán ajustar proporcionalmente al número de días que haya estado vigente la Concesión en el ejercicio fiscal que se trate. "EL CONCESIONARIO" actualizará anualmente, por inflación, dichos valores, aplicando el INPC publicado por el INEGI. Tomando en consideración lo anterior, los ingresos extraordinarios se compartirán entre "EL CONCESIONARIO" y el Gobierno Federal conforme a lo siguiente:

1. Si $IBOt \leq Umbralt$, entonces no existen ingresos extraordinarios a compartir, por lo que el 100% (cien por ciento) de $IBOt$ corresponderá a "EL CONCESIONARIO" y no habrá ingresos extraordinarios para el Gobierno Federal.

Donde:

IBOt: Ingresos brutos observados en el periodo t en pesos corrientes de dicho periodo sin IVA.

Umbralt: Umbral en el periodo t de acuerdo a la tabla prevista en la sección B de este Anexo, actualizado de acuerdo al INPC a la fecha de cálculo. Los montos incluidos en dicha tabla no incluyen IVA.

t: Periodo anual considerado para la contabilización de ingresos excedentes desde 2020 hasta el plazo máximo de vigencia de la Concesión

2. Si $IBOt > Umbralt$, entonces existen ingresos extraordinarios a compartir, los que se dividirán entre "EL CONCESIONARIO" y "LA SECRETARÍA" de acuerdo a lo siguiente:

(a) 100% (cien por ciento) de los ingresos brutos observados en el periodo t hasta un monto igual al Umbralt (actualizado de acuerdo al INPC a la fecha de cálculo) corresponderán a la Concesionaria; y

(b) Los Ingresos extraordinarios por sobre el umbral equivalente a $(IBOt - Umbralt)$, se compartirán entre "EL CONCESIONARIO" y la Secretaría de acuerdo a lo siguiente:

$$IBE_t = a_t + b_t + c_t$$



Donde:

$a_t^i + b_t^i = 1$, para todo "i" y para todo "t"

$IBE_t^i = (IBO_t^i - Umbral_t^i)$

IBE_t^i : Ingresos brutos excedentes en cada banda de participación i y en cada periodo t.

IBO_t^i : Ingresos brutos observados en cada banda de participación i y en cada periodo t sin IVA.

$Umbral_t^i$: Umbral en el periodo t de acuerdo a la tabla prevista en la sección B de este Anexo, actualizado de acuerdo al INPC a la fecha de cálculo. Los montos incluidos en dicha tabla no incluyen IVA. La letra i indica el Umbral para la banda de participación i.

a_t^i : Porcentaje de participación de "EL CONCESIONARIO" en los ingresos brutos excedentes en la banda de participación i y en el periodo t.

b_t^i : Porcentaje de participación de "LA SECRETARÍA" en los ingresos brutos excedentes en la banda de participación i y en el periodo t.

t: Periodo anual considerado para la contabilización de ingresos extraordinarios desde el 1 de enero de 2020 hasta el plazo máximo de vigencia de la Concesión.

i: Bandas de participación de ingresos extraordinarios por sobre el umbral correspondiente. Hay cuatro bandas: 1, 2, 3 y 4.

Primer Caso:

Si $Umbral_t < IBO_t \leq (1.30 \cdot Umbral_t)$, entonces:

(i) a la Concesionaria le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$a_t^i \cdot (IBO_t - Umbral_t)$, y

(ii) a "LA SECRETARÍA" le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$b_t^i \cdot (IBO_t - Umbral_t)$

Donde:

($a_t^i = 95\%$, $b_t^i = 5\%$)

Segundo Caso:



Si $(1.30 \cdot \text{Umbralt}) < \text{IBOt} \leq (1.50 \cdot \text{Umbralt})$, entonces:

(i) a la Concesionaria le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$a1t \cdot (1.30 \cdot \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + a2t \cdot (\text{IBOt} - 1.30 \cdot \text{Umbralt})$, y

(ii) a **"LA SECRETARÍA"** le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$b1t \cdot (1.30 \cdot \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + b2t \cdot (\text{IBOt} - 1.30 \cdot \text{Umbralt})$

Donde:

$(a1t = 95\%, b1t = 5\%); y (a2t = 60\%, b2t = 40\%)$

Tercer Caso:

Si $(1.50 \cdot \text{Umbralt}) < \text{IBOt} \leq (1.75 \cdot \text{Umbralt})$, entonces:

(i) a la Concesionaria le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$a1t \cdot (1.30 \cdot \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + a2t \cdot (1.50 \cdot \text{Umbralt} - 1.30 \cdot \text{Umbralt}) + a3t \cdot (\text{IBOt} - 1.50 \cdot \text{Umbralt})$, y

(ii) a **"LA SECRETARÍA"** le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$b1t \cdot (1.30 \cdot \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + b2t \cdot (1.50 \cdot \text{Umbralt} - 1.30 \cdot \text{Umbralt}) + b3t \cdot (\text{IBOt} - 1.50 \cdot \text{Umbralt})$

Donde:

$(a1t = 95\%, b1t = 5\%); (a2t = 60\%, b2t = 40\%); y (a3t = 40\%, b3t = 60\%)$

Cuarto Caso:

Si $(1.75 \cdot \text{Umbralt}) < \text{IBOt}$, entonces:

(i) a la Concesionaria le corresponde el siguiente monto de ingresos extraordinarios:

$a1t \cdot (1.30 \cdot \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + a2t \cdot (1.50 \cdot \text{Umbralt} - 1.30 \cdot \text{Umbralt}) + a3t \cdot (1.75 \cdot \text{Umbralt} - 1.50 \cdot \text{Umbralt}) + a4t \cdot (\text{IBOt} - 1.75 \cdot \text{Umbralt})$, y

(ii) a **"LA SECRETARÍA"** le corresponde el siguiente monto de Ingresos extraordinarios:



$$b1t * (1.30 * \text{Umbralt} - \text{Umbralt}) + b2t * (1.50 * \text{Umbralt} - 1.30 * \text{Umbralt}) + b3t * (1.75 * \text{Umbralt} - 1.50 * \text{Umbralt}) + b4t * (\text{IBOt} - 1.75 * \text{Umbralt})$$

Donde:

(a1t = 95%, b1t = 5%); (a2t = 60%, b2t = 40%); (a3t = 40%, b3t = 60%); (a4t = 25%, b4t = 75%)

B. Ingresos de Referencia.

El siguiente Cuadro presenta la proyección de Ingresos Brutos Tarifados anuales, durante el horizonte de vigencia de la Concesión. "EL CONCESIONARIO" actualizará anualmente, por inflación, dichos valores, aplicando el INPC publicado por el INEGI.

Proyección de ingresos sin IVA de 2020 a 2071 en términos reales a precios de diciembre 2011

Ingresos por peaje				
AÑO	GDL - TEPIC	LIB. GDL	LIB. TEPIC	TOTAL
2020	1,219,536,726	457,667,652	53,556,747	1,730,761,125
2021	1,621,913,281	538,619,481	61,249,539	2,221,782,301
2022	1,683,387,434	565,550,455	62,474,530	2,311,412,419
2023	1,744,946,515	592,790,616	63,724,021	2,401,461,152
2024	1,811,462,416	619,967,571	65,172,025	2,496,602,012
2025	1,869,338,741	643,011,836	66,298,471	2,578,649,048
2026	1,932,096,487	668,732,310	67,624,441	2,668,453,238
2027	1,995,464,130	692,137,941	68,976,930	2,756,579,001
2028	2,064,349,118	718,317,342	70,544,296	2,853,210,756
2029	2,122,781,297	737,853,652	71,763,597	2,932,398,546
2030	2,186,791,719	759,989,261	73,198,869	3,019,979,849
2031	2,247,545,938	781,268,961	74,662,847	3,103,477,746
2032	2,310,026,703	803,769,045	75,610,793	3,189,406,541
2033	2,360,806,511	821,621,502	76,163,570	3,258,591,583
2034	2,417,130,971	842,162,040	76,925,206	3,336,218,217
2035	2,473,773,679	859,477,722	77,694,458	3,410,945,859
2036	2,536,666,155	879,542,707	78,680,894	3,494,889,756
2037	2,586,730,507	895,184,490	79,256,116	3,561,171,113
2038	2,643,054,968	913,590,366	80,048,678	3,636,694,012
2039	2,699,379,429	932,374,685	80,849,164	3,712,603,278
2040	2,763,311,539	954,141,490	81,875,654	3,799,328,683
2041	2,814,454,317	971,109,937	82,474,233	3,868,038,487
2042	2,870,743,404	990,532,136	83,298,975	3,944,574,515



Ingresos por peaje				
AÑO	GDL - TEPIC	LIB. GDL	LIB. TEPIC	TOTAL
2043	2,928,158,272	1,010,342,779	84,131,965	4,022,633,016
2044	2,994,302,245	1,033,361,457	85,200,134	4,112,863,836
2045	3,046,455,866	1,051,160,627	85,823,017	4,183,439,510
2046	3,107,384,983	1,072,183,839	86,681,247	4,266,250,069
2047	3,169,532,683	1,093,627,516	87,548,060	4,350,708,259
2048	3,241,129,047	1,118,543,674	88,659,601	4,448,332,322
2049	3,297,581,803	1,137,810,068	89,307,776	4,524,699,647
2050	3,363,533,439	1,160,566,269	90,200,854	4,614,300,562
2051	3,430,804,108	1,183,777,595	91,102,862	4,705,684,565
2052	3,508,302,315	1,210,747,645	92,259,536	4,811,309,496
2053	3,569,408,594	1,231,602,209	92,934,030	4,893,944,833
2054	3,640,796,766	1,256,234,254	93,863,370	4,990,894,390
2055	3,713,612,701	1,281,358,939	94,802,004	5,089,773,644
2056	3,797,499,253	1,310,552,188	96,005,644	5,204,057,085
2057	3,863,642,654	1,333,125,840	96,707,524	5,293,476,018
2058	3,940,915,508	1,359,788,357	97,674,599	5,398,378,464
2059	4,019,733,818	1,386,984,124	98,651,345	5,505,369,287
2060	4,110,535,319	1,418,583,836	99,903,858	5,629,023,013
2061	4,182,131,064	1,443,018,282	100,634,237	5,725,783,583
2062	4,265,773,685	1,471,878,648	101,640,579	5,839,292,912
2063	4,351,089,159	1,501,316,221	102,656,985	5,955,062,365
2064	4,449,375,624	1,535,520,766	103,960,355	6,088,856,745
2065	4,526,873,161	1,561,969,396	104,720,391	6,193,562,948
2066	4,617,410,624	1,593,208,784	105,767,595	6,316,387,003
2067	4,709,758,837	1,625,072,960	106,825,271	6,441,657,068
2068	4,816,147,267	1,662,097,059	108,181,562	6,586,425,888
2069	4,900,033,094	1,690,725,907	108,972,458	6,699,731,459
2070	4,998,033,755	1,724,540,425	110,062,183	6,832,636,363
2071	5,030,104,215	1,743,049,632	109,175,493	6,882,329,340

*Montos sin IVA.

*El año 2071 considera Ingresos durante todo el año; sin embargo, el periodo de la Concesión vence en el mes de noviembre.

M



El presente **Anexo 33** del Título de Concesión, se suscribe en la Ciudad de México, a los 8 (ocho) días del mes de junio del año 2020 (dos mil veinte), firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

ING. JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "EL CONCESIONARIO"

LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA
Representante Legal de
Autopista Guadalajara - Tepic, S.A. de C.V

Página 8 de 8