



SEGUNDA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 24 DE NOVIEMBRE DE 2003, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ("LA SECRETARÍA"), A FAVOR DE LA EMPRESA GRUPO AUTOPISTAS NACIONALES, S.A. ("LA CONCESIONARIA"), PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER LA CARRETERA DE ALTAS ESPECIFICACIONES DE JURISDICCIÓN FEDERAL DE 104.9 KM. DE LONGITUD, CON ORIGEN EN EL ENTRONQUE AMOZOC III, UBICADO EN EL KM. 137+455 DE LA AUTOPISTA DE CUOTA MÉXICO-ORIZABA Y CON TERMINACIÓN EN EL ENTRONQUE PEROTE III, LOCALIZADO EN EL KM. 104+971 DE LA CARRETERA FEDERAL AMOZOC-PEROTE, EN LOS ESTADOS DE PUEBLA, TLAXCALA Y VERACRUZ; Y PARA OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER EL LIBRAMIENTO DE PEROTE, CON UNA LONGITUD DE 17.581 KM., CON ORIGEN EN EL KM. 94+000 DE LA CARRETERA FEDERAL ACATZINGO-ZACATEPEC-PEROTE-JALAPA Y TERMINACIÓN EN EL KM. 111+581 DE LA MISMA CARRETERA, EN EL ESTADO DE VERACRUZ, EN LA REPÚBLICA MEXICANA.

ANTECEDENTES

- I. Con fecha 24 de noviembre de 2003, "LA SECRETARÍA" otorgó a "LA CONCESIONARIA", una concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 30 años, la carretera de altas especificaciones de jurisdicción Federal de 104.9 km de longitud, con origen en el Entronque Amozoc III, ubicado en el km 137+455 de la Autopista de Cuota México-Orizaba y con terminación en el entronque Perote III, localizado en el km 104+971 de la Carretera Federal Amozoc-Perote, en los Estados de Puebla, Tlaxcala y Veracruz ("Vía Concesionada"); y para operar, explotar, conservar y mantener por un periodo de 20 años, el Libramiento de Perote, con una longitud de 17.581 km, con origen en el km 94+000 de la Carretera Federal Acatzingo-Zacatepec-Perote-Jalapa y terminación en el km 111+581 de la misma carretera, en el Estado de Veracruz.
- II. Con fecha 14 de septiembre de 2005, "LA SECRETARÍA" y "LA CONCESIONARIA" celebraron la Primera Modificación al Título de Concesión, con la cual, se modifica el tercer párrafo de la Condición Vigésimo Sexta de dicho Título, a fin de permitir a "LA CONCESIONARIA" incorporar nuevos accionistas que hubiesen sido previamente autorizados por "LA SECRETARÍA".
- III. Durante el desarrollo de la licitación pública número SCT-SI-UAC-CONCES/CAR-01/03, "LA CONCESIONARIA" presentó propuesta económica por 1,798.4 millones de pesos. De acuerdo al Título de Concesión la estructura financiera contempló un Capital de Riesgo por un importe de 625.6 millones de pesos.
- IV. Con fechas 30 de septiembre de 2005, 22 de noviembre de 2006 y 29 de junio de 2007, mediante oficios números 3.-601, 3.-1008 y 3.-547, respectivamente, "LA SECRETARÍA" autorizó a "LA CONCESIONARIA" la primera, segunda y tercera



modificaciones a los "Programas de Construcción y Desembolsos". Copia simple de los oficios se agregan al presente como **ANEXO 1**.

- V. Con fecha 10 de junio de 2008, "**LA SECRETARÍA**" mediante oficio número 3.-524, autorizó la cuarta modificación al Programa de Construcción y la Modificación al Proyecto Ejecutivo, oficio que se agrega como **ANEXO 2**; autorización que toma en consideración, lo siguiente:

"Con fecha 14 de marzo de 2008, la Concesionaria mediante escrito presentado ante la Dirección General de Desarrollo Carretero solicitó en términos de lo previsto en el párrafo tercero de la condición Octava y en el primer párrafo de la condición Décima del Título de Concesión una "MODIFICACIÓN AL PROYECTO EJECUTIVO Y AL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN", justificando dicha solicitud en el hecho de que durante la ejecución de las obras en la Vía Concesionada, surgieron problemas de carácter técnico que provocaron un derrumbe el pasado 23 de agosto de 2007, entre los kms. 58+200 al 58+820 ocasionando por una falla traslacional, por lo que la empresa Grupo Autopistas Nacionales, S.A. (en adelante la Concesionaria) llevó a cabo los estudios geotécnicos en 18 cortes los cuales determinaron una alta probabilidad de que se presentaran desprendimientos con la consiguiente caída de materiales de la vía en construcción, situación que ha provocado la discontinuidad de las actividades de los kms. 54 al 60 y 74 al 82, por lo que la Concesionaria solicita autorización para llevar a cabo ajustes de carácter técnico al Proyecto ejecutivo para evitar que se presenten desprendimientos con la consiguiente caída de materiales a la vía en construcción. Asimismo, manifiesta que los trabajos de estabilización de taludes, adquisición de terrenos adicionales al derecho de vía adicional en zonas forestales y los trámites de cambio de uso de suelo requerirá de más de 4 meses de actividades y en consecuencia se presentará un atraso en la ejecución de los trabajos de estabilización de taludes y en la terminación de los trabajos de construcción de la vía concesionada, por lo que se requiere modificar el programa de construcción y, finalmente, informa que para llevar a cabo los referidos trabajos de estabilización de taludes requerirán de recursos adicionales los cuales de autorizarse serán aportados por la Concesionaria por lo que en términos de lo establecido en el último párrafo de la condición Quinta del Título de Concesión, sean considerados como Capital de Riesgo para todos los efectos procedentes y del cálculo de la Tir de seguimiento señalada en el Anexo 8 del Título de Concesión."

Y comunica a la Concesionaria lo siguiente:

"PRIMERO.-Se autoriza a "Grupo Autopistas Nacionales, S.A.", la cuarta modificación del Programa de Construcción previsto en el Título de Concesión, que forma parte del mismo como Anexo 5, para quedar en los términos señalados en el documento adjunto al presente oficio, con motivo de los trabajos de estabilización de taludes, algunos problemas sociales y los permisos de cambios de uso de suelo por parte de la SEMARNAT, necesarios para alojar la nueva geometría de estos taludes, y con el objeto de privilegiar el interés público y



asegurar el desarrollo del Proyecto que beneficiará a los Estados de Veracruz, Puebla y Tlaxcala.”

*“**SEGUNDO.**- Se autoriza a Grupo Autopistas Nacionales, S.A. la modificación al Proyecto Ejecutivo previsto en el Título de Concesión, que forma parte del mismo como Anexo 3, para quedar conforme a lo validaron las Direcciones Generales de Carreteras y Servicios Técnicos, así como el Centro SCT Puebla.”*

*“**TERCERO.**- Esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes se pronunciará con relación a la solicitud de la Concesionaria respecto del reconocimiento de los recursos adicionales que aporte al Fideicomiso de Administración con el objeto de: (i) dar cumplimiento a sus obligaciones en la construcción de la vía concesionada, (ii) garantizar la estabilidad de los 18 cortes mencionados cuyos costos serán calculados conforme a los precios originales del concurso y su actualización en los términos del Título de Concesión, (iii) adquirir las superficies adicionales al derecho de vía en zonas forestales, y (iv) realizar los trámites para obtener el cambio de uso de suelo, una vez que cuente con la totalidad de los planos de los proyectos de los taludes autorizados, el presupuesto, precios unitarios y programa de desembolsos validado por las áreas competentes en el desarrollo del proyecto. Los recursos adicionales que en su caso aporte la Concesionaria en términos de lo establecido en el último párrafo de la Condición Quinta del Título de Concesión serán considerados como Capital de Riesgo para todos los efectos procedentes y del cálculo de la TIR de seguimiento señaladas en el Anexo 8 del referido Título de Concesión.”*

- VI. En términos de lo previsto en las condiciones Quinta, Séptima, Octava y Décima del Título de Concesión, **“LA CONCESIONARIA”** aportó los recursos adicionales para la construcción de la Obra Complementaria de Túnel Falso y Abatimiento de Taludes, construcción derivada de la modificación al proyecto ejecutivo recomendado y aprobado por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y finalmente autorizado por la Dirección General de Desarrollo Carretero de la misma Secretaría.
- VII. En términos de las condiciones Séptima y Octava del Título de Concesión, la Aportación Inicial a cargo del Fondo de Inversiones en Infraestructura (FINFRA), ahora Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), se realizó única y exclusivamente para ser utilizada en la construcción de las Obras. En el caso de que el Proyecto Ejecutivo requiera de ajustes de carácter técnico, siempre que **“LA SECRETARÍA”** determine que son procedentes, **“LA CONCESIONARIA”** deberá realizar a su costa las modificaciones, sin que **“LA SECRETARÍA”** o el FINFRA tengan responsabilidad alguna u obligación de aportar recursos de ninguna especie.
- VIII. En términos de la Condición Vigésima Novena del Título de Concesión, la Aportación Inicial del FINFRA está regulada por el Convenio de Aportaciones y de acuerdo con la Condición Vigésima Primera del Título de Concesión, aplicable a la



vigencia original de la Concesión, se establece que el FINFRA podrá recibir, en su caso, las cantidades que correspondan a los excedentes que se generen.

- IX. Con fecha 5 de abril de 2010, "**LA SECRETARÍA**", mediante oficio número 3.4.0492 reconoció como Capital de Riesgo aportado por "**LA CONCESIONARIA**", un importe total de 894.7 millones de pesos; de los cuales 648.0 millones de pesos corresponden a la obra original y 246.7 millones de pesos, para la construcción de las Obras Complementarias para el Túnel Falso y Abatimiento de Taludes, derivadas de la modificación del proyecto ejecutivo. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 3**.
- X. Con fecha 7 de octubre de 2010, mediante escrito "**LA CONCESIONARIA**" solicitó a "**LA SECRETARÍA**", la aprobación del "Procedimiento para la Valorización en UDI's del Capital de Riesgo y la Aplicación de la Tasa Interna de Retorno (TIR) de la Propuesta" y del "Procedimiento para la Recuperación del Capital de Riesgo y su Rendimiento", en relación al Capital de Riesgo aportado para la construcción de la Vía Concesionada. Copia simple del escrito se agrega al presente documento como **ANEXO 4**.
- XI. Mediante oficio número SOTS/152000/119/2010 de fecha 3 de noviembre de 2010, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. en su carácter de Fiduciario del Fondo Nacional de Infraestructura (antes FINFRA) a través de la Subdirección de Operación Técnica y Seguimiento, informó a "**LA SECRETARÍA**" que a juicio de esa institución fiduciaria, las actividades descritas en los procedimientos mencionados, no serían contrarias a las previsiones contenidas en el Título de Concesión, en el Convenio de Aportaciones y en el Contrato de Fideicomiso, por lo que no tienen inconveniente respecto a su aplicación en los términos presentados. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 5**.
- XII. Con fecha 22 de noviembre de 2010, mediante oficio número 3.4.105.665 "**LA SECRETARÍA**" aprobó los procedimientos propuestos por "**LA CONCESIONARIA**", referidos en el numeral que antecede, con la finalidad de: 1) La valorización en UDI's del Capital de Riesgo y la aplicación de la TIR de la Propuesta y 2) La recuperación de Capital de Riesgo y su rendimiento. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 6**.
- XIII. Con fecha 3 de octubre de 2011, "**LA SECRETARÍA**" mediante oficio número 3.4.1641, consideró procedentes costos y gastos adicionales realizados por "**LA CONCESIONARIA**", por un importe de 51.3 millones de pesos, relacionados con la construcción de la Vía Concesionada. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 7**.
- XIV. Con fecha 27 de marzo de 2012, "**LA SECRETARÍA**" mediante oficio número 3.4.0357, confirmó los gastos adicionales realizados por "**LA CONCESIONARIA**", por un importe de 14.9 millones de pesos por concepto de pago de seguros y fianzas. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 8**.



- XV.** Con base en las inversiones y gastos reconocidos por **"LA SECRETARÍA"** a que se refieren los antecedentes IX, XIII y XIV antes señalados, mediante oficio número 3.4. 0251 de fecha 26 de febrero de 2016, **"LA SECRETARÍA"** informó a **"LA CONCESIONARIA"** que al 31 de diciembre de 2015, el Capital de Riesgo adicional invertido en la construcción de la autopista Amozoc-Perote, asciende a 1,442.9 millones de pesos, monto actualizado con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) y valorizado con la TIR, por la empresa Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V. y corroborado por **"LA SECRETARÍA"**, según lo establecido en el inciso IV de la Condición Quinta y en el Anexo 8 del Título de Concesión, así como en la metodología aprobada por **"LA SECRETARÍA"**, mediante el oficio número 3.4.105.665 que se cita en el Antecedente XII anterior. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 9**.
- XVI.** Los acontecimientos antes señalados ocasionaron un desequilibrio económico en el Proyecto y en la Concesión, respecto a lo que se tenía previsto en las condiciones originales de la propuesta que como concursante presentó **"LA CONCESIONARIA"** en la licitación, así como las condiciones del Título de Concesión.
- XVII.** Mediante escrito de fecha 28 de mayo de 2013, **"LA CONCESIONARIA"**, solicitó a **"LA SECRETARÍA"**, el inicio de las negociaciones tendientes a restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas, derivado del desfase de la fecha de inicio de operación y del Capital de Riesgo adicional aportado. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 10**.
- XVIII.** **"LA SECRETARÍA"**, a través del oficio número 3.4.001191 de fecha 29 de julio de 2013, informó a **"LA CONCESIONARIA"**, que consideró procedente iniciar las negociaciones tendientes a restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas, en virtud de los recursos adicionales por concepto de Capital de Riesgo aportados por **"LA CONCESIONARIA"** para la construcción de las obras complementarias para el túnel falso y abatimiento de taludes de los tramos II y III, y que para restituir las condiciones económicas originales de la Concesión, **"LA SECRETARÍA"** analizaría las alternativas y mecanismos financieros de conformidad con el Título de Concesión y la legislación aplicable. Copia simple del oficio se agrega al presente documento como **ANEXO 11**.
- XIX.** Con el propósito de dar viabilidad financiera a la Concesión, se ha establecido la necesidad de otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión hasta por el plazo equivalente al señalado originalmente, así como realizar un ajuste a las Bases de Regulación Tarifaria y modificar el mecanismo para distribuir los ingresos netos residuales de la Vía Concesionada y el Libramiento de Perote, entre **"LA CONCESIONARIA"** y el FINFRA.

CONSIDERANDOS

- 1) Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece entre sus postulados que el enfoque de la presente Administración será generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que esté basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos. Para poder mejorar el nivel de vida de la población es necesario incrementar el potencial de la economía de producir o generar bienes y servicios, lo que significa aumentar la productividad. En este orden de ideas, el Gobierno Federal trabajará en los siguientes 5 ejes fundamentales: lograr un México en Paz; lograr un México Incluyente; lograr un México con Educación de Calidad para Todos; lograr un México Próspero y lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.
- 2) Que el presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero previsto en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan Nacional de Desarrollo, es necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la participación de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyan a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.
- 3) Que la mencionada estrategia 4.2.5 del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 contempla las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística); (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado; (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática; (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional; (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa en términos de riesgo y plazo; y (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.
- 4) Que el artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, prevé que: *“Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años. Éstas podrán ser prorrogadas, hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, en cualquier momento después del primer tercio de la vigencia de las mismas, cuando a juicio de la Secretaría, se justifique la necesidad de realizar inversiones que no se hubiesen previsto en las condiciones originales de los títulos de concesión respectivos. También podrán ser prorrogadas, en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyan demoras en la liberación del derecho de vía. A fin de que la prórroga*



pueda ser considerada, el concesionario deberá haber cumplido con las condiciones impuestas”.

- 5) Que, con base en la actualización al estudio de aforos e ingresos elaborado por la empresa Transconsult, S.A. de C.V. ,(copia simple del estudio se agrega al presente documento como **ANEXO 12**) y las proyecciones establecidas en el modelo financiero que “**LA CONCESIONARIA**” presentó y que fueron revisados y analizados por la “**LA SECRETARÍA**” a través de la de la empresa Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V. y validadas por la Dirección General de Desarrollo Carretero (copia simple del dictamen respectivo se agrega al presente como **ANEXO 13**), resulta necesario otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión hasta por el plazo equivalente al señalado originalmente; es decir que la “Vía Concesionada” tendrá un plazo hasta 60 años y el Libramiento Perote hasta 40 años; asimismo se requiere realizar un ajuste a las Bases de Regulación Tarifaria, lo que permitirá brindar certeza jurídica y financiera a la “**LA CONCESIONARIA**”, así como la recuperación de los montos invertidos en la concesión y su rendimiento correspondiente, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la Vía Concesionada y el Libramiento Perote.
- 6) Que a la fecha “**LA SECRETARÍA**” no ha detectado incumplimiento de las obligaciones contenidas en el Título de Concesión por parte de “**LA CONCESIONARIA**”, como se acredita en dictamen emitido por la Dirección General de Desarrollo Carretero de fecha 22 de enero de 2016. Copia simple se agrega al presente como **ANEXO 14**).

Por lo antes expuesto, “**LA SECRETARÍA**” considera factible otorgar una prórroga a la vigencia de la Concesión hasta por el plazo equivalente al señalado originalmente, así como realizar un ajuste a las Bases de Regulación Tarifaria y modificar el mecanismo para distribuir los ingresos netos residuales de la Vía Concesionada y el Libramiento de Perote, entre “**LA CONCESIONARIA**” y el FINFRA (FONADIN).

FUNDAMENTO

Por lo antes expuesto, con fundamento en los artículos 2º, fracción I, 14, 18, 26 y 36 fracciones I, XXI, XXIV y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º, fracción I, inciso c), 5º, fracciones I, III y IX, 6º, 15, 30 y demás aplicables, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 3º, fracción II, 6º, fracción II, 7º, fracción XI, 16, 28 fracción V, 72 y demás correlativos, de la Ley General de Bienes Nacionales; y 4 y 5, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la condición Trigésima Sexta del Título de Concesión, “**LA SECRETARÍA**” otorga a “**LA CONCESIONARIA**” la segunda modificación del Título de Concesión de conformidad con las siguientes:



CLÁUSULAS

PRIMERA.- Se modifican el tercer párrafo de la Condición Décima Tercera y la Condición Cuadragésima Tercera, para quedar como siguen:

“CONDICIÓN DÉCIMA TERCERA.- OPERACIÓN DE LA VÍA CONCESIONADA Y DEL LIBRAMIENTO DE PEROTE.

...

LA CONCESIONARIA está obligada a cumplir las disposiciones relativas a seguridad en la operación de la Vía Concesionada y el Libramiento de Perote, conforme a los términos y condiciones establecidos en la Concesión y en las Leyes Aplicables. Adicionalmente la Concesionaria se obliga a incluir en su Programas de Operación, la realización de los trabajos necesarios para instalar y operar en la Vía Concesionada y en el Libramiento de Perote en un plazo máximo de 6 (seis) meses, a partir de la autorización de **LA SECRETARÍA**, los sistemas de telepeaje y de videovigilancia bajo las especificaciones técnicas que determine la Secretaría, usando como medio de comunicación una red troncal de fibra óptica. Para tal efecto, previamente al inicio de los trabajos, la Concesionaria someterá a autorización de la Secretaría el sistema de referencia, en un plazo máximo de 4 meses a partir de la firma de la presente modificación. Asimismo, **LA CONCESIONARIA** se obliga a realizar los trabajos de mantenimiento necesarios para que dichos sistemas operen en condiciones óptimas durante la vigencia de la Concesión.

...”

“CONDICIÓN CUADRAGÉSIMA TERCERA.- PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN

“La Concesión podrá ser prorrogada en los términos previstos en el artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Con base en lo anterior, se otorga una prórroga al plazo de vigencia para la Vía Concesionada de hasta 30 años adicionales, que expirará el 24 de noviembre de 2063 y, para la concesión del Libramiento Perote, se otorga una prórroga al plazo de vigencia de hasta por 20 años adicionales, que expirará el 24 de noviembre de 2043.”

SEGUNDA.- Se modifican los siguientes Anexos de la Concesión, en los términos que se establecen en los documentos que se adjuntan al presente instrumento como anexos A y B, respectivamente:

• **Anexo 7** Mecanismo para distribuir los ingresos netos residuales de la Vía Concesionada y el Libramiento de Perote, entre la Concesionaria y el FINFRA. (FONADIN)

• **Anexo 10** Bases de Regulación Tarifaria



TERCERA.- “LA CONCESIONARIA” manifiesta que conforme al modelo financiero detallado anexo a la presente modificación y que revisó **“LA SECRETARÍA”**, se recupera el monto de la inversión que realizó para la construcción de la Obra Complementaria Túnel Falso y Abatimiento de Taludes de la Vía Concesionada y de los demás costos y gastos adicionales, en términos de los antecedentes IX, XII, XIII y XIV de la presente modificación, junto con su rendimiento respectivo.

“LA CONCESIONARIA” manifiesta expresamente que no existen a la fecha de la presente modificación otras inversiones o gastos por reconocer por parte de **“LA SECRETARÍA”**, por lo que no se reserva derecho de ejercer acciones de tipo administrativo, civil, penal, mercantil o de cualquier otra en contra de ésta.

CUARTA.- Con excepción de lo establecido en el presente instrumento, las demás condiciones contenidas en el Título de Concesión y sus anexos 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”**.

QUINTA.- La firma del presente documento por parte de **“LA CONCESIONARIA”** implica la aceptación incondicional de sus condiciones y términos.

La presente modificación se otorga en la Ciudad de México, Distrito Federal a los 20 días del mes de mayo de dos mil dieciséis.

POR **“LA SECRETARÍA”**
EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES


LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA

POR **“LA CONCESIONARIA”**
EL APODERADO LEGAL


SR. JUAN LUIS OSUNA GÓMEZ