



PRIMERA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN ADELANTE “LA SECRETARIA”, A FAVOR DE LA EMPRESA EMPRENDEDORA PUNTA COMETA, S.A. DE C.V. (ACTUALMENTE AUTOPISTA ARCO NORTE, S.A. DE C.V.), EN ADELANTE “LA CONCESIONARIA”, PARA LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AUTOPISTA DE ALTAS ESPECIFICACIONES LIBRAMIENTO NORTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DE JURISDICCIÓN FEDERAL, DE 223 KILÓMETROS DE LONGITUD, CON ORIGEN EN EL KILÓMETRO 65+000 DE LA CARRETERA FEDERAL TOLUCA-PALMILLAS, EN EL ESTADO DE MÉXICO Y CON TERMINACIÓN EN EL ENTRONQUE CON LA AUTOPISTA MÉXICO-PUEBLA, EN EL ESTADO DE PUEBLA, QUE SE DESARROLLA EN LOS ESTADOS DE MÉXICO, HIDALGO, TLAXCALA Y PUEBLA EN LA REPÚBLICA MEXICANA.

ANTECEDENTES

- I. El 21 de diciembre de 2005, “LA SECRETARIA” otorgó a “LA CONCESIONARIA” concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los Tramos Carreteros IV y V, y para operar, explotar, conservar y mantener los Tramos Carreteros I, II, III y VI de la carretera de altas especificaciones de jurisdicción federal con una longitud de 223 Km, con origen en el Km 65+000 de la carretera federal Toluca-Palmillas, en el Estado de México y terminación en el entronque con la Autopista México-Puebla, en el Estado de Puebla, que se desarrolla en los estados de México, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla, en la República Mexicana (en adelante Título de Concesión o Concesión).
- II. Durante el desarrollo del Concurso Público Internacional 00009076-005-04, “LA CONCESIONARIA” presentó propuesta económica por \$3,330.50 millones de pesos para destinarlos a los siguientes conceptos:

Concepto	Importe Mdp
Construcción	2,722.10
Derecho de Vía	250.00
Supervisión Externa	46.16
Ingeniero Independiente	36.06
Honorarios Fiduciarios	0.76
Permisos	14.00
Seguros y Fianzas	11.38
Comisión Carta de Crédito	0.07
Obras Adicionales e Inducidas	250.00
<b>Total</b>	<b>3,330.50</b>



- III. De acuerdo a la condición Décima Quinta del Título de Concesión, **“LA CONCESIONARIA”** quedó obligada a obtener y aportar al Fideicomiso de Administración, todos los recursos necesarios para la Construcción, Operación, Explotación, Conservación y Mantenimiento de la Vía Concesionada, conforme a los términos y condiciones establecidas en la Concesión y las Leyes Aplicables; y que en caso, de que por cualquier causa se agotaran los recursos económicos requeridos para la construcción de las obras, debería aportar los recursos adicionales requeridos para la culminación y puesta en servicio de la Vía Concesionada.
- IV. Conforme a las Condiciones Tercera y Cuarta del Título de Concesión, el plazo para el inicio de construcción de las obras y para su conclusión, se fijó al 27 de febrero de 2006 y 27 de febrero de 2008, respectivamente; sin embargo, toda vez que durante el proceso de construcción de las obras del proyecto, se presentaron circunstancias y hechos relacionadas con la Liberación del Derecho de Vía, no imputables a **“LA CONCESIONARIA”**, entre las que destacan diversos problemas sociales, litigios, falta de documentación por parte de los particulares que acreditará la propiedad de los inmuebles afectados, lo que impidió el cumplimiento de estas fechas. En consecuencia y a solicitud de **“LA CONCESIONARIA”**, mediante dictámenes de fechas 25 de febrero de 2008 y 30 de septiembre de 2009, **“LA SECRETARÍA”** aprobó la reprogramación al plazo de terminación de las obras, al 30 de junio de 2011.
- V. Lo anterior motivó que **“LA CONCESIONARIA”** se viera obligada a aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$2,373.20 millones de pesos, para la culminación y puesta en servicio de la Vía Concesionada, conforme a lo siguiente:

Concepto	Propuesta Económica	Inversión Real	Diferencia
	Importe mdp		
<b>Costos Obra Original</b>			
Programa de Obra Forma E-7	2,722.10	2,670.31	(51.79)
Fondo para Obras Adicionales	150.00	150.00	0.00
Fondo de Obras Inducidas	100.00	100.00	0.00
<b>Subtotal</b>	<b>2,972.10</b>	<b>2,920.31</b>	<b>(51.79)</b>
<b>Otros Costos y Gastos de la Propuesta Económica</b>			
Fondo de Contingencias para la Liberación del Derecho de Vía	250.00	364.31	114.31
Gastos de la Supervisión Externa Pagados	46.16	65.55	19.39
Gastos del Ingeniero Independiente Pagados	36.03	55.17	19.14
Seguros	4.13	19.86	15.73
Fianzas	7.25	16.86	9.61
Honorarios Fiduciarios	0.76	0.76	0.00
Permisos	14.00	14.00	0.00
Comisión Carta de Crédito	0.07	0.07	0.00
<b>Subtotal</b>	<b>358.40</b>	<b>536.58</b>	<b>178.18</b>
<b>Costos y Gastos Adicionales Generados con Motivo de las</b>			



Reprogramaciones al Plazo de Terminación de las Autorizadas por la Secretaría			
Escalatorias de la E-7 y del Fondo para Obras Adicionales Validadas por el Ingeniero Independiente	0.00	302.00	302.00
Obra Adicional Excedente a la E-7	0.00	360.32	360.32
Escalatorias Validadas por el Ingeniero Independiente	0.00	40.00	40.00
Obra Adicional Excedente al Fondo de 150.0 mdp	0.00	232.79	232.79
Escalatorias Validadas por el Ingeniero Independiente	0.00	23.00	23.00
Obras Inducidas Excedente al Fondo de 100.0 mdp	0.00	60.59	60.59
Escalatorias Validadas por el Ingeniero Independiente	0.00	2.00	2.00
Costos Financieros Adicionales durante la Construcción del Proyecto	85.65	386.50	300.85
Gastos no Recuperables Reconocidos por la Secretaría	0.00	55.00	55.00
Gastos por Contingencias de Caso Fortuito o Fuerza Mayor Reconocidos por la Secretaría	0.00	17.39	17.39
Amortización al Crédito Principal	0.00	579.18	579.18
Costos Indirectos Adicionales Generados por Reprogramaciones Autorizadas por la Secretaría.	0.00	273.69	273.69
<b>Subtotal</b>	<b>85.65</b>	<b>2,332.46</b>	<b>2,246.81</b>
<b>Subtotal Inversión a la fecha</b>	<b>3,416.15</b>	<b>5,789.35</b>	<b>2,373.20</b>

VI. Asimismo, “LA SECRETARIA” mediante oficio No. 3.4.2320 de fecha 31 de octubre de 2012, autorizó a “LA CONCESIONARIA” aportar recursos adicionales al Fideicomiso de Administración de la Concesión, por la cantidad de \$303.52 millones de pesos, para aplicarlos al pago de los siguientes conceptos:

Concepto	Importe mdp
Costos Adicionales Rehabilitación Tramo VI	200.74
Gastos de Derecho de Vía Adicional	85.00
Gastos de la Supervisión Externa comprometidos hasta octubre de 2012	7.83
Gastos del Ingeniero Independiente comprometidos hasta octubre de 2012	9.95
<b>Subtotal</b>	<b>303.52</b>

VII. Derivado de lo anterior, mediante oficios No. 3.4 0318 de fecha 15 de marzo del 2012, No. 3.4 0759 de fecha 15 de junio del 2012, No. 3.4 0792 de fecha 19 de junio del 2012 y No. 3.4.2320 de fecha 31 de octubre de 2012, “LA SECRETARÍA” comunicó a “LA CONCESIONARIA” que la inversión pendiente por recuperar al 31 de octubre del 2012, ascendía a la cantidad de \$6,092.87 millones de pesos.

VIII. Mediante oficio 3.4.266 de fecha 17 de febrero de 2009, y a solicitud de “LA CONCESIONARIA”, “LA SECRETARÍA” autorizó a “LA CONCESIONARIA” realizara las gestiones necesarias para ampliar la línea de crédito hasta \$1,600 millones de pesos.

IX. 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 las Bases Generales de Concurso, la propuesta que



como concursante presentó **“LA CONCESIONARIA”** en la licitación, así como las condiciones del Título de Concesión.

- X. En adición a lo expuesto, en la operación de la vía concesionada los subtramos carreteros Tipo A2, han presentado un aforo vehicular superior al proyectado originalmente, y además de acuerdo con las estimaciones disponibles se prevé que el mismo se seguirá incrementando a lo largo de la vigencia de la Concesión. Derivado de lo anterior y de acuerdo con lo establecido en la Condición Décima, fracción IX del Título de Concesión, **“LA SECRETARÍA”** estima conveniente ampliar los Tramos Carreteros Tipo A2 (Atzacmulco – Piedras Negras y Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro), antes de que el TDPA supere los 10,000 vehículos, pues se considera que la realización de estas obras generará una reducción importante en los tiempos de recorrido y costos generalizados de viaje de los usuarios de la vía, ya que al ampliarse a 4 carriles los tramos carreteros mencionados, se generan mejores condiciones de operación en el corto y largo plazo, además de dotar a la sociedad de una infraestructura de mayores especificaciones, incrementando la seguridad y la eficiencia operativa en la Vía Concesionada.

La ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2 de la Vía Concesionada así como otras obras adicionales que **“LA SECRETARÍA”** y **“LA CONCESIONARIA”** convengan, representa una inversión adicional por parte de **“LA CONCESIONARIA”**, de hasta \$1'600.00 Millones de Pesos, la cual no se encuentra prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y su recuperación provendrá de los flujos de la Concesión.

Las obras de ampliación de los Tramos Carreteros Atlacomulco – Piedras Negras y Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro, se realizarán por parte de **“LA CONCESIONARIA”**, conforme al proyecto ejecutivo, programa de obra y calendario de inversión que será desarrollado y presentado por la **“LA CONCESIONARIA”** a **“LA SECRETARÍA”** para su aprobación.

- XI. Al respecto, 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 y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, en cualquier momento durante su vigencia, cuando se presenten causas que lo justifiquen, no atribuibles a los concesionarios, entre los que se incluyen demoras en la liberación del derecho de vía o bien, 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.

- XII. Por su parte, el Título de Concesión, en su condición Trigésima Cuarta prevé que **“LA CONCESIONARIA”** podrá solicitar a **“LA SECRETARÍA”** la modificación a la Concesión, siempre que medie causa justificada, y que la modificación a la



Concesión, en su caso, se hará en los términos que modifiquen en la menor medida posible las condiciones originales y, al mismo tiempo se logre el cumplimiento de los objetivos, términos y condiciones establecidos en el mismo. Asimismo, establece el derecho de **“LA CONCESIONARIA”** a recuperar el Capital de Riesgo invertido y su TIR de conformidad con la Concesión.

- XIII.** En tal sentido, mediante escritos de fecha 23 de enero y 13 de agosto de 2012 **“LA CONCESIONARIA”** solicitó a **“LA SECRETARÍA”** la restitución del equilibrio económico de la Concesión derivado de los cambios a las condiciones originalmente establecidas en las Bases Generales de Concurso y en la propuesta de la Concesionaria; asimismo, solicitó una prórroga a la vigencia del Título de Concesión por 30 años adicionales, para que el periodo de vigencia de la presente concesión expire el 21 de diciembre de 2065, toda vez que conforme al modelo financiero presentado por **“LA CONCESIONARIA”** es el plazo en que **“LA CONCESIONARIA”** estima recuperar el importe de sus inversiones efectuadas a la fecha, más la inversión adicional referida en el numeral X anterior, incluyendo su rendimiento.
- XIV.** Conforme al modelo financiero presentado por **“LA CONCESIONARIA”** y revisado por **“LA SECRETARÍA”**, resulta procedente la modificación al Título de Concesión y la prórroga a la vigencia de la Concesión solicitada por **“LA CONCESIONARIA”**, en virtud de que permitirá la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía.
- XV.** Finalmente, de la revisión realizada por parte de la **“LA SECRETARÍA”** y **“LA CONCESIONARIA”** al Anexo 8 del Título de Concesión, se determinó que existen inconsistencias en la redacción del texto que explica la aplicación de la fórmula que determina el momento de compartir excedentes entre las partes y la propia fórmula; asimismo, es necesario aclarar que la compartición de excedentes será entre **“LA SECRETARÍA”** y **“LA CONCESIONARIA”** y no participa el Fideicomiso denominado Fondo de Inversión en Infraestructura (FINFRA), hoy Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).

## CONSIDERANDOS

- I. 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.
- II. 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.
  - III. 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.
  - IV. Que es prioridad de **“LA SECRETARÍA”** promover el uso intensivo de la infraestructura del país que redunde en mayores beneficios sociales y económicos en la región en que ésta se ubique, al contar con una comunicación de mejores características, que eleve la seguridad de tránsito vial y permita hacer más eficiente el transporte de mercancías y personas, para lo cual se requiere la concurrencia del sector privado y de los Gobiernos de los Estados que permita cumplir con los planes y programas previstos por el Gobierno Federal, para alcanzar los objetivos de crecimiento económico y social que demanda el país, así como mayor infraestructura en el corto plazo.
  - V. Que el esquema de financiamiento del proyecto presenta condiciones favorables tanto para el Gobierno Federal, como para **“LA CONCESIONARIA”**. Esto es así porque la infraestructura carretera será financiada sin la utilización de recursos públicos, lo cual permite la utilización de dichos recursos en la atención de otras necesidades de manera inmediata, particularmente en lo que a la población de más bajos recursos se refiere. Desde el punto de vista de **“LA**



**CONCESIONARIA**", el proyecto le significa la posibilidad de obtener un rendimiento razonable de inversiones efectuadas en infraestructura nacional, constituyéndose así en un detonante importante de empleos tanto en la etapa de construcción como en la de operación de la infraestructura adicional. Finalmente, el esquema de financiamiento no traslada riesgos adicionales a las instituciones que le otorguen créditos a **"LA CONCESIONARIA"**, puesto que les asegura el sostenimiento de sus fuentes de pago a través de los ingresos de la vía concesionada.

- VI. Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de **"LA CONCESIONARIA"** de construir, operar, explotar, conservar y mantener el segundo cuerpo de los Tramos Carreteros I (Atacomulco – Piedras Negras), y II (Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro) de la Vía Concesionada, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, es necesaria una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, ya que la ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2, sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que **"LA CONCESIONARIA"** podrá explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar su inversión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Lo anterior, es concordante con la lógica argumentativa de las consideraciones contenidas en la Exposición de Motivos de la Iniciativa que reformó el artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal del 27 de abril de 2010 (Gaceta No. 127 de la Cámara de Senadores).

- VII. Conforme al modelo financiero revisado por **"LA SECRETARÍA"**, la ampliación del periodo de vigencia de la Concesión permitirá a **"LA CONCESIONARIA"**, la recuperación del monto de inversión que **"LA SECRETARÍA"** ha reconocido como pendiente por recuperar, en términos de los antecedentes V, VI y VII de la presente modificación; asimismo, permitirá que **"LA CONCESIONARIA"** recupere el monto de la inversión por la ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2 (Atacomulco – Piedras Negras y Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro), conforme al antecedente X de la presente modificación; en ambos casos junto con su rendimiento respectivo y los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía.
- VIII. Que es conveniente aclarar la metodología de cálculo para determinar la compartición de excedentes que establece el Anexo 8 del Título de Concesión y excluir de dicho Anexo al Fideicomiso Fondo de Inversión en Infraestructura

SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



(FINFRA), hoy Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), quién no realizó aportaciones para este Proyecto.

- IX. La presente modificación se apega a la normatividad aplicable; atiende el interés general al permitir que para que **"LA CONCESIONARIA"** recupere las inversiones que realizó para la Construcción, Operación, Explotación, Conservación y Mantenimiento de la Vía Concesionada, así como las que realizará para incrementar el nivel de servicio a los usuarios de dicha carretera, más su rendimiento correspondiente.

### FUNDAMENTO

Por lo antes expuesto, con fundamento en los artículos 2º, fracción I, 14, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º, fracción I, inciso c), 5º, fracciones I, III y IX, 6º y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1º, 4º y 5º, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como en la Condición Trigésima Cuarta del Título de Concesión, **"LA SECRETARÍA"** otorga a **"LA CONCESIONARIA"** la primera modificación al Título de Concesión de conformidad con las siguientes:

### CLÁUSULAS

**PRIMERA.** Se modifican en lo conducente las Condiciones Primera, Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, y Cuadragésima Primera del Título de Concesión para quedar como sigue:

#### **"PRIMERA. DEFINICIONES**

...

**Tramo Carretero "I"**, el tramo carretero Atlacomulco-Piedras Negras, tipo A4 de pavimento flexible, de 26 Km. de longitud, que inicia en el Km. 65+000 de la carretera Toluca-Palmillas y termina en el Km. 25+000 del Libramiento Norte de la Ciudad de México, en el Estado de México, que forma parte de la Vía Concesionada.

**Tramo Carretero "II"**, tramo carretero Piedras Negras-Entronque Autopista México-Querétaro, tipo A4 de pavimento flexible, de 25 Km. de longitud, que inicia en el Km. 25+000 del Libramiento Norte de la Ciudad de México y termina en el Km. 89+477 de la Autopista México-Querétaro, en el Estado de México, que forma parte de la Vía Concesionada.

..."

#### **"TERCERA. INICIO DE CONSTRUCCIÓN**

...

Para los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atlacomulco – Piedras Negras) y II (Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro), el Aviso de Inicio de Construcción



SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



deberá presentarse por parte de **"LA CONCESIONARIA"** a más tardar el 1 de diciembre de 2013 y previa aprobación del Proyecto Ejecutivo por parte de **"LA SECRETARÍA"**.

..."

**"CUARTA. PLAZO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA VÍA CONCESIONADA.**

...

**"LA CONCESIONARIA"** dispondrá de un plazo establecido en el Proyecto Ejecutivo acordado con **"LA SECRETARÍA"** para concluir los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atacomulco – Piedras Negras) y II (Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro); estos últimos trabajos deberán concluirse preferentemente antes de que el TDPA alcance los 10,000 vehículos. En el caso de que la Concesionaria no cumpla con los plazos antes referidos, se hará acreedora a una sanción económica equivalente a 800 (Ochocientos) salarios mínimos en los términos de la Condición CUADRAGÉSIMA NOVENA, por cada día de atraso en la terminación de las Obras, conforme a lo establecido en la Concesión. Los trabajos de ampliación se ejecutarán bajo los términos y condiciones establecidos en la Concesión.

..."

**"QUINTA. CAPITAL DE RIESGO A CARGO DE LA CONCESIONARIA**

En los términos y condiciones establecidos en la Concesión, **"LA CONCESIONARIA"** aportó a la fecha al Fideicomiso de Administración el Capital de Riesgo, constituido por recursos propios, para el cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la Concesión, por lo menos por la cantidad de \$4,492,000,000.00 (cuatro mil cuatrocientos noventa y dos millones 00/100 Pesos), así como una inversión adicional de hasta por \$1,600,000,000.00 (Un mil seiscientos millones 00/100 Pesos) para la ampliación de los Tramos Carreteros "I" y "II" de tipo a A2 a tipo A4, así como otras obras adicionales que **"LA SECRETARÍA"** y **"LA CONCESIONARIA"** convengan de acuerdo con lo siguiente:

..."

**"SEXTA. CRÉDITOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y CRÉDITOS ADICIONALES PARA FINANCIAR OBRAS DE CONSERVACIÓN, AMPLIACIONES O MODERNIZACIONES DE LA VÍA CONCESIONADA**

**"LA CONCESIONARIA"** se obliga a obtener los Créditos por la cantidad mínima de \$1,600.00 Millones de Pesos, la cual será íntegramente destinada a la ampliación de los Tramos Carreteros "I" y "II" de tipo a A2 a tipo A4 y obras adicionales que convenga con **"LA SECRETARÍA"**, mediante su depósito y aplicación a través del Fideicomiso de Administración, de acuerdo con lo siguiente:

..."

**"SÉPTIMA. PROYECTO EJECUTIVO**

SCT

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



**“LA CONCESIONARIA”** se obliga a realizar la construcción de la Vía Concesionada conforme al Proyecto Ejecutivo que se adjunta como ANEXO 4. El Proyecto Ejecutivo se adjunta en versión electrónica certificada, que concuerda fielmente con el documento original que obra en los archivos de la Secretaría.

Asimismo, **“LA CONCESIONARIA”** se obliga a realizar y someter a aprobación de **“LA SECRETARÍA”**, el Proyecto Ejecutivo de los trabajos de ampliación de los Tramos Carreteros I (Atzacomulco – Piedras Negras) y II (Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro), lo anterior en el entendido de que **“LA CONCESIONARIA”** deberá iniciar la elaboración del Proyecto Ejecutivo al día hábil siguiente de la firma de la primera modificación de la Concesión y someterlo a aprobación de **“LA SECRETARÍA”** a más tardar el día 15 de noviembre de 2013.

...

#### **“CUADRAGÉSIMA PRIMERA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN.**

Derivado de las modificaciones a las condiciones operativas y financieras de la Concesión, **“LA SECRETARÍA”** en términos de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorga una prórroga al plazo de vigencia de la presente Concesión, para contemplar una vigencia adicional de hasta 30 años, que expirará el 21 de diciembre de 2065, para que **“LA CONCESIONARIA”** cumpla con las obligaciones económico financieras previstas en el Título de Concesión, así como para la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo.

Al término de la prórroga, los bienes afectos a la explotación de la concesión revertirán a favor del Gobierno Federal, sin costo alguno y libres de todo gravamen, en términos de lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal”.

**SEGUNDA.-** Se modifica el Anexo 8 del Título de Concesión para quedar en los términos del documento que se adjunta al presente instrumento.

**TERCERA.-** **“LA CONCESIONARIA”** manifiesta que conforme al modelo financiero anexo a la presente modificación, se recupera el monto de la inversión que realizó para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la vía concesionada, en términos de los antecedentes V, VI y VII de la presente modificación; asimismo, recupera el monto de la inversión por la ampliación de los Tramos Carreteros Tipo A2 (Atzacomulco – Piedras Negras y Piedras Negras – Entronque Autopista México Querétaro), conforme al antecedente X de la presente modificación; en ambos casos junto con su rendimiento respectivo y los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía.

**“LA CONCESIONARIA”** manifiesta expresamente que no existen a la fecha otras inversiones y 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 12 días del mes de agosto de dos mil trece.

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

LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPARZA

**POR LA CONCESIONARIA  
EL APODERADO LEGAL**

LICENCIADO CARLOS ALBERTO FACHA LARA