



SEXTA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 17 DE NOVIEMBRE DE 2006, 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 ESPRÍU, EN ADELANTE "**LA SECRETARÍA**", A FAVOR DE LA SOCIEDAD DE NACIONALIDAD MEXICANA "CONCESIONARIA AUTOPISTA MONTERREY-SALTILLO, S.A. DE C.V.", EN ADELANTE "**LA CONCESIONARIA**", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU REPRESENTANTE LEGAL EL LICENCIADO CARLOS REDONDO RINCÓN, PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER EL **LIBRAMIENTO NORPONIENTE DE SALTILLO** DE 45.33 KM DE LONGITUD, CON ORIGEN EN EL KM 0+940 DE LA CARRETERA FEDERAL SALTILLO-ZACATECAS Y TERMINACIÓN EN EL KM 46+210, ENTRONQUE OJO CALIENTE 1, EN EL ESTADO DE COAHUILA, Y LA **AUTOPISTA SALTILLO-MONTERREY** DE 49.8 KM DE LONGITUD, CON ORIGEN EN EL KM 46+210, ENTRONQUE OJO CALIENTE 1, Y TERMINACIÓN EN EL KM 96+054, ENTRONQUE MORONES PRIETO, EN LA CIUDAD DE MONTERREY, NUEVO LEÓN, AMBOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, EN LA REPÚBLICA MEXICANA, PROYECTO DENOMINADO "LIBRAMIENTO NORPONIENTE DE SALTILLO Y AUTOPISTA SALTILLO-MONTERREY".

ANTECEDENTES

- 1º. Con fecha **17 de noviembre de 2006**, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría, otorgó una concesión a la Concesionaria para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento Norponiente de Saltillo de 45.33 km de longitud, con origen en el km 0+940 de la carretera federal Saltillo-Zacatecas y terminación en el km 46+210, Entronque Ojo Caliente 1, en el Estado de Coahuila (en adelante el "Libramiento Norponiente de Saltillo"), y la autopista Saltillo-Monterrey de 49.8 km de longitud, con origen en el km 46+210, Entronque Ojo Caliente 1, y terminación en el km 96+054, Entronque Morones Prieto, en la ciudad de Monterrey, Nuevo León (en adelante, la "Autopista Saltillo-Monterrey", y conjuntamente con el Libramiento Norponiente de Saltillo, la "Vía Concesionada") ambos de jurisdicción federal en la República Mexicana (la "Concesión", o el "Título de Concesión" según el contexto lo requiera), por un plazo de vigencia de 30 años contados a partir de la fecha de su expedición.
- 2º. Con fecha **28 de agosto de 2007**, la Secretaría otorgó la **Primera Modificación al Título de Concesión**; cuyo objeto fue modificar el párrafo tercero de la Condición Vigésima Quinta, relativa a los Estatutos de la Concesionaria.
- 3º. Con fecha **15 de diciembre de 2009**, la Secretaría otorgó la **Segunda Modificación al Título de Concesión**; cuyo objeto fue modificar el párrafo segundo del inciso A), y sus numerales 1, 4 y 6, y el párrafo quinto de la Condición Décima, relativa a Obras Adicionales, Mejoras y Ampliaciones.
- 4º. Con fecha **5 de octubre de 2010**, la Secretaría otorgó la **Tercera Modificación al Título de Concesión**; cuyo objeto fue modificar la fracción V de la Condición Sexta, relativa a los



Créditos para la construcción de las Obras y Créditos Adicionales para financiar obras de conservación, ampliaciones o modernizaciones de la Vía Concesionada.

- 5°. Con fecha **20 de diciembre de 2010**, la Secretaría otorgó la **Cuarta Modificación al Título de Concesión**; cuyo objeto fue modificar la Condición Cuadragésima Primera para prorrogar su vigencia por un plazo de 15 años adicionales; bajo la condición de que la Secretaría podría dar por terminada anticipadamente la Concesión, sin responsabilidad para las partes, en el caso de que la recuperación y pago del Crédito 2 del Crédito Subordinado Convertible otorgado por el FONADIN a la Concesionaria, se diera antes de que concluya la prórroga otorgada.
- 6°. Con fecha **26 de noviembre de 2012**, la Secretaría otorgó la **Quinta Modificación al Título de Concesión**; cuyo objeto fue adicionar un segundo párrafo a la Condición Segunda de la Cuarta Modificación al Título de Concesión
- 7°. Con fecha **26 de agosto de 2015**, la Concesionaria presentó, con base en lo previsto en el inciso C) de la Condición Décima del Título de Concesión, ante esta Secretaría una solicitud para la ampliación de la Vía Concesionada para efecto de construir un viaducto de altas especificaciones en el Estado de Nuevo León, en la República Mexicana, y expuso los argumentos y circunstancias legales, sociales, técnicas y económicas que justifican dicha ampliación (la "Solicitud de Ampliación Original"). Con fechas 20 de septiembre de 2016 y 19 de junio de 2018, la Concesionaria presentó ante esta Secretaría dos alcances a la Solicitud de Ampliación Original para aportar elementos a ser considerados en el análisis de la conveniencia y viabilidad de la Ampliación (como dicho término se define más adelante).
- 8°. Mediante escrito de fecha **24 de abril de 2019**, la Concesionaria presentó ante esta Secretaría un tercer alcance a la Solicitud de Ampliación Original, para solicitar a la Secretaría, entre otros: (i) tener por reformulada y sustituida totalmente la Solicitud de Ampliación Original (incluidos sus alcances), y presentar elementos adicionales respecto a la conveniencia y procedencia de la Ampliación; y (2) otorgar una sexta modificación al Título de Concesión con el objeto de: (i) incluir la Ampliación como parte de la Vía Concesionada; y (ii) extender el plazo de vigencia de la Concesión para permitir la amortización de las obras de la Vía Concesionada y de los Créditos o Financiamientos a cargo de la Concesionaria.

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 políticos y económicos 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. Actualmente existe un problema trascendente de capacidad de salida de la Autopista Saltillo-Monterrey, que genera altos niveles de congestión vehicular en la zona metropolitana de la ciudad de Monterrey adyacente a la Vía Concesionada. En Monterrey confluyen ejes carreteros norte-sur y este-oeste, una variada gama de plantas industriales que se sitúan alrededor de la ciudad y un tráfico local con alta actividad. Los volúmenes de tráfico de la zona han venido creciendo sostenidamente por encima de la capacidad de la infraestructura vial y se prevé sigan creciendo, provocando que múltiples vehículos, tanto particulares como de carga, emitan gases y compuestos, y se incrementen los tiempos de traslado.

- IV. La Condición Décima del Título de Concesión prevé que la Concesionaria deberá someter a consideración de la Secretaría la ampliación de la Vía Concesionada al presentarse en la Vía Concesionada un TDPA de 9,000 vehículos, y se prevé que dicho TDPA anual se continúe incrementando.

- V. Derivado de los estudios realizados por la Concesionaria y analizados y evaluados por la Secretaría, se ha generado la necesidad de mejorar las condiciones físicas de la Vía Concesionada mediante la construcción de una ampliación de la Vía Concesionada mediante un viaducto elevado de 8.539 km (6.813 km de viaducto y 1.726 km de entronques), que discurrirá en sentido Este-Oeste, paralelo al río Santa Catarina, desde el final de la Vía Concesionada en las Huastecas en la zona suroeste del río Santa Catarina hasta el entronque final con la Avenida Gustavo Díaz Ordaz (en adelante la "Ampliación" o el "Viaducto Santa Catarina"). El Viaducto Santa Catarina permitirá conectar la actual Vía Concesionada con dos vías principales: la autopista libre Saltillo-Monterrey y la vía urbana de alta velocidad Avenida Gustavo Díaz-Ordaz, ofreciendo una alternativa a la actual carretera libre Saltillo-Monterrey en ese tramo, que actualmente cuenta con una gran congestión vehicular. La Ampliación tiene como objetivo principal brindar un mejor



servicio tanto a los usuarios de viajes de largo recorrido como a los usuarios locales resolviendo el problema de la congestión en la carretera libre Saltillo-Monterrey en el tramo que se encuentra entre el Periférico de Monterrey y el centro de la ciudad de Monterrey, permitiendo una gran mejora en el acceso y salida de la zona urbana de Monterrey para los tráficos procedentes y que acceden a la Autopista Saltillo-Monterrey, principalmente vehículos pesados.

- VI. Además de la importancia de este corredor en materia de comercio internacional por su conexión con la frontera con Estados Unidos, la construcción del Viaducto Santa Catarina generará ahorros importantes para los usuarios que viajen entre los Estados de Coahuila y Nuevo León. Asimismo, permitirá a los habitantes de dichas zonas tener acceso de forma más rápida y directa a las ciudades de Monterrey y de Saltillo, evitando conflictos viales en el área urbana de Monterrey y agilizando los viajes generados por ambas zonas.
- VII. Desde el punto de vista social, la realización del Viaducto Santa Catarina se justifica porque cumple el propósito de hacer más seguro y eficiente el movimiento de bienes y personas que circulen a través del Viaducto Santa Catarina, ya que se tendrán beneficios para los usuarios al lograrse mayores velocidades de desplazamiento. Esto contribuye a la disminución de los costos de operación vehicular y de los tiempos de recorrido en toda la red de influencia del Viaducto Santa Catarina.
- VIII. El Viaducto Santa Catarina traerá también una mejora en el medio ambiente ya que incrementará la calidad del aire de la zona urbana de Monterrey al reducirse el número de vehículos que circularán por esta zona y también mediante la reducción de las emisiones debido al menor tiempo de recorrido y la calidad de la nueva infraestructura.
- IX. Las obras del Viaducto Santa Catarina mejorarán sustancialmente el nivel de servicio ofrecido a los usuarios locales, así como al comercio que opere por esta vía, al proporcionar una mejor y más eficiente vía de comunicación, incrementando la potencialidad de instalación y crecimiento de nuevas unidades de desarrollo económico en la zona. Asimismo, permitirá reducir los costos de transporte de bienes y personas e incrementará el confort y la seguridad de los usuarios.
- X. El Viaducto Santa Catarina formará parte, al igual que el resto de la Vía Concesionada, del corredor carretero Mazatlán – Matamoros. Conectará con: la Autopista Saltillo – Monterrey, la carretera Ciudad Victoria – Monterrey, la carretera Monterrey – Reynosa, y la autopista Monterrey – Reynosa. Todo ello permitiendo dotar de mayor competitividad e interconectividad a una región clave en el ámbito industrial y en el desarrollo del comercio transfronterizo.
- XI. En ese orden de ideas, el Viaducto Santa Catarina formará parte de la red de comunicaciones que el Gobierno Federal busca impulsar, pues se trata de una obra segura, que generará eficiencias al complementarse con el resto de la Vía Concesionada, y



que está diseñada y será construida con los más altos estándares, lo que garantizará su seguridad y modernidad. Además de que incentiva la competencia, la transparencia y la rendición de cuentas en los proyectos de mejora de infraestructura del país.

- XII.** La infraestructura pública es un elemento fundamental para detonar el potencial económico de un país. En adición, la infraestructura económica, incluyendo carreteras, aeropuertos y puertos, aumenta la capacidad productiva, reduce los costos de transacción, incrementa la actividad agropecuaria, industrial y de servicios, conecta a los pueblos y comunidades indígenas, y brinda a la sociedad más y mejores oportunidades, así como empleos mejor remunerados.

La construcción del Viaducto Santa Catarina cumple con los objetivos antes descritos pues permitirá al Gobierno Federal impulsar el desarrollo de infraestructura nueva sin comprometer recursos públicos para su construcción y operación, pues dichas actividades estarán financiadas con recursos propios de la Concesionaria, así como de financiamiento en el mercado nacional de valores, dando lugar a que la Secretaría destine sus recursos presupuestales a proyectos de infraestructura en sectores estratégicos, mejorando la conectividad del importante tramo carretero al que pertenecerá la Ampliación, incluyendo el beneficio al transporte de bienes y servicios, dentro y hacia afuera del país, por su cercanía con la frontera norte y el corredor Monterrey – Nuevo Laredo.

- XIII.** En las condiciones originales del Título de Concesión no se encuentran previstas por parte de la Concesionaria, las obras del Viaducto Santa Catarina.

- XIV.** La viabilidad financiera de la construcción del Viaducto Santa Catarina se basa en la obtención y aplicación por parte de la Concesionaria de recursos adicionales que tendrían como fuente de pago los flujos remanentes de la operación y explotación de la Vía Concesionada, considerando una prórroga de la vigencia del Título de Concesión por el plazo de 15 (quince) años adicionales al plazo vigente.

- XV.** Para la inversión adicional de la construcción del Viaducto Santa Catarina, la Concesionaria requiere certeza jurídica permitiendo asegurar a los acreedores actuales que la obtención de nuevos recursos no incrementa los riesgos asumidos, y a los acreedores o accionistas que inviertan recursos adicionales que podrán a su vez aislar los riesgos asociados a la Ampliación, y, en caso de que las condiciones financieras así lo permitan, pagar anticipadamente, reestructurar o refinanciar los Créditos o Financiamientos existentes.

- XVI.** Los resultados del estudio de diseño y optimización de la estructura tarifaria presentados por la Concesionaria y revisados por la Secretaría permiten llevar a cabo una optimización de la estructura tarifaria que mejora los ingresos de la Concesión aunado a la prórroga al plazo de la Concesión, a fin de asegurar la viabilidad financiera de la construcción del Viaducto Santa Catarina y poder recuperar la inversión adicional en la Ampliación.



- XVII.** Las obras relativas al Viaducto Santa Catarina las realizará la Concesionaria conforme al proyecto ejecutivo, al programa de obra y el calendario de inversión definitivos, que serán desarrollados y presentados por la Concesionaria a la Secretaría para su aprobación.
- XVIII.** Para llevar a cabo las obras de construcción del Viaducto Santa Catarina se requiere modificar las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de la Concesionaria de construir, operar, conservar y mantener el Viaducto Santa Catarina. Por otro lado, también es necesario modificar la Concesión, con el objeto de prorrogar su vigencia, a fin de mantener el equilibrio económico tomando en cuenta las nuevas inversiones requeridas, los costos futuros de operación y mantenimiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, ya que la construcción de la Ampliación podrá ser financiable con la certeza jurídica de que la Concesionaria explotará la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar la inversión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Sin perjuicio de lo anterior, el Gobierno Federal también será partícipe de los beneficios que la Ampliación y la prórroga a la vigencia de la Concesión pues también se incluye una contraprestación inicial asociada a la Ampliación y se replantea el esquema de compartición de ingresos entre el Gobierno Federal y la Concesionaria.
- XIX.** El artículo 6o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal prevé, entre otros asuntos, que las concesiones para construir, operar, explotar, conservar y mantener caminos y puentes federales 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.
- XX.** La construcción del Viaducto Santa Catarina, a juicio de la Secretaría, es una causa necesaria y justificada no atribuible a la Concesionaria, para llevar a cabo la construcción de un viaducto que se construirá sobre el lecho del Río Santa Catarina, en los municipios de Santa Catarina, San Pedro Garza García y Monterrey, en el Estado de Nuevo León, y cuyos puntos de inicio y fin, en principio serían los siguientes: 96+054 a 102+867 con una longitud de 6.813 km más la longitud de las gasas de los entronques a construir, que incluye los entronques de Morones Prieto y Díaz Ordaz; con lo que se permitirá a los vehículos transitar con mayor seguridad; por lo que atendiendo a que la Vía Concesionada forma parte del Corredor Carretero Mazatlán-Matamoros, representará una solución a la problemática actual de tránsito, ya que conectará la Avenida Antonio L. Rodríguez con la autopista Saltillo-Monterrey, evitando la mezcla del tráfico urbano con el de largo itinerario mejorando la seguridad y la movilidad de los usuarios, así como un supuesto previsto en la Condición Décima del Título de Concesión para el caso de presentarse en la Vía Concesionada, un TDPA de 9,000 vehículos que se prevea continúe incrementando, por lo que la Secretaría considera factible prorrogar el plazo de la vigencia de la Concesión sin exceder el máximo legal a que se refiere el artículo 6o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.



- XXI.** En apego a lo establecido en el artículo 6° Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Secretaría tramitó ante 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.
- XXII.** El artículo 6o. Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal prevé, entre otros asuntos, la determinación de la contraprestación que el concesionario deberá cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de prórrogas al título de concesión; misma que, para el caso del Título de Concesión, fue fijada por la cantidad de \$250'000,000.00 (doscientos cincuenta millones de pesos 00/100 moneda nacional) previa evaluación de la Secretaría y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en términos de la multicitada Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

FUNDAMENTO JURÍDICO

Por lo anterior y con fundamento en los artículos 2o., fracción I, 26 y 36, fracciones XXI, XXII, XXIV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; lo., 2o., fracción I, incisos b) y c), 5o. fracciones I, III, VIII y IX, 6o. y 6o. Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; lo., 2o., fracción I, 4o. y 5o., fracciones I y XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como en las Condiciones Décima, inciso C); Trigésima Cuarta; y Cuadragésima Segunda del Título de Concesión, la Secretaría otorga a la Concesionaria la Sexta Modificación al Título de Concesión para: (i) incluir en el objeto de la Concesión la Ampliación a la Vía Concesionada; y (ii) otorgar la prórroga de la vigencia de la Concesión, de conformidad con las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA. Se modifica la Condición Primera del Título de Concesión para modificar las definiciones "Acreedor", "Concesión", "Ingeniero Independiente", "Proyecto" y "Vía Concesionada" y adicionar la definición de "Viaducto Santa Catarina" de la Condición Primera; para quedar en los siguientes términos:

"...PRIMERA.- DEFINICIONES

Para efectos de la presente Concesión, incluyendo sus Anexos, las palabras que se escriban con primera letra mayúscula, tendrán el significado que se les atribuye más adelante, salvo que expresamente se indique lo contrario. Dichas palabras podrán usarse en plural o singular según lo requiera el sentido de la frase de que



se trate.

[...]

Acreeedor, persona(s) física(s) o moral(es) distinta(s) del Concurante, sus filiales, subsidiarias o controladora, salvo que se trate de una institución de crédito debidamente autorizada bajo las Leyes Aplicables, que otorguen financiamiento a la Concesionaria para construir, explotar, conservar y/o mantener, total o parcialmente la Vía Concesionada, para sustituir parcial o totalmente dicho financiamiento o para ser aplicado a los fines establecidos en el Título de Concesión.

[...]

Concesión, el presente título que la Secretaría otorgó en favor de la Concesionaria por un plazo de 30 años (según el mismo sea prorrogado de tiempo en tiempo), para construir, operar, explotar, conservar y mantener la Vía Concesionada."

[...]

Ingeniero Independiente, empresa de supervisión referida en la Condición **TRIGÉSIMA SÉPTIMA** del Título de Concesión, que el Fideicomiso de Administración, previa aprobación de su Comité Técnico y bajo propuesta de la SCT, está obligado a contratar con cargo a su patrimonio, para que lleve a cabo los trabajos de supervisión de la construcción de las Obras de los Tramos Carreteros I y III del Libramiento Norponiente de Saltillo, de la Autopista Saltillo-Monterrey y del Viaducto Santa Catarina, de conformidad con lo establecido en el Título de Concesión, así como otras actividades que al efecto determine el comité técnico del Fideicomiso de Administración.

[...]

Proyecto, carretera de altas especificaciones de jurisdicción federal que comprende el Libramiento Norponiente de Saltillo, la Autopista Saltillo-Monterrey y el Viaducto Santa Catarina.

[...]

Viaducto Santa Catarina, es el viaducto de altas especificaciones de jurisdicción federal de 6.728 km de longitud con origen en el km 96+054 y terminación en el km 102+576867 más 1.726 km de entronques, ubicado en el estado de Nuevo León, en la República Mexicana, que la Concesionaria deberá Construir, Operar, Explotar, Conservar y Mantener, incluyendo el Derecho de Vía y sus servicios



auxiliares y el conjunto de todas las actividades que la Concesionaria está obligada a llevar a cabo en los términos establecidos en la Concesión y el **ANEXO 20** "Premisas Técnicas, Económicas, Financieras, Operativas y Administrativas aplicables al Viaducto Santa Catarina".

SEGUNDA. Se adiciona un tercer párrafo a la Condición Cuarta, para quedar en los siguientes términos:

"...CUARTA.- PLAZO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE LA VÍA CONCESIONADA

[...]

[...]

*Respecto del Viaducto Santa Catarina, la Concesionaria dispondrá de un plazo de 27 (veintisiete) meses para concluir los trabajos de construcción de las Obras correspondientes, a partir de la fecha en que la Secretaría autorice su inicio de construcción. La Concesionaria podrá adelantar la puesta en Operación del Viaducto Santa Catarina, siempre y cuando concluya las Obras en forma anticipada, y emita un aviso de terminación de obra, en términos del **ANEXO 20** "Premisas Técnicas, Económicas, Financieras, Operativas y Administrativas aplicables al Viaducto Santa Catarina...".*

TERCERA. Se modifica la fracción I de la Condición Quinta; para quedar en los siguientes términos:

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

[...]

- I. *En los términos establecidos en la Concesión, el Capital de Riesgo deberá mantenerse en términos reales hasta el término de su disposición, conforme a la metodología establecida en el **ANEXO 3** y sólo podrá ser ejercido después de que los Créditos se encuentren disponibles en el Fideicomiso de Administración. No obstante lo anterior, la Concesionaria podrá ejercer el Capital de Riesgo aun cuando los Créditos o Financiamientos no se encuentren disponibles en el Fideicomiso de Administración, para pagar cualquier contraprestación a la Secretaría bajo el Título de Concesión o cualquier cantidad bajo el Crédito Subordinado Convertible otorgado por FONADIN. La disposición de los recursos necesarios para la construcción de los Tramos Carreteros I y III del*



Libramiento Norponiente de Saltillo, de la Autopista Saltillo-Monterrey y del Viaducto Santa Catarina, se hará conforme a la siguiente prelación: primero el Capital de Riesgo y después los Créditos. Alternativamente, la Concesionaria podrá disponer del Capital de Riesgo y de los Créditos en pari-passu, si garantiza la disponibilidad del Capital de Riesgo con una carta de crédito stand-by y/o mediante el depósito de dinero en efectivo depositado en el Fideicomiso de Administración, de acuerdo con lo siguiente:

[...]"

CUARTA. Se modifica la fracción V y se adiciona una fracción VII a la Condición Sexta; para quedar en los términos siguientes:

“...SEXTA.- CRÉDITOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y CRÉDITOS ADICIONALES PARA FINANCIAR OBRAS DE CONSERVACIÓN, AMPLIACIÓN O MODERNIZACIONES DE LA VÍA CONCESIONADA

[...]

V. *En el caso de que durante la etapa de Operación de la Vía Concesionada se haga necesaria la obtención de créditos adicionales a los que se refiere el primer párrafo de esta Condición **SEXTA**, con objeto de financiar obras de Reconstrucción, Conservación, ampliaciones o modernizaciones de la Vía Concesionada, la Concesionaria podrá recurrir a la contratación de Créditos o Financiamientos adicionales sin requerir autorización de la Secretaría, siempre y cuando no se ponga en riesgo la viabilidad de la Concesión y no se afecte el interés público. La Concesionaria deberá informar a la Secretaría de la contratación de cualquier Crédito o Financiamiento adicional dentro de los 30 (treinta) días siguientes a su celebración.*

[...]

VII. *La amortización de cualquier Financiamiento, refinanciamiento o Crédito que se contrate en relación con el presente Proyecto tendrá como plazo máximo el término de la Concesión y, en su caso, el de la(s) prórroga(s) que se hubiere(n) otorgado en términos de lo que establezcan la Concesión o las Leyes Aplicables...”.*

QUINTA. Se adiciona un segundo párrafo al numeral 6 del inciso A) y se elimina el penúltimo párrafo del inciso C) de la Condición Décima, para quedar en los términos siguientes:



"...DÉCIMA.- OBRAS ADICIONALES, MEJORAS Y AMPLIACIONES

[...]

A) Obras Adicionales.

[...]

6. [...]

Tratándose de Obras adicionales relacionadas con la construcción del Viaducto Santa Catarina, incluyéndose de manera enunciativa más no limitativa en dicho concepto, aquellas relacionadas o derivadas de la corrección de fallas geotécnicas, los costos para su satisfacción serán a cargo de la SCT, lo anterior sin perjuicio de que la Concesionaria, si así lo acuerda con la SCT, podrá contratar Financiamientos o Créditos para cubrir dichos costos; lo cual dará lugar a la implementación de los ajustes necesarios en materia de Tarifas para permitir a la Concesionaria obtener los recursos necesarios para pagar dichos Financiamientos o Créditos, proceso que iniciará una vez que se haya determinado la procedencia de las Obras adicionales en términos de la presente Condición."

[...]

C) Ampliaciones

Al presentarse en la Vía Concesionada, un TDPA de 9,000 vehículos, y se prevé que dicho TDPA anual se continúe incrementando, la Concesionaria deberá someter a consideración de la Secretaría la solicitud para ampliar la Vía Concesionada, para lo cual deberá adjuntar el estudio de tránsito comparativo con el estudio presentado junto con su Propuesta en el Concurso, que comprenda: (i) TDPA y su composición en los distintos tramos; (ii) su variación y su tasa media de crecimiento anual, incluyendo las hipótesis consideradas; (iii) pronósticos de corto, mediano y largo plazos; y (iv) la velocidad de operación promedio observada. Dicho estudio comparativo de tránsito deberá ser realizado por una empresa especializada de reconocida solvencia y experiencia en estudios similares a satisfacción de la Secretaría.

La Secretaría, previo estudio de la solicitud, en un plazo no mayor de 45 (cuarenta y cinco) Días a partir de la fecha de recepción de la misma, procederá a realizar el análisis correspondiente y emitirá la resolución que proceda, la cual no podrá ser negada salvo por razones debidamente justificadas o de interés público.



En caso de que la solicitud sea aprobada por la Secretaría, ésta y la Concesionaria concertarán la realización del proyecto ejecutivo para la ampliación de que se trate y al efecto establecerán las modalidades a que se sujetará su construcción, Operación, Mantenimiento y Conservación, acordes a lo establecido en la Concesión, considerando que la construcción deberá concluir antes de que el TDPA alcance los 10,000 vehículos.

El proyecto ejecutivo de la ampliación de que se trate, se presentará a la Secretaría para que en un plazo que no exceda de 60 (sesenta) Días proceda a su revisión y aprobación en su caso. Una vez aprobado el proyecto ejecutivo correspondiente, la Concesionaria deberá someter a la consideración de la Secretaría el presupuesto de construcción de la ampliación respectiva, quien emitirá sus comentarios en un plazo que no excederá de 30 (treinta) Días.

En el caso de que la Secretaría estime conveniente y posible ampliar la Vía Concesionada, debido a que el descenso del nivel de servicio o el TDPA y su variación lo demanden, acordará con la Concesionaria los términos y condiciones de la ampliación respectiva de acuerdo con lo previsto en la Concesión y las Leyes Aplicables, sin que la ampliación respectiva afecte las previsiones originales de desempeño económico de la Concesión, en detrimento de la Concesionaria.

En cualquier caso la Secretaría emitirá el instrumento jurídico, en el que se establecerán las condiciones pertinentes, que hayan acordado las partes."

SEXTA. Se modifica en su totalidad la Condición Vigésima y el Anexo 8, para quedar como sigue:

"...VIGÉSIMA.- COMPARTICIÓN DE INGRESOS EXTRAORDINARIOS

*Con efectos a partir del 1 de enero de 2020, en caso de que los ingresos brutos tarifados (sin el Impuesto al Valor Agregado) obtenidos por la Explotación de la Concesión el año inmediato anterior, resulten mayores a aquellos previstos en el **ANEXO 8**, se considerará que existen ingresos extraordinarios. Para efectos de lo anterior la contabilización de dichos ingresos brutos tarifados iniciará a partir del 1 de enero de 2019. 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. Lo anterior en el entendido que, respecto del ejercicio fiscal 2019, los ingresos extraordinarios se ajustarán proporcionalmente al número de días transcurridos a partir del 4 de noviembre de 2019.*

La Concesionaria compartirá los ingresos extraordinarios con el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría, sobre una base anual y conforme a la metodología



de cálculo señalada en el **ANEXO 8**. El pago correspondiente deberá llevarse a cabo entre el 2 y el 31 de enero de cada año calendario...”.

SÉPTIMA. Se adiciona un último párrafo a la Condición Vigésima Primera, en los siguientes términos:

“... VIGÉSIMA PRIMERA.- CONTRAPRESTACIÓN Y CONTRAPRESTACIÓN INICIAL

[...]

[...]

[...]

En los términos de lo dispuesto en la fracción III del artículo 6o. Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y como consecuencia de la prórroga de la Concesión en relación con el Viaducto Santa Catarina, la Concesionaria se obliga a pagar al Gobierno Federal una contraprestación en concepto de aprovechamiento equivalente a \$250'000,000.00 (doscientos cincuenta millones de pesos 00/100 moneda nacional), cuyo pago deberá realizarse, en la cuenta bancaria que la Secretaría indique, en la fecha que ocurra primero entre la fecha de inicio de construcción del Viaducto Santa Catarina, o el 31 de diciembre de 2019, siendo condición para poder declarar dicho inicio de construcción haber pagado dicha contraprestación.”

OCTAVA. Se modifica el primer párrafo de la Condición Vigésima Séptima; para quedar en los siguientes términos:

“...VIGÉSIMA SÉPTIMA.- FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN

Con fecha 16 de noviembre de 2006 y en cumplimiento de sus obligaciones derivadas de las Bases y la Concesión, la Concesionaria constituyó, en calidad de fideicomitente, el Fideicomiso de Administración, bajo el número 591, en el Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como institución fiduciaria, mismo que tiene por objeto fiduciario principal el de administrar la totalidad de los recursos derivados de la Explotación de la Concesión, así como el Capital de Riesgo, los Créditos y los demás recursos relacionados con la Vía Concesionada, hasta su liquidación y extinción. Así también, el Fideicomiso de Administración llevará un registro específico para la construcción del Viaducto Santa Catarina, para el pago de la contraprestación a que se refiere el último párrafo de la Condición Vigésima Primera, para el pago a la Secretaría de los ingresos que, en su caso, le correspondan en términos de lo



previsto en la Condición Vigésima de la Concesión, así como para el repago de los Financiamientos adicionales, refinanciamientos y/o Créditos que la Concesionaria obtenga para la construcción del Viaducto Santa Catarina...".

NOVENA. Se modifica el último párrafo de la Condición Trigésima Primera; para quedar en los términos siguientes:

"...TRIGÉSIMA PRIMERA.- BURSATILIZACIÓN DE LOS INGRESOS DERIVADOS DE LA CONCESIÓN

[...]

[...]

"La Concesionaria podrá realizar la bursatilización de ingresos derivados de la Explotación de la Vía Concesionada una vez que se encuentre en Operación, para lo cual deberá de informar a la Secretaría los términos y condiciones en los que se llevó a cabo la bursatilización correspondiente. El producto resultante de la bursatilización respectiva deberá integrarse al patrimonio fideicomitido en el Fideicomiso de Administración y se destinará al pago de los Créditos y a la recuperación anticipada del Capital de Riesgo y su TIR, en ese orden."

DÉCIMA. Se adiciona un último párrafo a la Condición Trigésima Novena; para quedar en los siguientes términos:

"...TRIGÉSIMA NOVENA.- TERMINACIÓN DE LA CONCESIÓN

[...]

Tomando en consideración los riesgos inherentes al Libramiento Norponiente de Saltillo, la Autopista Saltillo-Monterrey y el Viaducto Santa Catarina, así como para mantener la viabilidad financiera de la Concesión, para efectos de lo señalado en la presente Condición, el Libramiento Norponiente de Saltillo y la Autopista Saltillo-Monterrey se considerarán de manera independiente del Viaducto Santa Catarina. En este sentido, la revocación de la Concesión por aspectos derivados de incumplimientos relacionados con el Viaducto Santa Catarina (incluyendo la falta de pago de la contraprestación prevista en el último párrafo de la Condición Vigésima Primera), no dará lugar a la revocación de la Concesión en relación con el Libramiento Norponiente de Saltillo y la Autopista Saltillo-Monterrey y viceversa, salvo que el incumplimiento de la Concesionaria sea de tal gravedad



que afecte a la Vía Concesionada en su totalidad..."

DÉCIMA PRIMERA. Se modifica el primer y el segundo párrafo de la Condición Cuadragésima Segunda, del Título de Concesión, para quedar como sigue:

"...CUADRAGÉSIMA SEGUNDA.- VIGENCIA DE LA CONCESIÓN

La vigencia de esta Concesión será por un periodo de 30 (treinta) años, contados a partir de la fecha de su expedición. Adicionalmente, se otorga una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión que, en conjunto con la primera prórroga de la vigencia de la Concesión, alcanzará el plazo legal máximo de 60 (sesenta) años contados a partir de la fecha de inicio de vigencia de la Concesión.

Para efectos del cómputo de la vigencia señalada en el párrafo que antecede, no se considerarán los periodos mayores a 10 (diez) Días en que por causas no imputables a la Concesionaria, o por Caso Fortuito o Fuerza Mayor se produzca un retraso en la Fecha Programada de Inicio de Operación o se impida la Explotación de la Vía Concesionada. En caso de darse los supuestos anteriores, la Secretaría y la Concesionaria levantarán un acta circunstanciada por cada evento, en la que se harán constar las causas que motivaron el retraso de la Fecha Programada de Inicio de Operación o la suspensión de la explotación de la Vía Concesionada, con objeto de llevar la contabilidad de los Días que no serán tomados en cuenta en el cómputo de la vigencia de la Concesión.

[...]"

DÉCIMA SEGUNDA. Con motivo de la modificación a la Condición Cuadragésima Segunda del Título de Concesión realizada en términos de la presente Modificación al Título de Concesión, en este acto se deja sin efectos (i) la Condición Segunda de la Cuarta Modificación al Título de Concesión; y (ii) la Cláusula Primera de la Quinta Modificación al Título de Concesión.

DÉCIMA TERCERA. Se adiciona el ANEXO 20 "Premisas Técnicas, Económicas, Financieras, Operativas y Administrativas aplicables al Viaducto Santa Catarina", el cual forma parte integrante del Título de Concesión.

DÉCIMA CUARTA. La obligación de la Concesionaria de construir el Viaducto Santa Catarina en términos del Proyecto Ejecutivo de la Ampliación será válida y exigible una vez que: (i) la Concesionaria reciba los recursos provenientes de los Créditos o Financiamientos que contrate para financiar parcial o totalmente los costos de construcción del Viaducto Santa Catarina; (ii) la



Concesionaria haya cubierto la contraprestación al Gobierno Federal prevista en el último párrafo de la Condición Vigésima Primera del Título de Concesión; y (iii) se hayan obtenido cualesquier permisos y autorizaciones aplicables (incluyendo sin limitar los permisos o autorizaciones para el uso del Derecho de Vía) para la construcción del Viaducto Santa Catarina. En caso de haberse cumplido las condiciones señaladas en los numerales (ii) y (iii) anteriores, y no obstante la Concesionaria aún no esté obligada a construir el Viaducto Santa Catarina, la Concesionaria podrá a su elección, solicitar a la Secretaría la autorización para dar inicio a la Construcción del Viaducto Santa Catarina, no obstante aún no se hayan recibido en el Fideicomiso de Administración los recursos provenientes de la nueva emisión de certificados bursátiles, siempre que se cumplan los requisitos previstos en la Condición Quinta del Título de Concesión.

DÉCIMA QUINTA. En caso de que el pago de la contraprestación prevista en el último párrafo de la Condición Vigésima Primera del Título de Concesión no se efectúe a más tardar el 31 de diciembre de 2019 esta Secretaría se encontrará facultada para dar inicio al procedimiento de terminación de la presente Modificación al Título de Concesión, en el entendido, sin embargo, que la terminación de la misma no dará lugar a la terminación o revocación de la Concesión en relación con el Libramiento Norponiente de Saltillo y/o la Autopista Saltillo-Monterrey.

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

La presente Sexta Modificación al Título de Concesión se otorga en la Ciudad de México, a los 4 días del mes de noviembre del año dos mil diecinueve.

POR "LA SECRETARÍA"

Ing. Javier Jiménez Espriú
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "LA CONCESIONARIA"

Lic. Carlos Redondo Rincón
Representante Legal de Concesionaria
Autopista Monterrey-Saltillo, S.A. de C.V.