



PRIMERA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 27 DE MAYO DE 2010, 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 DENOMINADA AUTOVÍA MITLA-TEHUANTEPEC, S.A. DE C.V. EN ADELANTE "EL CONCESIONARIO", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU APODERADO LEGAL, EL LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA PARA CONSTRUIR, EXPLOTAR, OPERAR, CONSERVAR, MANTENER, MODERNIZAR Y AMPLIAR LA CARRETERA DE JURISDICCIÓN FEDERAL MITLA-ENTRONQUE TEHUANTEPEC II, DE 169.232 (CIENTO SESENTA Y NUEVE KILÓMETROS CON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS METROS) DE LONGITUD EN EL ESTADO DE OAXACA, (EN ADELANTE LA VÍA CONCESIONADA); INCLUYENDO EL DERECHO EXCLUSIVO PARA SUSCRIBIR EL CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LARGO PLAZO (PPS) CON EL GOBIERNO FEDERAL, CONFORME A LOS SIGUIENTES:

## ANTECEDENTES

- 1° Con fecha *30 de octubre de 2007*, "LA SECRETARÍA" publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Convocatoria No. 02, relativa al Concurso Público Internacional No. 00009076-002-07 para el otorgamiento de una concesión de jurisdicción federal para operar, explotar, mantener, conservar modernizar y ampliar los Tramos 1 y 3, así como para construir, explotar, operar, mantener y conservar el Tramo 2 de la carretera jurisdicción federal Mitla-entronque Tehuantepec II de 169.232 (ciento sesenta y nueve kilómetros con doscientos treinta y dos metros) de longitud, en el Estado de Oaxaca de la República Mexicana, así como el derecho exclusivo para suscribir el Contrato de Servicios de Largo Plazo con el Gobierno Federal.
- 2° Con fecha *29 de abril de 2010*, como resultado del proceso del Concurso, la "LA SECRETARÍA" emitió el fallo en el que determinó Concursante Ganador al Consorcio integrado por Caminos y Carreteras del Mayab, S.A.P.I. de C.V. y Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. de C.V.; toda vez que su Propuesta dio cumplimiento a los requisitos legales, técnicos y económico-financieros solicitados.
- 3° En cumplimiento a las obligaciones adquiridas por el Concursante Ganador, éste constituyó la sociedad mercantil de propósito específico denominada Autovía Mitla-Tehuantepec, S.A. de C.V.; como consta en el Testimonio Notarial No. 87,001; de fecha 12 de mayo de 2010, otorgada ante la fe del Lic. José Alfredo Domínguez Martínez, titular de la Notaría Pública No. 149 del Distrito Federal (actualmente Ciudad de México).
- 4° Con fecha *27 de mayo de 2010*, la "LA SECRETARÍA" firmó el Título de Concesión, con una vigencia de 20 años de acuerdo a su Condición Tercera, junto con "EL CONCESIONARIO", otorgándole a su vez el derecho exclusivo para que en la misma fecha de expedición del Título de Concesión suscribiera el Contrato de Prestación de Servicios de Largo Plazo (en adelante el CONTRATO PPS).
- 5° Por lo anterior, "LA SECRETARÍA" y "EL CONCESIONARIO", celebraron el CONTRATO PPS para la provisión del servicio de disponibilidad de la carretera de jurisdicción federal



Mitla – Entronque Tehuantepec II de 169.232 km no. SCT-PPS-08-10/30, por un periodo de 20 años.

- 6° Durante el proceso de construcción de las obras de la Vía Concesionada, sucedieron distintas situaciones, incluyendo una serie de Casos Fortuitos o de Fuerza Mayor (CFFM) que generaron inversiones y costos adicionales, que impidieron la realización de los trabajos de obra conforme al plan original.
- 7° Entre agosto de 2015 y julio de 2017, “LA SECRETARÍA” autorizó a “EL CONCESIONARIO”, tres (3) reprogramaciones a la fecha de terminación de las obras y desplazando por consecuencia el inicio de operación total de la Vía Concesionada, las citadas reprogramaciones se presentan en el cuadro siguiente:

Reprogramación	Inicio	Final
1a	12-agosto-2015	30-junio-2016
2a	21-junio-2016	30-noviembre-2017
3a	1º-julio-2017	30-junio-2018

- 8° Posteriormente, a partir del junio de 2018, debido a que la problemática que motivo los distintos CFFM persistía en el proyecto, y con ello la imposibilidad de continuar con los trabajos de construcción, con fundamento en la Cláusula Cuadragésima Séptima del Contrato PPS, “EL CONCESIONARIO”, puso a consideración de “LA SECRETARÍA” la procedencia de suspensión de la reprogramación de actividades de obra por la persistencia en el tiempo de los eventos de CFFM, para continuar con la evaluación de los daños, así como la implementación de medidas de mitigación para poder minimizar sus efectos.
- 9° Por lo anterior, a partir del *1º de julio de 2018* (término de la Tercera Reprogramación) “LA SECRETARÍA” autorizó 4 (cuatro) prórrogas mismas, que se enlistan a continuación:

Prórrogas	Inicio	Final
1a	1º-julio-2018	30-septiembre-2018
2a	1º-octubre-2018	31-enero-2019
3a	1º-febrero-2019	30-julio-2019
4a	1º-agosto-2019	31-octubre-2019

10° Como parte de las consecuencias de los CFFM, que han impedido la operación de los subtramos contemplada en el Programa de Desarrollo de Disponibilidad Original, ha generado la afectación con respecto a los ingresos por peaje y por Pago por Disponibilidad.

11° Asimismo, se han generado costos adicionales, mismos que se detallan a continuación:

- Costo por actualización de precios. Se contempla una actualización de precios para ajustar los precios unitarios de la Propuesta del Concursante Ganador a precios de mercado a junio de 2019.
- Mayores alcances de obra: Para poder terminar en su totalidad las obras es necesario ejecutar trabajos no contemplados originalmente:





- ❖ **Obra Adicional:** Durante la ejecución de trabajos del proyecto, se identificó obra necesaria para complementar los trabajos planeados inicialmente, para mejorar las condiciones de seguridad y funcionalidad la autopista.
  - ❖ **Rehabilitación de la obra ejecutada:** Para reanudar los trabajos de obra, es necesario realizar la rehabilitación de la obra que fue ejecutada en su momento y que, a partir de marzo de 2016, ha estado expuesta a los efectos del medio ambiente.
  - ❖ **Trabajos ambientales:** Se han identificado nuevas necesidades ambientales, principalmente de reforestación, para poder continuar con los trabajos de obra.
- **Sobrecostos financieros:** Como parte de las reprogramaciones al plazo de terminación de las obras autorizadas por "LA SECRETARÍA", derivadas de los CFFM, se han tenido mayores costos financieros, si se comparan los plazos de inversión del Modelo Financiero de la Propuesta del Concursante Ganador con el Modelo Financiero de Reequilibrio Económico.

12° Mediante escrito de fecha *6 de marzo de 2020*, "EL CONCESIONARIO" solicitó ante "LA SECRETARÍA" una modificación al Título de Concesión, con el objeto de ampliar el plazo de vigencia **actual** de la Concesión así como del CONTRATO PPS, por 20 años adicionales, en la que se incluye la adecuación del Programa de Pagos por Disponibilidad del mismo, para estar en posibilidad de recuperar las inversiones a realizar en la construcción de la Vía Concesionada, de acuerdo al Modelo Financiero de reequilibrio económico adjunto a su solicitud.

### 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. La Condición Trigésima del Título de Concesión establece que:

*"...En caso de que ocurra una modificación de las condiciones técnicas, económicas y operativas en que fue otorgada la Concesión, como resultado de situaciones supervinientes ajenas a la responsabilidad de las Partes, que no pudieron haber sido consideradas en la Propuesta del Concursante y que afecten sustancialmente las condiciones de Operación, Construcción, Explotación, Mantenimiento, Conservación, Modernización y ampliación de la Vía Concesionada, "EL CONCESIONARIO" podrá solicitar a la "LA SECRETARÍA" la modificación de La Concesión, siempre que ello resulte pertinente y posible en los términos de las Leyes aplicables.*

*La modificación a la Concesión, en su caso, se hará en términos tales que las condiciones originales se modifiquen en la menor medida posible y, al mismo tiempo, se logre el cumplimiento del objeto, términos y condiciones originales establecidos en la Concesión..."*

IV. El artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, prevé en su tercer párrafo textualmente lo siguiente: *"...Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años, las cuales 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. La prórroga de las concesiones a que se refiere este párrafo se otorgará siempre que los concesionarios hayan cumplido con las condiciones y obligaciones impuestas en los títulos de concesión..."* En el contexto de la presente modificación, es claro que ha transcurrido ya el primer tercio de la vigencia original de la Concesión y que se requiere realizar inversiones que no fueron previstas en las condiciones originales del Título de Concesión, por lo que los requisitos previstos en el referido artículo 6° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se encuentran cumplidos.

V. Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de "EL CONCESIONARIO", para construir, explotar, operar, conservar, mantener, modernizar y ampliar Vía Concesionada; así como con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos, y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, es necesaria una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión, ya que la construcción operación, conservación, mantenimiento, modernización y ampliación de la carretera, sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que "EL CONCESIONARIO" podrá explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar sus gastos, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

VI. De las proyecciones y Modelo Financiero de Reequilibrio Económico efectuados por parte de "EL CONCESIONARIO" y revisados por "LA SECRETARÍA" se desprende que, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión, resulta necesario otorgar





una prórroga a su vigencia por veinte (20) años adicionales.

- VII. Resulta eficiente desde el punto de vista económico otorgar una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión, por los montos totales de inversión que se requieren para concluir las obras de la Vía Concesionada hasta su operación total, los cuales son distintos a las previstos originalmente en el Título de Concesión y el CONTRATO PPS.
- VIII. En apego a lo establecido en los artículos 6° Bis y 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, "LA SECRETARÍA" tramitó ante la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante oficio 3.4.-0456, la opinión favorable de rentabilidad económica del proyecto, misma que previo análisis, fue otorgada por la Unidad de Inversiones, por oficio 400.1.410.20.156 de 13 de marzo de 2020.
- IX. Los artículos 6o. Bis y 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal prevén, entre otros temas, la determinación de las contraprestaciones QUE "EL CONCESIONARIO" deberá cubrir al Gobierno Federal por el otorgamiento de prórrogas al Título de Concesión; mismas que, para el caso que nos ocupa en el presente instrumento fueron fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de acuerdo a lo siguiente:

- **Contraprestación Inicial por Concepto de Aprovechamiento.** Se determinó no aplicar monto alguno por este concepto, en virtud de que "EL CONCESIONARIO" cubrirá con recursos propios y financiamientos adicionales, las inversiones adicionales requeridas para la continuación del proyecto, así también en virtud de que incluir un monto por este concepto incrementaría los pagos por disponibilidad del Gobierno Federal.
- **Contraprestación Fija Anual:** "EL CONCESIONARIO" se obliga a pagar anualmente al Gobierno Federal, por conducto de "LA SECRETARÍA", una contraprestación equivalente al 0.5% (cero punto cinco por ciento) de los ingresos brutos tarifados obtenidos el año inmediato anterior, por la explotación de la Concesión, excluyendo el Impuesto al Valor Agregado ; más el 0.000001 % del pago anual por disponibilidad realizado a "EL CONCESIONARIO" conforme al CONTRATO PPS, sin considerar reducción alguna, que éste último tenga derecho a recibir conforme al CONTRATO PPS, cuyo pago deberá llevarse a cabo durante el mes de enero de cada año, a más tardar el último Día Hábil.
- **Compartición de Ingresos Diferenciales:** Se aplicará un nuevo esquema de compartición de ingresos entre "EL CONCESIONARIO" y el Gobierno Federal bajo los siguientes criterios:

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



Nuevo Esquema de Compartición de Ingresos Extraordinarios		
Más de 30%	Hasta 50%	40%
Más de 50%	Hasta 75%	60%
Más de 75%	Sin límite superior	75%

- X. Por lo antes expuesto, "LA SECRETARÍA" consideró factible modificar el Título de Concesión para que "EL CONCESIONARIO", continúe con la construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento, modernización y ampliación de la Vía Concesionada; así como mantener el equilibrio económico de la Concesión; otorgando una prórroga al plazo de la Concesión por veinte (20) años adicionales, por la razones antes expuestas en términos de lo establecido en el primer supuesto contenido en el tercer párrafo del artículo 6° de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y la Condición Trigésima del Título de Concesión.

### FUNDAMENTO JURÍDICO

Por lo anterior y con fundamento en los artículos 2o. fracción I, 14, 26 y 36, fracciones XXI, XXII, XXIV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o., fracción I, incisos b) y c), 5o. fracciones I, III y IX, 6o., 6o. Bis, 15 fracción VIII y 30 último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1o., 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 Tercera y Trigésima del Título de Concesión, "LA SECRETARÍA" otorga a "EL CONCESIONARIO", la Modificación al Título de Concesión para otorgar la prórroga de la vigencia de la Concesión, de conformidad con las siguientes:

### CLÁUSULAS

PRIMERA. Se modifican la Condiciones Tercera, primer párrafo y Cuarta, para quedar como sigue:

#### *TERCERA. - Vigencia de la Concesión*

*El plazo de vigencia del Título de Concesión será de 40 (cuarenta) años, contados a partir del 27 de mayo de 2010.*

...

#### *CUARTA. - Financiamiento*

*"EL CONCESIONARIO" deberá aportar al Proyecto, la inversión que se acuerde con "LA SECRETARÍA" y que se agrega como Anexo 14 del Título de Concesión, para la Construcción, Modernización y ampliación, Operación, Mantenimiento y Conservación de la Vía Concesionada durante la Vigencia de esta Concesión.*

*En cumplimiento a lo estipulado en el párrafo que antecede, "EL CONCESIONARIO" está obligado a invertir el presupuesto de obra que se acuerde y está obligado a llevar a cabo*





*todas las actividades necesarias para financiera mediante la aportación de los recursos económicos derivados del Capital de Riesgo y/o de los Contratos de Financiamiento, los trabajos de Operación, Mantenimiento y Conservación de la Vía Concesionada, los servicios auxiliares, accesorios, obras y construcciones, así como los trabajos relativos a la Construcción, Modernización y ampliación de la Vía Concesionada, para que en los términos y condiciones establecidos en esta Concesión, la Carretera Existente se transforme en la Carretera Proyecto.*

*Los montos totales de inversión, las fuentes de financiamiento, su metodología de actualización, el programa de disposición, los costos financieros, los costos de operación, mantenimiento y conservación y el programa de pagos por disponibilidad quedaron contemplados en el Modelo Financiero que presentó "EL CONCESIONARIO" y que autorizó "LA SECRETARÍA", cuyas premisas financieras se describen en el Anexo 15 del presente instrumento.*

*La obligación de la Concesionaria, con respecto a los trabajos de construcción de la autopista, estará delimitada a la aportación de los recursos presentados en el Anexo 14 adjunto al presente instrumento.*

**SEGUNDA.** Se modifica el Anexo 12 "Procedimiento para la compartición de Ingresos Diferenciales" del Título de Concesión en los términos del documento que se adjunta a la presente modificación.

**TERCERA.** Se adicionan al Título de Concesión como parte integrante del mismo, el Anexo 14 "Montos de Inversión con Reequilibrio Financiero Concesión Mitla-entronque Tehuantepec II" y el Anexo 15 "Premisas del Modelo Financiero de Reequilibrio".

**CUARTA.** 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.

**QUINTA.** La firma del presente documento por parte de "EL CONCESIONARIO" implica la aceptación incondicional de sus condiciones y términos.

La presente Primera Modificación al Título de Concesión se otorga en la Ciudad de México, a los diecisiete días del mes de abril del año 2020, firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

ING. JAVIER JIMÉNEZ ESPRIÚ  
Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "EL CONCESIONARIO"

LIC. CARLOS ALBERTO FACHA LARA  
Representante Legal de  
Autovía Mitla-Tehuantepec, S.A. de C.V.