



SEGUNDA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 3 DE OCTUBRE DE 2007, 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 RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S. DE R.L. DE C.V. (ACTUALMENTE RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S.A.B. DE C.V.) EN ADELANTE "LA CONCESIONARIA", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR SU REPRESENTANTE LEGAL, EL C. ALEXANDRE MARCAL DANTAS LIMA, PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER LAS AUTOPISTAS MARAVATÍO-ZAPOTLANEJO Y GUADALAJARA-AGUASCALIENTES-LEÓN, ASÍ COMO LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN QUE SE SEÑALAN EN EL MISMO.

ANTECEDENTES

- 1°. Con fecha 3 de octubre de 2007, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría otorgó una concesión a la Concesionaria para construir, operar, explotar, conservar y mantener por 30 años las Autopistas Maravatío-Zapotlanejo y Guadalajara-Aguascalientes-León (en adelante, las "Autopistas en Operación"), con una longitud total de 558.05 kilómetros, en los estados de Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Aguascalientes (en adelante, la "Concesión" o el "Título de Concesión" según el contexto lo requiera), por un plazo de vigencia de 30 años. El Título de Concesión comprende diversas construcciones asociadas a las Autopistas en Operación (las "Obras de Ampliación").
- 2°. Con fecha 13 de junio de 2014, la Secretaría otorgó la Primera Modificación al Título de Concesión; cuyo objeto fue modificar las Obras de Ampliación para incluir dentro de las mismas la construcción, operación, conservación y mantenimiento de un ramal de aproximadamente 46.0 Km, cuyo inicio se localiza al oriente de Jiquilpan en el Estado de Michoacán y concluye con un entronque con la autopista Maravatío-Zapotlanejo en el Estado de Jalisco (la "Primera Modificación").
- 3°. Mediante escrito No. RCO-DO/024/2016 de fecha 17 de febrero de 2016, la Concesionaria manifestó, entre otras cuestiones, su interés en evaluar en forma conjunta la factibilidad técnica, financiera y jurídica de modificar el Título de Concesión, a fin de llevar a cabo la construcción, operación, conservación y mantenimiento de los siguientes ramales, como Obras de Ampliación: (i) Ecuandureo-La Piedad; (ii) Libramiento de Lagos de Moreno; y (iii) Maravatío-Zitácuaro, como tramos libre de peaje (los "Ramales").
- 4°. Mediante escrito de fecha 2 de enero de 2020, la Concesionaria solicitó ante la Secretaría una modificación al Título de Concesión, con el objeto de incluir como Obras de Ampliación los Ramales; exponiendo la procedencia y justificación de tal solicitud y exhibiendo al efecto la descripción de los proyectos de los Ramales (la "Solicitud de Ampliación").

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. Dentro de los compromisos de la Administración Pública Federal, se encuentra la construcción, operación, conservación y mantenimiento de, los Ramales, mismos que según ha indicado anteriormente consisten en: (i) un tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 39.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 360+100, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con el inicio del Libramiento Norte de La Piedad, en el Estado de Guanajuato; (ii) un tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 71.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 168+000, en el Estado de Michoacán, y terminación en Zitácuaro, en el Estado de Michoacán; y (iii) un libramiento libre de peaje con una longitud aproximada de 25.0 kilómetros, con inicio en el entronque con la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a la altura del km 146+200, en el Estado de Jalisco, y terminación en el entronque con la autopista Lagos de Moreno-San Luis Potosí, en el Estado de Jalisco.

- IV. Los Ramales, al entroncar con las Autopistas en Operación que fueron concesionadas a la Concesionaria, tienen el carácter de una obra asociada a las mismas. En este sentido, la posibilidad de poder construir las, operarlas, conservarlas y mantenerlas como una Obra de Ampliación resulta viable social, jurídica y económicamente.

- V. La viabilidad social de la construcción de los Ramales bajo el Título de Concesión tiene resultados altamente positivos y se estima un valor presente neto de más de \$2,250'000,000.00 (DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS). Lo anterior, ya que entre otras cuestiones: (i) se trata de infraestructura que comunicará zonas rezagadas y/o cuellos de botella de ejes logísticos vertebrales para el desarrollo económico del país; (ii) se trata de infraestructura para uso libre de cuota que mantendrá las más altas especificaciones de servicio durante la vigencia de la Concesión; y (iii) se trata de proyectos que generarán derrama económica significativa, a la vez de crear numerosos empleos directos e indirectos en las zonas afectadas. También se mejorará tanto la conectividad de varios pueblos indígenas oriundos de Michoacán y Jalisco (Otomíes, Huicholes, Nahuas, Purépechas, entre otros) así como la logística en los corredores Manzanillo-Tampico, Jalisco-Centro, Bajío-Jalisco y Bajío-Lázaro Cárdenas, incrementando la competitividad de los productores de la zona. Todo lo anterior sin costo alguno para el erario público ni para los usuarios de los tramos a modernizar dado que los Ramales se mantendrán como libres de peaje.



- VI. El desarrollo de los proyectos de los Ramales implicará una derrama económica superior a \$7,751'000,000.00 (SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y UNO MILLONES DE PESOS). Asimismo, se estima que durante el desarrollo de los proyectos se crearán más de 1,800 (mil ochocientos) empleos directos y aproximadamente 4,000 (cuatro mil) indirectos involucrados tanto en el diseño, como en la construcción y el mantenimiento de los más de 135 kilómetros de desarrollo. Asimismo, la construcción y operación de los Ramales solucionará problemáticas de seguridad, tiempos de recorrido y conectividad tanto para el transporte de carga (corto y largo itinerario) como para el tránsito local y urbano en los estados de Michoacán y Jalisco, ofreciendo alternativas en estado óptimo de circulación lo cual implicará directamente disminuciones en tiempos y distancias de recorrido, mejoras en la comodidad de los usuarios, bajas en emisiones nocivas para el medio ambiente por un uso más eficiente de combustible, reducciones en las pérdidas por merma de transporte de productos y mayor seguridad para todos los usuarios.
- VII. La viabilidad económica de la construcción de los Ramales como Obras de Ampliación de la Concesión se materializa mediante la eficiencia de recursos; toda vez que la modificación del objeto de la Concesión planteada permitirá cumplir con todas las obligaciones operativas y financieras de la Concesionaria con un nivel de rentabilidad razonable para el capital de riesgo que financiará la obra. Los costos adicionales derivados de las obras de construcción, operación y mantenimiento de los Ramales se compensarán, entre otros, con la ampliación de plazo del Título de Concesión y las sinergias de tráfico e ingresos con las demás Autopistas en Operación.
- VIII. El esquema de financiamiento de los proyectos de los Ramales bajo el Título de Concesión presenta condiciones favorables para el Gobierno Federal. Esto es así porque la infraestructura carretera a ser desarrollada en el contexto del Plan Nacional de Desarrollo y de los compromisos del Gobierno Federal, será construida sin la utilización de recursos públicos programados y presupuestados, lo cual permite al Gobierno Federal no tener que aportar recursos propios para construir, operar, conservar y mantener los Ramales y así poder utilizar su capacidad económica en la atención de otras necesidades que resultan prioritarias, particularmente en lo que a la población de más bajos recursos se refiere. Estas obras inclusive significarán un detonante importante de empleos, tanto en la etapa de construcción como en las de operación, conservación y mantenimiento; salvaguardando el equilibrio económico de la Concesión a través de la prórroga al plazo de la misma.
- IX. La Condición Cuadragésima Primera del Título de Concesión establece en su primer párrafo lo siguiente: *"En términos de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley de Caminos, el plazo de la Concesión podrá ser prorrogado hasta por el equivalente al plazo otorgado originalmente, siempre que la Concesionaria haya cumplido con las condiciones establecidas en esta Concesión."* Dado que a la fecha no se encuentran abiertos procedimientos relacionados con el incumplimiento de la Concesión, se estima que este aspecto de la viabilidad jurídica de la construcción de los Ramales se encuentra acreditado.
- X. 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 las 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 los Ramales son obras necesarias a juicio de la Secretaría según se ha indicado anteriormente, por lo que ambos requisitos de los previstos en el referido artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se encuentran cumplidos.

- XI. La construcción de los Ramales representa un gasto de inversión por parte de la Concesionaria de aproximadamente \$7,751'000,000.00 (SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES DE PESOS), inversión que no se encontraba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión y cuya recuperación provendrá de los flujos de la propia Concesión.
- XII. Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de la Concesionaria de construir, operar, conservar y mantener los Ramales, los cuales son inversiones no previstas en las condiciones originales; así como con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta los nuevos gastos, y 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 y mantenimiento de los Ramales, 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 sus gastos, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. De las proyecciones y modelos financieros efectuados por parte de la Concesionaria y revisados por parte de la Secretaría se desprende que, a efecto de mantener el equilibrio económico de la Concesión, resulta necesario otorgar una prórroga a su vigencia por 6 (seis) años adicionales.
- XIII. Resulta eficiente desde el punto de vista económico otorgar una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión, con el objeto de incorporar en los modelos financieros los gastos de inversión de las obras adicionales de los Ramales, las cuales son obras de infraestructura distintas a las previstas en el último párrafo de la Condición Trigésima Séptima del Título de Concesión, por lo que se evitan las medidas compensatorias por la disminución en los ingresos de la Concesión a que tendría derecho, en su caso, la Concesionaria en términos de lo dispuesto en la citada Condición.
- XIV. La construcción de los Ramales se realizará conforme a los proyectos ejecutivos, programas de obra y calendarios de inversión que serán desarrollados y presentados por la Concesionaria a la Secretaría para su aprobación en los términos de la cláusula décima del presente modificatorio, así como en términos del ANEXO 21 relativo a las "Premisas Técnicas, Económicas, Financieras, Operativas y Administrativas que la Concesionaria se obliga a cumplir para la Construcción, Operación, Mantenimiento y Conservación de los Ramales como Obras de Ampliación" a que hace referencia la cláusula séptima del presente modificatorio.



- XV. En apego a lo establecido en el artículo 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, la opinión favorable de rentabilidad económica del proyecto, misma que previo análisis, fue otorgada por la Unidad de Inversiones.
- XVI. Los artículos 6o. Bis y 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal prevén, entre otros asuntos, la determinación de la contraprestación que la Concesionaria 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 en una contraprestación adicional de \$200'000,000.00 (DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.), de contraprestación adicional para el Gobierno Federal previa evaluación de la Unidad de Política de Ingresos No Presupuestales de la Secretaría y la Unidad de Ingresos No Tributarios de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en términos de la multicitada Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- XVII. Por lo antes expuesto, la Secretaría considera factible modificar el Título de Concesión para que la Concesionaria lleve a cabo la construcción, operación, mantenimiento y conservación de los Ramales y se otorgue una prórroga al plazo de la Concesión por 6 (seis) años adicionales, para guardar el equilibrio financiero de la Concesión 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 Cuadragésima Sexta 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 Primera y Cuadragésima Sexta del Título de Concesión, la Secretaría otorga a la Concesionaria la Segunda Modificación al Título de Concesión para: (i) incluir dentro de las Obras de Ampliación los Ramales; 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 "Contraprestación" y "Obras de Ampliación", y adicionar las definiciones de "Pago Adicional por Obras de Ampliación" y de "Ramales" para quedar como sigue:

...PRIMERA. DEFINICIONES.

[...]

Contraprestación, se refiere al Pago Inicial, al Pago Anual, al pago por ingresos excedentes, al Pago Adicional por Obras de Ampliación y a las contraprestaciones incrementales de conformidad con la Condición VIGÉSIMA NOVENA del presente



Título de Concesión.

[...]

Pago Adicional por Obras de Ampliación, significa la contraprestación que deberá cubrir la Concesionaria al Gobierno Federal por las Obras de Ampliación señaladas en los numerales 7 (siete), 8 (ocho) y 9 (nueve) de la definición de "Obras de Ampliación", de conformidad con la Condición VIGÉSIMA NOVENA del presente Título de Concesión.

[...]

Obras de Ampliación, significa las construcciones asociadas a las Autopistas en Operación, que se citan a continuación y que la Concesionaria deberá llevar a cabo, conforme a lo dispuesto en el presente Título de Concesión y las Leyes Aplicables:

[...]

7. Un tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 39.3 kilómetros como autopista de altas especificaciones, de los cuales 35.8 kilómetros tipo A2 con ancho de corona de 12 metros y 3.5 kilómetros de cuatro carriles con ancho de corona de 16 metros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 360+100, en el Estado de Michoacán, y terminación en el entronque con el inicio del Libramiento Norte de La Piedad, Guanajuato.

8. Un tramo carretero libre de peaje con una longitud aproximada de 71.3 kilómetros, con inicio en el entronque con la Autopista Maravatío-Zapotlanejo a la altura del km 168+000, en el Estado de Michoacán, y terminación en Zitácuaro, en el Estado de Michoacán, como autopista de altas especificaciones de tipo A2 con ancho de corona de 12 metros.

9. Un libramiento libre de peaje con una longitud aproximada de 25.0 kilómetros como autopista de altas especificaciones, de los cuales 13.3 kilómetros de cuatro carriles con ancho de corona de 19 metros y 11.7 kilómetros de cuatro carriles con ancho de corona de 21 metros, con inicio en el entronque con la autopista Zapotlanejo-Lagos de Moreno a la altura del km 146+200, en el Estado de Jalisco, y terminación en el entronque con la autopista Lagos de Moreno-San Luis Potosí, en el Estado de Jalisco.

[...]

Ramales, significa las Obras de Ampliación señaladas en los numerales 7 (siete), 8 (ocho) y 9 (nueve) de la definición de "Obras de Ampliación" de esta Condición.

[...]"

SEGUNDA. Se modifica el primer párrafo de la Condición Tercera, para quedar en los siguientes términos:

...TERCERA, VIGENCIA DE LA CONCESIÓN.



La vigencia de la concesión será por un plazo de 40 años y seis meses, contados a partir de la Fecha de Inicio de Vigencia de la Concesión...".

TERCERA. Se modifica la Condición Sexta, para quedar en los siguientes términos:

"...SEXTA. AMPLIACIONES.

Si durante la vigencia de la Concesión se presenta un incremento no previsto en los TPDA's, en una o varias de las Autopistas (con excepción de las Obras de Ampliación señaladas en los numerales 6 (seis), 7 (siete), 8 (ocho) y 9 (nueve) de la definición de "Obras de Ampliación" de la Condición Primera), y esto tiene como efecto que: (i) la o las Autopista(s) se clasifique(n) en nivel de servicio "D" en la hora de máxima demanda, (ii) que las plazas de cobro observen tiempos de espera para el pago mayores a 3 minutos por cada 50 kilómetros de recorrido dentro de su área de influencia, y (iii) se prevea que dichos TDPA's anuales se continuarán incrementando, la Concesionaria deberá solicitar a la Secretaría que autorice la ampliación de la totalidad o parte de la(s) Autopista(s) y/o de sus plazas de cobro, según el tramo en el que se produzca o se prevea que se producirán los incrementos del TPDA. A la solicitud señalada, se deberá adjuntar el estudio de tránsito que comprenda: (i) tránsitos diarios promedio anuales y su composición en las distintas Autopistas; (ii) su variación y su tasa media de crecimiento anual, incluyendo las hipótesis consideradas; (iii) pronósticos de corto, mediano y largo plazo, 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. Lo anterior de conformidad con el seguimiento que se indica en el ANEXO 19 del presente Título de Concesión.

[...]"

CUARTA. Se modifica la Condición Novena, para cambiar su denominación y añadir un último párrafo que quedará redactado en los siguientes términos:

"...NOVENA. COMPROMISO DE CONSTRUCCIÓN Y APORTACIÓN; REGLAS APLICABLES A LOS RAMALES.

[...]

Lo dispuesto en el presente Capítulo III no será aplicable a los Ramales; en el entendido de que si le serán aplicables a los Ramales el resto de las condiciones previstas en el presente título de Concesión. En lo que se refiere a la materia de este Capítulo III, los Ramales se sujetarán a lo previsto en el ANEXO 21...".

QUINTA. Se modifica la Condición Vigésima Novena, adicionando los párrafos quinto y sexto para quedar redactada de la siguiente manera:

VIGÉSIMA NOVENA. CONTRAPRESTACIÓN

[...]



La Concesionaria se obliga a realizar el Pago Adicional por Obras de Ampliación equivalente a \$200'000,000.00 (doscientos millones de Pesos 00/100 M.N.), en los términos que señale la Secretaría; más tardar el 28 de febrero de 2020. El comprobante del Pago Adicional por Obras de Ampliación formará parte del presente Título de Concesión como ANEXO 22.

Con efectos a partir del 1 de enero de 2020, la Concesionaria computará los ingresos brutos tarifados excedentes a compartir con el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría, sobre una base anual y conforme a la metodología de cálculo señalada en el ANEXO 23, dejando de aplicar lo establecido en el tercer párrafo de la presente Condición. El pago correspondiente a cada ejercicio fiscal que resulte del cómputo de ingresos brutos tarifados excedentes a compartir con el Gobierno Federal deberá llevarse a cabo hasta el 31 de enero del ejercicio fiscal siguiente y deberá ser realizado de manera conjunta con el Pago Anual.

...

SIXTA. Se modifica el último párrafo de la Condición Cuadragésima Primera, para quedar en su integridad de la siguiente manera:

"CUADRAGÉSIMA PRIMERA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN

[...]

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de la Concesionaria de construir, operar, conservar y mantener las Obras de Ampliación señaladas en los numerales 7 (siete), 8 (ocho) y 9 (nueve) de la definición de "Obras de Ampliación", 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, se otorga una prórroga al plazo de vigencia de la Concesión por un plazo de seis años, el cual ya se encuentra comprendido en la Condición Tercera del Título de Concesión..."

SÉPTIMA. Se modifican el Anexo 4 "*Bases de Regulación Tarifaria*", el Anexo 8 "*Lineamientos Generales que deberá cumplir el Sistema de Control de Peaje de la Vía Concesionada*" y el Anexo 10 "*Lineamientos sobre penas convencionales relativas al Nivel de Rechazo y de recepción de Obra, según la calificación del Estado Físico de un Camino, Índice Internacional de rugosidad "IRI", Profundidad de Rodera "PR" y Resistencia a la Fricción*".

OCTAVA. Se adiciona el ANEXO 21 "*Premisas Técnicas, Económicas, Financieras, Operativas y Administrativas que la Concesionaria se obliga a cumplir para la Construcción, Operación, Mantenimiento y Conservación de los Ramales*", ANEXO 22 "*Comprobante del Pago Adicional por Obras de Ampliación*" y ANEXO 23 "*Mecanismo de Compartición de Ingresos Excedentes*", los cuales forman parte integrante del Título de Concesión.



NOVENA. La obligación de la Concesionaria de construir cada uno de los Ramales será válida y exigible una vez que: (i) la Concesionaria haya cubierto al Gobierno Federal el Pago Adicional por Obras de Ampliación; y (ii) se hayan obtenido cualesquier permisos y autorizaciones aplicables (incluyendo sin limitar los permisos o autorizaciones para los proyectos ejecutivos y el uso del Derecho de Vía) para la construcción del Ramal de que se trate. En caso de haberse cumplido las condiciones señaladas en el numeral (i) anterior, y no obstante la Concesionaria aún no esté obligada a construir alguno de los Ramales, la Concesionaria podrá a su elección, solicitar a la Secretaría la autorización para dar inicio a la Construcción de los demás Ramales y/o la parte del Ramal cuyos permisos se encuentren pendientes.

DÉCIMA. En caso de que el Pago Adicional por Obras de Ampliación no se efectúe a más tardar 45 días hábiles después del otorgamiento de la presente modificación, 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 del Título de Concesión en lo general.

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

La presente Segunda Modificación al Título de Concesión se otorga en la Ciudad de México, a los 31 (treinta y un) días del mes de enero del año 2020 firmándose en cinco tantos originales.

POR "LA SECRETARÍA"

Ing. Javier Jiménez Espriú

Secretario de Comunicaciones y Transportes

POR "LA CONCESIONARIA"

Alexandre Marcal Dantas Lima

Representante Legal de
Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. DE
C.V.