



Hacienda
Secretaría de Hacienda y Crédito Público

BANOBRAS
BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS S.N.C.

Fluente



Unidad Fiduciaria

Ciudad de México a 17 de junio de 2026
UF/150000/084/2026

Tiago de Brito Ribeiro Alves Caseiro
Apoderado Legal

Jaime Isita Portilla
Apoderado Legal

Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V.
Presente



Enrique Gutiérrez Flores, en mi carácter de titular de la Unidad Fiduciaria y Delegado Fiduciario del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo ("**Banobras**"), quien actúa en su carácter de Institución Fiduciaria en el Fideicomiso de Administración y Fuente de Pago Número 1936, denominado Fondo Nacional de Infraestructura ("**Fondo**" o "**Fideicomiso**"), en lo sucesivo el "**Fiduciario**", cuento con las funciones necesarias para la suscripción del presente oficio conforme a lo dispuesto en la Sección VII. 150000 "**Unidad Fiduciaria**", funciones 5, 7 y 12 del "*Manual General de Organización de Banobras*" y cuento con las facultades necesarias en términos de la escritura pública número 68,781, de fecha 6 de octubre de 2023, otorgada ante la fe del licenciado Patricio Garza Bandala, titular de la Notaría número 195 de la Ciudad de México, inscrita en el Registro Público de Comercio de esa Ciudad, bajo el folio mercantil número 1407 de fecha 27 de noviembre del 2023.

Me refiero: (i) al escrito de fecha 28 de enero de 2026, mediante el cual su representada, Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. ("**Promotor**"), presentó a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("**SICT**"), una Propuesta No Solicitada para la implementación de un proyecto de asociación público privada consistente en el diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación del proyecto denominado "*Corredor del Golfo de México*", que prevé la construcción y ampliación de los tramos siguientes: (i) el Libramiento Sur de Tampico; (ii) el Libramiento Poniente de Tampico; (iii) Estación Manuel Zaragoza; (iv) Zaragoza- Ciudad Victoria; (v) Ciudad Victoria- La Coma; (vi) La Coma- La Loma; (vii) La Loma-Reynosa, y (viii) el Libramiento de Nuevo Laredo, en los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas ("**PNS**"); y solicitó se procediera al análisis y dictaminación de procedencia; adjuntando para tales efectos un estudio preliminar de factibilidad, y (ii) al oficio número 3.4.-0400 de fecha 9 de febrero de 2026, mediante el cual la SICT transfirió al Fiduciario la PNS para que en el ámbito de su competencia llevara a cabo el análisis y evaluación de la misma.

Sobre el particular, se emite el presente Resolutivo al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

- I. El 7 de febrero de 2008, se publicó en el Diario Oficial de la Federación ("**DOF**") el "*Decreto por el que se ordena la creación del Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura*" ("**Decreto**"), por el cual se instruyó la transformación del hasta entonces denominado Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas ("**FARAC**") en el Fondo, el cual actualmente tiene por objeto fungir como un vehículo de coordinación de la Administración Pública Federal para la inversión en infraestructura, principalmente en las áreas de comunicaciones, transportes, agua, medio ambiente, energía, urbana y turística, así como las demás que autorice su Comité Técnico, que auxiliará en la planeación, fomento, construcción, conservación, operación y transferencia de proyectos de infraestructura con impacto social o rentabilidad económica, de acuerdo con los programas y los recursos presupuestales



2026
año de
Margarita
Maza



correspondientes. Dicho decreto ha sido objeto de dos modificaciones de fechas 8 de octubre de 2018 y 15 de noviembre de 2021, respectivamente.

- II. El **6 de mayo de 2008**, en cumplimiento al Decreto, Banobras, actuando como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal, y el Fiduciario, con la participación de la Subsecretaría de Hacienda y Crédito Público, celebraron el Cuarto Convenio Modificatorio al Contrato de Fideicomiso de Administración y Fuente de Pago Número 1936, hasta entonces denominado FARAC, a efecto de transformarlo en el Fondo ("**Contrato de Fideicomiso**").
- III. El **27 de marzo de 2024**, Banobras, actuando como agente financiero y mandatario del Gobierno Federal, y el Fiduciario, con la participación de la Unidad de Crédito Público y Asuntos Internacionales de Hacienda, de la Subsecretaría de Hacienda y Crédito Público, suscribieron el Quinto Convenio Modificatorio al Contrato de Fideicomiso.
- IV. El **5 de noviembre de 2025**, el Promotor, solicitó a la **SICT**, con fundamento en los artículos 26 de la Ley de Asociaciones Público Privadas ("**LAPP**"), y 43, tercer párrafo, del Reglamento de la Ley de Asociaciones Público Privadas ("**RLAPP**"), una Manifestación de Interés para presentar la PNS.
- V. El **19 de enero de 2026**, la **SICT**, mediante oficio 3.-019, manifestó al Fondo su intención de otorgarle un título de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los tramos siguientes: (i) el Libramiento Sur de Tampico; (ii) el Libramiento Poniente de Tampico (dicho tramo ya concesionado al Fondo); (iii) Estación Manuel Zaragoza; (iv) Zaragoza- Ciudad Victoria; (v) Ciudad Victoria- La Coma; (vi) La Coma- La Loma; (vii) La Loma- Reynosa, y (viii) el Libramiento de Nuevo Laredo, en los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas.
- VI. El **22 de enero de 2026**, la **SICT**, mediante oficio número 3.4.-0206, manifestó su interés en recibir la PNS.
- VII. El **28 de enero de 2026**, como se indicó en el segundo párrafo del presente Resolutivo, el Promotor presentó a la **SICT** la PNS, solicitando se procediera al análisis y dictaminación de procedencia, adjuntando para tales efectos un estudio preliminar de factibilidad.
- VIII. Igualmente, con fecha **28 de enero de 2026**, el Promotor presentó a la **SICT** una declaración *bajo protesta de decir verdad* relativa a que la PNS se trata de una propuesta nueva que no ha sido previamente presentada ni resuelta por ninguna Dependencia o Entidad de la Administración Pública Federal.
- IX. El **10 de febrero de 2026**, la **SICT**, mediante oficio número 3.4.-0400 y con fundamento en los artículos 29, párrafo segundo de la LAPP y 46, párrafos segundo y tercero del RLAPP, transfirió al Fiduciario la PNS para que en el ámbito de su competencia llevara a cabo el análisis y evaluación de la misma.
- X. El **27 de marzo de 2026**, el Fiduciario, mediante oficio número UF/DJF/155000/028/2026 y con fundamento en los artículos 27, 28 y 29 de la LAPP, remitió al Promotor los resultados de la revisión, análisis y evaluación iniciales de: (i) *la descripción de las autorizaciones para la ejecución de la obra, en los ámbitos federal, estatal y/o municipal, según corresponda, así como de los requisitos para su otorgamiento*, y (ii) *las características esenciales del contrato de asociación público-privada*, incluidos en el estudio preliminar de factibilidad que acompañó a la PNS, otorgando un plazo de 10 (diez) días hábiles contados a partir de la recepción del oficio de mérito para su desahogo.

Al respecto, el **10 de abril de 2026**, el Promotor presentó al Fiduciario las aclaraciones e información adicional sobre los elementos jurídicos incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, en atención al requerimiento descrito en el párrafo inmediato anterior.



2026
año de
**Margarita
Maza**



- XI.** El **9 de abril de 2026**, el Fiduciario, mediante oficio número UF/DJF/155000/034/2026 y con fundamento en los artículos 27, 28 y 29 de la LAPP, remitió al Promotor los resultados de la revisión, análisis y evaluación iniciales de la viabilidad jurídica del proyecto, incluida en el estudio preliminar de factibilidad que acompañó a la PNS, otorgando un plazo de 10 (diez) días hábiles contados a partir de la recepción del oficio de mérito para su desahogo.

Al respecto, el **22 de abril de 2026**, el Promotor presentó al Fiduciario las aclaraciones e información adicional sobre los elementos jurídicos incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, en atención al requerimiento descrito en el párrafo inmediato anterior.

- XII.** El **28 de abril de 2026**, el Fiduciario, mediante oficio número UF/DFF/GEFARRF/154400/073/2026 y con fundamento en los artículos 27, 28 y 29 de la LAPP, remitió al Promotor algunos resultados sobre la revisión, análisis y evaluación iniciales de los elementos relativos a la viabilidad económica y financiera incluidos en el estudio preliminar de factibilidad que acompañó a la PNS para su desahogo.

Al respecto, el **5 de junio de 2026**, el Promotor presentó al Fiduciario las aclaraciones e información adicional sobre los elementos relativos a la viabilidad económica y financiera incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, en atención al requerimiento descrito en el párrafo inmediato anterior. Adicionalmente, con objeto de complementar los estudios preliminares y robustecer los análisis previstos en el artículo 14 de la LAPP, el Promotor hizo del conocimiento del Fiduciario que ha mandado realizar un estudio de demanda complementario para los tramos carreteros del 2 al 8 que considera, entre otros aspectos, encuestas de origen-destino y de preferencia declarada, así como la elasticidad de la demanda.

- XIII.** Con fecha **7 de mayo de 2026**, el Fiduciario, mediante oficio número UF/150000/067/2026, notificó al Promotor que derivado de encontrarse en el proceso de análisis y evaluación de la PNS, en términos del artículo 28 de la LAPP, y atendiendo la complejidad del proyecto, resulta necesario prorrogar el plazo de tres meses previsto en la propia LAPP para emitir la opinión de viabilidad que corresponda, por hasta otros tres meses, por lo que dicha opinión será emitida a más tardar el 10 de agosto de 2026.

- XIV.** Con fecha 11 de mayo de 2026, el Fiduciario, mediante oficio número UF/DOTS/GO/152200/107/2026 y con fundamento en los artículos 27, 28 y 29 de la LAPP, remitió al Promotor algunos resultados sobre la revisión, análisis y evaluación iniciales de los elementos relativos a la viabilidad técnica incluida en el estudio preliminar de factibilidad que acompañó a la PNS para su desahogo.

Con fecha 18 de mayo de 2026, el Promotor presentó al Fiduciario las aclaraciones e información adicional sobre los elementos relativos a la viabilidad técnica incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, en atención al requerimiento descrito en el párrafo inmediato anterior.

- XV.** El **15 de junio de 2026**, el Comité Técnico del Fondo en su Cuarta Sesión Extraordinaria de 2026, adoptó los Acuerdo número CT-4ª-EXT-15-JUNIO-26-V-A, mediante el cual autorizó recursos para la contratación del Proyecto denominado "*Corredor del Golfo de México*", sujeto a que el Proyecto APP sea autofinanciable ("**Acuerdo**").

CONSIDERANDOS

I. Generales:

- I.1.** Que el 16 de enero y 5 de noviembre de 2012, se publicaron en el DOF, la LAPP y el RLAPP, respectivamente. Los esquemas de asociación público-privada pretenden satisfacer las necesidades de la colectividad, con la participación conjunta del sector público y el sector privado, para la prestación de servicios al sector público





o al usuario final y en los que se utilice infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país.

- I.2.** Que la LAPP y el RLAPP regulan ambos en su Capítulo Tercero, la presentación de propuestas no solicitadas, por lo que, los particulares interesados en desarrollar un proyecto de asociación público-privada podrán presentar sus propuestas a las dependencias o entidades correspondientes, sin necesidad de solicitud ni convocatoria alguna por las mismas.
- I.3.** Que el Fondo, conforme al artículo 12, fracción X, de la LAPP, para efectos de la misma, es considerado una entidad de la Administración Pública Federal.
- I.4.** Que a partir del año 2016, con objeto de elevar el nivel de servicio en los caminos que integran la red de autopistas concesionadas al Fondo ("**Red Fonadin**") y, en consecuencia, dar continuidad al cumplimiento de las obligaciones previstas en sus títulos de concesión, el Fiduciario ha implementado con éxito un "**Modelo de Operación sujeto a Estándares de Desempeño**", basado en la celebración de contratos con terceros a largo plazo, en los que se prevén pagos sujetos al cumplimiento de diversos Estándares de Desempeño, modelo que ha representado ventajas importantes sobre el esquema tradicional de operación de aquellos caminos de la Red Fonadin que son operados por un mismo organismo.

En este contexto, el Promotor propone la PNS que plantea un esquema de **Construcción- Mantenimiento-Rehabilitación-Operación "C-MRO"** en los tramos siguientes: (i) el Libramiento Sur de Tampico; (ii) el Libramiento Poniente de Tampico; (iii) Estación Manuel Zaragoza; (iv) Zaragoza-Ciudad Victoria; (v) Ciudad Victoria-La Coma; (vi) La Coma-La Loma; (vii) La Loma- Reynosa, y (viii) el Libramiento de Nuevo Laredo, en los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas que integrarían el **Corredor del Golfo de México**.

- I.5.** Que de acuerdo con el planteamiento general de la PNS presentada por el Promotor, se propone que el Proyecto APP se desarrolle en las citadas autopistas, de acuerdo con lo siguiente:

No.	Tramo	Trabajos	Tipo		Longitud
			Actual	Propuesta	
1	Libramiento Sur de Tampico	Construcción	0	A4	9.2
2	Libramiento Poniente de Tampico	Ampliación	A2	A4	13.3
3	Estación Manuel-Zaragoza	Ampliación	A2	A4	81.7
4	Zaragoza-Ciudad Victoria	Ampliación	A2	A4	78.9
5	Ciudad Victoria-La Coma	Ampliación	A2	A4	112.3
6	La Coma-La Loma	Ampliación	A2	A4	80
7	La Loma-Reynosa	Ampliación	A2	A4	102.5
8	Libramiento de Nuevo Laredo	Ampliación	A2	A4	36.7

Para una longitud total del proyecto de 514.60 km que podrán conformar el **Corredor del Golfo de México**.

- I.6.** Que, en concordancia con lo indicado en el numeral I.5. precedente el objeto del Proyecto APP prevé la ejecución de actividades de construcción y modernización de la infraestructura, para la consecución de una mejor disponibilidad de infraestructura, mejorando los tiempos de recorrido en beneficio de los usuarios; cuyas obras se entregarían al Fiduciario en cumplimiento de los Estándares de Desempeño aplicables, para fines, a su vez, de la prestación de los Servicios "MRO" (Mantenimiento-Rehabilitación-Operación) a largo plazo en el **Corredor del Golfo de México**.



2026
año de
Margarita Maza



- I.7. Que de conformidad con lo previsto en los artículos 28, 29 y 30 de la LAPP y 46, 47 y 48 del RLAPP, el Fiduciario es competente para recibir, analizar y evaluar la PNS objeto del presente Resolutivo.
- I.8. Que de acuerdo con el artículo 26 de la LAPP, cualquier interesado en realizar un proyecto a través de un esquema de asociación público privada podrá presentar su propuesta a la dependencia o entidad competente. A su vez, la PNS, en términos del artículo 27, fracción I, de la citada Ley deberá cumplir con los siguientes requisitos para poder ser evaluada:

"I. Se presentarán acompañadas con el estudio preliminar de factibilidad que deberá incluir los aspectos siguientes:

- a) Descripción del proyecto que se propone, con sus características y viabilidad técnicas;*
- b) Descripción de las autorizaciones para la ejecución de la obra que, en su caso, resultarían necesarias, con especial mención a las autorizaciones de uso de suelo de los inmuebles de que se trate, sus modificaciones y la eventual problemática de adquisición de éstos;*
- c) La viabilidad jurídica del proyecto;*
- d) La rentabilidad social del proyecto;*
- e) La conveniencia de llevar a cabo el proyecto mediante un esquema de asociación público privada;*
- f) Las estimaciones de inversión y aportaciones, en efectivo y en especie, tanto federales y de los particulares como, en su caso, estatales y municipales, en las que se haga referencia al costo estimado de adquisición de los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el proyecto;*
- g) La viabilidad económica y financiera del proyecto; y*
- h) Las características esenciales del contrato de asociación público-privada a celebrar. En el evento de que la propuesta considere la participación de dos o más personas morales del sector privado, las responsabilidades de cada participante de dicho sector."*

Al respecto, las consideraciones relativas al resultado de la evaluación de los aspectos que debieron incluirse en el estudio preliminar de factibilidad, serán expuestas en los numerales II, III y IV siguientes del presente Capítulo.

Igualmente, conforme a la fracción III del artículo 27 de la LAPP, será requisito que la PNS no se trate de una propuesta no solicitada previamente presentada y ya resuelta.

- I.9. Que acorde a lo dispuesto en el artículo 29 de la LAPP y 46 del RLAPP, para la evaluación de la PNS deberán considerarse, entre otros aspectos, la alineación a los objetivos, metas y estrategias nacionales, sectoriales, institucionales, especiales o regionales.

En este tenor, se pudo determinar que:

- a) El objeto específico del Proyecto APP presentado como una PNS, consiste en la adjudicación de un contrato de asociación público-privada relativo a la construcción, mantenimiento, rehabilitación y





operación de las autopistas: (i) el Libramiento Sur de Tampico; (ii) el Libramiento Poniente de Tampico; (iii) Estación Manuel Zaragoza; (iv) Zaragoza-Ciudad Victoria; (v) Ciudad Victoria-La Coma; (vi) La Coma-La Loma; (vii) La Loma-Reynosa, y (viii) el Libramiento de Nuevo Laredo, en los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas, bajo el esquema de pago sujeto al cumplimiento de Estándares de Desempeño, en lo sucesivo el **"Contrato APP"**. Lo anterior, incluyendo:

- La Construcción de:
 - Tramo 1 (Libramiento Sur de Tampico), construcción de 9.2 km, A4.
- Modernización (ampliación) de los Tramos siguientes:
 - Tramo 2 (Libramiento Poniente de Tampico), 13.3 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 3 (Estación Manuel González-Zaragoza), 81.7 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 4 (Zaragoza-Ciudad Victoria), 78.9 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 5 (Ciudad Victoria-La Coma), 112.3 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 6 (La Coma-La Loma), 80 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 7 (La Loma-Reynosa), 102.5 km, ampliación de A2 a A4.
 - Tramo 8 (Libramiento de Nuevo Laredo), 36.7 km, ampliación de A2 a A4.

Etapas de Construcción y Modernización necesarias para la prestación de los referidos servicios, bajo el esquema de pago por disponibilidad de infraestructura.

- b) El objeto de la PNS se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, publicado en el DOF el 15 de abril de 2025, el cual comprende 4 Ejes Generales que a su vez integran las 14 Repúblicas que contienen los 100 compromisos de Gobierno; en cuyo Eje General 3 denominado *"Economía moral y trabajo"* integra, entre otras, la *"República Próspera y Conectada"* de cuyos objetivos se destaca el Compromiso número 83: **Construcción y ampliación de carreteras**, caminos y puentes; así como a los *"Objetivos y estrategias"*, que prevé el objetivo 3.7 para *"Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro"* y como estrategia número 3.7.1 *"Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo"*.
- c) De igual manera, el objeto de la PNS se encuentra alineado con las metas contenidas en el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, en cuyo apartado denominado Proyectos de Inversión Mixta se proyecta la inversión a realizarse en el Corredor del Golfo de México, en el Estado de Tamaulipas.¹

I.10. Que atendiendo a lo dispuesto por el artículo 28 de la LAPP, el Fiduciario cuenta con un plazo de hasta tres meses para realizar el análisis y evaluación de la PNS que nos ocupa; plazo que podría ser prorrogado hasta por otros tres meses, cuando así se resuelva en atención a la complejidad del proyecto.

¹ El Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030, fue publicado en el DOF el 05 de septiembre de 2025, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5767340&fecha=05/09/2025#gsc.tab=0.





II. Jurídicos:

II.1. Que la PNS presentada por el Promotor incluye los siguientes documentos de índole jurídico, como parte del estudio preliminar de factibilidad, requerido en términos de lo previsto por los artículos 27, fracción I, incisos b), c) y h) de la LAPP y 44, fracciones II, III y VII, del RLAPP:

- *Estudio preliminar sobre la descripción de las autorizaciones necesarias para el desarrollo del Proyecto APP, relativo al artículo 27, fracción I, inciso b), de la LAPP;*
- *Estudio preliminar de viabilidad jurídica relativo al artículo 27, fracción I, inciso c), de la LAPP;*
- *Estudio Preliminar sobre las características esenciales del Contrato APP relativo al artículo 27, fracción I, inciso h), de la LAPP.*

II.2. Que con fundamento en el artículo 29 de la LAPP, y como ha quedado detallado en los numerales X y XI del Capítulo de Antecedentes del presente oficio, el Fiduciario requirió al Promotor aclaraciones e información adicional acerca de la PNS, respecto a los estudios preliminares de índole jurídico.

II.3. Que con fechas 10 y 22 de abril de 2026, el Promotor desahogó en tiempo el requerimiento de aclaraciones e información adicional formulado por el Fiduciario, respecto de los elementos jurídicos incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, para su evaluación.

II.4. Que de conformidad por lo dispuesto en la fracción II del artículo 44 del RLAPP, la Descripción de las Autorizaciones -federales, de las entidades federativas y municipales- para la ejecución del Proyecto APP objeto de la PNS se considera apropiada en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- El documento presentado contiene una estructura que facilita su lectura y comprensión, incluyendo tablas de contenido y definiciones de los términos que describe.
- Se describe de manera puntual el planteamiento general del Proyecto APP, incluyendo la descripción y ubicación sugerida del Corredor del Golfo de México, el objeto, las etapas en que se desarrollaría, así como la estructura legal propuesta.
- Se enuncia el fundamento legal que da sustento a la elaboración del documento (artículo 27, fracción I, inciso b), de la LAPP, en relación con el 44, fracción II, del RLAPP).
- Contiene la descripción sobre las autorizaciones federales que, en su caso, se requerirán para el desarrollo del Proyecto APP, especificando la Dependencia o Entidad responsable del trámite, plazos aplicables y fundamento legal. Lo anterior, incluyendo las necesarias en términos de: (i) la LAPP, tales como el dictamen de viabilidad del Proyecto APP a que se refiere el artículo 14 de dicho ordenamiento, (ii) la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal ("LCPAF"), particularmente las relativas al otorgamiento del título de concesión, la aprobación sobre la contratación de terceros para la construcción y operación de caminos, la autorización de proyectos ejecutivos, los permisos para la instalación de obras subterráneas, superficiales o aéreas, los permisos para construcción de cruzamientos, y la autorización para abrir al público las obras relativas a la Etapa de Construcción-Modernización.





- Igualmente, en el ámbito federal, se precisa preliminarmente que las actividades relativas a la Etapa de Construcción-Modernización se ejecutarán en su mayor parte sobre el derecho de vía existente. Asimismo, el proyecto considera la constitución de un Fondo para la Liberación del Derecho de Vía, alrededor de 523 mdp, cuyos recursos serán destinados para el pago por concepto de indemnizaciones, necesario para la ejecución de la Etapa de Construcción-Modernización.

Por lo anterior, se considera la obtención de las autorizaciones vinculadas con la liberación del derecho de vía correspondiente. En tal virtud, se incluyó la descripción de las autorizaciones en materia de liberación de derecho de vía, especificando la Dependencia o Entidad responsable del trámite, plazos aplicables y fundamento legal.

- Se incluye la descripción de otras autorizaciones que pudieran resultar aplicables en el ámbito federal, en materia de aguas nacionales (aprovechamiento de), vías férreas (accesos y cruzamientos), monumentos arqueológicos, artísticos e históricos (construcciones de obras en predios colindantes).
- Contiene la descripción sobre las autorizaciones del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave y del Estado de Tamaulipas, así como las municipales que, en su caso, se requerirán para el desarrollo del Proyecto APP, especificando la Dependencia o Entidad responsable del trámite, plazos aplicables y fundamento legal. Lo anterior, incluyendo las necesarias en materia ambiental, tal y como el permiso para tala o poda de árboles y la autorización de utilización de bancos de materiales, entre otras.
- En complemento a las secciones previamente descritas, el documento evaluado incluye un apartado específico a las atribuciones de los diversos actores responsables de gestionar u obtener las autorizaciones necesarias para el desarrollo del Proyecto APP.
- Finalmente, el Promotor concluyó que resultaría viable para el Fondo la obtención de las autorizaciones descritas, toda vez que la implementación y el desarrollo del Proyecto APP sería consistente, a su vez, con los fines del Fondo, de conformidad con lo previsto en el artículo Tercero, del Decreto y la Cláusula Tercera, incisos a), c), d) y e), del Contrato de Fideicomiso.

II.5. Que de acuerdo con lo establecido en la fracción III del artículo 44 del RLAPP, la Viabilidad Jurídica del Proyecto APP se considera apropiada en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- El documento presentado contiene una estructura que facilita su lectura y comprensión, incluyendo tablas de contenido y definiciones de los términos que describe.
- Se describe de manera puntual el planteamiento general del Proyecto APP, incluyendo la descripción y ubicación sugerida del Corredor del Golfo de México, el objeto y las etapas en que se desarrollaría.
- Se describe, en lo general, la estructura legal propuesta para el Proyecto APP, conformada por: (i) un título de concesión que otorgará al Fondo los derechos para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos vinculados con el propio proyecto; (ii) el Contrato APP que tendría por objeto la prestación de los servicios consistentes en la construcción, el mantenimiento, rehabilitación y operación del Corredor del Golfo de México, incluyendo las actividades relativas a la Etapa de Construcción-Modernización; (iii) el Contrato del Supervisor de Construcción ("SC"), para fines de la supervisión y control de calidad de la Etapa de Construcción-Modernización; (iv) el Contrato del Agente Administrador Supervisor ("AAS"), para fines de la supervisión de los servicios



2026
año de
**Margarita
Maza**



a prestarse en la etapa de operatividad carretera; (v) el contrato de fideicomiso de administración del Proyecto APP, que servirá como vehículo de pago de las obligaciones inherentes al propio proyecto.

- Se enuncia el fundamento legal que da sustento a la elaboración del documento (artículo 27, fracción I, inciso c), de la LAPP, en relación con el 44, fracción III, del RLAPP.
- Se identifican, en lo particular, los componentes que integran el estudio preliminar de viabilidad jurídica, incluyendo la descripción de aquellos elementos que sustentan la ejecución del proyecto objeto de la PNS, a través de una Asociación Público Privada ("APP"), tales como: (i) el cumplimiento a los principios constitucionales, entre otros, los consagrados en el artículo 25, sexto y penúltimo párrafos, en materia de rectoría económica del Estado, con la participación del sector privado para impulsar el desarrollo sustentable; y en el artículo 134, para garantizar al Estado las mejores condiciones de contratación; (ii) el cumplimiento de los componentes que definen a un Proyecto APP, sustentándose que la PNS propone el establecimiento de una relación contractual a largo plazo, entre instancias del sector público y privado, para la prestación de servicios al primero o al beneficiario final, en los que se utilice infraestructura total o parcialmente provista por el segundo, y (iii) el cumplimiento de los requisitos previstos en la ley especial que regulará la implementación de un esquema APP, particularmente de las disposiciones aplicables de la LCPAF, y del título de concesión, en virtud de las cuales el Fondo podrá contratar con terceros la construcción, explotación, conservación, mantenimiento y operación de los caminos concesionados.
- Igualmente, como otro de los componentes que integran el estudio preliminar de viabilidad jurídica, se incluye la descripción de aquellos elementos que sustentan que el Proyecto APP es susceptible de dar cumplimiento a las disposiciones legales que regularán su desarrollo, específicamente: (i) el cumplimiento a las obligaciones derivadas del título de concesión y de las disposiciones aplicables de la LCPAF, de la LAPP y el RLAPP; (ii) el cumplimiento de la normativa aplicable al Fondo, tales como el Decreto, el Contrato de Fideicomiso, las Reglas de Operación, así como los acuerdos que emita el Comité Técnico, y (iii) el cumplimiento de otras disposiciones que pudieran resultar aplicables durante el desarrollo del Proyecto APP, tales como la Normativa para la Infraestructura del Transporte emitida por la SICT y las Normas Oficiales Mexicanas en materia de infraestructura carretera.
- Los elementos previamente descritos, incluidos en el estudio preliminar de viabilidad jurídica, sustentan las conclusiones del Promotor, en el sentido que:
 - (i) Es viable jurídicamente llevar a cabo la implementación y desarrollo del proyecto objeto de la PNS mediante el esquema APP, toda vez que se cumplen los principios previstos en los artículos 25 y 134 de la Constitución y con la LAPP, al incentivarse la participación conjunta del sector público con el sector privado para impulsar la inversión en infraestructura carretera; a su vez, el proyecto reúne las características que definen a un Proyecto APP y resultará procedente sujetarse a las disposiciones de la LAPP y el RLAPP para su implementación y desarrollo, toda vez que la ley especial (LCPAF) permite subcontratar o asociarse con el sector privado para la ejecución de las actividades de construcción, mantenimiento, rehabilitación y operación de caminos y puentes federales, mediante el otorgamiento de concesiones para la prestación de los servicios correspondientes.





- (ii) El Proyecto APP es susceptible de cumplir con la normativa federal que regula su desarrollo, la normativa aplicable al Fondo, así como las demás normas que pudieran vincularse con la ejecución del propio proyecto.

II.6. Que de acuerdo con lo establecido en la fracción VII del artículo 44 del RLAPP, el Estudio Preliminar sobre las Características Esenciales del Contrato APP se considera apropiado en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- El documento presentado contiene una estructura que facilita su lectura y comprensión, incluyendo tablas de contenido y definiciones de los términos que describe.
- Se describe de manera puntual el planteamiento general del Proyecto APP, incluyendo la descripción y ubicación sugerida del Corredor del Golfo de México, así como la estructura legal propuesta.
- Se enuncia el fundamento legal que da sustento a la elaboración del documento (artículo 27, fracción I, inciso h), de la LAPP, en relación con el 44, fracción VII, del RLAPP.
- El documento describe las siguientes características esenciales del Contrato APP:
 - (i) Accionistas del Desarrollador, en concordancia con los requisitos previstos en los artículos 104, 105 y, en su caso, 106 del RLAPP, relativos respectivamente a: los requisitos que deberá cumplir la sociedad de propósito específico que suscriba el Contrato APP (nacionalidad, naturaleza jurídica de la sociedad, objeto social, características del capital mínimo, entre otros); los requisitos que deberán observar los estatutos sociales de dicha sociedad; y los requisitos en el supuesto que el Contrato APP se suscriba por un consorcio. Asimismo, se describe el compromiso de los accionistas de comparecer a la suscripción del Contrato APP como obligados solidarios.
 - (ii) La descripción de los principales derechos y obligaciones de las partes del Contrato APP, incluyendo, entre otros: la pormenorización sobre el objeto del acuerdo de voluntades; las etapas que contemplará el proyecto objeto de la PNS cuya ejecución estará a cargo del Desarrollador (de Construcción y de Operatividad Carretera); las generalidades de las contraprestaciones (pagos) que el Fiduciario deberá realizar al Desarrollador; la descripción sobre las obligaciones generales que, en términos del Contrato APP, estarán a cargo del Desarrollador; el plazo de vigencia del Contrato APP; la descripción y alcances de las garantías que el Desarrollador deberá otorgar (una garantía de cumplimiento durante la etapa de Construcción, una garantía de cumplimiento para la etapa de operatividad carretera y una garantía de vicios ocultos).
 - (iii) El régimen propuesto de riesgos entre las partes (en adición a las obligaciones relativas a la ejecución de las actividades a cargo del Desarrollador durante las etapas del Contrato APP de Construcción y de Operatividad Carretera), considerando entre otros: las obligaciones a cargo del Desarrollador relativas a aportar el capital de riesgo, así como a obtener el financiamiento necesario para la ejecución del Proyecto APP; la obligación del Desarrollador de constituir un fideicomiso de administración que fungirá como vehículo de pago de las obligaciones inherentes al propio proyecto; los supuestos en que las partes podrán ser liberadas de responsabilidad en la medida en que por causa de un evento de caso fortuito o fuerza mayor no se puedan cumplir total o parcialmente las obligaciones a su cargo; los alcances sobre las





causales de rescisión del Contrato APP, detallando tanto las causas de incumplimiento del Desarrollador, como del Fiduciario, asegurándose el pago total de los financiamientos a los acreedores; los términos y condiciones para la terminación anticipada del Contrato APP, igualmente asegurándose el pago de financiamientos; y, por último, la aplicación de deducciones al Desarrollador respecto de los precios unitarios mensuales que le correspondan, por incumplimiento a los estándares de desempeño a los que se sujetarían los servicios de mantenimiento, rehabilitación y operación.

- II.7.** Que la PNS cumple con el requerimiento previsto en el 45 del RLAPP, en relación con lo dispuesto por el artículo 27, fracción III de la LAPP, toda vez que el Promotor acompañó a la PNS, mediante escrito de fecha 28 de enero de 2026, la declaración bajo protesta de decir verdad, de cuyo contenido se cita textualmente lo siguiente:

"Los señores Tiago de Brito Rivero Alves Caseiro y Jaime Isita Portilla en nombre y representación de Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V. (en lo sucesivo el "Promotor") y con relación a la Propuesta No Solicitada para la implementación de un proyecto de asociación público privada consistente en el diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación respecto del denominado el Corredor del Golfo de México a través de un Contrato CMRO, a ser desarrollado los estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas ("Propuesta") manifestamos bajo protesta de decir verdad que, la Propuesta no ha sido previamente presenta, ni resuelta por otra Dependencia y/o Entidad de la Administración Público Federal (sic).

..."

[Énfasis añadido]

III. Económico-Financieros:

- III.1.** Que la PNS presentada por el Promotor incluye los siguientes documentos de índole económico-financiero, como parte del estudio preliminar de factibilidad, requerido en términos de lo previsto por los artículos 27, fracción I, incisos d) a h) de la LAPP y 44, fracciones IV a VII, del RLAPP:

- *Análisis de Rentabilidad Social, relativo al artículo 27, fracción I, inciso d), de la LAPP;*
- *Análisis de Conveniencia de llevar a cabo el proyecto mediante un esquema de APP, así como análisis de riesgos, relativos al artículo 27, fracción I, inciso e), de la LAPP;*
- *Estimación de Inversiones y Aportaciones, relativo al artículo 27, fracción I, inciso f), de la LAPP;*
- *Análisis de Viabilidad Económica y Financiera (modelo financiero), relativo al artículo 27, fracción I, inciso g), de la LAPP;*
- *Estudio Preliminar sobre las características esenciales del Contrato APP relativo al artículo 27, fracción I, inciso h), de la LAPP.*

- III.2.** Que con fundamento en el artículo 29 de la LAPP, y como ha quedado detallado en el numeral XII del Capítulo de Antecedentes del presente oficio, el Fiduciario requirió al Promotor aclaraciones e información adicional acerca de la PNS, respecto a los estudios preliminares de índole económico-financiero.





- III.3.** Que con fecha 5 de junio de 2026, el Promotor desahogó en tiempo los requerimientos de aclaraciones e información adicional formulados por el Fiduciario, respecto de los elementos económico-financieros incluidos en el estudio preliminar de factibilidad, para su evaluación.
- III.4.** Que de conformidad por lo dispuesto en la fracción IV del artículo 44 del RLAPP, el Estudio de Rentabilidad Social desarrollado en el Análisis Costo Beneficio del Proyecto APP se considera apropiado en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:
- La Evaluación de Rentabilidad Social incluida en la PNS se considera suficiente en cuanto a la información entregada. Dicha evaluación identifica la problemática logística que atiende el Proyecto, la población beneficiada, los beneficios asociados a la reducción de costos generalizados de viaje, mejora de seguridad vial, integración territorial y fortalecimiento de la competitividad regional.
 - Reporta resultados positivos de Rentabilidad Social, incluyendo Valor Presente Neto Social, Tasa Interna de Retorno Social y Tasa de Rentabilidad Inmediata, cifras que serán objeto de revisión y consolidación en las etapas subsecuentes que correspondan.
- III.5.** Que de conformidad por lo dispuesto en el artículo 44, fracción IV Bis, en relación con el artículo 29, ambos del RLAPP, el Análisis de Conveniencia de llevar a cabo el proyecto mediante un esquema de APP se considera apropiado en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:
- El Análisis de Conveniencia de llevar a cabo el proyecto mediante un esquema de asociación público-privada, así como el análisis preliminar de riesgos, se consideran suficientes en cuanto a la información entregada y contienen los elementos previos para que, en su caso, se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP.
 - La información presentada incorpora una ruta metodológica para valorar la elegibilidad, distribución de riesgos y comparador público-privado. El índice de elegibilidad APP reportado presenta una calificación global cercana a 5, en una escala de 0 a 5, lo que constituye un elemento favorable para continuar con el análisis de conveniencia del esquema APP.
- III.6.** Que de conformidad por lo dispuesto en la fracción V del artículo 44 del RLAPP, las Estimaciones de Inversión y Aportaciones se consideran apropiadas en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:
- El documento presentado contiene una estructura en la que se identifican las estimaciones de inversión inicial (Aplicaciones) y las aportaciones (Fuentes de Financiamiento) durante la etapa de construcción del Proyecto, señalando cada uno de los rubros de inversión y aportaciones relevantes.





- Las Aplicaciones y Fuentes de Financiamiento están vinculadas al Modelo Financiero que soporta el Análisis de Viabilidad Económica y Financiera.
- Las Aplicaciones consideran la estimación de: i) el presupuesto de obra y gastos asociados con su ejecución; ii) los gastos preoperativos, y iii) el costo financiero, incluyendo comisiones e intereses de los financiamientos bancarios, las actualizaciones de precios y fondos de reserva. El costo de adquisición del derecho de vía está excluido, dado que en la PNS está previsto que este será adquirido por el Fiduciario y puesto a disposición del Desarrollador para realizar las actividades de construcción y operación correspondientes.
- Las Fuentes de Financiamiento consideran fundamentalmente crédito bancario, aportaciones de capital e ingresos preoperativos.

III.7. Que de conformidad por lo dispuesto en el artículo 44, fracción VI, en relación con el artículo 28, ambos del RLAPP, el Análisis de Viabilidad Económica y Financiera (modelo financiero) se considera apropiado en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- En el caso base, la inversión total (incluyendo costos financieros) es financiada con crédito, capital de riesgo e ingresos preoperativos.
- Los ingresos estimados provenientes de la explotación de la concesión de los tramos carreteros son suficientes para cubrir los pagos del Contrato APP.
- La Tasa Interna de Retorno (TIR) del capital de riesgo, es positiva y suficiente para recuperar dicho capital con su respectivo rendimiento.
- El crédito bancario se amortiza favorablemente con índices de cobertura mínimos que le permiten cubrir puntualmente el servicio de la deuda correspondiente.

III.8. Que de conformidad por lo dispuesto en la fracción VII del artículo 44 del RLAPP, los aspectos económicos y financieros de las Características Esenciales del Contrato APP se consideran apropiados en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, dado que se describen los aspectos siguientes:

- La constitución de una sociedad de propósito específico para cumplir con el objeto del Contrato APP.
- Las obligaciones del Desarrollador, incluyendo la obtención de financiamiento y aportaciones de capital riesgo para realizar la inversión inicial, además de apoyar en la gestión de autorizaciones, constitución de fideicomisos y coadyuvar en la liberación de derecho de vía requerido para implementar y operar el Proyecto APP.
- La estructura de pagos y la asignación preliminar de riesgos, los estándares de desempeño, las garantías y los derechos de los acreedores, entre otros.





- Que el Fiduciario será responsable de gestionar y obtener la concesión de los tramos carreteros, adquirir el derecho de vía y obtener las autorizaciones necesarias para construir y operar el Proyecto APP.

III.9. Que conforme a lo indicado en los numerales III.4 a III.8 precedentes, el Estudio Preliminar de Factibilidad incluyó los documentos de naturaleza económico financiera requeridos en términos del artículo 27, fracción I, incisos d) al h) de la LAPP, con todos los componentes necesarios de los mismos. Asimismo, con base en los análisis de éstos, no se realizaron hallazgos que afecten la solvencia de la PNS desde la perspectiva económica-financiera.

En el entendido que la opinión de procedencia financiera fue favorable, para realizar el análisis de viabilidad económico-financiero previsto en el artículo 14 de la LAPP será fundamental contar con los resultados del estudio de tráfico complementario que está a cargo del Promotor, con la finalidad de confirmar los escenarios de aforo y tarifas presentados en la PNS y realizar los ajustes que resulten necesarios a la estructura de financiamiento del Proyecto antes de realizar su eventual concurso. En caso de resultar autofinanciable se procedería a implementar la estructura financiera para llevar a cabo el eventual concurso del Proyecto APP.

IV. Técnicos:

IV.1. Que la PNS presentada por el Promotor incluye los siguientes documentos de índole técnico, como parte del estudio preliminar de factibilidad, requerido en términos de lo previsto por los artículos 27, fracción I, incisos a) y f) de la LAPP y 44, fracciones I y V, del RLAPP:

- *Descripción del Proyecto con sus características y viabilidad técnicas, relativo al artículo 27, fracción I, inciso a), de la LAPP; que a su vez contiene:*
 - Descripción del proyecto
 - Estudio de Demanda
 - Diseño Geométrico
 - Sistema de Cobro
 - Geotécnica y Pavimentos
 - Estructuras
 - Sistema ITS
 - Dispositivos de Seguridad
 - Obras de Drenaje
 - Cortes y Terraplenes
 - Señalamiento
 - Iluminación
 - Aspectos Ambientales
 - Obras Inducidas
 - Derecho de vía
- *Estimación de Inversiones y Aportaciones (para su revisión desde un punto de vista técnico) relativo al artículo 27, fracción I, inciso f), de la LAPP.*





IV.2. Que de conformidad con lo dispuesto en la fracción I del artículo 44 del RLAPP, la Descripción del Proyecto con sus características y viabilidad técnica se considera apropiado en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- El Promotor propone una PNS que plantea un esquema de Construcción-Modernización-Rehabilitación-Operación (C-MRO) del Corredor Golfo de México.
- De acuerdo con el planteamiento general de la PNS presentada por el Promotor, se propone que el proyecto APP se desarrolle en tramos existentes, aprovechando la infraestructura carretera existente y mejorando la red libre federal de la zona, a excepción del tramo 1, el cual es de nueva construcción.
- El Corredor del Golfo de México tiene una longitud total de 514.60 km, de esta longitud, aproximadamente 505.40 corresponden a tramos existentes en los que se prevé realizar trabajos de ampliación/modernización mediante la ampliación de la sección transversal, pasando de una sección tipo A2 a una sección tipo A4. Los 9.20 km restantes corresponden al Libramiento Sur de Tampico, el cual constituye el único tramo de nueva construcción dentro del Corredor.

En concordancia con lo indicado en el párrafo precedente, el objeto del Proyecto APP prevé la ejecución de las referidas actividades de Etapa de Construcción-Modernización y de la Etapa de Operatividad Carretera, con el objeto de incrementar la eficiencia logística del sistema carretero, habilitando una ruta continua segura y de alta capacidad para el transporte de carga de largo itinerario; cuyas obras se entregarían al Fiduciario en cumplimiento de los Estándares de Desempeño aplicables, para fines, a su vez, de la prestación de los Servicios MRO (Mantenimiento, Rehabilitación y Operación) a largo plazo en el Corredor del Golfo.

- Se hizo la revisión conforme a la Normativa SICT para los principales elementos de la vía, con resultados satisfactorios, tanto en la parte de trazo geométrico, diseño de pavimentos, como drenaje, estructuras, dispositivos de seguridad, señalamiento, sistema de peaje, ITS, entre otros.
- La construcción del Tramo 1, permite brindar una continuidad del Corredor del Golfo de México en la zona conurbada de Tampico, constituyendo una alternativa adecuada para el largo recorrido, sin tener que ingresar a las vías urbanas de la ciudad.
- El planteamiento de la modernización para los tramos 2 al 8, se considera conveniente, ya que optimiza la utilización del trazo de la infraestructura existente, reduciendo la necesidad de recursos para el Proyecto APP, al aprovechar vías existentes.
- El plazo de 48 meses para la fase de Construcción-Modernización se considera adecuado, sin embargo, es necesario optimizar la fase de proyecto ejecutivo, atención de interferencias y liberación de derecho de vía, para no incurrir en retrasos.
- La generación de ingresos de peaje, al convertir vías libres en los tramos 3 al 8 en autopistas de cuota, mediante el cobro al tráfico pesado (B y C), dejando a los vehículos ligeros (tipo A) sin cobro, optimiza la infraestructura existente, generando ingresos por el movimiento de carga y, al mismo tiempo, cumple su función social de conectividad, para la población en general.





- Se consideran adecuados los Estándares de Desempeño a los que se sujetará el cumplimiento de los servicios de mantenimiento, rehabilitación y operación, una vez concluida la Etapa de Construcción-Modernización, ya que se han optimizado, respecto a versiones previas del Modelo de Operación por Estándares del FONADIN.
- Para la elaboración del informe inicial del estudio de Demanda se tomaron en cuenta las estadísticas de tráfico en las vías existentes y su captación una vez convertida en su totalidad en autopista de cuota, para el año base y sus proyecciones en el horizonte de desarrollo del Proyecto APP. Con estos resultados, se verificó la capacidad de la vía para el horizonte del Proyecto, resultando adecuado por lo que no requiere ampliaciones durante su vigencia.
- El proyecto geométrico presentado por el Promotor (en los distintos tramos que integran el Corredor del Golfo de México) cumple con la Normativa SICT, por lo que la solución planteada es adecuada para el desarrollo del Proyecto APP.
- El sistema de cobro, la infraestructura y equipamiento de las plazas de cobro son adecuados. Para los Tramos 3 al 8, se consideran carriles de flujo libre sin cobro para vehículos ligeros, mejorando así la fluidez y circulación de la plaza de cobro.
- A su vez, el diseño de las plazas de cobro troncales reduce al mínimo el derecho de vía requerido, además de ubicarse en zonas de baja densidad poblacional, reduciendo el riesgo de liberación del derecho de vía.
- En materia de geotecnia y pavimentos, la solución planteada por el Promotor para el diseño del pavimento en el tramo de construcción (tramo 1) se considera adecuada para el desarrollo del Proyecto.
- Asimismo, para los tramos de Modernización, se considera un diseño de pavimento adecuado para la ampliación del cuerpo existente, además de contemplar una rehabilitación al pavimento actual, con el fin de llevarlo al mismo nivel de vida remanente que tendrá la ampliación nueva.
- Los subsistemas del ITS planteados por el Promotor se consideran suficientes para la operación segura de la vía, además de estar alineados con la Normativa SICT. Asimismo, éstos estarán preparados para la inclusión de otros subsistemas futuros en el Centro de Control.
- Los dispositivos de seguridad (defensas y barreras, entre otros) planteados por el Promotor, son adecuados de acuerdo a las características del Proyecto APP.
- Para los tramos de Modernización, dado que no se están cambiando las condiciones de trazo y rasante de la vía, es correcto mantener la sección hidráulica de las obras de drenaje existente y únicamente se deberá verificar su cálculo en la fase de proyecto ejecutivo, acorde a la Normativa SICT. A su vez, las actividades de mantenimiento y conservación, se apegan a la citada normativa y a los Estándares de Desempeño planteados.
- El Señalamiento Vertical y Horizontal propuesto en la PNS es adecuado y cumple con la Normativa SICT.

✓

14

—





- La PNS se considera viable ambientalmente ya que para:
 - El Tramo 1, se deberá tramitar la Manifestación de Impacto Ambiental correspondiente, cumpliendo con la normativa aplicable, sin embargo, en gran parte de su trazo, atraviesa tramos urbanos ya impactados y no atraviesa áreas naturales protegidas o alguna zona de restricción ambiental. Por su parte, se deberá tramitar con la Comisión Nacional del Agua el trámite de cruce para el puente sobre el río Pánuco.
 - Para los Tramos 2 al 8, se trata de ampliaciones a carreteras existentes, que se desarrollarán dentro del derecho de vía actual de las vías, ya impactado, por lo que no disminuirá de manera significativa la calidad de los componentes ambientales o que a partir de su desarrollo pueda acelerar nuevos procesos de urbanización o de nuevas actividades transformadoras de las condiciones en que se encuentra esa región.
- En la PNS se identifican las obras inducidas (afectaciones) que se presentarán al desarrollar el Proyecto APP, y que se deberán resolver al iniciar la fase de Construcción-Modernización.

IV.3. Que de conformidad con lo dispuesto en la fracción V del artículo 44 del RLAPP, las Estimaciones de Inversión y Aportaciones (para su revisión desde un punto de vista técnico) se consideran apropiadas en cuanto a la información entregada y contiene los elementos previos para que eventualmente se inicien los análisis del artículo 14 de la LAPP, al tenor de lo siguiente:

- Para validar los importes de sus elementos principales, se comparó con otros proyectos similares y con el tabulador de precios de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción para el año 2025, en su sección de construcción y conservación de carreteras.
- Para la revisión de los presupuestos de Operación, Mantenimiento y Conservación, se consideró una duración de 28 años totales para el Proyecto, incluyendo ya la fase de Construcción-Modernización.

V. Que con base en las consideraciones generales, jurídicas, económico-financieras y técnicas previamente expuestas, se determina que para el Fiduciario la PNS presentada por el Promotor es **PROCEDENTE** como una alternativa orientada a mejorar la capacidad, seguridad y desempeño de un corredor logístico que articula los puertos del Golfo de México, el centro del país y la frontera norte, particularmente los cruces internacionales de Reynosa y Nuevo Laredo, en virtud de que reúne los requisitos contemplados en la LAPP y el RLAPP, tal y como ha quedado asentado en el presente Capítulo.

En razón de lo anterior y con fundamento en los artículos 25 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º, 2º, 4º, fracción II, 10, 12, fracción X, 26, 27, 28, 29, 30 y 36 de la LAPP; 1º, 3, fracción III, 44, 45, 46, 47 y 48, fracción I, inciso a), del RLAPP, se emiten los siguientes:

RESOLUTIVOS

Primero. Se tiene por recibida la PNS presentada por la sociedad denominada Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V., y por acreditada la personalidad de sus apoderados legales.





Segundo. En términos de lo dispuesto en el Considerando V y atendiendo a los términos y alcances del artículo 30 de la LAPP y 48, fracción I, inciso a) del RLAPP, se determina que para el Fiduciario la PNS relativa al proyecto "Corredor del Golfo de México", en los Estados de Veracruz de Ignacio de la Llave y Tamaulipas, presentada por la sociedad denominada Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V., es **PROCEDENTE y en términos de lo instruido en el Acuerdo, se convocará a concurso siempre y cuando el proyecto resulte autofinanciable de conformidad con los resultados de los análisis del artículo 14 de la LAPP.**

Tercero. La presentación de la PNS se sujetará a las previsiones del artículo 36 de la LAPP, que a la letra establece:

"Artículo 36. La presentación de propuestas sólo da derecho al promotor a que la dependencia o entidad las analice y evalúe. La opinión de viabilidad por la cual un proyecto se considere o no procedente, no representa un acto de autoridad y contra ella no procederá instancia ni medio de defensa alguno."

Cuarto. Notifíquese el presente oficio a la sociedad denominada Mota-Engil México, S.A.P.I. de C.V., por conducto de sus apoderados legales.

Autoriza

Enrique Gutiérrez Flores
Titular de la Unidad

Elaboró

Roque Vicente Hernández Montes
Director de Finanzas Fiduciarias

Elaboró

Sergio Enrique Sánchez Rivera
Director de Operación Técnica y
Seguimiento

Elaboró

Miguel Santibáñez Landeros
Director Jurídico Fiduciario

C.c.p. Aidé Noemi González García.- Encargada del despacho de la Dirección General de Desarrollo Carretero. SICT.



2026
año de
Margarita
Maza