Oficio No: SG/130.2.1.1/0003/22

Delegación Federal de la SEMARNAT en el Estado de Durango
Unidad de Aprovechamiento y Restauración de Recursos Naturales

Asunto: Respuesta a Solicitud de Exención de la presentación de la manifestación de impacto ambiental
BITACORA: 10/DC-0397/12/21

Durango, Dgo., a 03 de enero de 2022

Aeropuerto de Durango S.A. de C.V.
Por conducto de su Representante Legal
C. Luis Gildardo Garduño Montaño
Autopista Durango – Gómez Palacio Km 15.5
Durango, Dgo. C.P. 34305
correo electrónico: dgolsanchez@oma.aero

Recibí Original
16-02-22

Personas autorizadas para oír y recibir notificaciones: Luis Ángel Sánchez Estrada, Mariela Báez Camacho.

Vistos para resolver la solicitud de exención de la presentación de la manifestación de impacto ambiental de **Aeropuerto de Durango S.A. de C.V.,** ("la promovente"), relativa a la **rehabilitación mayor de la pista 03-21, rodaje alfa y márgenes de rodaje alfa y eco** del aeropuerto de Durango ("el proyecto"), con pretendida ubicación en el Municipio de Durango, Dgo.

RESULTANDO:

Que el 14 de diciembre de 2021, la promovente compareció ante esta Delegación Federal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de su representante legal y mediante escrito fechado el 10 de diciembre de 2021, a solicitar la exención de la presentación de la manifestación de impacto ambiental para la realización del **Proyecto**.

CONSIDERANDO:

I. Que esta Delegación de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el Estado de Durango, es competente para conocer y resolver el presente trámite de solicitud de exención de manifestación de impacto ambiental, en los términos del Artículo 6o del Reglamento en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (REIA), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, articulo 38, 39 y 40 fracción IX primer párrafo, del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para los proyectos relacionados con las obras y actividades listadas en el Artículo 28 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) y Artículo 5° del REIA.

II. Que de acuerdo con lo descrito por la promovente en el documento técnico anexo a su solicitud, el proyecto denominado **rehabilitación mayor de la pista 03-21, rodaje alfa y márgenes de rodaje alfa y eco**, consiste en lo siguiente:

El objeto de las obras propuestas en la presente solicitud de exención, es trabajar en mejorar la calidad de materiales y espesor de las carpetas asfálticas de la pista 03-21, rodaje alfa y márgenes de rodaje alfa y eco, para que los pavimentos cumplan con la resistencia establecida en las normas internacionales de aviación civil.

2022 Año de Ricardo Flores Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

Por ello para garantizar las condiciones óptimas de los pavimentos de las áreas de la pista 03-21, rodaje alfa y márgenes de alfa y eco, y cumplir con los términos legales a los cuales está sujeta su operación, se requerirá del desarrollo de las siguientes obras y actividades.

- Corte en frío en el ancho y largo del elemento en operación correspondiente.
- Nivelación de desplantes y corrección de pendientes.
- Limpieza de polvo y materia orgánica de las grietas existentes después del corte, para continuar con el calafateo de las mismas.
- Aplicación de riego de liga con emulsión asfáltica de rompimiento rápido tipo ERC-60.
- Colocación de la carpeta de concreto asfáltico, la cual será elaborada en planta estacionaria en caliente compactada al 95% de su PVMM y calafateo de grietas.
- Señalización horizontal con pintura reflejante base acuosa

Las obras a realizar se ubican dentro de la superficie expropiada por el gobierno federal y ocuparán una superficie de 243,131.4092 m^2, dividida en 5 polígonos, los cuales fueron presentados en las tablas 2, 3, 4, 5, y 6 del documento técnico, que se transcriben:

REHABILITACIÓN PISTA 03-21			MARGEN ALFA 1		
Vértice	**XUTM**	**YUTM**	**Vértice**	**XUTM**	**YUTM**
1	547020.78	2667022.72	1	546858.59	2667124.36
2	547056.59	2666995.14	10	546940.56	2667137.58
3	548837.28	2669276.59	11	547045.23	2667055.84
4	548802.19	2669304.71	12	547008.62	2667009.31
RODAJE ALFA			MARGEN ALFA 2		
A	546929.65	2667136.05	2	548665.531	2669440.726
B	546931.71	2667150.57	3	548815.95	2669323.434
C	548657.03	2669357.08	4	548779.03	2669276.138
D	548673.02	2669363.12	5	548675.927	2669356.535
E	548669.97	2669395.21	RODAJE ECO		
FF	548649.09	2669390.48	6	547335.843	2667639.833
G	548634.26	2669378.6	7	547438.947	2667559.436
HH	546904.72	2667162.54	8	547402.027	2667512.14
I	546897.52	2667131.24	9	547298.923	2667592.537

1.- Corte en Frío: En franja central correspondiente al ancho del elemento donde lo indique el proyecto y/o la supervisión, se efectuara corte en frío del pavimento asfáltico existente, cumpliendo con las elevaciones indicadas en el proyecto, con la intención de corregir las deformaciones, así como la de proporcionar una nueva pendiente trasversal indicada en el proyecto, la cual cumple con la normatividad de la OACI para esta clase de aeropuertos. Con el objeto de reducir los tiempos de ejecución de los trabajos y garantizar se concluyan antes de las operaciones establecidas por el aeropuerto; además, garantizar una mayor y mejor adhesión de la carpeta de concreto asfáltico a colocar con la ya existente, en los lugares donde no exista corte en frío y/o lo indique el proyecto y/o la supervisión, se deberá realizar un corte en frio en un espesor no mayor de 5 mm.

2.- Riego de liga con emulsión asfáltica, modificada con polímero: En toda la superficie del trazo, donde indique en el proyecto y/o ordene la supervisión, previo a la colocación de carpeta asfáltica, y posterior al calafateo de los agrietamientos en donde se realizó el corte en frio, debidamente limpia y sin material susceptible de desprendimientos, polvo y basura, se aplicara un riego de emulsión asfáltica de rompimiento

rápido, de características indicada en la E.P. correspondiente a razón de 0.50 a 0.80 L/m2 o el que determine la supervisión en los tramos de prueba.

3.- Carpeta de Concreto Asfáltico con T.A.M. ¾", con grado PG 76-22 modificado con Polímeros SBS: Después de aplicado el riego de liga y una vez que la emulsión ha desfluxado, se colocara una carpeta de concreto asfáltico con T.A.M. de ¾" y de característica PG 76-22 modificado con polímero SBS, que al compactarse cumplirá con las especificaciones indicadas en el proyecto.

Esta carpeta tendrá un acabado final, de manera tal que cumpla con las especificaciones y normas aplicables, para garantizar la operación.
Para este concepto se aplicará lo establecido en la Norma CTR-CAR-1-04-006 de la "Normatividad para la infraestructura del trasporte" de SCT, tomando en cuenta lo siguiente:
Para la elaboración de la mezcla se emplearán agregados pétreos de los bancos propuestos por el contratista previa autorización de la supervisión con tamaño máximo de 19 mm, el cemento asfáltico deberá de cumplir con la prueba reológica de 2.5 veces el valor del asfalto original y 70 % del valor del envejecimiento.
La mezcla se elaborará en planta estacionaria y dosificada en peso y el agregado bituminoso (PG 76-22 modificado) deberá ser incorporado homogéneamente, al agregado pétreo caliente en la proporción determinada en laboratorio por el método Marshall, logrando un valor de estabilidad de 900 o mayor. Al producir la carpeta, la compactación se llevará hasta alcanzar el 95% del peso volumétrico máximo obtenido en la prueba Marshall.

4.- Calafateo de Grietas en Carpeta Asfáltica: Previo a la ejecución de estos trabajos, se deberán limpiar las grietas del polvo y materia orgánica, mediante sopleteo con equipo neumático; posteriormente se procederá al calafateo de las grietas con una mezcla elaborada con la dosificación aproximada de los siguientes productos:

- Cemento asfáltico AC-20 30 kg. 83.00%
- Hule molido de llanta, malla num. 30 3 kg. 6.25%
- Polietileno 5 kg. 10.75%

Para grietas entre 3 y 10 milímetros y para grietas mayores de 10 milímetros, a la mezcla anterior deberá agregarse 10 kg de arena fina libre de impurezas. Los diferentes productos mencionados anteriormente se deberán mezclar a una temperatura del orden de 180 a 200 °C. La mezcla así obtenida deberá aplicarse inmediatamente ya que se solidifica rápidamente. Para la aplicación de la mezcla utilizada en el calafateo y sellado de grietas se deberán emplear inyectores a presión, efectuando el trabajo hacia arriba para evitar que queden vacíos atrapados y eliminando el excedente para evitar irregularidades en la superficie.

5. Señalamiento Horizontal: Una vez terminada la construcción de la carpeta asfáltica y/o la colocación de mortero asfáltico, se deberá dejar un tiempo aproximado de 30 días, antes de colocar el señalamiento horizontal con pintura base acuosa reflejante; a fin de coadyuvar a la segura operación de las aeronaves, para tal efecto se deberán marcar:

a) Pintura Reflejante Blanca: Limites de pistas, rodajes y donde el proyecto y/o la supervisión lo indique.
a) Pintura Reflejante Roja y Amarilla: Limite de áreas de zonas restringidas, o alusivas a peligro y donde el proyecto y/o la supervisión lo indique

Para permitir la utilización de las áreas ya rehabilitadas durante el periodo de oxidación de la carpeta asfáltica, antes de la colocación de la pintura, se deberá poner el señalamiento horizontal de manera provisional, utilizando pintura base agua de los colores respectivos, prorrateando el precio de esta actividad en el precio unitario de la carpeta. Estas etapas se desarrollarán en aproximadamente 12 semanas, tiempo que será contado a partir de que sea autorizada la solicitud de exención de la manifestación de impacto ambiental promovida.

Se contempla que las obras que se pretenden desarrollar en el aeropuerto, puedan operar sin dificultad por 10 años, con adecuado programas de mantenimiento y buena logística.
Se tiene contemplada una inversión inicial de $ 121'800,000.00 (ciento veintiún mil millones ochocientos mil de pesos 00/100 m.n.).

Operación y mantenimiento

La operación no consistirá más que en la apertura del área para uso de las aerolíneas comerciales, los cuales contarán con instalaciones en mejor estado y mucho más seguras. En tanto las actividades del mantenimiento se pueden dividir de manera general en revisión y mantenimiento de la superficie de rodamiento y limpieza de la superficie de rodamiento, así como mantenimiento y sustitución de señalización.

a) Revisión y reparación de la superficie de rodamiento. - La carpeta asfáltica es donde se reflejan varios problemas de diseño y construcción en las estructuras del pavimento: dosificación inadecuada de cemento asfáltico, excesos en el peso de aeronaves respecto al diseño original, etc.
b) Limpieza de la superficie de rodamiento. - La acumulación de basura, tierra, restos de llantas, vegetación en laterales de carpetas y en general cuerpos extraños que sean colocados sobre las superficies se deberán limpiar periódicamente para no obstruir el paso.
c) Mantenimiento y/o sustitución de señalización. - Toda vez que con el paso del tiempo la señalización va perdiendo su buena apariencia, será necesario periódicamente someterla a mantenimiento, ello consistirá en recolocarla adecuadamente, pintarla, o bien sustituirla por señalización nueva.

Abandono del Sitio

El abandono de las obras se considera que no se dé, debido a que durante el tiempo que opere el aeropuerto será necesario garantice el cumplimiento de la totalidad de las medidas de seguridad exigidas por la Agencia Federal de Aviación Civil, entre ellas mantener las carpetas asfálticas en calidad de materiales y espesor adecuado, sin grietas y fragmentaciones que pudieran dañar las aeronaves, sin embargo puede darse el caso de la reubicación del aeródromo, por lo que en su momento se tomarán las medidas adecuadas para el desmantelamiento de las instalaciones y el futuro uso que se le puede dar al predio.

III. Que el REIA establece en su artículo 6°, tercer párrafo que la solicitud de exención de la presentación de la manifestación de impacto ambiental, debe cumplir los siguientes supuestos:

1. Debe tratarse de "*ampliaciones, modificaciones, sustitución de infraestructura, rehabilitación y el mantenimiento de instalaciones relacionadas con las obras y actividades señaladas en el artículo 5o., así como con las que se encuentren en operación y que sean distintas a las que se refiere el primer párrafo de este artículo.*"

De acuerdo con la descripción de las obras presentada por la promovente, la infraestructura actual del aeropuerto será ampliada, modificada o sustituida, dentro de la superficie actualmente ocupada por las instalaciones del aeropuerto, lo que fue verificado mediante las imágenes satelitales disponibles en el Sistema de Información Geográfica para la Evaluación de Impacto Ambiental (SIGEIA) de ésta Secretaría. A partir de las imágenes satelitales disponibles, se verificó que el aeropuerto fue construido en la década de 1970, es decir, en una fecha previa a la publicación de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y su Reglamento en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental, como lo manifiesta la promovente en el formato de exención anexo a su petición.

Por lo anterior esta Delegación concluye que el proyecto, está relacionado con la construcción y operación del aeropuerto, obra que encuadra en el supuesto descrito en la Fracción B párrafo primero, del Artículo 5o

2022 Ricardo Flores Magón
Año de
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

del REIA, la cual no requirió en su momento de autorización en materia de impacto ambiental, por haber sido construida antes de la publicación de la LGEEPA.

Por otra parte, ya que las obras descritas en la presente, se ubicarán dentro del Aeropuerto de Durango, cuyas instalaciones se encuentran en operación desde una fecha previa a la publicación de la LGEEPA, les resulta aplicable lo dispuesto en el Artículo Cuarto Transitorio del REIA, el cual se transcribe, por lo que no requieren someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

REIA: Transitorios.- "***Cuarto.*** *Las obras o actividades que correspondan a remodelaciones de una obra que se encuentre operando desde antes de 1988, no deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.*"

2. Que el REIA establece en su artículo 6°, tercer párrafo, que debe demostrarse que la ejecución del proyecto "*...no causará desequilibrios ecológicos ni rebasará los límites y condiciones establecidos en las disposiciones jurídicas relativas a la protección al ambiente y a la preservación y restauración de los ecosistemas.*"

Sobre el particular, la promovente prevé las siguientes afectaciones:

a) Componente vegetación: La superficie donde serán rehabilitadas las obras carecen de vegetación, a excepción de algunas porciones de las calles de rodaje alfa y eco, que requieren del deshierbe para nivelación y bañado de riego asfáltico, el resto de la superficie al estar formando parte de la pista y los rodajes del aeropuerto desde hace años están desprovistos de vegetación.

b) Componente fauna: No habrá afectación de fauna, ya que ésta solo está presente en el predio de manera ocasional, situación por la cual cuando se inicien los trabajos será esta ahuyentada al área de amortiguamiento. La zona aun cuando puede ser considerada de alta afluencia de animales por ser sitio ideal de alimentación, anidamiento y resguardo de especies por su zona de amortiguamiento aunado a que colinda con campos agrícolas, presenta escasa aparición de organismos debido al movimiento constante de aeronaves, vehículos y equipos.

c) Componente suelo: Se considera que las actividades, no generarán un impacto adicional al ya existente en el suelo, puesto las obras se trabajarán en porciones de terreno ya recubiertos de asfalto y emulsiones de liga, donde podría decirse que la superficie de los 243,131.4092 m2 que considera el proyecto, ya se encuentra impactado con la introducción de materiales ajenos a su composición y naturaleza, y su efecto será permanente y acumulativo.

d) Componente agua: Se considera no existirá impacto ambiental alguno, ya que el proyecto demandará escasas cantidades de agua para el mejoramiento del terraplén (compactación) y regado del área para control de polvos, las escasas aguas residuales de la preparación del sitio y nivelación serán dispuestas en letrinas móviles.

e) Componente aire: Con la introducción de maquinaria y equipo se provocará la emisión de polvos, humo y ruido, por lo que se clasifica como un impacto adverso no significativo, con efectos de baja magnitud y con medidas de mitigación, aun cuando la zona ya presenta signos de alteración atmosférica.

Respecto a los impactos identificados por la promovente, esta Delegación puede advertir lo siguiente:

I. Al tratarse de modificaciones a la infraestructura ya existente, no será necesaria la remoción de vegetación forestal o despalmes y por lo tanto, no se afectará el hábitat disponible para la fauna silvestre.

2022 Año de Ricardo Flores Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA