



MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

Oficio No: SG/130.2.1.1/0002/22

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-0433/12/21

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 Montaña
Autopista Durango – Gómez Palacio Km 15.5
Durango, Dgo. C.P. 34305

correo electrónico: dgolsanchez@oma.aero

Recibi 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 salida rápida del CREI y vialidades de servicio 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, artículo 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 salida rápida del CREI y vialidades de servicio del aeropuerto de Durango**, 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, para que los pavimentos cumplan con la resistencia establecida en las normas internacionales de aviación civil.





Por ello para garantizar las condiciones óptimas de los pavimentos de la salida rápida del CREI y vialidades de servicios, 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
- Reparación de grietas y aplicación de riego para mejorar rodadura.
- Sustituir losas de concreto hidráulico en la vialidad gral C.

Las obras a realizar se ubican dentro de la superficie expropiada por el gobierno federal y ocuparán una superficie de 17,221.9475 m², dividida en 10 polígonos, los cuales fueron presentados en las tablas 2 a la 11 del documento técnico, que se transcriben:

VERT	X	Y	OBRA	VERT	X	Y	OBRA	VERT	X	Y	OBRA
1	547665	2668621	SAL CREI 1	4	547342	2668187	VIA GRAL 2	4	547427	2668346	VIA SER 4
2	547677	2668636	SAL CREI 1	5	547347	2668185	VIA GRAL 2	6	547422	2668340	VIA SER 4
3	547920	2668448	SAL CREI 1	6	547298	2668123	VIA GRAL 2	1	547513	2668307	VIA SER 6
4	547908	2668433	SAL CREI 1	1	547084	2668269	VIA SER 1	2	547520	2668321	VIA SER 6
1	547930	2668410	SAL CREI 2	2	547090	2668264	VIA SER 1	3	547521	2668327	VIA SER 6
2	547945	2668429	SAL CREI 2	3	547114	2668296	VIA SER 1	4	547523	2668331	VIA SER 6
3	548050	2668348	SAL CREI 2	4	547120	2668291	VIA SER 1	5	547555	2668372	VIA SER 6
4	548034	2668330	SAL CREI 2	5	547138	2668313	VIA SER 1	6	547557	2668379	VIA SER 6
1	547257	2668279	VIA 2	6	547145	2668308	VIA SER 1	7	547558	2668385	VIA SER 6
2	547257	2668290	VIA 2	7	547153	2668321	VIA SER 1	8	547556	2668392	VIA SER 6
3	547325	2668377	VIA 2	8	547156	2668332	VIA SER 1	9	547553	2668397	VIA SER 6
4	547333	2668378	VIA 2	9	547157	2668346	VIA SER 1	10	547496	2668444	VIA SER 6
1	547221	2668046	VIA GRAL 1	10	547173	2668366	VIA SER 1	11	547491	2668437	VIA SER 6
2	547268	2668105	VIA GRAL 1	11	547165	2668370	VIA SER 1	12	547548	2668392	VIA SER 6
3	547278	2668097	VIA GRAL 1	1	547145	2668307	VIA SER 2	13	547552	2668385	VIA SER 6
4	547232	2668037	VIA GRAL 1	2	547137	2668298	VIA SER 2	14	547550	2668380	VIA SER 6
1	547287	2668133	VIA GRAL C	3	547162	2668279	VIA SER 2	15	547546	2668373	VIA SER 6
2	547268	2668105	VIA GRAL C	4	547184	2668268	VIA SER 2	16	547516	2668334	VIA SER 6
3	547278	2668097	VIA GRAL C	5	547312	2668168	VIA SER 2	17	547512	2668326	VIA SER 6
4	547298	2668123	VIA GRAL C	6	547316	2668172	VIA SER 2	18	547511	2668322	VIA SER 6
1	547287	2668133	VIA GRAL 2	1	547442	2668314	VIA SER 4	19	547512	2668318	VIA SER 6
2	547332	2668185	VIA GRAL 2	2	547452	2668326	VIA SER 4				
3	547338	2668187	VIA GRAL 2	3	547446	2668328	VIA SER 4				





Descripción de actividades y obras:

En particular para la **salida rápida del CREI, vía serv 1, vía gral 2, vía 2, vía serv 4 y gran parte de la vía serv 2**, será necesario el corte, retiro y reposición de carpeta asfáltica, en estas obras será necesario realizar las siguientes actividades:

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 transversal 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 frío 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 frío, 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 transporte" 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 inyectoras 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: Límites de vialidades y donde el proyecto y/o la supervisión lo indique.
- a) Pintura Reflejante Roja y Amarilla: Límite 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.

Para el caso de **via gral C**, se realizarán trabajos de corte, retiro y restitución del concreto hidráulico, en esta única sección se realizarán las siguientes actividades:

1. Demolición. Los trabajos serán iniciados con la demolición programada de las losas, para ello se requerirá del uso de rotomartillos y medios manuales y mecánicos para el retiro de los escombros, limpia la zona se realizará la revisión de la sub-base para determinar si esta presenta la humedad y compactación adecuada, posteriormente se adicionará una capa de concreto hidráulico fluido o autonivelante con un espesor de 20 cm.

2. Mejoramiento de la base/sub base: Si la base o sub-base presentan daños serán retiradas hasta una profundidad de 20 cm., posteriormente se afinará la superficie de desplante y se recompactará ésta al 100 % de su PVSM, el producto de la base o sub-base hidráulica, deberá ser extraído con el equipo propuesto por la contratista, mismo que será previamente aprobado por la Supervisión del Aeropuerto, después se procederá a transportarlo y depositarlo mediante carga, acarreo y descarga en un Tiradero Oficial del Municipio más cercano al Aeropuerto, previamente autorizado por parte del Aeropuerto. Los vehículos de transporte deberán ser de cajas cerradas y protegidos con lonas, que impidan la contaminación del entorno o que se derramen.

3. Dosificación de concreto. Una vez concluido el afine y la compactación solicitada, se procederá a colocar el concreto fluido autonivelante, el cual se deberá distribuir uniformemente hasta alcanzar el nivel de desplante para la colocación del concreto hidráulico de la losa.

La dosificación de la mezcla del concreto fluido, será única y de exclusivamente responsabilidad de la contratista y deberá cumplir con las características de calidad establecidas en La Carpeta N. CTR. CAR. 1.02 ESTRUCTURAS, Edición vigente; N. CAL. 01/00 Ejecución del Control de Calidad durante la Construcción y/o Conservación, Edición vigente; La Carpeta 7 Normatividad para la Infraestructura del Transporte Libro MMP Métodos de Muestreo y Prueba de Materiales Parte 2. Materiales para Estructuras título 02. Materiales para Concreto Hidráulico que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tiene actualmente en vigor. Sin embargo aunado a lo anterior, el concreto fluido deberá cumplir las siguientes características:

- ✓ Revenimiento: 23 cm. mínimo - 25 cm. Máximo
- ✓ Peso Volumétrico: 1,600 kg/m³ mínimo - 1,900 kg/m³ máximo
- ✓ Resistencia a la compresión simple: 50 kg/cm² mínimo a la edad de 4 horas
- ✓ Coeficiente de Permeabilidad: K= 10 a la menos 7 m/seg mínimo - 10 a la menos 5 m/seg máximo
- ✓ Tiempo de fraguado: 2 horas máximo

La mezcla de concreto hidráulico fluido autonivelante, deberá elaborarse exclusivamente por medios mecánicos, los materiales deberán dosificarse por peso y será elaborado en planta. Solo se permitirá la utilización de cemento Pórtland tipo I el cual deberá cumplir con los requisitos señalados por la American Concrete Institute (ACI).





4. **Curado.** Para dar por terminada la construcción del concreto fluido, se verificarán el espesor y acabado de acuerdo con lo fijado en el proyecto. Coladas las losas, se procederá a su curado, el cual se efectuará colocando una membrana de geotextil y una cubierta de plástico en la superficie del concreto recién colado, para así minimizar la probabilidad de la aparición de un fisuramiento plástico en la superficie expuesta, aplicando este proceso de curado durante el mayor tiempo posible. Previo a la liberación del tramo, se deberán retirar las membranas de geotextil y de plástico y de inmediato se deberá aplicar una doble membrana de curado a base de emulsión parafina, para dar continuidad al curado, la dosificación del producto, así como la forma de aplicarse será propuesta por el contratista y de su entera responsabilidad, previa aprobación de las autoridades del Aeropuerto. Para concluir con la obra de construcción de las losas, se colocará una regla de una longitud tal, que se pueda medir sobre el concreto terminado, verificando que en ningún punto, existan desniveles mayores de cinco milímetros (5 mm).

5. **Sellado de juntas de alivio.** Finalmente serán las juntas de alivio de compresión selladas, a las cuales primeramente les serán removidos todos los materiales de sellado intemperizados, materiales sueltos, y cualquier otra contaminación, mediante equipo de corte, sopleteo con equipo neumático o con cualquier otro medio sugerido por el contratista y autorizado por el Aeropuerto, limpias las juntas se procederá a la colocación de material de respaldo tipo Closed-Cell Backer-Rod de Sonneborn (sistema Sonolastics) o similar, el cual deberá ser redondo, ligero, flexible, inerte y que el sellado no se adquiera a él; una vez colocado el material de relleno, se aplicará el sellador para las juntas de construcción, el cual deberá ser tipo SONOMERIC 1 de Sonneborn (Sistema SONOLASTIC) o similar, resistente a la intemperie, resistente a derrames de combustible, con propiedades adherentes con el concreto y que permita las dilataciones y contracciones que se presenten en las losas, sin agrietarse, que cumpla con la norma ASTM C 920, Tipo S, Grado P, Clase 25, Uso T y M; pudiéndose emplear productos elaborados a base de alquitrán y hulla, de igual o mejor calidad y con autorización previa de la supervisión. Se deberán aplicar con pistola calafateadora de cartucho. El acabado se efectuará mediante escobillado recto con cepillo de raíz en el sentido paralelo al acabado que tienen las losas existentes. Evitar acabado demasiado intenso para no crear una piel de lechada sobre la superficie. El fraguado final ocurre alrededor de 30 min después del fraguado inicial. Tomar en cuenta este tiempo para poder terminar el acabado.

6. **Inspección y calafateo de grietas.** Concluidos los trabajos de sustitución de losas, se realizará inspección para verificar si es necesario el calafateo de grietas y/o juntas en losas de concreto hidráulico restantes vialidades. Estos trabajos serán realizados en áreas perfectamente limpias, y se utilizarán materiales como el cemento asfáltico AC-20, moldes de Houten y polietileno.

En lo que respecta a la vía ser 2, esta requerirá en una porción promedio de 760 m², el bacheo, llamado también reparación de grietas, en esta porción los trabajos consistirán en:

Donde lo indique el proyecto, se efectuará bache profundo 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 transversal indicada en el proyecto, la cual cumple con la normatividad de la OACI para esta clase de aeropuertos.

1. **Colocación de sellador de superficies asfálticas AsPen:** En toda la superficie del trazo, donde lo indique el proyecto, posterior a la reparación de baches en el área dentro de la superficie del trazo, se aplicará sellador de superficie asfáltica, con las características indicada en la E.P. correspondiente a razón de 0.25 y .35 L/m² o el que determine la supervisión en los tramos de prueba. Finalmente para porciones de **vía ser 1** (1110 m²) y **vía ser 2** (135 m²), la **vía ser 6** y **vía gral 2**, se realizarán como trabajos de rehabilitación mayor, la construcción de una capa de rodadura de un riego, la cual es solo un tratamiento superficial no muy espeso, conformado por una capa de asfalto de 3 a 4 cm, los trabajos a realizar se describen a continuación.

1. **Riego asfáltico.** Sobre la superficie recién perfilada, perfectamente limpia, se aplicará un riego de emulsión asfáltica de rompimiento rápido a razón de 1.0 L/m², o el que determine el laboratorio de control de calidad de la Contratista y avale la Supervisión.



2. **Colocación de material granulométrico.** En esta etapa se esparcirán sobre el riego asfáltico materiales pétreos triturados, de una granulometría determinada, con el objeto de restablecer o mejorar las características de las carpetas asfálticas.

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 \$ 7'500,000.00 (siete millones quinientos mil pesos 00/100 m.n.).

Operación y mantenimiento: La operación no consistirá más que en la apertura de las vialidades a los usuarios del aeródromo civil y de los operadores de aeronáutica civil y personal rescatasta, los cuales contarán con vías de comunicación internas 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 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 garantizar 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. Sin embargo en caso que suceda, deberán aplicarse las recomendaciones siguientes:

i.- Una vez que se haya tomado la decisión de abandonar las obras independientemente de los avances que lleven, se deberá notificar a las autoridades de la PROFEPA y la SEMARNAT, a efecto de que definan lo procedente.

ii.- Para abandonar el sitio, el Promoviente del Proyecto someterá a consideración de las autoridades citadas, un Programa de Restauración del área afectada, donde se especifiquen las acciones a emprender en tiempo y forma.

iii.- El Promoviente del Proyecto no podrá retirarse hasta que las Autoridades Federales, Estatales y Municipales lo autoricen.

III. Que el REIA establece en su artículo 6º, 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 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 6º, 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 carece de vegetación, motivo por el cual este factor ambiental no se verá impactado, considerando que el daño este lo recibió desde hace muchos años atrás.

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 17,221.9475 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 de tipo reversible, 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.
- II. De acuerdo con la descripción de las obras y actividades presentada por la promovente, el proyecto no implica la realización de actividades altamente riesgosas, la descarga de residuos a cuerpos o corrientes de agua o la contaminación de suelos.
- III. El proyecto no implica la emisión permanente de contaminantes a la atmósfera.

Por lo anterior, esta Delegación concluye que por las condiciones actuales del sitio, el tipo de obras y actividades, así como por sus dimensiones, los efectos del proyecto serán puntuales y estarán limitados al área de trabajo y al período de su ejecución. Por otra parte, no existen disposiciones jurídicas de carácter Federal, Estatal o Municipal orientadas a la preservación del medio ambiente, que limite las obras que componen el proyecto.

IV. Que el REIA establece en su artículo 6º, cuarto párrafo que para la Solicitud de Exención "los promoventes deberán dar aviso a la Secretaría de las acciones que pretendan realizar para que ésta, dentro del plazo de diez días, determine si es necesaria la presentación de una manifestación de impacto ambiental, o si las acciones no requieren ser evaluadas y, por lo tanto, pueden realizarse sin contar con autorización."

Con base en lo anteriormente relatado, esta Delegación Federal concluye que el proyecto que se evalúa, está relacionado con obras y actividades competencia de la Federación en materia de impacto ambiental, las cuales no tienen el potencial de causar impactos negativos significativos, que sobrepasen los límites de las disposiciones jurídicas relativas a la protección al ambiente y a la preservación y restauración de los ecosistemas, por lo que cumple con los preceptos señalados en el artículo 6º, tercer párrafo del REIA para el otorgamiento de la exención, de tal manera que el proyecto que se evalúa, no requiere sujetarse al procedimiento de evaluación del impacto ambiental. De esta forma, con fundamento en las disposiciones invocadas y en el ámbito de su competencia, ésta Delegación Federal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el Estado de Durango, determina que es de resolverse y:

RESUELVE:

PRIMERO. – Emitir la determinación en el sentido de que la ejecución de las obras y actividades para la **rehabilitación mayor de salida rápida del CREI y vialidades de servicio del aeropuerto de Durango**, en las coordenadas señaladas en la Fracción II este resolutivo, NO requieren de autorización en materia de impacto ambiental.

SEGUNDO.- La promovente deberá ejecutar el proyecto de acuerdo con del programa general de trabajo, propuesto en el documento técnico de la solicitud de exención.

TERCERO.- Se exhorta al Promovente para que considere que debe realizar sus actividades en estricto apego al Artículo 29 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, que textualmente cita: "Los efectos negativos que sobre el ambiente, los recursos naturales, flora y la fauna silvestre y demás recursos a que se refiere esta Ley, pudieran causar las obras o actividades de competencia federal que no requieran someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental a que se refiere la presente sección, estarán sujetas en lo conducente a las disposiciones de la misma, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas en materia ambiental la legislación sobre recursos naturales que resulte aplicable, así





como a través de los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que conforme a dicha normatividad se requiera”.

CUARTO. - De conformidad con lo establecido en los Artículos 35, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y 49 de su Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, la presente Resolución se refiere única y exclusivamente a los aspectos ambientales de las actividades descritas en la parte Resolutiva de este oficio.

QUINTO. - Por ningún motivo, la presente Resolución constituye un permiso de remoción de cubierta vegetal o de arbolado, de inicio de obras, ni reconoce o valida la legítima propiedad y/o tenencia de la tierra; por lo que se quedan a salvo las acciones que determine la propia Secretaría, las autoridades Federales, Estatales y Municipales, ante la eventualidad de que el Promovente no pudiera demostrarlo en su oportunidad. Queda bajo su más estricta responsabilidad la validez de los contratos civiles, mercantiles o laborales que se hayan firmado para la legal operación de esta Resolución, así como su cumplimiento y consecuencias legales que corresponda aplicar a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y/o a otras autoridades federales, estatales o municipales.

SEXTO. - No omito manifestar, que la presente Resolución ha sido otorgada por esta Unidad Administrativa, con base en la evaluación de la información proporcionada por el Promovente, cuyo contenido se presume cierto atendiendo al principio de buena fe que figura en el Artículo 13 de la Ley Federal de Procedimiento administrativo, salvo que la Autoridad verificadora Delegación Estatal de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente determine lo contrario.

SÉPTIMO. - Hacer del conocimiento de la Delegación Estatal de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente la presente Resolución.

OCTAVO. - Notificar la presente a Aeropuerto de Durango S.A. de C.V., por conducto de su Representante Legal, el C. Luis Gildardo Garduño Montaño, en el Domicilio señalado en Autopista Durango – Gómez Palacio Km 15.5, Durango, Dgo., por alguno de los medios previstos en los Artículos 35 a 39 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y demás relativos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

ATENTAMENTE

El Subdelegado de Planeación y Fomento Sectorial en el Estado de Durango

Lic. Román Galán Treviño



Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 84 del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en suplencia por ausencia del Titular de la Delegación Federal de la SEMARNAT en el Estado de Durango, previa designación mediante el Oficio No. 01362 del 17 de diciembre de 2018, firma el Subdelegado de Planeación y Fomento Sectorial.

C.c.e.p. Juan Manuel Torres Burgos. Director General de Impacto y Riesgo Ambiental.- Ciudad de México.

dgira@semarnat.gob.mx

Delegación Estatal de la Procuraduría Federal de la Protección al Ambiente.- Ciudad.

Jose.reyes@profepa.gob.mx

EXPEDIENTE

RGT'JLCG'JECC'

