



Oficina de Representación en el Estado de Nuevo León
Subdelegación de Gestión para la Protección Ambiental y Recursos Naturales
Unidad de Gestión Ambiental
Departamento de Impacto y Riesgo Ambiental

Oficio No. 139.003.03.186/23
Guadalupe, N. L., a 02 de mayo de 2023
Petición: Solicitud de Exención de MIA-P.

AEROPUERTO DE MONTERREY, S.A. DE C.V.,
CARRETERA MIGUEL ALEMÁN KM 24, S/N,
APODACA, NUEVO LEÓN, C.P. 66600,
TELÉFONO: 81 8288 7000, EXTENSIÓN 1542
CORREO ELECTRÓNICO: mtyeavila@oma.aero
PRESENTE. –

Por medio del presente le envío un cordial saludo y a su vez se da atención a su solicitud de fecha 21 de marzo de 2023, recibida en el Espacio de Contacto Ciudadano (ECC) de esta Oficina de Representación de la SEMARNAT en el estado de Nuevo León en fecha 20 de abril de 2023, presentada por el **C. Raful Raful Zacarías Ezzat**, Representante Legal de la **promovente** y registrada con el número de Bitácora **19/DC-0213/04/23** y número de expediente **16.139.24S.711.5.071/2023**, mediante la cual presentó la Solicitud de Exención de la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental para el proyecto **“Rehabilitación Mayor de la Pista 16-34 del Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.”**, a realizarse en el municipio de Apodaca, en el estado de Nuevo León, y

RESULTANDO:

- I. Que el 20 de abril de 2023 se recibió en el ECC de esta Oficina de Representación en el estado de Nuevo León la solicitud de fecha 21 de marzo de 2023, signada por el **C. Raful Raful Zacarías Ezzat**, Representante Legal de la **promovente**, mediante la cual presentó la solicitud de exención de la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental para el proyecto denominado **“Rehabilitación Mayor de la Pista 16-34 del Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.”**, en el municipio de Apodaca, en el estado de Nuevo León, registrado en el ECC de esta Oficina de Representación con el número de Bitácora **19/DC-0213/04/23** y número de expediente **139.24S.711.5.071/2023**.

CONSIDERANDO:

1. El **proyecto** denominado **“Rehabilitación Mayor de la Pista 16-34 del Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.”**, consiste en la rehabilitación de la pista secundaria denominada 16-34 y su área delimitadora de obstáculos con el objetivo de actualizar, modernizar y eficientar el uso de la Pista para aeronaves hasta de categoría C, en un **polígono con una superficie total de 205,748.50 metros cuadrados** donde se estarán desarrollando las etapas de preparación de sitio y construcción con una duración de 20 semanas en las que se realizarán las obras y actividades de trazo, delimitación, nivelación y compactación de suelo, cimentación, colocación de carpeta asfáltica para la rehabilitación de la pista, plataformas de viaje y ayudas visuales. Durante la Etapa de operación y mantenimiento se tendrán las mismas actividades que actualmente se desarrollan, por lo que se ajustará al protocolo actual del Aeropuerto.
2. El sitio donde se pretende llevar a cabo el **proyecto** está ubicado en el municipio de Apodaca, en el estado de Nuevo León, específicamente en el kilómetro 24 de la Carretera Miguel Alemán s/n, en el municipio de Apodaca, Nuevo León. El **proyecto** se encuentra en las siguientes coordenadas con Datum UTM WGS84:





Vértice	X	Y	Vértice	X	Y
1	388679.76	2853124.21	14	388971.94	2851576.17
2	388831.54	2852502	15	388954.3	2851571.86
3	388884.25	2852514.86	16	388778.22	2851577.22
4	388896.1	2852466.29	17	388725.99	2851600.82
5	388843.39	2852453.42	18	388738.57	2851621.14
6	388848.27	2852433.39	19	388783.77	2851602.07
7	388877.42	2852440.5	20	388951.66	2851596.95
8	388884.67	2852410.75	21	388966.01	2851600.46
9	388855.53	2852403.64	22	388728.82	2852572.86
10	389226.17	2850884.14	23	388698.86	2852625.19
11	389129.29	2850860.51	24	388683.98	2852686.23
12	389097.66	2850990.3	25	388686.47	2852746.48
13	389100.16	2851050.51	26	388599.13	2853104.54

Las coordenadas del proyecto fueron corroboradas por esta Oficina de Representación, mediante la utilización del Sistema de Información Geográfica para la Evaluación del Impacto Ambiental (SIGIEA), observándose que son áreas impactadas y una sección del terreno el cual se encuentra con vegetación del tipo pastizal inducido correspondiente a la franja delimitadora de obstáculos de la pista, y la propia pista aérea carente de vegetación.

- El **proyecto** considera la utilización de distintos recursos, humanos y materiales, se estima que requerirá un total de 35 trabajadores conformando cuatro plantillas de trabajo, incluyendo de personal de topografía, laboratorio, sellado de grietas, compactación, acarreo, tendido, aplicación de pintura, operadores, limpieza y eléctrico.

En lo que corresponde al consumo de combustibles, ya sea gasolina o diésel, se considera su utilización solo para la maquinaria y equipos siendo una vibro compactador (bailarina), dos pipas de agua, una retroexcavadora, una extendedora, dos camiones de volteo y equipo de aplicación de pintura, y en su caso, se contemplará el uso de una planta generadora en caso de requerir de energía eléctrica para el equipo de iluminación. Respecto al consumo de agua, se considera emplear agua no potable transportada en pipas, con un consumo aproximado de 20 m³ durante todo el proyecto para homogenización de materiales pétreos, para control de polvos durante la conformación de terracerías y transporte de materiales. Para el caso de sanitarios, se prevé la instalación de tres letrinas portátiles para el frente de trabajo, a las cuales el proveedor les dará el mantenimiento y limpieza con una regularidad de 3 veces por semana, incluyendo la recolección, transporte y disposición de los residuos. Todo lo anterior será proporcionado mediante contratación de proveedores, independientemente a los servicios que ofrece el Aeropuerto. No se contempla el establecimiento de talleres, patios de servicio ni obras de abastecimiento y/o almacenamiento de combustible, ya que en el sitio no se realizarán actividades de mantenimiento o reparación de equipos ni tratamiento de ningún tipo de desechos.

Se consideró un proyecto dividido en etapas de Preparación de sitio, Construcción, Operación y Mantenimiento, con un programa de trabajo de 5 meses.





4. De acuerdo al Programa de Ordenamiento Ecológico de la Región Cuenca de Burgos y su capa digital del Subsistema de Información sobre el Ordenamiento Ecológico de SEMARNAT, se determina que el área considerada en el proyecto se encuentra dentro de la Unidad de Gestión Ambiental RES- 621 con política ambiental para Restauración / **Desarrollo Industrial**,
5. El área del proyecto se localiza fuera de toda región prioritaria para la conservación, en un área completamente urbana e industrial en sus colindancias.
6. En el sitio específico de desarrollo del proyecto **no se evidencia presencia alguna de fauna silvestre que pudiera verse afectada** por la ejecución de este. Lo anterior, se atribuye a la ubicación del polígono del proyecto, el cual se encuentra dentro de las áreas operativas del Aeropuerto, y que corresponde a manchones muy reducidos de vegetación presente, por lo que no es apta para el refugio o alimentación de la fauna silvestre.
7. Actualmente, el 10.72 % del área del proyecto cuenta con suelo natural con vegetación del estrato herbáceo, dominado por especies de pastizales inducido
8. **Etapas y actividades del proyecto a realizar:**

ETAPAS	ACTIVIDADES
Preliminares	<p>Trazo y delimitación del área de trabajo. Se realizará levantamiento topográfico para determinar la configuración actual de la zona, así como instalaciones que se verán afectadas, además de los sondeos para determinar la resistencia del terreno natural.</p> <p>También se incluyen los trabajos con la medición y trazo de los puntos donde serán colocados los diferentes equipos que conforman los sistemas (registros, canalizaciones subterráneas tanto introducidas por zanja como por perforación direccional dirigida, luces, etc.).</p>
Terracería	<p>Corte y excavación del terreno (Demolición). Se procederá a la excavación en una longitud de hasta 98.82 m y un ancho de hasta 25.70 m, de espesores variables dependiendo de las características del terreno, pudiendo incluir suelo, concreto, asfalto, entre otros elementos ya establecidos en la Pista y su franja adyacente. Se realizará la excavación del área que ha de recibir registros y canalizaciones, se contemplan trabajos de extracción de material.</p> <p>Concluida la excavación se realizará el retiro de producto de la excavación al banco de desperdicio autorizado más cercano fuera de las instalaciones del aeropuerto.</p>
Etapa de construcción	<p>Cimientos. Previo a la colocación de la capa subrasante se deberá llevar a cabo la conformación y afine de la superficie expuesta por la excavación</p> <p>Se coloca la cama de arena, debidamente compactada y nivelada, registros prefabricados y canalizaciones (incluidos registros base universal precoladas para alojar transformadores de aislamiento de luces de borde de pista), se realiza sus conexiones.</p>





Registros.

Los registros se consideran a una distancia máxima de 60 metros, se proyectan prefabricados de concreto $f_c=200 \text{ kg/cm}^2$, en los puntos de los cruces en donde las canalizaciones se introducen por perforación horizontal dirigida los registros contiguos serán de dimensiones mayores, las canalizaciones eléctricas subterráneas que los interconectarán serán de PEAD corrugado eléctrico rojo de 2" de diámetro, a excepción de los cuatro puntos donde serán introducidas por medio de perforación horizontal dirigida (intersección con A:pista principal 12-30, B:rodaje bravo, C:pista 12-30 y rodaje delta; D:rodaje bravo) en estos punto las canalizaciones serán de PEAD LISO RD- 11 de alta densidad de 2" de diámetro, se colocarán a una distancia de 14 metros de la franja de pista o rodaje a las canalizaciones, y a una profundidad de 1 metro.

Relleno y nivelación.

Se considera la construcción de una capa subrasante de material con un CBR mínimo de 20%, compactada al 100% de su P.V.S.M. y la capa de base hidráulica de material granular 100% triturado y compactado al 100% de su P.V.S.M. Aplicación de riego de impregnación con emulsión asfáltica de rompimiento lento del tipo ECI-60, P.U.O.T., a razón de 1.0 l/m^2 .

Continua con la colocación de una Base negra o concreto asfáltico, de material granular 100% triturado compactado al 95% de su P.M.M., elaborada en planta estacionaria, en caliente, con asfalto grado PG 76-22 modificado con Polímero SBS y T.A.M. 38 mm (1 1/2"), que se deberá colocar en dos capas de igual espesor con la aplicación de riego de liga correspondiente entre las capas, el riego de liga con emulsión asfáltica de rompimiento rápido tipo ECR-65 modificada con polímeros, a razón de 0.8 L/m^2 y la colocación de carpeta de concreto asfáltico, elaborada en planta estacionaria, en caliente, con asfalto grado PG 76-22 modificado con Polímero SBS y T.A.M 3/4", compactada al 95% de su P.M.M.

Donde así se requiera, se realizará el corte en frío en el ancho del elemento operación correspondiente según proyecto, en espesores variables para nivelar la superficie y corregir las pendientes existentes. En las áreas donde no se realice corte en frío, para garantizar la adherencia entre la nueva carpeta asfáltica y la existente, se llevará a cabo corte en frío de alrededor de 5 mm y el calafateo de las grietas existentes después del corte en frío.

Aplicación de riego de liga con emulsión asfáltica de rompimiento rápido tipo ECR-65 modificada con polímeros, a razón de 0.8 L/m^2 . Colocación de carpeta de concreto asfáltico, elaborada en planta estacionaria, en caliente, con asfalto grado PG 76-22 modificado con Polímero, con agregado máximo de 3/4", compactada al 95% de su P.M.M.

Se programan a continuación los trabajos de relleno y compactación con el material producto de la excavación, al mismo tiempo en otro punto la introducción de canalización por medio de perforación horizontal dirigida y la conexión de éstas a los registros.

Retiro de producto del corte en frío al banco de desperdicio autorizado más cercano





fuera de las instalaciones del Aeropuerto.

Estructuras.

Se dejarán preparadas las canalizaciones "codos" que van del registro base universal precoladas a las luces de borde de pista y bases que han de recibir las luces de borde de pista, se harán trabajos de corte, demolición excavación, extracción del material, afín y talud, se colocará la canalización cuidando de no dañar más allá del área a impactar, se realizará la reposición del material que en este caso será con concreto fluido autonivelante de $f_c=50 \text{ kg/cm}^2$ resistencia a la compresión simple a la edad de 4 horas.

Se realizan los trabajos correspondientes a la fabricación de las bases para luces de aproximación y destello, lo cual trae consigo trabajos de excavación, extracción de material, colocación de las bases-registros universales L-867, se coloca la película de polietileno, se realiza la conexión entre bases con canalizaciones, se coloca la cimbra y se cuela el concreto de $f_c=250 \text{ kg/cm}^2$, al fraguar se descimbra, es importante que el N.P.T sea igual al N.T.N.

Al mismo tiempo también se fabrican las bases que han de alojar a las luces de umbral-fin de pista, trae el mismo procedimiento que las anteriores, en éste las bases universales serán L-868 (se especifican sometidas a peso de la aeronave) y el concreto de $f_c=300 \text{ kg/cm}^2$, se vigilará que el N.P.T. de la base terminada sea igual al N.P.T de la pista y del resa, es decir que no sobresalga en ningún punto.

Finalmente se elaboran las bases para las luces P.A.P.I., para las cuales se seguirá el mismo procedimiento de las anteriores, con la diferencia que sus bases universales serán L-867 y su concreto será $f_c=250 \text{ kg/cm}^2$.

Instalaciones.

En este punto se debe realizar el cableado de todos los sistemas que va desde la subestación de ayudas visuales a cada una de las luces y se dejaran preparadas para recibir las luces que le corresponde, se taparán adecuadamente de manera momentánea.

Se procede a la instalación de luces, con sus transformadores de aislamiento, conectores primarios y secundarios para la correcta instalación. Se realiza la conexión total de todos los sistemas y la conexión con los reguladores de corriente constante.

Para el sistema de aproximación y el sistema de destello básicos (conectado en un solo circuito), serán colocados en barras a cada 60 metros a partir del umbral y una barra transversal a los 300 metros del umbral, siendo un total de 7 barras; las luces con tecnología tipo LED serán elevadas con transformadores de aislamiento y conectadas a un regulador de corriente constante, y en el caso de las luces de destello conectadas a un control maestro.

Las luces de borde de pista se emplazarán a todo lo largo de ésta, en dos filas paralelas y equidistantes del eje de pista, en los bordes del área destinada a servir de



pista, o al exterior de dicha área a una distancia de 2.5 metros, estarán espaciadas uniformemente en filas a intervalos de 58.06 metros en una pista de vuelo por instrumentos y a intervalos no mayores a 100 metros en una pista de vuelo visual; por lo que se considera la instalación de 56 luces (14 b/b y 42 b/a) en un solo circuito "C1", mientras que en los umbrales en ambas cabeceras se colocarán b/a, y en los centrales se colocarán luces b/b.

Se instalarán 20 luces umbral -extremo de pista (10 en cada cabecera de la pista) en un solo circuito "C1". Las luces serán rasantes bidireccionales v/r (el lado verde hacia el RESA y el lado rojo hacia la pista). La separación entre luces es de 3 metros, se desplanta la primera y la última a 1.5 m del borde de pista. Se desplaza el centro de las luces 0.35 metros del umbral hacia afuera (es decir hacia el RESA), con esto se pretende no afectar en ningún punto la pista.

Este Sistema de luces P.A.P.I. (Precision Approach Path Indicator) consiste en la instalación de un sistema de luces compuesto por cuatro gabinetes, se sitúan a 300 metros del umbral, perpendicular al punto de visada. En el plano el gabinete D, es el más cercano a la pista, se encuentra separado de ésta a una distancia de 15 metros, de la franja de pista, y en sucesivo se colocan a 9 metros de distancia entre ellos hasta llegar al gabinete A. Los gabinetes se colocarán lo más bajo posible.

Actualmente la pista cuenta con un indicador de la dirección del viento para uso diurno, es decir sin iluminación, se aprovecha manteniéndolo en el punto donde se encuentra actualmente y se adapta con iluminación con tecnología LED solar, por lo tanto, no se proyecta cableado. Se aprovecha la plataforma y el dado de cimentación existente y se asegura el nuevo cono de viento con una altura de 6.50 metros. a partir de la placa de anclaje, con pernos expansivos de anclaje kwik bolt hilti (4) 1/2" X 4 1/2" MOD. 29257, siempre con sus respectivos coples frangibles. Incluye un módulo solar multicristalino para la generación de energía y una batería de ácido de plomo sellada para la acumulación de energía.

Acabados.

Pruebas y puesta en marcha.

Se realiza la programación para radiocontrol, instrumentos y se llevan a cabo las pruebas y la capacitación de los operadores y se pone en marcha los sistemas.

Pintura y señalamientos.

Se hace la reposición de pintura en las áreas donde pudiera haberse visto afectada y limpieza general, además de agregar el señalamiento horizontal con pintura reflejante base agua según el trazo y color indicados en el proyecto.

- Las obras y actividades del proyecto consideran únicamente la rehabilitación del área de Pista y su zona de delimitación de obstáculos del Aeropuerto, donde no se compromete a ninguna especie de flora o fauna enlistada en la NOM-059-SEMARNAT-2010, además de encontrarse fuera de toda Área Natural Protegida, Región Hidrológica Prioritaria, Región Terrestre Prioritaria y Área de Importancia para Conservación de Aves, por lo que el Proyecto no implica incremento en el nivel de impacto o riesgo ambiental.





10. En el área del proyecto se presenta vegetación dominando las especies herbáceas particularmente pastos inducidos y no cuenta con vocación forestal de ningún tipo.
11. El sitio del **proyecto** se encuentra fuera de toda área natural protegida de carácter Estatal o Federal, así como de cualquier área de importancia ecológica, como RTP y AICA, por lo que las actividades no tendrían ninguna relación con algunas de estas áreas o zonas de importancia ecológica.
12. La **promovente** manifestó que derivado de la visita de verificación en campo realizada en el sitio del proyecto para conocer la composición de especies de fauna en el ecosistema, no se observaron especies de fauna de ningún tipo que pudieran verse afectadas, ya que en el área del proyecto no existen microclimas que crean hábitat para la fauna urbanística que pudiera desarrollarse.
13. Las medidas de mitigación propuestas por la **promovente** para las etapas de preparación del sitio y construcción, son las siguientes:

Impacto	ACTIVIDADES
Generación de residuos	<ul style="list-style-type: none"> • Durante los procesos de excavación, el suelo natural deberá ser separado a fin de evitar su contaminación con residuos de construcción (escombros) u algún otro elemento contaminante; para que, una vez concluida las instalaciones, se use el propio suelo extraído como material de relleno o su disposición sobre áreas con suelo natural a fin de evitar pérdida de nutrientes y evitar excesos en la generación de residuos. • El suelo que se encuentre mezclado con escombros, basura, u otros contaminantes deberá ser dispuesto como residuo según corresponda. • La promovente se asegurará de no mantener por más de una semana el suelo expuesto, o en su caso, mantenerlo cubierto o humedecido a fin de reducir la tasa de erosión. • La promovente se asegurará de hacer uso de los métodos y herramientas adecuadas a fin de disminuir en lo posible la generación de residuos, promoviendo el reuso de estos o facilitar su reciclaje. • La promovente se asegurará de contar con un contratista o proveedor de servicio debidamente Autorizado para el manejo y disposición de los residuos, tanto de manejo especial (incluyendo los químicos de sanitarios portátiles) y sólidos urbanos; así como en caso de cualquier eventualidad el manejo de residuos peligrosos, debiendo contar con una copia de dicha autorización en el sitio del proyecto. • En el sitio del proyecto se colocarán recipientes o depósitos debidamente señalizados, tanto con color, ilustración, descripción y demás datos que considere necesarios para cumplir con la normatividad respectiva, que permita la separación de los residuos, los cuales deberán contar con un sistema para mantenerlos fijos y con tapa para evitar que animales o el viento disperse los residuos. • La promovente se asegurará de no mantener los residuos en dichos recipientes in situ por más de 72 horas, a fin de evitar la descomposición, y que su proveedor entregue la documentación respectiva al momento de la recolección, transporte y disposición de los residuos, a fin de llevar un control de esta actividad mediante una bitácora verificando que se dispongan conforme a la normatividad aplicable, mediante manifiestos de entrega-recepción o documentos equivalentes. Deberá verificar que los residuos no se dejen en el predio o que se produzca su arrastre a otros sitios.





	<ul style="list-style-type: none"> • En caso fortuito en el que la maquinaria o equipo, requiera una reparación, se deberá contar con un kit antiderrames, además de cubrir el suelo con material impermeable para prevenir su contaminación.
Pérdida de infiltración de agua pluvial	<ul style="list-style-type: none"> • La promovente deberá instalar un sistema de conducción del agua pluvial a fin canalizar el agua hacia las áreas verdes con vegetación o suelos naturales cercanas al proyecto para permitir su infiltración natural. • Aunque no se afectará ningún cuerpo de agua superficial o subterráneo, se deberá usar racionalmente el recurso de agua no potable para el riego de control de polvos; así como el suministro de agua potable para los trabajadores.
Contaminación atmosférica por generación de polvos	<ul style="list-style-type: none"> • Se evitará mantener a granel material como arena, cemento, arena u otros materiales que puedan generar polvos por la acción del viento. • En su caso, se cubrirán con lonas plásticas para evitar dicho efecto, y en caso de no ser técnicamente posible, se usará el riego con agua no potable para mantener húmeda la capa superficial. • De igual forma, las áreas de trabajo con exposición de suelo se mantendrán humedecidas mediante la aplicación de agua no potable con la frecuencia requerida a fin de evitar la dispersión de los polvos por el viento. • Estas acciones deberán replicarse en los camiones que transporten materiales o residuos para evitar la dispersión de los polvos durante el tránsito dentro y fuera del sitio del proyecto; también podrá optarse por el uso de agua no potable para limpieza del vehículo.
Contaminación atmosférica por generación de gases de combustión	<ul style="list-style-type: none"> • La promovente deberá asegurarse que el contratista cumpla con la NOM-041-SEMARNAT-2006 y/o normatividad aplicable sobre fuentes móviles de combustión de combustibles, a fin de que se mantengan emisiones por debajo de los límites máximos permisibles para este tipo de equipos y vehículos. • Se prohibirá la quema de residuos de cualquier tipo en el sitio y predio del Aeropuerto. • Se deberá mantener monitoreo sobre la calidad del aire en el AMM a fin de reaccionar ante las contingencias ambientales referente a lo señalado en el Plan de emergencia.
Generación de ruido de maquinaria y equipo	<ul style="list-style-type: none"> • Al igual que en el punto anterior, la promovente se deberá asegurar que el contratista o proveedor cuente con maquinaria y vehículos con sus respectivos mantenimientos a fin de disminuir en lo posible el ruido generado por estos. • Todo el personal laborando en el sitio del proyecto, deberá acatar las medidas de seguridad e higiene, debiendo portar el equipo de protección personal (EPP) incluyendo el de protección auditiva, a fin de disminuir los riesgos a la salud derivados a una exposición prolongada al ruido por encima de la normatividad aplicable.
Seguridad a la población	<ul style="list-style-type: none"> • Se instalarán, en el perímetro de las obras, señalamientos de prevención, restricción e información, en los que se hará referencia a los trabajos realizados en el área. • Todo el personal laborando en el sitio del proyecto, deberá acatar las medidas de seguridad e higiene, debiendo portar el equipo de





	<p>protección personal (EPP) a fin de disminuir los riesgos a la salud derivados de accidentes de trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se contará con un botiquín para aplicar primeros auxilios, se tendrá a disposición el servicio médico del Aeropuerto.
Servicios básicos	Se deberá realizar la separación de residuos y fomentar su posibilidad el reuso o reciclaje a fin de reducir las necesidades de servicios básicos durante esta etapa del proyecto.

14. Los instrumentos de política ambiental aplicables al **proyecto**, son los siguientes:

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.	28 de enero de 1988, Diario Oficial de la Federación.
Reglamento de la LGEPA en materia de Evaluación del Impacto Ambiental.	30 de mayo de 2000, Diario Oficial de la Federación.
Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su Reglamento.	08 de octubre de 2003, Diario Oficial de la Federación.
NOM-080-SEMARNAT-1994 Que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruidos proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición.	13 de enero de 1995, Diario Oficial de la Federación.

Con base en lo anterior y con fundamento en los artículos: 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 28 fracción I y penúltimo párrafo y 29 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; 6 del Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental de la Ley antes citada; 26 y 32 Bis fracciones I y XI, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; y 35 fracción XXXIV del Reglamento Interior de la SEMARNAT, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2022 y 16, fracción X de la Ley General de Procedimiento Administrativo, esta Oficina de Representación.

RESUELVE

PRIMERO. - Tener por atendido la solicitud de fecha 21 de marzo de 2023, signada por el Representante Legal de la **promovente** el **C. Rafal Rafal Zacarías Ezzat**, acreditado mediante la escritura pública número 18,964 de fecha 03 de mayo de 2018, ingresada en el ECC de esta Oficina de Representación, registrada con el número de bitácora **19/DC-0213/04/23**, en relación con las obras y actividades descritas en el presente.

SEGUNDO. - Determinar que por la naturaleza de las obras del proyecto denominado **“Rehabilitación**





MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES



2023
AÑO DE
Francisco
VILLA
EL REVOLUCIONARIO DEL NOROCCIDENTE

Mayor de la Pista 16-34 del Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.”, así como lo expuesto en los Considerandos del presente oficio, **la promovente no requiere presentar la Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Particular** para la realización del mismo, **debiendo aplicar las medidas de prevención y mitigación propuestas por la promovente y las determinadas por la normatividad aplicable.**

TERCERO.- De conformidad con lo establecido en los artículos 35, último párrafo de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y 49 de su Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, esta resolución sólo se refiere a los aspectos ambientales, sin perjuicio de lo que determinen otras autoridades en el ámbito de su competencia y dentro de su jurisdicción, quienes resolverán lo conducente para autorizar y otorgar permisos, licencias, entre otros, que se requieran para la realización de las obras y/o actividades de referencia.

CUARTO. - En caso de que se pretendan llevar a cabo actividades adicionales y/o diferentes a las manifestadas, así como de la realización de cualquier otro proyecto de esta naturaleza la **promovente** deberá notificarlo a esta Oficina de Representación quien determinará lo procedente en la Materia.

QUINTO. - Hacer del conocimiento de la Oficina de Representación de Protección Ambiental de Procuraduría Federal de Protección al Ambiente del Estado de Nuevo León, el contenido de la presente resolución.

SEXTO. - Notifíquese el contenido del presente oficio al **C. Rafal Rafal Zacarías Ezzat**, en su carácter de Representante Legal de la **promovente** de conformidad con lo previsto en el artículo 35 y demás relativos a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ATENTAMENTE

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo SÉPTIMO transitorio del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2022, en suplencia por ausencia definitiva del Titular de la Oficina de Representación de la SEMARNAT en el Estado de Nuevo León, previa designación, firma el presente el Subdelegado de Gestión para la Protección Ambiental y Recursos Naturales.

C. PABLO CHÁVEZ MARTÍNEZ

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE
Y RECURSOS NATURALES
DELEGACIÓN NUEVO LEÓN

C.c.p. C. Titular de la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental. Presente.
C. Perla Jazmín Ortiz de León. - Encargada de Despacho de la Oficina de Protección Ambiental de la PROFEPA en el estado de Nuevo León. Presente.

Archivo del Departamento de Impacto y Riesgo Ambiental.

ANDE/SSG/EMCO

