RESUMEN.

Ubicación del proyecto.

El tramo objeto de esta Manifestación de Impacto Ambiental (MIA-P), se localiza totalmente en el municipio de Armería, Colima.

Uso actual del suelo en el sitio del proyecto.

El área del trazo y sus colindancias tienen varios usos, entre ellos se encuentran: vía de comunicación (Autopista Federal México 200D), forestal, plantación de cocoteros y área agrícola.

INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.

Al modernizarse tanto la carretera federal Mex-110 (Libre) del Tramo de Colima a Armería como la carretera federal 200-D (Cuota) tramo Armería a Manzanillo, que entronca con la primera. La modernización de estas carreteras consiste en ampliar el ancho de calzada pasando de tipo A4 (2 carriles más acotamiento por lado) a Tipo A6 (3 carriles más acotamiento de 3 m de ancho por lado), de tal forma que **se hace necesaria la remodelación/reubicación y ampliación de la Plaza de cobro** Cuyutlán (en operación) ubicada sobre la Carretera Federal No.200-D (cuota) tramo Armería- Manzanillo, misma que se remodelará y ampliará hacia ambos lados entre los cadenamientos, 61+160 y 62+590.95, de la misma autopista, ubicada en el municipio de Armería, Colima; esto con la finalidad principal de agilizar el tráfico mediante la disposición de un mayor número de cabinas de cobro y también un mayor número de carriles para vehículos ligeros y autobuses de pasajeros, que no tendrán cobro, y con ello prestar un servicio de peaje más eficiente.

Coordenadas extremas de la caseta de peaje.

CADENAMIENTO	COORDENADAS UTM WGS84 R-13 N		COORDENADAS GEOGRÁFICAS (GRADOS)	
	ESTE	NORTE	LATITUD N	LONGITUD W
62+160.00	596918.2797	2092981.7134	18°55'36.48"	104° 04'46.53"
62+590.95	595593.4300	2093731.8100	18°56'01.06"	104° 05'31.66"

Objetivos y Justificación.

Principales objetivos.

i. Remodelar/Reubicar la caseta de peaje y ampliarla de acuerdo a la modernización de la carretera Federal México No. 200D.
ii. Disminución de filas de vehículos y reducción considerable del tiempo de paso.
iii. Incremento notable en la seguridad de los usuarios.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA.

México es un país que crece y se fortalece día con día en el comercio y la industria en conjunto con las comunicaciones y transportes que son los principales motores del país. Actualmente se está llevando a cabo la modernización de carretera federal No. 110 tramo Colima-Tecomán en sus 44 kilómetros y a la altura de la colonia Bayardo la carretera federal No. 110 (libre) entronca con la carretera federal 200-D (Cuota) tramo Armería-Manzanillo, la cual también se ha venido modernizando, por lo que al llegar a la caseta de cobro está también remodelarse para agilizar el tráfico y no estrangular el flujo vehicular y apoyar a este sistema carretero para ofrecer más movilidad en el transporte de bienes y servicios.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA.

El proyecto en su magnitud se justifica plenamente por la seguridad de los usuarios, el ahorro de combustible al tener menores tiempos de recorrido en el tramo, mantenimiento de vehículos, etc. Ello al agilizar el paso por la caseta remodelada y modernizada.

JUSTIFICACIÓN SOCIAL.

Durante las obras de construcción se generarán empleos temporales y habrá buena derrama económica en la zona de la región del municipio de Armería, Colima. El peaje a los automovilistas locales no será cobrado.

JUSTIFICACIÓN AMBIENTAL.

Se está utilizando un sitio donde ya opera una caseta de cobro por lo que se reduce en cierta medida la generación de impactos ambientales al utilizar elementos de la misma caseta, en su mayor parte se encuentra sobre la autopista Federal No.200D (cuota) y el derecho de vía de la misma, se tendrá mínima afectación a la flora, y la fauna del área no será afectada, se afectarán solo 2 ejemplares de guayacán (*Guaiacum coulteri*) que se encuentran dentro de la Norma Oficial Mexicana, NOM-059-SEMARNAT-2010, por lo que se ejecutarán programas de rescate y translocación de flora y fauna.

Los sitios del proyecto por donde se pretende pase el trazo no están ubicados en áreas consideradas históricas y/o zonas arqueológicas. Tampoco se encuentra cerca de una comunidad indígena, De los sitios prioritarios de CONABIO, se encuentra en la Región Hidrológica Prioritaria No. 25- Ríos Purificación-Armería y en la Región Marina

Prioritaria RMP-28 Cuyutlán-Chupadero, de igual manera su ejecución y operación no afectará la biodiversidad de la zona.

El Programa de Ordenamiento General del Territorio (POEGT), indica que el sitio de la caseta se ubica en la región ecológica, Denominada Lomeríos de las Costa de Jalisco y Colima, Región ecológica 8.33. UAB-119. La cual tiene una política ambiental de Protección, Aprovechamiento Sustentable y Restauración

Dentro del Ordenamiento ecológico y territorial del estado de Colima, está en la Unidad de gestión ambiental (UGA) No. 48, Las Garzas, con Política Ambiental de Aprovechamiento urbano. En el Programa Regional de Ordenamiento Ecológico Territorial de la Subcuenca Laguna De Cuyutlán está en la Unidad de gestión ambiental (UGA) No. 63 con Política Ambiental de Aprovechamiento.

La ejecución y operación del proyecto no afectará la biodiversidad del sitio porque se ejecutarán acciones preventivas y de mitigación ambiental, mismas que se plasman en el capítulo correspondiente de la MIA-P.

Inversión requerida.

INVERSIÓN TOTAL DEL CAPITAL REQUERIDO:	**MILLONES PESOS MEXICANOS $**
T O T A L	38’500,000.00

PROGRAMA DE TRABAJO.

Se estima que la modernización se construya en un periodo estimado de 12 meses (un año), considerando primordialmente trámites diversos como: Gestión de recursos federales, autorizaciones y/o permisos de CONAGUA y SEMARNAT.

Generación de residuos peligrosos

No se generan este tipo de residuos.

Generación de residuos no peligrosos.

Almacenarlos y enviarlos a reciclaje los que tengan esta factibilidad y el resto, de preferencia al sitio de disposición final al relleno sanitario más cercano al sitio del proyecto.

ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN.

De acuerdo a los lineamientos establecidos por los instrumentos con validez legal, sobre la zona de estudio y el desarrollo de la actividad pretendida por el proyecto, se presenta en el resumen de manera enunciativa y descrita ampliamente en la MIA-P, la siguiente:

VINCULACIÓN DE LA NORMATIVIDAD OFICIAL VIGENTE.

De acuerdo con la naturaleza y características del proyecto citado.

Las Leyes, Reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Planes de desarrollo de diversas entidades, que se vinculan en forma directa con dicho proyecto son:

Las Leyes, Reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y Planes de desarrollo de diversas entidades, que se vinculan en forma directa con dicho proyecto son:

LEYES.

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE.
LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA.
LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE.
LEY GENERAL PARA LA PRESERVACIÓN Y GESTIÓN DE LOS RESIDUOS.
LEY ESTATAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE.
LEY FEDERAL DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL.
LEY DE AGUAS NACIONALES.
LEY GENERAL DE DESARROLLO FORESTAL SUSTENTABLE.
LEY FEDERAL DE ARMAS DE FUEGO Y EXPLOSIVOS.

REGLAMENTOS.

REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE EN MATERIA DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL.
REGLAMENTO DE LA LEY DE AGUAS NACIONALES.
REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE DESARROLLO FORESTAL SUSTENTABLE.
REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE.
REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL PARA LA PRESERVACIÓN Y GESTIÓN DE LOS RESIDUOS.

NORMAS OFICIALES MEXICANAS.

NOM-001-SEMARNAT-1996.
NOM-041-SEMARNAT-2015.
NOM-042-SEMARNAT-2003.
NOM-045-SEMARNAT-2017.
NOM-052-SEMARNAT-2005.
NOM-059-SEMARNAT-2010.
NOM-024-SSA1-1993.
NOM-080-SEMARNAT-1994.
NOM-081-SEMARNAT-1994.

PLANES DE DESARROLLO.

FEDERAL.
ESTATAL.
MUNICIPAL.

PROGRAMAS DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS Y REGIONES PRIORITARIAS.

REGIONES TERRESTRES PRIORITARIAS DE MÉXICO.
PROGRAMAS DE MANEJO DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS.
REGIONES HIDROLÓGICAS PRIORITARIAS.
REGIONES TERRESTRES PRIORITARIAS.

Sitios alternativos.

No se contemplan sitios alternativos.

Otras áreas de atención prioritaria.

Asimismo, el área del proyecto De los sitios prioritarios de CONABIO, se encuentra en la Región Hidrológica Prioritaria No. 25- Ríos Purificación-Armería y en la Región Marina Prioritaria RMP-28 Cuyutlán-Chupadero y en AICA 261-Laguna de Cuyutlán y Estero Palo Verde, de igual manera su ejecución y operación no afectará la biodiversidad de la zona, porque se ejecutarán acciones preventivas y de mitigación ambiental, mismas que se plasman en el capítulo correspondiente de la MIA-P.

Indicadores de Impacto Ambiental.

COMPONENTE AMBIENTAL	INDICADOR DE IMPACTO
Agua superficial	No habrá alteración.
Calidad del aire en la atmósfera.	Afectación temporal por emisión de gases de combustión, partículas de polvo y ruido.
Condición original del paisaje.	Aumento de la alteración del entorno original.
Relieve del paisaje.	Afectación de la superficie y topoformas.
Estructura potencial de la flora	Afectación a la cobertura vegetal.
Hábitat de flora.	Modificación a las condiciones edáficas.
Hábitat de Fauna.	No habrá alteración del sitio de resguardo, alimentación y/o reproducción
Calidad de vida local.	Promoción potencial del bienestar social.
Empleo Local.	Promoción potencial al empleo de la localidad inmediata.
Desarrollo económico regional	Promoción potencial del flujo económico regional.

CONCLUSIONES.

El proyecto que se pretende realizar de la reubicación de la caseta de peaje actual para la Autopista 200D tramo Armería-Manzanillo, que el promovente pretende ejecutar en dicha autopista, la cual se ubica en el municipio de Armería, Colima, cumple en su diseño, ejecución y operación, con la Normatividad Oficial Mexicana y no se contrapone a los ordenamientos legales de índole ecológicos, de instancias Federales, estatales y municipales.

Las actividades, obras y trabajos son permisibles respetando y cumpliendo con lo señalado en la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) y su Reglamento, y diversas normas ambientales.

Es importante citar que no se impactará el medio ambiente y en especial el sitio del proyecto ni su área aledaña más de lo que se encuentra impactado actualmente por la operación de dicha autopista.

Por el contrario, la remodelación/modernización de la caseta de peaje beneficiará a los usuarios y a los automovilistas que transiten por la zona por la agilidad de paso.

Además, se tienen impactos socioeconómicos benéficos, por el empleo de mano de obra local y regional, así como por la compra de los materiales e insumos en el mercado local que requiera la construcción.

Este proyecto beneficia en todos los aspectos, por lo que se debe considerar el proyecto de la remodelación de la caseta de peaje, **VIABLE AMBIENTALMENTE.**