RESUMEN EJECUTIVO

RESUMEN EJECUTIVO

El proyecto contempla la modernización del actual camino provisional y de patrullaje de 2.13 Km de longitud, a un camino permanente, mismo que se encuentra sobre el derecho de vía de la línea de transmisión, y obedece a la necesidad de minimizar los tiempos de respuesta a atención de emergencias internas y a los traslados de los vehículos del personal en sitio para arribo al edificio de Operación y Mantenimiento, dentro del Parque Eólico Fenicias.

El objetivo del proyecto es modernizar el camino provisional existente en una longitud de 2.13 Km, dentro del derecho de vía de la línea de transmisión, y que en su momento obtuvieron la autorización en materia de impacto ambiental y de cambio de uso se suelo en terrenos forestales, tal como consta en los oficios resolutivos No. SGPA/DGIRA/DG/05774 de fecha 23 de noviembre de 2020 y Oficio No. 139.04.1.- 1364 (18) de fecha 26 de noviembre de 2018 respectivamente.

El proyecto se encuentra dentro del derecho de vía de la línea de transmisión del Parque Eólico Fenicias, en el municipio de General Bravo, Nuevo León, que va de la brecha Sierrita a la bahía del estacionamiento de la Subestación del Parque Eólico Fenicias, con una longitud de 2.13 Km, tal como se muestra en la siguiente figura:

Figura 1 Imagen satelital, Ubicación Física del Proyecto, trazo del camino.



El proyecto consiste la construcción de un camino de acceso con una longitud de **2.13 Km** el cual servirá para conectar de manera directa la subestación con el camino de acceso a Parque Eólico Fenicias para ello se cuenta con un área total de intervención de aproximadamente: **31,500 m^2 de construcción**.

Dentro del sitio del Proyecto se tiene un tipo de vegetación forestal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7, fracciones VI, LXXI, LXXX y LXXXI y 93 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.

El tipo de vegetación es: **Matorral Espinoso Tamaulipeco de tipo secundario** con dominancia de arbustos espinosos, tal como se describe y analiza en el Capítulo IV del DTU B-Particular, por lo que el área del proyecto requiere **CUSTF** de **7,248.00 m^2 (0.72 ha)**.

Para los trabajos de construcción se tiene contemplado un periodo de construcción estimado de 70 días naturales, siendo las principales etapas; preparación, construcción de la estructura del camino y obras de drenaje e inducidas.

Los principales instrumentos regulatorios ambientales que aplican para la región donde se inserta el Proyecto son: los Programas de Ordenamiento Ecológico, Leyes y Normas, los cuales se describen a continuación:

Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio (POEGT)	El proyecto incide dentro de la UAB 109 nombrada “Llanuras de Coahuila y Nuevo León”, en donde su política ambiental es de Aprovechamiento Sustentable, no se identifica un uso incompatible en la UAB de incidencia.
Programa de Ordenamiento Ecológico de la Región Cuenca de Burgos	El Proyecto se encuentra dentro de la UGA RES-575, en donde el proyecto no se contrapone a las políticas ambientales, criterios ecológicos y elementos de análisis de política pública; ya que el proyecto se encentra dentro de la actual línea de transmisión que en su momento obtuvo el permiso en materia de impacto ambiental y forestal, además de que como ya se ha descrito en el presente

	documento, se tienen una serie de medidas encaminadas a prevenir y mitigar aquellos impactos que provocaría el citado proyecto.
Decretos y Programas de Conservación y Manejo de Áreas Naturales Protegidas.	El Proyecto no se ubican dentro de ninguna Área Natural Protegida (ANP), ni de carácter Federal, Estatal o Municipal, por lo que no existen decretos y/o programas de manejo

Como ya se mencionó anteriormente el tipo de vegetación presentes en el área del Proyecto es Matorral Desértico Tamaulipeco de tipo secundario con dominancia de arbustos espinosos. Con base en los resultados del levantamiento forestal practicado en el área del Proyecto, se obtuvieron los volúmenes maderables presentados en la siguiente tabla, con un total de 68.46 m3 de 09 especies; siendo la especie de mayor volumen el Ébano (*Ebenopsis ebano*).

Tabla 1. Volumen por especie de las materias primas forestales derivadas del cambio de uso de suelo.

Estrato	Género y especie	Volumen m^3 RTV
Arbustivo	**Total**	**68.46**
	Celtis pallida	6.20
	Cordia boissieri	6.91
	Ebenopsis ebano	14.07
	Eysenhardtia texana	3.16
	Havardia pallens	8.24
	Leucophyllum frutescens	7.19
	Neltuma glandulosa	8.03
	Vachellia rigidula	8.00
	Zanthoxylum fagara	6.65

La evaluación del impacto ambiental integró un total de 140 interacciones entre 22 actividades y 18 factores ambientales, lo que permitió una visión sistémica de los potenciales efectos y su jerarquización por etapa y por componente.

Las fases del proyecto concentran las interacciones de mayor relevancia en los estadios iniciales: la etapa de construcción concentra 63 interacciones y obtiene la mayor ponderación (47 puntos), seguida por la preparación del sitio con 42 interacciones y una ponderación de 39 puntos. La etapa de operación y mantenimiento presenta 20 interacciones (ponderación 28) y la etapa de abandono 15 interacciones (ponderación 21); cabe advertir que la inclusión de la fase de abandono en la evaluación se realizó por requerimiento de la autoridad ambiental, aunque no se contempla su ejecución en el desarrollo operativo del proyecto. Esta distribución confirma que las mayores presiones ambientales se concentran en las fases constructivas, por lo que la prioridad de gestión y recursos debe orientarse a esos periodos.

Por componente, el análisis ponderado indica que los mayores impactos adversos se ubican en Agua (29.9 %), Aire (26 %), Paisaje (27.6 %) y Suelo (21.4 %). Estos porcentajes reflejan la centralidad de los cruces de cauces intermitentes, el movimiento de materiales, el fresado y el tránsito de maquinaria como vectores principales de afectación (sedimentación, turbidez, emisiones de polvo, compactación y alteración visual). En contraste, Flora (7 %) y Fauna (5.5 %) presentan las menores proporciones de interacción, lo cual es coherente con el elevado grado de antropización del derecho de vía (vegetación secundaria y presencia de ganado), aunque no exime la necesidad de medidas puntuales de protección, rescate y restauración cuando proceda. Los componentes socioeconómicos muestran impactos predominantemente positivos (Medio económico 19.8 %; Medio social 24.1 %), asociados a generación de empleo, dinamización de servicios locales y mejora de la conectividad y seguridad vial.

La clasificación por importancia ambiental derivada de la matriz de valoración registró 16 impactos irrelevantes, 5 impactos moderados y 0 impactos severos. Los impactos moderados negativos más relevantes corresponden a compactación superficial por tránsito de maquinaria y posible alteración localizada por derrames de combustibles/aceites sobre el suelo; los impactos moderados de signo positivo incluyen generación temporal de

empleos, mejora de conectividad sin apertura de nuevas vialidades y beneficio social por mayor seguridad vial. Aunque no se identificaron impactos críticos, los efectos moderados demandan medidas operativas específicas para evitar acumulación o escalamiento.

En consecuencia, las medidas de gestión ambiental deben priorizar el control de escurrimientos y protección de cauces, la prevención y contención de derrames, el control de polvo y emisiones en frentes de trabajo, la gestión del horizonte fértil y la compactación controlada, y acciones de orden y restauración paisajística. Estas prioridades derivan directamente de la ponderación: el agua, el suelo y el aire requieren atención inmediata y monitoreo continuo; el resto de los componentes se gestionan con medidas puntuales y programas de seguimiento.

Asimismo, y con base en la información recopilada, analizada se pronostica que:

1. La dinámica ambiental dentro del SA será prácticamente la misma, ya que el área de proyecto y el CUSTF se realizará dentro del derecho de vía de la línea de transmisión y el camino provisional existente, por lo que las mayores variaciones se darán en las fases de preparación del sitio y construcción; posteriormente, se reducirán las afectaciones en la etapa de operación al disminuir los tiempos de traslado hacia las oficias operativas del Parque Eólico Fenicias y/o ante una emergencia.

2. Los impactos ambientales generados durante las fases de preparación del sitio y construcción, se reducirán mediante las medidas de mitigación y compensación ambiental. En el caso de la flora, en específico, esta deberá restituirse en una proporción 1:1 con flora nativa de la región.

3. Es importante mencionar que ninguna de las especies de flora se encuentra enlistada en la NOM-059-SEMARNAT-2010; incluidas las especies de cactáceas.

4. Si bien, el presente estudio solicita la autorización del CUSTF en un área relativamente menor (0.72 ha), anteriormente era un área de pastizal cultivado, por lo que la vegetación primaria ya había sido sustituida.

5. En el largo plazo, la dinámica ambiental en el SA no presentará deterioro ni cambio, debido a que no se están generando impactos ambientales residuales o acumulativos a los ya generados por el Parque Eólico Fenicias; y en sí, prácticamente todos los impactos

ambientales que sucedan en la fase de operación y mantenimiento serán iguales a los que han estado sucediendo con la operación y mantenimiento de los actuales viales internos del Parque Eólico Fenicias.

6. De no realizarse el proyecto, motivo de este estudio, el pronóstico ambiental general es el de un deterioro lento, debido principalmente a la expansión de la frontera pecuaria dentro de las tierras arrendadas por el parque eólico.

Por lo que del análisis realizado a lo largo del estudio, se determina que el Proyecto dará pleno cumplimiento a las leyes, reglamentos y normas oficiales vigentes, mediante la aplicación de programas que incluyen actividades preventivas, de compensación y mitigación, especificando la forma en que se realizará tal cumplimento. Y no encontrándose alguna limitante expresa en materia ambiental se concluye que el Proyecto es viable.