



METRO
DE PANAMÁ

Panamá, 11 de enero de 2022
Nota MPSA-LEG-32-2022

Su Excelencia

Miliciades Concepción
Ministerio de Ambiente
E. S. D.

REPUBLICA DE PANAMA	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Gómez</i>
Fecha:	<i>11/1/2022</i>
Hora:	<i>2:18 pm</i>

Referencia: Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), Categoría II del proyecto de “Ampliación al Proyecto de la Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita”.

Su Excelencia:

Como parte del proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), categoría II, del proyecto de “Ampliación al Proyecto de la Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita”, el cual fue presentado a su Despacho mediante nota MPSA-LEG-32-2022 de 7 de diciembre de 2021, remito a su Despacho la constancia de la publicación en el diario El Siglo, los días 7 y 9 de enero de 2022 del Aviso de Consulta Pública del estudio en referencia.

Atentamente,


Licenciado Juan Cedeño
Apoderado Especial
Metro de Panamá, S.A.

JC/jid.

Adjuntamos constancia de publicación en el diario El Siglo, en dos ediciones distintas, del Aviso de Convocatoria de la Consulta Pública.

**AVISO DE CONSULTA PÚBLICA
PRIMERA PUBLICACIÓN**

ETRO DE PANAMÁ S.A.; hace de su conocimiento público que durante OCHO (8) DÍAS HÁBILES contados a partir de la última publicación del presente Aviso, se somete a CONSULTA PÚBLICA el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEGORÍA II denominado:

Nombre del Proyecto: AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA.

Promotor: METRO DE PANAMÁ S.A.

Localización: Entre milla 8 y milla 9, sobre la vía Transístmica, en los Corregimientos de Las Cumbres y Ernesto Córdoba Campos, Distrito y Provincia de Panamá.

Breve Descripción del proyecto: El Proyecto se genera como una necesidad de complementar el Proyecto "Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá Hasta Villa Zaita", el cual cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental Categoría II aprobado mediante Resolución No DEIA-IA-010-2019. Esto consiste en ampliar 135 metros el tramo elevado para la construcción de la cola de maniobra y elementos de urbanismos de la extensión de la Línea 1. Adicionalmente se ampliarán las áreas de las obras complementarias del intercambiador de buses, acceso al sur de la estación y edificio de estacionamiento para incorporar el nuevo edificio de la ULAPS. Estas ampliaciones contemplan un área de 19,560.90 metros cuadrados.

La cola de maniobra, como continuación del viaducto, tendrá como elementos principales: a) Construcción de pilotes y pilas; b) Capiteles que elevarán en la coronación de las pilas alineadas a la eje del trazado; c) Vigas U prefabricadas, cada una de las cuales contiene una vía; d) Tablero compuesto por dos vigas U, cada una de las cuales contiene una vía; la cola de maniobra será continua y contará con un pasillo a lo largo de la estructura y en ambos lados de la misma, este será accesible a los pasajeros durante una evacuación de emergencia.

5. Síntesis de los impactos ambientales esperados:

La construcción de los 135 metros de la cola de maniobra y elementos de urbanismos; y la ampliación de las áreas de las obras complementarias del intercambiador de buses, acceso al sur de la estación y edificio de estacionamiento para incorporar el nuevo edificio de la ULAPS, generarán la estación y edificio de influencia del proyecto en sus diferentes etapas. El análisis ambiental impactos sobre el área de influencia del proyecto causarán concluyó que las actividades previstas para la construcción y operación del proyecto afectarán a la población ambientales significativos que pueden afectar al medio ambiente y requieren de la aplicación de medidas de mitigación a fin de garantizar la preservación y conservación del medio ambiente del área de influencia del proyecto. Los impactos se darán sobre: Factores Físicos - Calidad del Aire (Alteración de la calidad del aire por polvo, ruido, gases y olores), Suelo (Contaminación de los suelos), Generación de procesos de erosión, sedimentación y deslizamiento de tierra), Agua (Contaminación de aguas superficiales), Factores Biológicos- Flora (Pérdida de cobertura), Fauna (Afectación de la fauna), Factores Socioeconómicos (Generación de desechos sólidos (basura) y líquidos, Alteración al Tráfico Vehicular, Cambios en el paisaje, Afectación temporal del funcionamiento de la Unidad de atención primaria de salud totalmente durante la etapa de construcción, Generación de empleo directo e indirecto, Mejora en la calidad de vida, Aumento de la plusvalía de los terrenos, Aumento del comercio y servicios, Aumento de los ingresos del Estado, Aumento de posibilidades de inversión, Aumento de infraestructura, Mejoras en la movilidad y accesibilidad urbana, Unidad de atención primaria de salud totalmente nueva, Integración de los servicios de transporte (bus, metro y taxi) con la Unidad de atención primaria de salud).

Los impactos de carácter negativo fueron calificados según su grado de perturbación media, importancia ambiental altomediana, riesgo de ocurrencia, certa, extensión moderada, duración acumulativa/moderada, duración permanentemente temporal, reversibilidad reversible/irreversible y mitigables. Los impactos de carácter positivos fueron clasificados: grado de perturbación media, importancia ambiental moderada, riesgo de ocurrencia, certa, extensión moderada, duración temporal, reversibilidad reversible. Durante la operación los impactos generados fueron clasificados de carácter positivos como: Aumento de infraestructura Básica, Mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades, Generación de empleo, Aumento de ingresos al Estado, Mejoramiento de las instalaciones de la ULAPS, Aumento del valor de tierras y propiedades.

6. Medidas de Mitigación: La aplicación de las medidas de mitigación coadyuvarán a mitigar los impactos negativos y contribuirán a preservar el medio ambiente. Entre las más relevantes y planteadas en la etapa de construcción están: Cumplir con el Trámite de Indemnización económica y su respectiva compensación (Plan de Reformateación), Controlar la generación de polvo mediante aspersión de agua en los sectores más propensos a la emisión de partículas de tierra y polvo, Coordinar con la ATTT y el MOP, contratistas y subcontratistas, un Plan de Tráfico que asegure una gestión interinstitucional que facilite el flujo vehicular; Realizar acciones efectivas tendientes a evitar el derrame de combustibles y aceites en el suelo, colocar trampas de retención o estructuras que faciliten la retención del suelo. Realizar acciones para evitar y disminuir los riesgos de erosión, sedimentación y deslizamientos de tierra, Aplicar un programa de manejo de los desechos sólidos y líquidos, Establecer un Plan de Comunicaciones orientado a la divulgación oportuna de información a la población afectada por el proyecto sobre los períodos de intervenciones viales y servicios públicos, implementar un plan de atención de quejas y denuncias. Durante la etapa de operación, el proyecto ejecutará los programas de manejo de desechos sólidos y líquidos, el plan de Comunicación y el Plan de atención de quejas y denuncias, entre otros.

7. Plazo y Lugar de Recepción de Observaciones: Dicho documento estará disponible en las oficinas de la Dirección Regional del Ministerio de Ambiente de Panamá Norte, y en el Ministerio de Ambiente, la oficina de nivel central ubicadas en Albrook, edificio 804, Ciudad de Panamá en horario de ocho de la mañana a cuatro de la tarde (8:00 a.m. – 4:00 p.m.). Los comentarios y observaciones sobre el referido estudio, deberán remitirse formalmente al Ministerio de Ambiente nivel central dentro de un término de ocho (8) días hábiles contados a partir de la última publicación del presente aviso.

Templo c misa has

LA NOCHE DEL 31 DE DICIEMBRE HUBO UN INCIDENTE EN LAS AFÉRAS DE LA IGLESIA

EMILIA ZEBALLOS
EZEBALLOS@ELSIGLO.COM.PA

Siete días después de que se dejó entrar al sacerdote parroquial de San Felipe de Port celebración de la misa de las 8:00 diciembre, ayer la Diócesis de Yala, se pronunció.

En un comunicado, el obispo de Ochogavia, informó que las personas que manifestaron ese día "desde tiempo, ha creado un ambiente de cualquier situación que se toman decisiones en contra de las personas que se oponen a la seguridad de los feligreses y la iglesia. Igualmente, se determinó que realizarán un ritmo de desagra-

Garantiza
Seq
Se dedicó
residencial
vicio a la

que realizan un ritmo de desagra-

ATP entrega carta para la seguridad en sitios turísticos

REDACCIÓN

REDACCIÓN REDACCION@ELSIGLO.COM.PA

DONACIÓN El Administrador de Turismo de Panamá (ATP),

donó al Ministerio de Seguridad Vehículos para la Policía de Turismo para patrullaje, vigilancia y puntos de interés turísticos del

La flota vehicular se incorpora operativa de estas unidades policiacas para representar la ley en la ciudad capital, Cinta bancaria, Amador, puertos de ci

AVISO DE CONSULTA PÚBLICA
SEGUNDA PUBLICACIÓN

Cortesía /PROSES

METRO DE PANAMÁ S.A.; hace de su conocimiento público que durante OCHO (8) DÍAS HÁBILES contados a partir de la última publicación del presente Aviso; se somete a CONSULTA PÚBLICA el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CATEGORÍA II denominado:

1. Nombre del Proyecto: "AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA."

2. Promotor: METRO DE PANAMÁ S.A.

3. Localización: Entre milla 8 y milla 9, sobre la vía Transístmica, en los Corregimientos de Las Cumbres y Ernesto Córdoba Campos, Distrito y Provincia de Panamá.

4. Breve Descripción del proyecto: El Proyecto se genera como una necesidad de complementar el Proyecto "Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá Hasta Villa Zaita", el cual cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental Categoría II aprobado mediante Resolución No DEIA-IA-010-2019. Esto consiste en ampliar 135 metros el tramo elevado para la construcción de la cola de maniobra y elementos de urbanismos de la extensión de la Línea 1. Adicional se ampliarán las áreas de las obras complementarias del Intercambiador de buses, acceso al sur de la estación y edificio de estacionamiento para incorporar el nuevo edificio de la ULAPS. Estas ampliaciones contemplan un estacionamiento para los pasajeros.

La cola de maniobra, como continuación del viaducto, tendrá como elementos principales: a) Construcción de pilotes y pilas; b) Capiteles que ejecutarán en la coronación de las pilas altaneadas al eje del trazado; c) Vigas U prefabricadas, cada una de las cuales contiene una vía; d) Tablero compuesto por dos vigas U, cada una de las cuales contiene una vía; la cola de maniobra será continua y contará con un pasillo a lo largo de la estructura y en ambos lados de la misma, este será accesible a los pasajeros durante una evacuación de emergencia.

5. Síntesis de los impactos ambientales esperados:

La construcción de los 135 metros de la cola de maniobra y elementos de urbanismos; y la ampliación de las áreas de las obras complementarias del intercambiador de buses; acceso al sur de la estación y edificio de estacionamiento para incorporar el nuevo edificio de la ULAPS; generarán impactos sobre el área de influencia del proyecto en sus diferentes etapas. El análisis ambiental concluyó que las actividades previstas para la construcción y operación del proyecto causarán impactos ambientales significativos que pueden afectar al medio ambiente y requieren de la aplicación de medidas de mitigación a fin de garantizar la preservación y conservación del medio ambiente del área de influencia del proyecto. Los impactos se darán sobre: Factores Físicos- Calidad del Aire (Alteración de la calidad del aire por polvo, ruido, gases y olores), Suelo (Contaminación de los suelos, Generación de procesos de erosión, sedimentación y deslizamiento de tierra), Agua (Contaminación de aguas superficiales), Factores Biológicos- Flora (Pérdida de cobertura), Fauna (Afectación de la fauna), Factores Socioeconómicos (generación de desechos sólidos (basura) y líquidos, Alteración al Tráfico Vehicular, Cambios en el paisaje, Afectación temporal del funcionamiento de la Unidad de atención de salud totalmente durante la etapa de construcción, Generación de empleo directo e indirecto, Mejora en la calidad de vida, Aumento de la plusvalía de los terrenos, Aumento del comercio y servicios, Aumento de infraestructura, Mejoras en la movilidad y accesibilidad urbana, Unidad de atención primaria de salud totalmente nueva, Integración de los servicios de transporte (bus, metro y taxi) con la Unidad de atención primaria de salud).

Los impactos de carácter negativo fueron calificados según su: grado de perturbación: mediana, importancia ambiental alta/mediana, riesgo de ocurrencia, cierta, extensión acumulativa/moderada, duración permanente/temporal, reversibilidad reversible/irreversible y mitigables. Los impactos de carácter positivos fueron clasificados: grado de perturbación mediana, importancia ambiental moderada, riesgo de ocurrencia, cierta, extensión moderada, duración temporal, reversibilidad reversible. Durante la operación los impactos generados fueron clasificados de carácter positivos como: Aumento de Infraestructura Básica, Mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades; Generación de empleo, Aumento de ingresos al Estado, Mejoramiento de las instalaciones de la ULAPS, Aumento del valor de tierras y propiedades.

6. Medidas de Mitigación: La aplicación de las medidas de mitigación coadyuvarán a mitigar los impactos negativos y contribuirán a preservar el medio ambiente. Entre las más relevantes planteadas en la etapa de construcción están: Cumplir con el Trámite de Indemnización ecológica y su respectiva compensación (Plan de Reforestación), Controlar la generación de polvo mediante aspersión de agua en los sectores más propensos a la emisión de partículas de tierra y polvo, Coordinar con la ATTT y el MOP, contratistas y subcontratistas, un Plan de Tráfico que asegure una gestión interinstitucional que facilite el flujo vehicular, Realizar acciones efectivas tendientes a evitar el derrame de combustibles y aceites en el suelo, colocar trampas de retención o estructuras que faciliten la retención del suelo. Realizar acciones para evitar y disminuir los riesgos de erosión, sedimentación y deslizamientos de tierra, Aplicar un programa de manejo de los desechos sólidos y líquidos, Establecer un plan de Comunicaciones orientado a la divulgación oportuna de información pública, implementar un plan de atención de quejas y denuncias. Durante la etapa de operación, el proyecto ejecutará los programas de manejo de desechos sólidos y líquidos, el Plan de Comunicación y el Plan de atención de quejas y denuncias, entre otros.

7. Plazo y Lugar de Recepción de Observaciones: Dicho documento estará disponible en las oficinas de la Dirección Regional del Ministerio de Ambiente de Panamá Norte, y en el Ministerio de Ambiente, la oficina de nivel central ubicadas en Albrook, edificio 804, Ciudad de Panamá en horario de ocho de la mañana a cuatro de la tarde (8:00 a.m. – 4:00 p.m.). Los comentarios y observaciones sobre el referido estudio, deberán remitirse formalmente al Ministerio de Ambiente, nivel central dentro de un término de ocho (8) días hábiles contados a partir de la última publicación del presente aviso.



DIRECCIÓN REGIONAL DE PANAMÁ NORTE
Sección de Evaluación de Estudios de Impacto Ambiental

MEMORANDO-DRPN-002-2022

PARA: **DOMILUIS DOMINGUEZ**
Director de Evaluación de Impacto Ambiental

KC/Arn.

DE: 
SANTIAGO GUERRERO
Director Regional de Panamá Norte



ASUNTO: Comentarios Técnicos

FECHA: 4 de enero de 2022

En respuesta al **MEMORANDO-DEEIA-0832-2112-2021**, hacemos entrega de los comentarios técnicos del proyecto categoría II denominado **“AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DELMETRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA”** cuyo promotor es **METRO DE PANAMÁ, S.A.**, ubicado en el corregimiento de las Cumbres, Ernesto Córdoba Campos, distrito y provincia de Panamá.

Sin otro particular, nos suscribimos atentamente,



COMENTARIOS TÉCNICOS

FECHA	4 DE ENERO DE 2022
NOMBRE DEL PROYECTO	AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DELMETRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA
PROMOTOR	METRO DE PANAMÁ, S.A.
UBICACIÓN	CORREGIMIENTO DE LAS CUMBRES Y ERNESTO CÓRDOBA CAMPOS DISTRITO, PROVINCIA DE PANAMÁ.

I. ANTECEDENTES

Mediante **MEMORANDO DEEIA-0832-2112-2021**, la Dirección Nacional de Evaluación solicita enviar los comentarios técnicos del Estudio de Impacto Ambiental categoría II del proyecto denominado **“AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA”** cuyo promotor es **METRO DE PANAMÁ, S.A.** a desarrollarse en el corregimiento de Las Cumbres y Ernesto Córdoba Campos distrito y provincia de Panamá.

II. ANALISIS TÉCNICO

El Proyecto **“AMPLIACIÓN AL PROYECTO DE LA EXTENSIÓN DE LA LÍNEA 1 DELMETRO DE PANAMÁ HASTA VILLA ZAITA”** se genera como una necesidad de complementar el Proyecto “Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá Hasta Villa Zaíta”, el cual cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental Categoría II aprobado mediante Resolución No DEIA-IA-010-2019. Esto consiste en ampliar 135 metros lineales del viaducto para la construcción de la cola de maniobra y elementos de urbanismos de la extensión de la Línea 1. El área constructiva se estima en 3072.488 metros cuadrados aproximadamente. La cola de maniobra, como continuación del viaducto, tendrá como elementos principales: a) Construcción de pilotes y pilas; b) Capiteles que ejecutarán en la coronación de las pilas alineadas al eje del trazado; c) Vigas U prefabricadas, cada una de las cuales contiene una vía; d) Tablero compuesto por dos vigas U, cada una de las cuales contiene una vía; la cola de maniobra será continua y contará con un pasillo a lo largo de la estructura y en ambos lados de la misma, este será accesible a los pasajeros durante una evacuación de emergencia. Adicional a la construcción de la cola de maniobra, se ampliarán las áreas de las obras complementarias del intercambiador de buses, acceso al sur de la estación y edificio de estacionamiento para incorporar el nuevo edificio de la ULAPS. Estas ampliaciones contemplan un área de construcción de 16,488.418 metros cuadrados a desarrollarse en un área total de 19 560.906 metros cuadrados.

Algunos puntos que podemos destacar del estudio de impacto ambiental presentado son;

- ✓ No se observó en las medidas de mitigación presentadas en el estudio de impacto ambiental las acciones necesarias para que las empresas contratistas tengan conocimiento de los sitios autorizados para la disposición final del material excedente del movimiento de tierra y demolición de estructuras necesarias para el desarrollo del proyecto.
- ✓ En la página 87 del estudio de impacto ambiental, en el punto **5.4.2 Etapa de Construcción** menciona que “*Para el tramo de la ampliación del viaducto, esta actividad comprende las perforaciones requeridas para la construcción de las columnas que soportarán el viaducto. Estas perforaciones estarán espaciadas unos 35 a 37 metros. Todo el material generado por esta actividad será ubicado en uno de los sitios de disposición aprobados, respondiendo a criterios de proximidad y características de este [...]’*”, sin embargo no se presentó el volumen del material que se generara en las actividades de perforación.
- ✓ En la página 100 en el punto **5.6.1.3 Aguas Servidas** menciona que “*En su fase de operación, las descargas de aguas residuales de la estación Villa Zaita, el intercambiador de buses, el edificio de estacionamiento y las nuevas instalaciones de la ULAPS de Las Cumbres cumplirán con el Reglamento Técnico DGNTI-COPANIT 39-2000: “Descarga de efluentes líquidos en el Sistema de Alcantarillado”, ya que las mismas serán conducidas al sistema existente*”, sin embargo no se observó la presentación de la respectiva certificación de la institución competente en donde especifique que el sistema de alcantarillado cuenta con la capacidad de recibir las aguas residuales del proyecto.

III. RECOMENDACIONES

- *La presentación de esta información complementaria permitiría la evaluación integral del estudio de impacto ambiental presentado.*



KARLA GONZÁLEZ.

Sección de Evaluación de Estudios de Impacto
Ambiental