

2237-UAS-SDGSA
23 de febrero del 2022

Ingeniera
ANALILIA CASTIELLERO
Jefa del Departamento
De Evaluación de EIA
Ministerio de Ambiente
En su despacho

P/C: 
ING. JOHNNIE HURST
Subdirector General de Salud Ambiental

Ingeniera Castellero:

En referencia a la nota **DEIA-DEEIA-UAS-0031-2202-22**, le remitimos información aclaratoria del informe de Estudio de Impacto Ambiental Categoría **II-F-121-21** **“AMPLIACION DE LOS ENTROQUES COSTA DEL ESTE E HIPODROMO CORREDOR SUR.”** a desarrollarse en el corregimiento de Juan Díaz y Parque Lefevre, distrito y provincia de Panamá, presentado por el promotor **ENA SUR S.A.**

Atentamente,


ING. ATALA MILORD
Jefa de la Unidad Ambiental Sectorial



C.c: Dr. Israel Cedeño, Director Regional de la Metropolitana
Inspector de Saneamiento

 REPÚBLICA DE PANAMÁ — GOBIERNO NACIONAL —	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por: 	
Fecha: 3/3/2022	
Hora: 3:25	

JH/am/mb

**MINISTERIO DE SALUD
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SALUD AMBIENTAL**

**INFORME DE AMPLIACION DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
CATEGORÍA- DEIA-II-F-121-2021**

PROYECTO: "AMPLIACIÓN DE LOS ENTRONQUES COSTA DEL ESTE E HIPÓDROMO – CORREDOR SUR"

FECHA: Diciembre, 2021.

UBICACIÓN Corregimiento de Juan Diaz y Parque Lefevre, Distrito y Provincia de Panamá

PROMOTOR: ENA SUR, S.A.

OBJETIVO: Calificar el Estudio de Impacto Ambiental, para determinar si cumple con los requisitos de Protección Ambiental específicamente en materia de Salud Pública y dar cumplimiento al Decreto Ejecutivo N.º 123 de 14 de agosto de 2009.

METODOLOGÍA: Inspeccionar, evaluar y discutir la ampliación del Estudio de Impacto Ambiental y obtener los datos cualitativa o cuantitativamente descriptibles.

ANTECEDENTES.

El proyecto **AMPLIACIÓN DE LOS ENTRONQUES COSTA DEL ESTE E HIPÓDROMO - CORREDOR SUR** contempla la ejecución de cuatro (4) rampas de acceso y un (1) retorno como se describe a continuación:

ENTRONQUE COSTA DEL ESTE

- Una (1) rampa de acceso desde el Corredor Sur – Tramo marino, a la Avenida Paseo del Mar – Costa del Este, con un alineamiento de 370.0 mL.

Se trata de un puente entre la EST. 17+200 (punto de conexión) del Corredor Sur, hasta el final de la Av. Paseo del Mar. Dicho viaducto estará constituido por una superestructura de concreto pre esforzado, y subestructura de concreto reforzado que se apoyará sobre la roca sana, aproximadamente a 5-10 metros de profundidad.

La rampa de salida cuenta con la longitud necesaria para contemplar una ampliación del tramo Marino del Corredor Sur hacia el lado sur del mismo, por tanto, la longitud del carril de desaceleración cumpliría con los requerimientos normativos necesarios en la condición actual del Corredor y en alguna posible futura ampliación.

Es importante destacar, que la relación que existirá entre las estructuras proyectadas en la ampliación del tramo marino y el cuerpo de agua presente, no supondrán problemas ambientales en un futuro, debido a que las áreas a tratar han sido intervenidas anteriormente por la construcción del Tramo Marino – Corredor Sur.

El mangle que se encuentra dentro del área de influencia del proyecto no está registrado en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP) y tampoco se contempla en el área poligonal del sitio Ramsar.

Para el tramo marino sobre el cual se trabajará, se observa la presencia de rocas y desechos de materiales en la zona de unión entre la parte terrestre y la marina. El fondo marino está constituido por la denominada lama marina (suelo fino), tiene un color gris pardo oscuro y se encuentra en estado acuoso los primeros metros.

Una (1) rampa de acceso desde la Av. Paseo del Mar hacia el Corredor Sur – Tramo Marino, dirección Ciudad de Panamá, con un alineamiento de 597.95 mL.

Esta solución consiste en una incorporación que iniciará su recorrido al final de la Av. Paseo del Mar – Costa del Este, con un relleno confinado por muros mecánicamente estabilizados, que pasará a un viaducto sobre Corredor Sur con un galibo mínimo de 5.50 metros, terminando su alineamiento con otro puente de características similares para conectar con el Corredor aproximadamente en la EST. 17+200 dirección Ciudad de Panamá. La sección cuenta con un carril de circulación de 4.40 metros de ancho, dejando un hombro interno de 0.60 metros y un hombro externo de 1.00 metro, con el sobreancho que amerite en las curvas que se presenten en su alineamiento.

- Un (1) retorno desde la Avenida Paseo del Mar – Costa del Este, hacia la Av. Vista del Pacífico (calle primera H), con un alineamiento de 130.0 mL.

Actualmente, existe al final de la Av. Paseo del Mar un retorno diseñado para que los conductores puedan continuar la circulación dentro de la Avenida, el cual, al momento de la construcción de la rampa de acceso al Corredor Sur se verá afectado permanentemente. Por tanto, es necesario garantizar la continuidad de la vialidad con una nueva ubicación del retorno mencionado, sin embargo, no puede ser reubicado en las mismas condiciones que las actuales, ya que se tienen restricciones de espacio y de gálibos necesarios que no lo permiten.

ENTRONQUE HIPÓDROMO

- Una (1) rampa de acceso desde el Corredor Sur a la Av. Marina del Norte – Costa del Este, con un alineamiento de 400.0 mL.

Consiste en la construcción de una salida sobre una rampa confinada entre dos muros elevados, los cuales serán muros de contención mecánicamente estabilizados y apoyado sobre el terreno natural que conectará el final de la Av. Marina del Norte. La sección consiste en un carril de circulación de 4.40 metros de ancho, dejando un hombro interno de 0.60 metros y un hombro externo de 1.00 metro.

- Una (1) rampa de acceso desde la Av. Marina del Norte – Costa del Este hacia el Corredor Sur, con un alineamiento de 550.0 mL.

Vía de incorporación sobre un terraplén apoyado sobre el terreno natural que conectará el final de la Av. Marina del Norte en su aproximación a la rotonda de Chanis, con una “oreja” que conectará con el Corredor Sur en la EST. 20K+140 dirección hacia la Ciudad de Panamá.

La sección consiste en un carril de circulación de 4.40 metros de ancho, dejando un hombro interno de 0.60 metros y un hombro externo de 1.00 metro, con el sobreancho que amerite en las curvas que se presenten en su alineamiento.

Estos nuevos accesos, serán destinados a mejorar las condiciones actuales de tránsito que se generan tanto en los accesos de esta zona, como en las calles internas de Costa del Este y las áreas contiguas, contribuyendo al mejoramiento de la movilidad y al bienestar de las personas que hacen uso de estas vialidades.

Construcción del Entronque Costa del Este:

Las labores constructivas de ampliación para el Entronque Costa del Este incluyen aquellos relacionados con la construcción de una superestructura y una infraestructura compuesta por unos cabezales de cada apoyo, y pilas que continúan hasta el lecho rocoso ubicado entre 5 a 10 metros de profundidad, tal y como se describe a continuación:

- **Infraestructura:** Pilas coladas in situ dentro de una perforación previa en el número y diámetro indicados en el proyecto.
- **Subestructura:** Cabezal de hormigón armado coronando las pilas de cimentación donde se colocarán las vigas que forman la superestructura, de acuerdo con la distribución marcada en el diseño.
- **Superestructura:** Vigas tipo AASHTO trabajando en colaboración de una losa de concreto armado en el espesor indicado en el proyecto, con medias barreras New Jersey en los extremos.

Para la construcción de la cimentación del viaducto elevado en la zona marina, la empresa encargada deberá proponer una metodología de trabajo, donde se establezca el acondicionamiento de la zona de trabajo para efectuar las perforaciones de los pilotes. Además, se debe contemplar el equipo para el colado de pilas, perforaciones y ademes. Una vez localizado el sitio para la cimentación, y dependiendo del material de fondo, se utilizarán para las fundaciones tubos metálicos de 1.80 metros de diámetro y ½ pulgada de espesor en los sitios en donde exista capa de sedimento. En el caso de las pilas vaciadas sobre sedimento, se penetrarán los tubos metálicos hasta encontrar un estrato resistente, y se procederá a succionar el material que ingrese dentro, una vez liberado el interior, se procederá con la colocación del armado y llenado de los pilotes con hormigón de características especificadas en los diseños del proyecto. Las zapatas se apoyarán sobre cuatro de estos pilotes, y la parte del pilote expuesta a las mareas será protegida con pintura epóxica marina para evitar cualquier tipo de corrosión.

Sobre los pilotes se construirán los cabezales de los apoyos, logrando así que todos trabajen en conjunto. Una vez contruidos los cabezales se montarán las vigas de hormigón prefabricadas AASHTO de 35.00 metros de longitud, que forman la superestructura. La capa de rodamiento o losa será de 20 centímetros de espesor y estará constituida por una losa de comprensión de hormigón armado, los demás elementos como barandales, luminarias y señalizaciones serán colocados previos a la entrega del proyecto.

Construcción del Entronque Hipódromo

Los trabajos de construcción en el entronque Hipódromo, contemplan aquellos relacionados con movimientos de tierra, ampliación de obras de drenaje lateral, construcción de pavimentos de hormigón hidráulico, ampliación de estructuras sobre la troncal, señalamiento y obras complementarias requeridas para el correcto funcionamiento de los ramales.

Operación de las estructuras construidas

Culminada la fase de construcción, y con la aprobación del proceso de inspección correspondiente, se comenzará la utilización de la estructura construida por parte de los visitantes, comerciantes y residentes del área. Se generarán una serie de acciones posterior del desarrollo constructivo que implican el uso y restablecimientos de servicios. Para el mantenimiento de estas vías que deben ser incorporadas al Programa Anual de Mantenimiento del Corredor Sur existente, se evaluará el establecimiento de casetas de cobro en puntos determinados. Las actividades del mantenimiento contemplan:

- Limpieza de derechos de vía, obras de drenaje y de cajón cerrado.
- Fumigación de casetas y oficinas y mantenimiento de áreas verdes.

SUGERENCIA DEL MINISTERIO DE SALUD PARA LOS IMPACTOS NEGATIVAS DEL PROYECTO EL MINSA SOLICITA CUMPLIR CON SUS NORMAS PARA MITIGAR LOS EFECTOS A LA SALUD DE LOS POBLADORES DE LAS COMUNIDAD CERCANA AL PROYECTO

Ley N° 66 de 1946. Código Sanitario Este instrumenta las normativas existentes en cuanto a los aspectos sanitarios en la República de Panamá y desarrolla los aspectos relativos al medio ambiente físico, en especial al manejo de las aguas, del aire, de la vivienda y establece atribuciones específicas a las autoridades de salud, especialmente las punitivas. Aplica a la operación del proyecto.

1.- En El Punto 6.7.1 De ElAm se indica que la medición de ruido ambiental se realizó el 23 de abril de 2021 en el entronque de costa del Este, presentar informe dcon firma de personal idonea

El MINSA exige que se cumpla Reglamento Técnico DGNTI-COPANIT 43-2000 "Higiene y Seguridad Industrial condiciones de Higiene y Seguridad en Ambientes de Trabajo donde se Genere Ruido" Decreto Ejecutivo N° 306 de 4 de septiembre de 2002 y Decreto Ejecutivo N° 1 del 15 de enero de 2004. que determina los niveles de ruido para ares residenciales industriales.

2.- En el programa de control de generación desecho, cual son los impactos generados líquidos y sólidos, medidas de mitigación, aclarar cómo serán manejados en el sitio del proyecto

Que cumplan con las normas que regula la disposición final de los desechos sólidos no peligrosos".

Artículo 205 del código sanitario, prohíbe la descarga directa e indirecta de agua servida a los desagües de ríos, o cualquier curso de agua. No se podrá descargar las aguas residuales o servidas a los cursos de agua próximos al proyecto (Drenajes naturales) sin tratamiento DEBE Cumplir con la Normas de agua residuales COPANIT 35-2019

Ley No. 6 de 11 de enero de 2007 que dicta normas sobre el manejo de residuos aceitosos derivados de hidrocarburos o de base sintética en el territorio nacional.

De haber algún daño ecológico que se considere que haga daño a salud humana aplicar **Ley No. 14 de 18 de mayo de 2007 que adopta el Código Penal y en su Título XIII establece los delitos contra el ambiente y el ordenamiento territorial.**

Revisado el Estudio de Impacto Ambiental y si cumple con todas las normas del MINSA, no se tiene Objeción, a la ejecución del proyecto.

Se recomienda que, si el proyecto tiene afectación a la salud de las personas, antes, durante y después de la construcción del proyecto, el Ministerio de Ambiente tomará los correctivos necesarios

Atentamente,


Ing. Atala S. Milord V.
Jefa de la Unidad ambiental Sectorial
del Ministerio de Salud.

