

Memorando
DSH -321 - 2023

Para: **ING. DOMILUIS DOMÍNGUEZ E.**
Director de Evaluación de Impacto Ambiental

De: **ING. KARIMA LINCE.**
Directora Nacional, encargada



Asunto: Respuesta al memorando – DEEIA-0224-0504-2023

Fecha : 13 de abril de 2023

Por este medio damos respuesta al memorando- DEEIA-0224-0504-2023, donde señalan que en nuestra Web. se encuentra posteado el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) categoría II, titulado ***“Estudio, Diseño, Construcción y Financiamiento de la Carretera El Llano - Puerto Cartí, provincia Panamá y Comarca Guna Yala”***, a desarrollarse en la provincia Panamá y Comarca Gunayala, el corregimiento de El Llano, distrito de Chepo, y corregimiento de Narganá, comarca Gunayala, comunidad de Puerto Cartí., y cuyo promotor es el **Ministerio de Obras Públicas (MOP)**.

Atentamente,

[Signature]
YVG/JPQ

Se adjunta informe técnico 43 de 2023



DIRECCIÓN DE SEGURIDAD HÍDRICA

INFORME TÉCNICO-43 -2023

Evaluación del EsIA del proyecto denominado
“Estudio, Diseño, Construcción y Financiamiento de la Carretera El Llano - Puerto Cartí,
provincia Panamá y Comarca Guna Yala”

DATOS FENERALES:

Nombre y categoría del proyecto:	“Estudio, Diseño, Construcción y Financiamiento de la Carretera El Llano - Puerto Cartí, provincia Panamá y Comarca Guna Yala”
Nombre del promotor:	Ministerio de Obras Públicas
Fecha del Informe:	11/04/2023
Ubicación:	Provincia Panamá y Comarca Guna Yala, el corregimiento de El Llano, distrito de Chepo, y corregimiento de Narganá, comarca Guna Yala, comunidad de Puerto Cartí.
Fecha de Inspección/ Participantes de inspección:	No se ha realizado inspección por parte de MiAMBIENTE - Nivel Central
Nombre y No. de la Cuenca donde se ubica el proyecto:	Cuencas Hidrográficas de los ríos entre el Mandinga y Armila (121) y Río Bayano (148)

OBJETIVO

Evaluar el EsIA del proyecto denominado “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA EL LLANO - PUERTO CARTÍ,” dentro de la competencia de la Dirección de Seguridad Hídrica.

1. ANTECEDENTES

El día 10 de abril de 2023 se recibe el MEMORANDO-DEEIA-0224-0504-2023 de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental, con solicitud de emitir Informe Técnico con recomendaciones y comentarios al EsIA denominado “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA EL LLANO - PUERTO CARTÍ “.

Dicho proyecto se desarrollará dentro de la servidumbre vial entre la carretera panamericana, frente a la comunidad de El Llano (Distrito de Chepo) y el poblado de Puesto de Cartí (Corregimiento de Narganá), comarca Guna Yala, con una extensión de 38.7 kilómetros.

Las coordenadas UTM correspondientes al proyecto, fueron referenciadas mediante la WGS84 (World Geodetic System 84 o Sistema Geodésico Mundial 1984), las cuales solamente tienen la finalidad de establecer físicamente dentro de que ubicación aproximadamente se encuentran los sitios en donde se estará realizando el proyecto.

La ubicación real y definitiva de esta carretera para realizar su construcción, serán establecidas en campo por la empresa contratista siguiendo los planos y detalles deconstrucción, aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

2. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto a ejecutar consiste en la construcción de una carretera de comunicación entre la provincia de Panamá y la Comarca Guna Yala. Esta nueva carretera se construirá sobre el trazado de la carretera existente, la cual tendrá una longitud aproximada de 38.7 kilómetros, la cual inicia en la intersección de la Carretera Panamericana (C.P.A.) con la entrada a la comunidad de El Llano, corregimiento del distrito de Chepo (Provincia de

Panamá), y termina en la entrada de la comunidad de Puerto de Cartí (corregimiento de Narganá, comarca Guna Yala).

Este proyecto es promovido por el Ministerio de Obras Públicas, a las condiciones que presenta la carretera existente, convirtiéndose en un peligro para la circulación vehicular, dada las condiciones geográficas sobre la cual hace su recorrido, siendo esta una de las únicas conexión terrestre con la Comarca Guna Yala, la cual es muy transitada por turistas locales y extranjeros que visitan la comarca, debido a su cultura de islas y playas que se practica en esa región, lo cual se convierte en un importante desarrollo económico para esta región del país.

3. DESARROLLO DE LA INSPECCIÓN: No se ha realizado inspección por parte de nuestra Dirección de Seguridad Hídrica.

3.1. Descripción de las fuentes hídricas localizadas dentro de la influencia directa e indirecta del proyecto:

En el área de influencia directa de la carretera se encuentran pequeños cuerpos de agua y especialmente el río Cartí grande, sobre el cual se existe un puente vehicular, cuya calidad se verán afectadas de forma temporal, por lo que el promotor velara por que la empresa Contratista aplique las medidas de mitigación y prevención necesarias.

Se podrá producir afectación a la calidad de las aguas superficiales de los pequeños cauces de agua y quebradas cercanas a los sitios de trabajo durante la construcción de la carretera y otros cursos de agua menores donde se estarán construyendo cajones pluviales y drenajes menores.

3.2. Descripción de las obras a realizar sobre las fuentes hídricas:

Durante el desarrollo del proyecto se estarán construyendo cajones pluviales y drenajes menores, para la solución a los puntos críticos lo cuales pueden producir afectación a la calidad de las aguas superficiales del río Cartí Grande, debido al polvo desprendido de la limpieza que se verterá accidentalmente al cauce del río, y durante la pintura a toda la estructura, sin dejar de lado la fuga accidental de combustible de los equipos a utilizar durante la reposición de combustible o pequeños mantenimientos.

3.3. Descripción de usos de agua:

Durante la ejecución no se describe que se vaya a estar haciendo uso del recurso hídrico, pero si se describe que se estará produciendo afectación a las fuentes de agua superficial existentes, y otros cursos de agua menores en donde se estarán construyendo cajones pluviales y colocando tuberías pluviales. Este impacto se considera negativo, temporal, posible, reversible, pequeña, no significativo y mitigable.

3.4. Descripción de uso de suelo:

Suelo altamente intervenido por la presencia de la carretera existente, que presenta un deterioro evidente, de infraestructuras con riesgos de mayor afectación por erosión en algunos sitios.

Considerando que las características geotécnicas del terreno sobre las cuales se ubica esta carretera existente, las cuales ya fueron alteradas debido a su construcción inicial en los años 1970, cuando solamente era un camino pavimentado con material pétreo. Considerando que los trabajos programados para la construcción de la nueva carretera y la solución a los puntos críticos serán sobre profundidades menores, las condiciones geotécnicas existentes se mantendrán iguales o sin cambios significativos.

Los suelos que se observan en la carretera existente de acuerdo con sus características geológicas, pueden ser removidos por métodos mecánicos convencionales, tales como:

Tractor, motoniveladora, escarificador (Ripper), etc. También se llegó a la conclusión que la consistencia de los suelos varía de firme a dura a medida y es apto para rellenar áreas en el sector.

Se afectará el suelo debido a la erosión debido a los trabajos de excavación para la colocación de los tubos pluviales y construcción de cunetas pavimentadas, movimiento de maquinarias sobre los suelos desnudos para construcción de solución de puntos críticos, derrames fortuitos de combustibles y aceites durante el abastecimiento o mantenimiento de los equipos.

3.5. Estudio Hidrológico-Hidráulico:

El proyecto abarca dos cuencas, la Cuenca Hidrográfica Ríos entre el Mandinga y Armila, la cual es nombrada según ETESA como zona 121 la cual tiene un área total de 2,238.0 km² y la longitud del río principal (Cartí) es de (26.5 km) y la cuenca identificada como zona 148 correspondiente a la cuenca Hidrográfica Río Bayano del Ríos, la cual tiene un área de cuenca de Superficie: 5,199.42 km² y la longitud del río bayano de 215.0 km). Dentro del trazado de la carretera existente, se puede evidenciar la presencia de cruces de quebradas y cauces secundarios que no interceptan ningún cauce importante. Algunas de estas fuentes de agua superficiales son intermitentes y de bajo caudal a secos en épocas de verano. Dentro del área del proyecto, específicamente sobre la alineación de la carretera, se encuentra el Río Cartí Grande, el cual forma parte de la subcuenca del río.

4. ANALISIS TÉCNICO

Después de haber revisado el EsIA categoría II, titulado: **“ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA EL LLANO - PUERTO CARTÍ”** hemos evidenciado lo siguiente:

- En el estudio se describe que se estará desarrollando dentro de dos (2) cuencas hidrográficas, la cuenca de los ríos entre Mandinga y Armila (121) y la cuenca hidrográfica del río Bayano (148).
- En el estudio presentado se indica que dentro del recorrido del proyecto se van a estar trabajando en diferentes cuerpos de agua.
- Se describe que el área de influencia directa del proyecto se encuentran pequeños cuerpos de agua y especialmente el río Cartí grande.
- Se estará desarrollando la construcción de cajones pluviales y de drenajes en el recorrido del proyecto.
- Describen que se estará produciendo afectación a las fuentes de agua superficial existentes, y otros cursos de agua menores en donde se estarán construyendo cajones pluviales y colocando tuberías pluviales.
- El suelo está altamente intervenido por la presencia de la carretera existente, que presenta un deterioro evidente, de infraestructuras con riesgos de mayor afectación por erosión en algunos sitios.

5. CONCLUSIONES:

Como es un proyecto de rehabilitación de carretera los impactos al recurso agua y suelo no deberían representar impactos significativos, sin embargo en todo momento el promotor debe contar con medidas de prevención o controles que se describen a continuación.

6. RECOMENDACIONES:

- En caso que se vaya a utilizar agua para la mitigación de polvos esta actividad debe contar con los permisos pertinentes ante el Ministerio de Ambiente.

- En caso que se vaya a estar trabajando dentro de los diferentes cuerpos de aguas naturales que describen que están dentro de la zona de desarrollo del proyecto se debe contar con los permisos de obra en cauce natural ante el Ministerio de Ambiente.
- Durante el desarrollo del proyecto se deben tomar todas las medidas de mitigación a la erosión que se pueda producir debido al trabajo de excavación que estarán realizando con el suelo desnudo.
- En todo momento en el proyecto de debe contar con protocolos de control de contaminación de los cuerpos de agua y suelo que pueden estar expuesto al derrame de combustibles y aceites durante la operación, abastecimiento o mantenimiento de los equipos.

Elaborado por:


JAIME J. PIMENTEL Q.
 TÉCNICO EN C. AMBIENTALES
 C. INF. M. REC. NAT.
 IDONEIDAD: 5.825.65412 *

Técnico en Manejo Integrado de Cuencas

Visto Bueno


YARID V. GUEVARA R.
 JEFE DEL DEPARTAMENTO
 DE MANEJO INTEGRADO DE CUENCAS
 **CONSEJO TÉCNICO NACIONAL
 DE AGRICULTURA**
YARID V. GUEVARA R.
 LIC. EN ADMON. DE LA
 GESTIÓN AMBIENTAL
 IDONEIDAD: 10.548-21 *