



United States Department of the Interior



FISH AND WILDLIFE SERVICE

Boqueron Field Office
Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo
P.O. Box 491
Boqueron, PR 00622
APR 09 2008

✓ Ms. Irma M García
Highway and Transportation Authority
Department of Transportation and Public Works
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: Hatillo – Aguadilla Corridor
Extension of PR-22, AC-220124
FWS-LP-050

Dear Ms. García:

This is to follow up the April 2, 2008 site visit to the project route and to acknowledge receiving your letter of December 5, 2007 providing additional information on the project. Our comments are issued as technical assistance in accordance with the Endangered Species Act (87 Stat. 884, as amended; 16 United States Code 1531 *et seq.*) and the Fish and Wildlife Coordination Act (48 Stat. 401, as amended: 16 U.S.C. 661 *et seq.*).

Service biologist Marelisa Rivera and Carlos Pacheco visited the project site with personnel from the Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources, project consultants and personnel from your agency. The main purpose was to visit the populations of endangered plants found during the field surveys, particularly the populations that would be potentially affected by the proposed alignment. This purpose was accomplished and our staff observed the species and the areas where the species were found.

Based on the information provided during the visit, the proposed route may affect several individuals of palo de rosa and matahuey. At this time, the number of individuals to be directly affected is unknown. We recommend that the proposed alignment with the intersections be overlaid the GPS points of the plants to determine the number of individuals to be directly and indirectly affected. Additionally, site specific measure to minimize and compensate possible adverse effect to plants and the endangered Puerto Rican boa have not been developed yet.

Ms. García

2

Thank you for the opportunity to visit the area and continue providing comments. If you have any questions, please call Marelisa Rivera at 787-851-7297 extension 231.

Sincerely yours,



Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

c: COE, San Juan



Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento de Transportación y Obras Públicas

Oficina del Secretario

8 de mayo de 2009

Lcdo. Pedro J. Nieves
Presidente
Junta de Calidad Ambiental
PO Box 11488
San Juan, Puerto Rico 00910



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124, JCA-07-0014(ACT)**

Estimado licenciado Nieves:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Vistas públicas para el proyecto se celebraron el 14 y 19 de septiembre de 2007. Transcurridos aproximadamente dos (2) años desde que se sometieron los documentos a la JCA, es nuestro interés, nos indique el estatus de la determinación, mediante resolución.

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP), anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis Guillermo Fortuño Burset.

La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida.

Agradeceré su pronta atención a este asunto.

Cordialmente

Rubén A. Hernández Gregorat, MEM, PE
Secretario

6701/



Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Gobierno Municipal Hatillo
Oficina del Alcalde

14 de febrero de 2008

Sr. Carlos J. González Miranda
Director Ejecutivo
Autoridad de Carreteras y Transportación
Depto. de Transportación y Obras Públicas
P.O. Box 42007
San Juan, PR 00940-2007



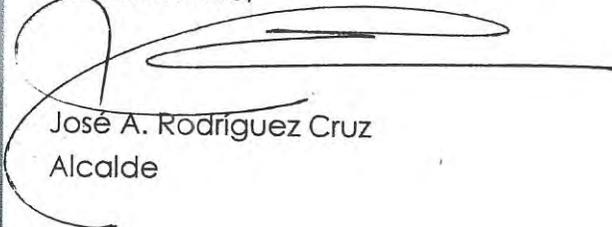
RE: Corredor Hatillo-Aguadilla

Estimado Sr. González:

Adjunto le acompaño la ponencia relacionada al asunto en epígrafe para su conocimiento.

Para cualquier información se puede comunicar al teléfono 787-898-3840, extensión 258 y 290.

Cordialmente,



José A. Rodríguez Cruz
Alcalde

/trr

Apartado #8,
Hatillo PR 00659
544-1017
820-4417
898-2416
898-3840
ext. 258, 290
Fax. 898-2295

GRAN CIUDAD DE TRADICIÓN Y CULTURA
alcalde@municipiodehatillo.com

0907.283001013

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Gobierno Municipal Hatillo
Oficina del Alcalde

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

El proyecto del Corredor Hatillo-Aguadilla, es un proyecto que ha sido estudiado por años como alternativa para continuar la ruta de la actual PR-22 en dirección oeste, discurriendo por los Municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca hasta llegar a Aguadilla. La declaración de impacto ambiental propuesta por la Autoridad de Carreteras y Transportación está basada en la Alterna A en la que se propone esta ruta a campo traviesa. La necesidad y propósito de este proyecto se plantea como una atracción hacia centros de empleo, universidades, colegios, fábricas y el Aeropuerto Rafael Hernández ubicados en Aguadilla.

Este estudio no toma como precedente el comportamiento de la economía en los pueblos que ya han sido impactados por el paso del expreso actual que va desde San Juan hasta Hatillo. El comportamiento socio-económico y cultural en estos pueblos luego de la construcción del expreso, es un recurso útil para hacer proyecciones futuras que simulen cómo la ruta a campo traviesa puede impactar el desarrollo y crecimiento económico que se ha venido dando alrededor de la PR-2 en Hatillo en los últimos diez años. La ruta a campo traviesa, la cual fue presentada por la Autoridad de Carreteras y Transportación como la alternativa más viable por el factor de costo, implica un impacto adverso a la economía del pueblo de Hatillo. Según esta propuesta, la mayor parte del expreso a campo traviesa, discurre de forma terrestre atravesando los barrios de Corcovado, Carrizales y Pajuil y tiene un tramo elevado hacia la PR-130 en la cual se propone la salida. Esta ruta impactará algunas vaquerías productivas ubicadas en la alineación propuesta. En algunos casos las fincas se afectan totalmente y en otros estas quedarán segregadas por lo que llevará a los ganaderos a optar por vender sus fincas a desarrolladores con otros fines. Nuestra postura va encaminada a defender estas tierras y a que prevalezca la Industria Ganadera, la cual se ha visto afectada en los últimos años por los impuestos y el costo en el mercado.

Apartado #8,
Hatillo PR 00659
544-1017
820-4417
898-2416
898-3840
ext. 258/290
Fax. 898-2295

GRAN CIUDAD DE TRADICIÓN Y CULTURA
alcalde@municipiodehatillo.com

El impacto ambiental es otro factor que nos preocupa ya que la ruta propuesta atraviesa la zona del kársica noroeste. Esta área es ecológicamente sensitiva. Nuestro interés es proteger el curso de las corrientes de aguas subterráneas, fuentes, sistemas de cuevas subterráneas y los sumideros. En este Municipio existe una necesidad de abastecimiento de agua en las zonas principalmente rurales, las cuales se verían afectadas con el paso de este expreso.

En el aspecto social-cultural se muestra que esta ruta impacta varios caminos municipales que conectan a varias comunidades con las principales calles estatales como lo es la PR-130. En la declaración del impacto ambiental no se mencionan los caminos y comunidades afectadas y soluciones contempladas para mitigar estos problemas.

La alternativa a campo traviesa en el tramo que comprende Hatillo, contempla una única salida en la PR-130. Esto conllevaría la expropiación de negocios ubicados a lo largo de esta carretera estatal y viviendas. Esta salida no es una ruta inmediata a la PR-2 por lo que solo le ofrece un servicio a los residentes locales y no es atractiva para el turismo interno. Los negocios que se han establecido a lo largo de la PR-2, los cuales subsisten por la actividad vehicular que transita por esta zona, se verían afectados ya que el tráfico se desviaría hacia otra dirección. A lo largo de la PR-2 se han desarrollado en los últimos años, zonas turísticas como el Parador de Punta Maracayo y hoteles y restaurantes como el Hotel Punta Maracayo Resort, el Hotel Rosa del Mar y el Hotel El Buen Café. Otros negocios como el Restaurante El Buen Café ubicado en la proximidad de la salida de la Autopista de Diego es culturalmente un punto de paradas y descanso para las personas que viajan en dirección oeste y un lugar de parada de la Línea Sultana que va desde Mayagüez hasta Río Piedras y en dirección opuesta. Otros centros comerciales como Plaza Del Norte, Hatillo, Sam's Club y La Ceiba Shopping Center, cerca de nuestro centro urbano, serían igualmente afectados debido al desvío del tránsito a campo traviesa.

Nuestra postura es que este estudio tome como precedente el resultado del expreso actual en la economía y desarrollo de los pueblos ya afectados y que se inviertan recursos profesionales y económicos en realizar un estudio en el que se tomen en cuenta las variables mencionadas. Otras soluciones como mejoras geométricas a lo largo de la PR-2, ensanches de carriles en áreas críticas, construcción de puentes elevados o viaductos en los puntos de mayor congestión

*Hon. José A. Rodríguez Cruz
Municipio de Hatillo
Corredor de Hatillo – Aguadilla*

vehicular y construcción de calles marginales podrían ser estudiadas y consideradas en vistas públicas en las que haya participación ciudadana.

Reconocemos el esfuerzo y la dedicación del gobierno central en minimizar las congestiones vehiculares a lo largo de la PR-2 y creemos en que hay otras soluciones viables que podrían ser contempladas. Las mejoras y ensanches de las carreteras son imprescindibles y nos estamos al servicio del gobierno central para proveer las alternativas que sean viables para realizar las mismas y que no afecten el comercio y nuestras tierras ganaderas más productivas de las que se han beneficiado por años todos los puertorriqueños.

Estudio Ambiental



Autoridad de Edificios Públicos
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

29 de octubre de 2007

Ing. Carmen G. Alicea
Jefa, Oficina de Estudios Ambientales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124**

Estimada ingeniera Alicea:

Me refiero a su petición de comentarios relacionados con la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del proyecto de referencia.

Iniciamos nuestros comentarios indicando que la Autoridad de Edificios Públicos (AEP) se creó bajo la Ley Núm. 56 de 19 de junio de 1958, como una Corporación Pública con el propósito de programar, diseñar, construir y conservar las instalaciones físicas para que el gobierno pueda ofrecer servicios esenciales, y para proveer al Estado Libre Asociado de Puerto Rico una infraestructura adecuada y funcional en las áreas de educación, salud, seguridad, y oficinas de gobierno. Su función principal es garantizar que el desarrollo de la obra pública cumpla con los estándares de calidad, reglamentación y leyes que rigen la industria de la construcción; considerando la solución de las necesidades y especificaciones de nuestras agencias clientes.

A esos efectos, hemos evaluado la alineación preliminar propuesta junto a la ubicación de nuestras escuelas y edificios cercanos a la alineación. De acuerdo a la ilustración que se acompaña, la alineación preliminar no impacta directamente las estructuras de la AEP ubicadas cerca de la misma. No obstante, el impacto final del proyecto se debe evaluar en la DIA-Final, debido a que esta alineación sufrirá variaciones en las fases posteriores de diseño,



Ing. Carmen G. Alicea
29 de octubre de 2007
Página 2

adquisición y construcción dentro del corredor del estudio. Estas variaciones pueden responder a la necesidad de evitar o reducir los efectos adversos sobre recursos naturales o culturales, instalaciones y el ambiente socioeconómico, razón por la que se estudió un corredor amplio.

En términos de política pública, nos preocupa que la alineación propuesta provoque el futuro desarrollo de los terrenos a ambos lados del corredor promoviendo el desparrame urbano y como consecuencia un impacto mayor a la pérdida de terrenos agrícolas.

De necesitar información adicional o aclarar cualquier duda favor de comunicarse con quien suscribe.

Cordialmente,

Ing. José L. Girona Márquez
Subdirector Ejecutivo

Anejo

c Lcdo. Carlos W. López Freytes
Junta de Calidad Ambiental

Sra. Irma M. García
Area de Programación y Estudios Especiales



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
Gobierno Municipal de Isabela
GERENCIA Y DESARROLLO DE PROYECTOS

CARLOS O. DELGADO ALTIERI
ALCALDE

PO Box 507
Isabela, Puerto Rico 00662
Tel.: (787) 872-2100

20 de septiembre de 2007

✓ Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

El pasado 19 de septiembre de 2007 se celebró en el anfiteatro Justo Méndez Cabrera la Vista Pública para evaluar la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) y cumplir con el Artículo 4(B)(3) de la ley 416 del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico), sobre la propuesta del corredor vial entre Hatillo-Aguadilla Proyecto AC-220124.

Ante este proyecto de gran envergadura para el municipio de Isabela se realizó la siguiente ponencia:

Ponencia de Vistas Públicas
(Expreso Hatillo – Aguadilla José de Diego)

El municipio de Isabela se encamina hacia un desarrollo vertiginoso. En los últimos años se han programado proyectos de mejoras a la infraestructura de la ciudad. Para lograr esto se han invertido millones de dólares en mejoras permanentes.

Este esfuerzo también ha ido atado con un desarrollo de Planes y Propuestas futuras sobre lo que debe ser la Red vial del municipio y la Región.

Para esto se ha hecho un esfuerzo en mejorar las condiciones físicas del Aeropuerto Rafael Hernández de Aguadilla. Se creó el Proyecto Turístico Porta del Sol y se trabaja en mejorar las condiciones de la Zona Portuaria de Mayagüez.

Este esfuerzo no podría completarse si no se mejoran los accesos viales y si no se analiza la probabilidad de atraer transportación masiva a esta zona.

Por años se ha estudiado la posibilidad de extender la PR #22 (Expreso de Diego) desde el Municipio de Hatillo hasta el Municipio de Aguadilla. En años pasados la Autoridad de Carreteras y Transportación en coordinación con el Departamento de Transportación y Obras Públicas han delineado un Plan de trabajo permitiendo desarrollar varias rutas para la extensión de dicho expreso.

Las posibles rutas trazadas por la agencia están siendo discutidas en la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) que esta siendo circulada y estas son:

1. El desarrollo y construcción del expreso completamente nuevo desde el Municipio de Hatillo hasta Aguadilla, Alternativa A (Campo Traviesa).
2. La segunda alternativa(B) en discusión es la conversión a expreso de la PR #2 en su totalidad.
3. La tercera ruta es una alternativa(C) Mixta en la que se combina Campo Traviesa con conversión de la PR #2 existente en Expreso.

En lo que respecta al municipio de Isabela, se adopta la política pública de endosar única y exclusivamente las alternativas que contemplan la conversión a expreso de la PR #2 existente en el tramo que esta dentro de la jurisdicción del Municipio de Isabela.

Estas alternativas serían endosadas por el municipio por que mantiene la actividad económica e industrial y aseguraría la eficiencia del Plan de Ordenamiento Territorial que esta en desarrollo. En adicción, porque evita la destrucción del medio ambiente y pone los recursos sobre las áreas ya impactadas.

Desarrollar una vía nueva (Campo Traviesa) por otra ruta que no sea por la PR #2 existente sería rechazada por el municipio de Isabela por los siguientes argumentos:

1. El impacto ambiental que generaría la construcción de un expreso nuevo (Campo Traviesa) por los los barrios Llanadas, Bo. Galateo Bajo, Bo. Arenales Bajos, Bo. Arenales Altos y otros sectores sería devastador para la flora y la fauna. Son estos los barrios donde se desarrolla la única actividad Agrícola y Ganadera de nuestro Municipio.
2. Se rechaza la Alternativa Campo Traviesa por que esta discurriría por los barrios que albergan gran parte del Río Guajataca, el Bosque Guajataca y muy cerca del Poblado San Antonio de la Tuna. Es este sector donde se ha reconocido un alto valor Arqueológico. Porque se encuentran las Ruinas del Viejo Isabela, de Túneles de Guajataca y otros Yacimientos arqueológicos ya identificados de gran importancia histórica.
3. Se rechaza la alternativa Campo Traviesa por que la misma Autoridad de Carreteras y Transportación esta desarrollando con una gran inversión económica en el municipio de Isabela varios proyectos de envergadura de mejorar los accesos desde la PR #2 hasta el casco Urbano del municipio de Isabela. Construir dicha vía en una ruta que no sea convertir la PR #2 en expreso sería alejar la vía principal del casco urbano y sería contraproducente alejar los accesos de las nuevas rutas ya mejoradas. Recordemos las experiencias previas de los municipio del Norte de P.R. como Arecibo, Camuy, Vega Baja y otros que vieron caer sus economías con el Desarrollo de la PR #22 por sus municipios.

4. Se rechaza la Alternativa Campo Travesía por que las vías PR-112, PR-454, PR-475, PR-476 y la PR-446 que son las arterias que se proponen sirvan de salidas desde la ruta propuesta, no son vías que cuenten con capacidad apropiada ni la infraestructura para aguantar dicho volumen de vehículos, ni aguantaría tampoco el volumen de vehículos pesados que viajan diariamente a la zona industrial y que se va a generar producto de acceso de estas. En adicción, se entraría en un proceso de mejoras de estas vías que encarecería dicho proyecto aún más.
5. Se rechaza esta alternativa por que se dará un duro golpe a la economía comercial e industrial que se ha desarrollado en el sector de la PR #2, afectando el renglón de empleos y economía del propio municipio.
6. Se rechaza esta alternativa por que no esta contemplada ni el Plan de Usos de Terrenos de la Junta de Planificación ni mucho menos en el plan de Ordenación Territorial de Isabela que se esta elaborando en sus fases III y IV.
7. Se rechaza esta alternativa también por estar afectando directamente el área del Karso. No hace sentido en la protección del Karso desarrollar una construcción que aumenta el riesgo de contaminación con aceite y gasolinas. A su vez el mero hecho de la construcción pudiera desviar el curso de las aguas pluviales. Tampoco se ha tomado en consideración que estos suelos están próximos al suelo calificado como suelo San Sebastián que ha producido tantos deslizamientos en la PR #111 entre Moca y San Sebastián.

Un dato interesante que se tendrá que discutir y que no fue contemplado en el Documento Ambiental que circula, es que no se toma en consideración ningún tipo de servidumbre que permita el desarrollo futuro del transporte colectivo masivo. Traemos la idea de que se debe dejar una servidumbre que permita desarrollar un tren o transporte masivo a lo largo de dicho expreso.

Se recomienda además, el desarrollo de un Plan Interagencial que trabaja con el desarrollo de este expreso y con las propuestas de desarrollo económico. Esto es necesario para integrar el Plan de desarrollo Turístico Porta del Sol, la actividad económica privada, el desarrollo industrial y otros a las alternativas presentadas en el documento.

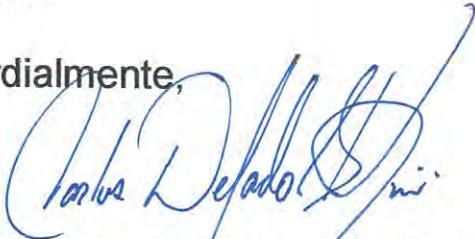
Esperamos que la voz del municipio de Isabela sea escuchada y se trabaje directamente entre las agencias gubernamentales de transportación con el Municipio para el diseño correcto de este proyecto.

Quedando claro que el municipio de Isabela Endosa la Alternativa C como 1ra Opción y luego la Alternativa B y por ultimo al Alternativa A.

Desearíamos poder ver en los estudios hechos una Económica o de perdida si alguna que pudiera tener el sector económico del casco urbano del pueblo de Isabela con la evaluación realizada de la Alternativa A.

Gracias anticipadas por permitir al Municipio de Isabela expresarse y estamos siempre a la orden para ayudar en este y cualquier otro asunto.

Cordialmente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos O. Delgado Altieri', written over a large, stylized blue scribble.

Hon. Carlos O. Delgado Altieri
Alcalde
Municipio de Isabela



SAOC-AAG-DOE-2-274
17 de septiembre de 2007

Irma M. García
Directora Área de programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007 San Juan, P.R. 00940-2007

SOLICITUD DE COMENTARIOS (Impacto Ambiental)
Ref. SAOC 1-27-0775 del 4 de sept. 07

Estimada Irma García:

Con el propósito de asegurar que se tomen en cuenta los factores ambientales en toda acción que en alguna forma pueda tener un impacto significativo sobre el ambiente la construcción de la Carretera Expreso (con control de acceso total) con peaje desde la carretera P.R-22 en Hatillo, discurriendo por los municipios de Camuy, Quebradillas, Isabela, Moca y finalizando en la carretera #2 Km 130.9 en Aguadilla. Debo señalar que el mismo es significativo de forma positiva para los pueblos que pertenecen a nuestra área: Isabela, Moca y Aguadilla, por los siguientes factores:

1. A través de la vía de acceso actual P.R-2 el tránsito es significativo en las horas pico.
2. Tenemos aproximadamente 16 intersecciones con semáforo, los que ocasionan muchas concentraciones de vehículos (alto grado de emisión de gases).
3. Cantidad considerable de vehículos de carga, los cuales producen ruidos, emisiones de gases, filtraciones de aceites y combustibles.
4. Accidentes de autos que envuelven camiones que transportan líquidos inflamables (gasolina, gas, aceites y otros) que pueden ocasionar daños al ambiente, flora y fauna.

5. Durante el año 2006 ocurrieron **1,315** accidentes de autos en la carretera #2 desde el Km 104.0 en Isabela al Km 130.9 en Aguadilla, con **7** personas muertas y **522** personas heridas. Los cuales causa gran preocupación en la ciudadanía y se pueden minimizar teniendo una vía de rodaje que limite las intersecciones.

El desarrollo de terrenos para edificar estructuras a través de la carretera #2 es significativo, como lo son los centros comerciales, urbanizaciones, edificios gubernamentales, locales venta de vehículos (dealers) y otros, ocasionan innumerables problemas ambientales por lo que sería de gran envergadura la construcción de ese expreso para el desarrollo de infraestructura vial en nuestra región.

Adjunto estadísticas de accidentes de autos año 2006.

Cordialmente,


Comdte. Edwin Rosado Morales 3-5618
Comandante Área Aguadilla

c. Lcdo. Carlos López Freytes
Presidente, Junta Calidad Ambiental

Cor. Benjamín Rodríguez Torres
Superintendente Auxiliar en
Operaciones de Campo



SAOC-NTAC-EC-3-778
21 de septiembre de 2007

CAPT. MIGUEL ROSADO CARRERO 5-879
COMANDANCIA AREA AGUADILLA

[Handwritten Signature]
TÑTE. I EDUARDO SANABRIA RODRIGUEZ 6-13479
DIR. ESTACION C, PATRULLA DE CARRETERAS
AREA AGUADILLA

ESTADÍSTICAS 2006

A continuación se desglosan las siguientes estadísticas de accidentes de autos leves y fatales ocurrido en la Carr. 2 km. 104.0 hasta 130.9 de Aguadilla hasta Isabela.

	AGUADILLA	ISABELA
	Carr. 2 km. 116.0 al 130.9	Carr. 2 km. 104.0 al 115.9
Accidente de Auto	921	394
Heridos	382	140
Muertos	3	4

PERSONAS MUERTAS

FECHAS / CARRETERAS	PERSONAS MUERTAS	NUMEROS QUERELLAS
5 de enero de 2006 Carr. 2 km. 126.1 Aguadilla	Sra. Maria Villanueva González Pasajero	06-10-3-EC-00080
9 de abril de 2006 Carr. 2 km. 124.8 Aguadilla	Sr. Miguel Carrero Ortiz Peatón	06-10-3-EC-01686
5 de mayo de 2006 Carr. 2 km. 122.8 Aguadilla	Sr. Ismael Arbelo Santiago Peatón	06-10-3-EC-02145

FECHAS / CARRETERAS	PERSONAS MUERTAS	NUMEROS QUERELLAS
11 de marzo de 2006 Carr. 2 km. 105.0 Isabela	Sr. Victor J. López González Sra. Magdiel Román Pasajero	06-10-3-EC-01136
3 de abril de 2006 Carr. 2 km. 111.6 Isabela	Sr. Luis Román Cordero Peatón	06-10-3-EC-01570
6 de abril de 2006 Carr. 2 km. 110.6 Isabela	Sr. Amador Pérez Valle Conductor	06-10-3-EC-01602

Para su conocimiento y trámite correspondiente.



COMPAÑÍA DE
TURISMO
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

PLAYA

HISTORIA Y CULTURA

El Viejo San Juan

Ciudades Coloniales

Museos y Galerías de Arte

Capital del Ron

Artesanías

Centro Ceremonial Indígena

NATURALEZA Y DEPORTES

Buceo

Deportes Acuáticos

Golf

Pesca Deportiva

Montar a Caballo

Rapelling

Observación de Pájaros

Observación de Ballenas

Bosque Seco de Guánica

Bosque Nacional El Yunque

Bahía Bioluminiscente

Cuevas del Río Camuy

VIDA NOCTURNA Y ENTRETENIMIENTO

Casinos

Restaurantes

Discotecas y Clubes Nocturnos

Tiendas

Mesones Gastronómicos

SPA

Apartado Postal 9023960

San Juan, Puerto Rico

00902-3960

Tel. 787-721-2400

787-722-6352

www.GoToPuertoRico.com

9 de octubre de 2007

Ing. Irma Garcia

Directora

Area de Programacion y Diseño

Autoridad de Carreteras y Transportación

Apartado 42007

San Juan, Puerto Rico 00940-2007

COMENTARIOS CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

Los sistemas de transportación y carreteras deben tener el objetivo de guiar la planificación económica, social, urbana y ambiental de Puerto Rico. En este sentido, este corredor de transportación debe sopesar estos beneficios, con los costos ambientales generados. Aunque la Compañía de Turismo de Puerto Rico, (en adelante, la "CTPR") promueve el desarrollo económico a través del desarrollo turístico, no es menos cierto que nuestra nueva política pública está fundamentada en la Ley de Turismo Sostenible, la cual promueve un uso responsable de los recursos naturales.

La CTPR está desarrollando mediante ley la Región Turística del Oeste de Puerto Rico, la cual se ha denominado Porta del Sol (en adelante "PDS"). El esfuerzo PDS es uno en el cual se integran los alcaldes, hoteles, paradores y asociaciones de la Región Oeste. Los municipios de PDS impactados directamente por la construcción de la extensión de la PR-22 son Quebradillas, Isabela, Aguadilla y Moca. Esta región, que en la actualidad cuenta con 2,092 habitaciones, está creciendo con nuevas facilidades, tales como: Hotel Las Cascadas en Aguadilla, Columbus Landing en Aguadilla en la PR-107, Hotel Imperial PR-111, Hotel Villa Montaña II en la PR-4466 en Isabela, entre otros, que representan una inversión de \$342 millones, para 1,020 nuevas habitaciones. También se encuentra en construcción el Hotel Marriott en Aguadilla en predios de la Base Ramey, con una inversión de \$42 millones.

Estas nuevas facilidades se beneficiarían de un acceso más rápido y directo al aeropuerto de Aguadilla Rafael Hernández. En estos momentos también se trabaja en la creación de la Región Turística del Norte, que incluye los municipios de Hatillo y Camuy que también se beneficiarían de una conexión más rápida y directa a este aeropuerto.

Este proyecto de la ACT propone tres rutas. Cada una tiene sus costos y beneficios ambientales y económicos. La ruta PR-2, aunque no tiene tantos impactos ambientales, sí conlleva costos económicos enormes ya que implica la compra o expropiación de miles de viviendas, comercios y hoteles paralelo a la PR-2. De hecho, actualmente existen algunas hospederías ubicadas en la PR-2 que pudieran afectarse negativamente por esta opción, por ejemplo, El Buen Café, que se encuentra en expansión, Hotel Punta Maracayo en Hatillo, Hotel Rosa del Mar en Hatillo, que se encuentra en expansión, entre otros.

Por otro lado, el trazado del corredor campo traviesa impactará algunos terrenos agrícolas y mogotes de la zona del karso, aunque no atraviesa el cinturón del karso en su totalidad. De seleccionarse esta alternativa deberá mantener en lo posible la integridad de las fincas agrícolas.

Como vemos, la alternativa finalmente seleccionada debe ponderar el análisis costo beneficio de las alternativas y debe tener el alcance de proyectar una planificación urbana saludable que alimente los centros urbanos y no promueva rampas que causen desparrame urbano mediante proyectos aislados. En una carta previa hicimos constar nuestra opinión sobre la eliminación de algunos accesos al nuevo expreso en aquellos puntos donde se crearía presión de desarrollo y de desparramamiento urbano. Nos afirmamos en nuestra opinión que estos accesos deben ser eliminados.

En caso de seleccionar la ruta campo traviesa, ésta debe contener un diseño y tecnologías ambientales de edificación verde que mitigue daños a ecosistemas. En este sentido, el uso de elevados para no alterar topografías y escorrentías, y el uso de túneles para no desmontar montañas son alternativas que deben estudiarse. La CTPR está comenzando a mercadearse a Puerto Rico y a la Región Oeste como un destino eco-turístico. Para que este enfoque sea exitoso es necesario proteger el medio ambiente natural. Sugerimos, en caso de que se impacten terrenos agrícolas, que estos terrenos sean mitigados mediante la adquisición de nuevas tierras agrícolas bajo el Departamento de Agricultura.

Proponemos también, que estos terrenos agrícolas sean designados como reservas agrícolas a perpetuidad para asegurar su conservación. En caso del impacto a la zona del karso, sugerimos la adquisición de nuevos terrenos para conservación aumentando el inventario del karso a ser protegido. Hacemos énfasis en que más allá del diseño de nuevos expresos es más importante la

Ing. Irma García
Comentarios Corredor Hatillo-Aguadilla
Página 3
9 de octubre de 2007

planificación integral de un sistema de transporte colectivo para la región. Sugerimos que cualquiera de las alternativas propuestas contenga un carril exclusivo para implantar un sistema de transportación colectiva tipo "Rapid Bus Transit".

El turismo representa en estos momentos uno de los motores de la economía de Puerto Rico, sobretodo en Porta del Sol, por lo que la selección de la ruta final debe tomar en consideración la planificación turística de la visión, considerando también la mejor conexión al Aeropuerto de Aguadilla.

Finalmente, indicamos que la CTPR está a sus órdenes para aportar en la planificación de este proyecto de impacto regional para el interés público.

Atentamente,



Juan Carlos Vega Cidraz
Director
Planificación



11 de septiembre de 2007

Ing. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

AVISO PÚBLICO DE DISPONIBILIDAD DE LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P) PARA LOS CORREDORES DE ESTUDIO ENTRE HATILLO Y AGUADILLA

Estimada ingeniera García:

Hacemos referencia a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del Corredor Hatillo-Aguadilla. Luego de evaluar la misma debemos señalar que la alternativa recomendada en dicho documento, para la construcción de un nuevo corredor a campo traviesa, no ocupará terrenos o propiedades de la Autoridad de los Puertos. Dicha opción ofrece un conector hacia la Carretera 110 que conduce al Aeropuerto Rafael Hernández, aunque el documento no incluye un análisis específico de los beneficios que provocará para dicha instalación aérea la construcción de las obras viales aludidas.

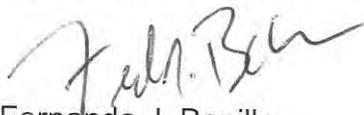
Desde nuestro punto de vista, la construcción del Corredor Hatillo-Aguadilla podría tener el efecto de ampliar las zonas de servicio del Aeropuerto Rafael Hernández, lo que resultaría en beneficio para habitantes y la economía de los pueblos adyacentes. Entendemos que aquellas mejoras asociadas a dicho proyecto que vayan dirigidas a mejorar el flujo vehicular, desde y hacia el aeropuerto Rafael Hernández, serán de gran beneficio para el desarrollo del mismo. Un estudio reciente del Sistema de Aeropuertos administrado por nuestra Agencia identifica al sistema vial existente como el problema principal para el desarrollo del referido aeropuerto como uno comercial de gran escala. Otro estudio conducido por la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Ingeniería del Colegio de Mayagüez en el año 2005 (para las Mejoras a las Carreteras de Acceso al Aeropuerto Rafael Hernández) había presentado varios hallazgos sobre problemas asociados al tráfico en este sector y ofreció varias recomendaciones que, de ser implantadas, también podrán aportar a que el Aeropuerto cuente con una red vial que apoye el crecimiento continuo reportado en los últimos años.

Ing. Irma M. García
11 de septiembre de 2007
Página 2

En conclusión, no tenemos objeción al análisis presentado en el documento de referencia y apoyamos los esfuerzos de la Autoridad de Carreteras y Transportación por dotar de una mejor red vial al área noroeste de la Isla, particularmente la construcción de un acceso más amplio y directo hacia el Aeropuerto Rafael Hernández.

Agradecemos la oportunidad de emitir nuestros comentarios en torno a este asunto.

Cordialmente,



Fernando J. Bonilla
Director Ejecutivo

c Ginorly Maldonado



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

GOBIERNO MUNICIPAL DE QUEBRADILLAS

Del Alcalde

Hon. Heriberto Vélez Vélez

11 de septiembre de 2007

DR CARLOS GONZÁLEZ MIRANDA
SECRETARIO
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS
EDIFICIO MINILLAS SUR
SAN JUAN PUERTO RICO

RE: CORREDOR HATILLO - AGUADILLA

Estimado doctor González:

Reciba un cordial saludo de parte de la Administración Municipal de Quebradillas y el mío propio.

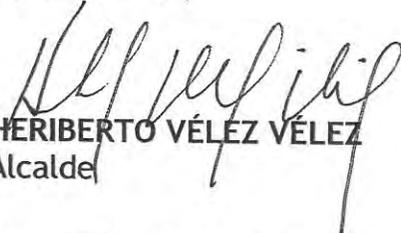
El Municipio de Quebradillas, el cual me honro en dirigir no tiene objeción al proyecto de referencia excepto que no estamos de acuerdo a la localización del conector Camuy-Quebradillas donde está propuesto.

Recomiendo que ese conector se re-localice desde el puente de la PR 113 estación 180 + 00 hasta terminar y conectar con la PR #2 donde ubica nuestra Ceiba centenaria. En mi plan de desarrollo de los próximos 10 años tengo como punta de lanza desarrollar todos los terrenos desde la PR #2 intersección de la PR 485 hasta terminar en el Hotel Guajataca y utilizar el mar como límite. Este conector que aunque es más largo sería un atractivo para el desarrollo turístico de este sector.

Para el desarrollo turístico y comercial de mi pueblo es necesario que usted me ayude para que nuestros visitantes puedan llegar de una forma segura y rápida a sus destinos.

Adjunto plano marcado en rojo con conector sugerido.

Cordialmente,


HERIBERTO VÉLEZ VÉLEZ
Alcalde

RECIBIDO
SEP 12 AM 10 20



2 de octubre de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

**RE: DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR (DIA-P)
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA AC-220124**

Estimada señora García:

Nos referimos a su comunicación del 8 de junio de 2007 en la cual nos refiere la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) Corredor Hatillo- Aguadilla AC-220124 para someter comentarios.

Este documento menciona que la Autoridad de Carreteras y Transportación propone la extensión a la Carretera Estatal PR-22 (Expreso José de Diego), comenzando al Sur de la plaza de peaje del Municipio de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizando en la intersección de la Carretera Estatal PR-2 con la PR-111, kilómetro 131.9 del Municipio de Aguadilla. La trayectoria de dicho expreso discurre de Este a Oeste alejada unos 800 a 1,000 metros aproximadamente, al Sur de la Carretera Estatal PR-2, atravesando los Municipios de Hatillo, Camuy, Quebradilla, Isabela, Aguadilla y Moca.

La extensión de la PR-22 atraviesa por los Barrios Corcovado, Capaez del Municipio de Hatillo, Barrio Cocos y Barrio Cacao del Municipio de Quebradilla; Barrio Galateo Bajo y Barrio Arenales Bajo el Municipio de Isabela, Barrio Aceitunas del Municipio de Moca y los Barrios Caimital Alto, Caimital Bajo, Victoria y Palmar del Municipio de Aguadilla.

Avenida Barbosa 606, Edificio C. Cordero, Río Piedras, PR • PO Box 21365 San Juan, PR 00928-1365

Tel. (787) 274-2525

La extensión a la Carretera Estatal PR-22 (Expreso José de Diego) constará de cuatro (4) carriles y poseerá una serie de conectores los cuales darán acceso directo a los pueblos adyacentes a la Carretera Estatal PR-2. La longitud de Expreso será 27.8 millas (44.5 kilómetros) aproximadamente.

En el alcance del estudio lo presentan en tres (3) posibles rutas alternas. Estas son las alternativas denominadas A-3, B, y C. Mencionan que se puntualiza en la A-3 sin menoscabar la rigurosidad de las demás, por considerarse la de mayor potencialidad y factibilidad. Esta es la alternativa Campo Traviesa que discurre por terrenos rurales al Sur y Este de la Carretera PR-2 en la parte accidental de la Zona Kársica del Norte de Puerto Rico.

Nos indica también este documento, que esta obra tiene como objetivo el crear una red estratégica de autopistas y expresos alrededor de la isla para mejorar el flujo vehicular para estas zonas, proveer mayor seguridad en el tráfico, proporcionar una vía alterna, minimizar los tiempos de viaje y reducir las emisiones atmosféricas, entre otras cosas.

La trayectoria del mencionado expreso ha sido evaluada en forma abarcadora con el fin de escoger la ruta que impacte en menor grado al medio ambiente, público en general y que además sea técnica y económicamente viable.

La Declaración de Impacto Ambiental Preliminar Corredor Hatillo-Aguadilla fue evaluada en sus méritos y a continuación el análisis de la misma.

Política Pública

Infraestructura de Futuro Carreteras

El automóvil continúa siendo el método de transportación predominante en Puerto Rico. Sin embargo, la congestión vehicular y la falta de accesos a ciertas regiones importantes amenazan la viabilidad del sistema y el desarrollo económico de Puerto Rico. Necesitamos de un sistema vial y un proyecto de mantenimiento que expandan la capacidad actual y desarrollen la capacidad futura necesaria sin afectar adversamente. (Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo).

Objetivo: Dotar a Puerto Rico con la capacidad vial adecuada y reducir la congestión vehicular para atender las necesidades de la ciudadanía y de la economía puertorriqueña.

Proyectos de Construcción

- *Completaremos la construcción de la Red Vial de Puerto Rico dándole atención prioritaria a la finalización del Corredor del Este, la PR-10 y la PR-53 y a la conversión a Expreso de la PR-2 entre Mayagüez y Arecibo y entre Mayagüez y Ponce. La siguiente lista incluye todos los proyectos de esta obra:*

1. *PR-2 Completar tramos en construcción Ponce – Hormigueros*
2.
3.
4.
5.
6.
7. *PR-22 y PR-2 Construcción/conversión a expreso Hatillo – Aguadilla*
8. ...

(Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo).

Como parte del proceso de evaluación del documento de referencia, la Oficina de Sistemas de Información Geográfica de esta Secretaría en coordinación con la Oficina de Estudios Ambientales de la ACT preparó un mapa de localización de imágenes de satélite que identificaban las intervenciones del Departamento de la Vivienda cercanas al desarrollo del Corredor. Este documento fue referido a las áreas operacionales del Departamento de la Vivienda para analizar e evaluar y estos son sus comentarios y/o recomendaciones.

Secretaría Auxiliar de Subsidio de Vivienda y Desarrollo Comunitario indican que su análisis se limita solamente al impacto de esta nueva vía de tránsito en proyectos en construcción o programados por el Programa HOME en el área. Luego mencionan que en este momento la vía propuesta no impacta ningún desarrollo del Programa.

Administración de Vivienda Pública nos comentan que el desarrollo del proyecto del Corredor Hatillo – Aguadilla según propuesto no interfiere con los proyectos de la Administración de Vivienda Pública y que no hay proyectos que se puedan ver afectados con la acción propuesta.

Secretaría de Planificación y Servicios Técnicos

Oficina de Proyectos Especiales nos indican que luego de ser evaluado el mismo esa área no tiene asignado ningún proyecto que pueda verse afectado por el desarrollo de este proyecto.

Oficina de Reordenamiento Urbanístico informa que la trayectoria de dicho corredor colinda con una finca del Departamento de la Vivienda en el Barrio Caimital Bajo para la cual se proponía un desarrollo de vivienda en coordinación con el Municipio. Actualmente se encuentra ante la consideración del Secretario de la Vivienda.

La Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda comentan que cuentan con dieciséis (16) proyectos entre los Municipios de Hatillo a Aguadilla. De estos proyectos se identificaron dos (2) que ubican en barrios que serán impactados de una forma u otra con el corredor propuesto y estos son:

Nombre del Proyecto	Ubicación	Etapas
Valle de Aguadilla	PR-2 Km. 122 Barrio Caimital Alto	Diseño
Valle de Aguadilla	PR-464, Km. 3,6 Barrio Aceitunas	Diseño

La Secretaría de Gerencia y Desarrollo de Proyectos de Vivienda nos indican que no tener objeción a la propuesta de la Autoridad de Carreteras y Transportación, para la Extensión de la Carretera Estatal PR-22 (Expreso de Diego), ya que no impactará ninguna de las comunidades que tienen en sus inmediaciones.

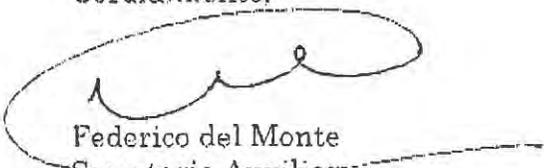
Conclusión y Recomendaciones

La Evaluación Ambiental Preliminar (DIA-P) Corredor de Hatillo a Aguadilla está en armonía con la política pública de "Infraestructura del Futuro" del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, la cual está dirigida a dotar a Puerto Rico con la capacidad vial adecuada y reducir la congestión vehicular para atender las necesidades de la ciudadanía y de la economía puertorriqueña. (*Revolución Positiva: Plan para un Puerto Rico Nuevo*).

Sin embargo, en los planes, diseño y construcción de proyectos del Departamento de la Vivienda existen varios proyectos que podrían verse impactados de una forma u otra con la acción propuesta. La trayectoria de dicho corredor colinda con una finca del Departamento de la Vivienda en el Barrio Caimital Bajo para la cual se proponía un desarrollo de vivienda en coordinación con el Municipio de Aguadilla. Por otra parte, los proyectos Valle de Aguadilla y Jardines de Moca de la Autoridad para el Financiamiento de la Vivienda interfieren, o están cercanos al propuesto corredor, por lo cual pueden ser impactados.

Conforme a lo antes expresado, recomendamos se tomen en consideración las cercanías de la alineación propuesta a los proyectos antes descritos, ya que podrían ser impactados por el desarrollo del proyecto del corredor de Hatillo-Aguadilla presentado por la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Cordialmente,



Federico del Monte
Secretario Auxiliar
Planificación y Servicios Técnicos

C: Lcdo. Carlos W. López Freytes
Presidente
Junta de Calidad Ambiental



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
INSTITUTO DE CULTURA PUERTORRIQUEÑA

PO BOX 9024184
SAN JUAN DE PUERTO RICO 00902-4184

28 de agosto de 2007

✓ Ing. Irma M. García, Directora
Área Programación y Estudios Especiales
AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

**CORREDOR HATILLO-AGUADILLA
EXTENSIÓN DE LA PR-22 (CONVERSIÓN A EXPRESO PR-2)**

Estimada Ingeniera García:

Hacemos acuse de recibo de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) en disco compacto preparada para el proyecto en referencia. Después de haberla analizado sometemos los siguientes comentarios:

- El Programa de Arqueología y Etnohistoria del Instituto de Cultura Puertorriqueña **está de acuerdo** con los cambios propuestos al diseño de la ruta (a campo traviesa) para evitar que se afecten los recursos culturales detectados, siempre y cuando dichos cambios no se alteren durante el diseño final y construcción de la obra.
- Si el diseño final cambiara en relación a la nueva ruta propuesta, sería necesario llevar a cabo estudios arqueológicos en los tramos que hayan sido alterados, para asegurarnos de no afectar recursos culturales.
- De ser necesario, durante la fase de diseño se deberán realizar estudios arqueológicos adicionales para delimitar los recursos culturales ya detectados y evitar impactarlos negativamente, particularmente en el Tramo IIIB en Aguadilla.
- En caso de no poder evitar el impacto negativo, se deberán coordinar medidas de mitigación con el Instituto de Cultura Puertorriqueña.

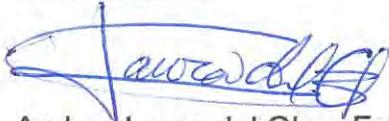
INSTITUTO DE CULTURA PUERTORRIQUEÑA

Ing. Irma M. García
28 de agosto de 2007
Página 2

- De surgir hallazgos de valor o posible valor arqueológico o histórico durante la construcción, será necesario detener los trabajos en ese lugar hasta que se determine la acción a seguir en coordinación con el I.C.P., tal como lo señala la sección 10 de la Ley 112 (del 20 de julio de 1988 enmendada).

Esperando que los comentarios resulten de utilidad para la protección del Patrimonio Arqueológico de Puerto Rico, estamos a su disposición para cualquier consulta.

Cordialmente,



Arqlga. Laura del Olmo Frese
Directora
Programa de Arqueología y Etnohistoria

LDOF/rmd

cf: Lcdo. Carlos W. López Freytes
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL



Estado Libre Asociado de Puerto Rico
Departamento del Trabajo y Recursos Humanos
Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de Puerto Rico



13 de septiembre de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
Departamento de Transportación y Obras Públicas
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

**Re: Determinación de Impacto Ambiental - No Significativo (DN)
Corredores de Estudio Entre Hatillo y Aguadilla, AC-220124
JCA-07-0014 (ACT)**

Estimada señora García:

Personal técnico de nuestra oficina analizó la Determinación de Impacto Ambiental de referencia.

Las medidas de seguridad y salud en el trabajo que el patrono deberá cumplir para la fase de construcción están contenidas en el Reglamento 10 OSH 1926 - Normas de Seguridad y Salud para la Industria de la Construcción y en el 4 OSH 1910 - Normas de Seguridad y Salud para la Industria en General.

Entre las normas de mayor relevancia se encuentran las siguientes:

- 1910.1200 Comunicación de Riesgos
- 1926.20 Disposiciones Generales de Seguridad y Salud
- 1926.21 Educación y Adiestramiento en Seguridad
- 1926.25 Orden y Limpieza
- 1926.50 Servicios Médicos y Primeros Auxilios
- 1926.51 Saneamiento
- 1926.52 Exposición al Ruido Ocupacional
- 1926.55 Gases, Vapores, Humos, Polvo y Nieblas
- 1926.62 Plomo

- 1926.95-104 Equipo de Protección Personal
- 1926.150-151 Prevención y Protección Contra Incendios
- 1926.152 Líquidos Inflamables y Combustibles
- 1926.200 Señales y Rótulos para Prevención de Accidentes
- 1926.250 Requisitos Generales de Almacenamiento
- 1926.301-304 Herramientas Manuales
- 1926.350 Corte y Soldadura
- 1926.351 Soldadura de Arco
- 1926.400-449 Subparte K - Riesgos Eléctricos
- 1926.451-453 Subparte L - Andamios
- 1926.500 Protección contra Caídas
- 1926.550 Equipos de Izar
- 1926.552 Montacargas para Materiales, Montacargas para Trabajadores
- 1926.600-602 Vehículos de Motor y Mecanizados (Equipo)
- 1926.650-652 Subparte P - Excavaciones
- 1926.700-706 Subparte Q - Concreto y Albañilería
- 1926.750 Subparte R - Montaje de Acero
- 1926.850-860 Subparte T - Demolición
- 1926.1000-1003 Estructuras de Protección contra Vuelcos: Protección sobre la Cabeza
- 1926.1050-1053 Subparte X - Requisitos para Escaleras y Escalas

2 OSH 1904-Registros e Informes de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales:

El propósito de este Reglamento (Parte 1904) es requerir a los patronos que registren e informen las fatalidades, lesiones y enfermedades relacionadas al trabajo utilizando los formularios: OSHO 300-Registros de Informes de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales, OSHO 300A-Resumen de Lesiones y Enfermedades Ocupacionales y OSHO 301-Incidente de Lesión y Enfermedad.

Reglamento Número 17, Calderas y Recipientes a Presión:

La instalación, inscripción, inspección, operación, uso y mantenimiento de calderas y recipientes a presión está reglamentada por el Reglamento Número 17, Reglamento para Calderas y Recipientes a Presión.

Además, a tenor con lo dispuesto en la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo de Puerto Rico exhortamos a todos los patronos a desarrollar e implantar en sus lugares de trabajo programas efectivos de seguridad y salud, que incluyan los siguientes elementos:

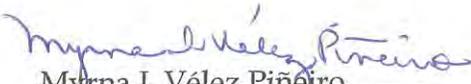
- Liderato gerencial y participación de los empleados
- Análisis del lugar de trabajo
- Prevención y control de riesgos
- Adiestramientos de seguridad y salud

Los comités de seguridad y salud, compuestos por empleados y gerenciales, es uno de los mecanismos de participación de los empleados en los asuntos de seguridad y salud del lugar de trabajo.

Para aclarar cualquier duda en relación con estos comentarios, puede comunicarse con nuestra División de Ayuda Técnica al (787) 754-2172.

Si desea asesoramiento gratuito en su lugar de trabajo, puede referirse a la División de Programas Voluntarios al teléfono arriba indicado.

Cordialmente,


Myrna I. Vélez Piñero
Secretaria Auxiliar Interina

- c. Sr. Teófilo de Jesús, Director
Área de Asesoramiento Científico
Junta de Calidad Ambiental

Oficina de Planificación y Ordenamiento Territorial



Hon. José E. Avilés Santiago
Alcalde

Ing. Wilson J. Román López
Director

6 de julio de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Area de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

El Municipio Autónomo de Moca evaluó la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) sobre el corredor Hatillo-Aguadilla, AC-220124.

Sobre el proyecto en mención nuestro Municipio endosa la "Alternativa C" del proyecto propuesto. Entendemos que es la alternativa que más le conviene a los Municipios de la región y menos le afecta a futuros desarrollos de nuestro municipio. Al norte de Moca tenemos un lote de terreno de 200 cuerdas y predios de terrenos calificado IL-1 propiedad de Hewlett Packard y Fomento Industrial con un proyecto denominado "**Las Americas Technology Park**".

Objetamos y nos oponemos a la construcción de la "Alternativa A" según propuesta, la misma sería devastador para el desarrollo de nuestro municipio y la región, ya que se vería afectado parte del proyecto de desarrollo industrial y desarrollo del Proyecto "Palacete Los Moreau". El mismo es de gran envergadura y se desarrollará al norte de nuestra municipalidad.

En adición, nuestro Municipio adjudicó un Request of Proposal para la construcción de un proyecto Residencial-Comercial-Turístico en la finca "Palacete Los Moreau" al norte de la Comunidad Aceitunas de Moca, aladaña a la finca donde se construirá "Las Americas Technology Park".

Este proyecto ayudará a la economía de Moca y la región en la creación de nuevos empleos, en la fase de desarrollo socio-económica del sector. La inversión de desarrollo del proyecto es de 80 millones de dólares y creará una cantidad sustancial de empleos en el proyecto.

La única manera que la "Alternativa A" no afecta el desarrollo de Moca es que se rectifique el tramo que transitaría por el norte de la comunidad Aceituna y que se enmiende este y se traslade por el sur de la comunidad Aceituna.

Anejamos copia de la enmienda a la **Alternativa A propuesta.**

Cordialmente,


ING. WILSON J. ROMAN LOPEZ
DIRECTOR


Vo. Bo. José E. Avilés Santiago
Alcalde

cmc



Autoridad de Desperdicios Sólidos

Lcda. Irma M. Pagán Villegas
Subdirectora Ejecutiva

JUL 18 2007

APARTADO 40285,
SAN JUAN,
PUERTO RICO 00940
Tel. (787) 765-7575
Ext. 4611, 4612
Fax: (787) 753-2220

Sra. Irma M. García
Directora
Área Planificación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Estimada señora García:

Re: Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ((DIA-P)
Corredor de Hatillo-Aguadilla
AC-220124

Recientemente la Autoridad de Desperdicios Sólidos (ADS, Autoridad) recibió de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ((DIA-P) del proyecto de referencia. El mismo considera las alternas de acción propuestas para atender el desarrollo que experimenta la región así como, las condiciones existentes, y poder determinar la ruta más idónea.

La DIA-P considera (3) alternativas de acción: la Alternativa A, una alineación que discurre totalmente a campo traviesa con control de acceso y peaje; la Alternativa B, que contempla la conversión de la carretera existente PR-2 a expreso; y la Alternativa C, que incluye tramos discurrendo a campo traviesa con control de acceso y peaje, y un tramo usando la carretera PR-2 convertida a expreso. Además, se considera la Alternativa D, que es la de no acción. La acción recomendada en el documento es la Alternativa A.

El proyecto debe estar conforme a la política pública vigente por lo que se enfatiza la implantación de programas de reducción, reuso y reciclaje de los residuos sólidos. La ADS no objeta el desarrollo propuesto y aunque el mismo no es una instalación de desperdicios sólidos si se requiere y condiciona a que el proponente cumpla con las disposiciones y estatutos que se mencionan a continuación:

- ◆ Los requisitos aplicables dispuestos en la Ley Núm.70 de 18 de septiembre de 1992, conocida como la "Ley para la Reducción y Reciclaje de los Desperdicios Sólidos", y en la Ley Núm. 411 de 8 de octubre de 2000, la cual requiere que cualquier tipo de institución que emplee más de diez personas, ya sea a tiempo completo o parcial, implanten un Plan de Reciclaje. Este

requisito se aplicará tanto en la etapa de construcción como en la de operación del proyecto en virtud de la operación de los peajes que tendrá el proyecto.

- ◆ El desarrollador implantará medidas de prevención de contaminación para el manejo de los desperdicios sólidos y residuos especiales (neumáticos desechados y aceite usado), con el propósito de reducir o eliminar contaminantes y desperdicios en la fuente de origen durante la fase de construcción. Si el desperdicio no es producido se elimina el costo de almacenaje y disposición.
- ◆ Se delinearán los componentes del Programa de Reciclaje y las estrategias que empleará para asegurar el desarrollo e implantación del mismo en las fases de construcción. Considerará la separación y segregación en la fuente de origen, identificación de mercados para cada material, desarrollo e implantación del sistema de recogido, selección, localización y distribución de recipientes e itinerario de reciclaje, sistema de operación continua, impacto del proyecto en el flujo de los desperdicios sólidos municipales y estimado por categoría de los residuos. Para asegurar la eficiencia y efectividad del programa a implantar, el proponente propiciará el educar a los participantes del programa en las siguientes áreas: identificación de materiales aceptables para reciclaje, segregación, recogido, acopio, manejo y transporte, entre otros.
- ◆ Entre otras consideraciones que se deberán discutir están las siguientes:
 - Estimar la cantidad por categoría de los residuos sólidos a producirse durante la construcción del proyecto.
 - Separar en la fuente los desperdicios sólidos producto de la etapa de construcción que puedan reciclarse e indicar cuál será el destino final de los materiales a recuperar.
 - Señalar qué alternativas se considerarán para el manejo y disposición de los desperdicios sólidos que no tengan potencial de ser reciclados.
 - Presentar documentación que evidencie quién tendrá la responsabilidad del recogido y disposición de los desperdicios sólidos.
- ◆ Cumplir con los requerimientos del Reglamento 6819, **Reglamento para la Prevención de Contaminación.**

Estas recomendaciones tendrán vigencia de dos años a partir de la fecha de esta comunicación. Si en este término no se ha iniciado la etapa de operación del desarrollo, el proponente deberá solicitar nuevamente el endoso de esta Autoridad.

De conformidad con las leyes y la reglamentación vigente, la Autoridad tiene la facultad de requerir o imponer cualquier otra consideración y requisito que entienda pertinente para garantizar el interés público y la protección del ambiente.

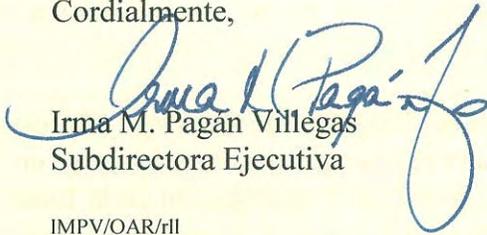
La ADS está en la disposición de colaborar y brindar el asesoramiento técnico necesario para lograr incorporar nuestras recomendaciones. Reiteramos nuestro



compromiso de promover la reducción de los residuos sólidos y el reciclaje de materiales. Contamos con el apoyo de la Autoridad de Carreteras y Transportación para lograr esta meta.

De necesitar información adicional, puede comunicarse con la Sra. Rosalía Llanos, al (787)-765-7575, extensión 4673.

Cordialmente,



Irma M. Pagan Villegas
Subdirectora Ejecutiva

IMPV/OAR/rll

C. Sr. Teófilo De Jesús – Director Asesoramiento Científico

RECIBIDO CORREO
AUTORIDAD DE CARRETERAS
Y TRANSPORTACION
07 AUG - 1 AM 11:32

07 AUG - 2 AM 10:30
AREA DE PROGRAMACION
Y ESTUDIOS ESPECIALES
OFICINA DEL DIRECTOR



United States Department of the Interior



FISH & WILDLIFE SERVICE

Boqueron Field Office

Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo

P.O. Box 491

Boqueron, PR 00622

MAY 21 2007

Ms. Irma M. García
Director
Programming and Special Studies Area
PR Highway and Transportation Authority
P.O. Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

Re: Technical Assistance for Biological
Assessment Report for Corridor Alternatives
between Hatillo and Aguadilla, AC-220124

Dear Ms. García:

Thank you for your letter of March 16, 2007, received in our office on March 27, 2007 requesting comments on the Biological Assessment Report for the three alternatives for the Aguadilla and Hatillo Corridor, also known as proposed PR-22 extension. As per your request, our comments are issued as technical assistance in accordance with the Fish and Wildlife Coordination Act (48 Stat. 401, as amended; 16 U.S.C. 661 *et seq.*) and the Endangered Species Act (87 Stat. 884, as amended; 16 U. S.C. 1531 *et seq.*) (ESA). Our office has assigned an identification number for this action; please refer to identification number FWS-LP-050, in future correspondence regarding this project.

Based on the information provided, the purpose of the above mentioned report is to evaluate the effects each alternative may have on Federal and Commonwealth listed species and their habitats. The report also provides conceptual conservation measures for plants and survey protocols during construction for animals. Our comments are limited to the species listed under the ESA, comments regarding Commonwealth listed species should be requested to the Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources.

The three build alternatives under the study consisted of the following:

1. Alternative A which consists of the construction of a new cross-country route located south of PR-2. This alternative proposes three highway connectors or intersections.
2. Alternative B which consists of the conversion of the PR-2 into an expressway.

3. Alternative C which combined a portion of the Alternative A and Alternative B. This alternative proposes one highway connector in the Camuy/Quebradillas municipality boundary.

The report summarizes the methodology of the flora and fauna surveys and the results obtained. Be aware that the study corridors described in section 2.1 do not correspond to the descriptions under section 2.4.1. Under section 2.1, study area for Alternative A consists of one-kilometer wide corridor centered along the proposed roadway alignment, but survey descriptions under section 2.4.1 refer different corridors within Alternative A (125 m - 250 m of both sides of the proposed road alignment). This inconsistency should be clarified.

Based on the results of the surveys, the following federally listed plants were found along Alternative B, including both the north and south sides of the PR-2: *Ottoschulzia rhodoxylon*, *Schoepfia arenaria*, *Zanthoxylum thomasianum*, *Goetzea elegans* and *Auerodendron pauciflorum*. In addition, we have records of *Daphnopsis hellerana* and additional localities of *Schoepfia arenaria*, *Zanthoxylum thomasianum* and *Auerodendron pauciflorum* in the limestone hills close to the “cara del indio” located at the intersection of PR-2 with PR-113. Please note that these findings represent a good portion of known individuals.

<i>Ottoschulzia rhodoxylon</i>	13 trees ranging from 1-15 m tall. These individuals represent 4% of the total number of individuals in our records.
<i>Schoepfia arenaria</i>	67 trees ranging from 1-6 m tall, including trees with fruits. These individuals represent 35% of the total number of individuals in our records.
<i>Zanthoxylum thomasianum</i>	5 trees approximately 1.5m tall, representing 17% of the currently known individuals.
<i>Goetzea elegans</i>	38 trees ranging from 1-10m tall, representing 20% of the individuals we currently know, not including Vieques.
<i>Auerodendron pauciflorum</i>	2 trees approximately 3m tall, representing 11% of all known individuals.

In the corridors of the Alternative A and Alternative C, 116 individuals and an undetermined number of seedlings of *Ottoschulzia rhodoxylon* were found. These individuals represent 38% of the total individuals we have in our records, the largest currently known population. Additionally, 2 individuals of *Myrcia paganii* or 20% of currently known individuals and 12 individuals of *Goetzea elegans* were observed along these routes. Please be aware that, in our maps, we have records of *Calyptronoma rivalis* in the Rio de Camuy area.

Based on the results of the studies, substantial populations of six federally listed plants were found along the three proposed alternatives. The number of individuals found represent between 4 to 38 percent of currently known individuals in Puerto Rico. The presence of these species are indicative of the importance of some areas along the routes, including the Camuy River area; Guajataca Gorge, Quebrada Colombina and Arca de Noe area; La Sequia area and the limestone hills close to Cara del Indio or intersection between PR-2 and PR-113. Additionally, the endangered Puerto Rican boa was observed in several occasions along the routes.

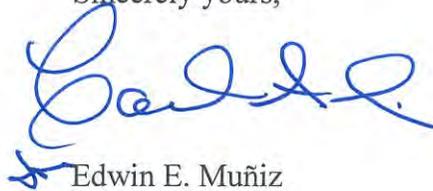
Section 4 of the report calculated the levels of effect based on the amount of habitat that would be lost as a result of each proposed route. We concur with this approach for the Puerto Rican boa, since the species habitat is distributed throughout the alternatives and the species is difficult to detect. In addition to the direct effects, habitat destruction and modification, indirect effects such as fragmentation and possible future increase of mortality related to road-crossing should be also evaluated. For federally-listed plants, we recommend to overlay the GPS points collected in the field on the proposed right of way to estimate the number of plants potentially affected by the construction. Once the number of plant individuals or populations to be affected is determined, site-specific measures to avoid or minimize effects should be developed. The conservation measures provided for plants such as transplantation and propagation should be the last alternative because the success of these methods is not guaranteed. Other alternatives such as changes in the alignments and methods of construction to protect individuals or populations and acquisition of important areas for the species should be also considered first.

Without determining the amount of individuals or populations of listed species to be affected by the road and establishing site and species-specific conservation measures, we believe that it is premature to determine that the proposed activities are not likely to adversely affect the species. Furthermore, direct and indirect effects to listed species caused by future development of the adjacent areas, particularly close to the proposed intersections were not appropriately addressed in the document. Conservation measures to minimize future effects should be also developed.

We recognize your efforts to survey the areas and consider that methodologies and expertise to conduct such surveys are appropriate. We would like to visit the areas where federally-listed plants were documented and explore with your agency additional measures to protect these threatened and endangered species.

Thank you for the opportunity to provide technical assistance on the report. If you have any questions or to coordinate the site visits, please call Marelisa Rivera at 787-851-7297 extension 231.

Sincerely yours,



Edwin E. Muñiz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

mtr

Sales
12 dec 07

December 5, 2007

Mr. Edwin Muñiz
US Department of Interior
Fish and Wildlife Service
PO Box 491
Boquerón, Puerto Rico 00622

RESPONSE TO COMMENTS OF THE BIOLOGICAL ASSESSMENT FOR THE PROPOSED CORRIDORS ALTERNATIVES BETWEEN HATILLO AND AGUADILLA (EXTENSION OF PR- 22, CONVERSION TO EXPRESSWAY OF PR-2, COMBINATION OF ALTERNATIVES), AC-220124, FWS-LP-050

Dear Mr. Muñiz:

Enclosed you will find for your review and comments three (3) copies of the response to comments dated May 21, 2007 prepared for the subject project.

Please submit any comments within forty five (45) days of receipt of the enclosed documents. If you have any questions or need additional information, please call Eng. Carmen G. Alicea, Chief of our Environmental Studies Office, at (787) 729-1583.

Cordially yours,

Irma M. García
Director
Programming and Special Studies Area

6704/IMG/CGAR/LER

Enclosures

07121416704007

Response to Comments dated 21 May 2007 from

United States Department of the Interior
Fish & Wildlife Service

Biological Assessment Report for Corridor Alternatives
between Hatillo and Aquadilla
I.D. Number FWS-LP-050

Comment 1: Be aware that the study corridors described in section 2.1 do not correspond to the descriptions under section 2.4.1. Under section 2.1, study area for Alternative A consists of one-kilometer wide corridor centered along the proposed roadway alignment, but survey descriptions under section 2.4.1 refer different corridors within Alternative A (125 m – 250 m of both sides of the proposed road alignment). This inconsistency should be clarified.

Response: Section 2.1 states that the Alternative A study area consists of a one-kilometer-wide corridor centered along the proposed roadway alignment. As described in Section 3.1 and shown in Figures 3A-1 through 3A-14 in Appendix C, existing habitats and land cover were delineated within the one-kilometer-wide corridor. The 125-meter and 250-meter vegetative study buffers described in section 2.4.1 are a sub-set of the one-kilometer wide corridor. Just as transects are typically used in ecological surveys to collect representative information of a larger area, so too were the 125-meter and 250-meter buffers used to collect detailed vegetative information from selected areas within the larger one-kilometer-wide corridor.

Comment 2: Based on the results of the surveys, the following federally listed plants were found along Alternative B, including both the north and south sides of the PR-2: *Ottoschulzia rhodoxylon*, *Schoepfia arenaria*, *Zanthoxylum thomasianum*, *Goetzea elegans* and *Auerodendron pauciflorum*. In addition, we have records of *Daphnopsis hellerana* and additional localities of *Schoepfia arenaria*, *Zanthoxylum thomasianum* and *Auerodendron pauciflorum* in the limestone hills close to the “cara del indio” located at the intersection of PR-2 with PR-113. Please note that these findings represent a good portion of known individuals.

Response: Comment noted.

Comment 3: In the corridors of the Alternative A and Alternative C, 116 individuals and an undetermined number of seedlings of *Ottoschulzia rhodoxylon* were found. These individuals represent 38% of the total individuals we have in our records, the largest currently known population. Additionally, 2 individuals of *Myrcia paganii* or 20% of currently known individuals and 12 individuals of *Goetzea elegans* were observed along

these routes. Please be aware that, in our maps, we have records of *Calyptronoma rivalis* in the Rio de Camuy area.

Response: Comment noted.

Comment 4: Based on the results of the study, substantial populations of six federally-listed plants were found along the three proposed alternatives. The number of individuals found represent between 4 to 38 percent of currently known individuals in Puerto Rico. The presence of these species is indicative of the importance of some areas along the routes, including the Camuy River area, Guajataca Gorge, Quebrada Colombina and Arca de Noe area, La Dequia area, and the limestone hills close to Cara del Indio or intersection between PR-2 and PR-113. Additionally, the Puerto Rican boa was observed in several locations along the routes.

Response: Comment noted.

Comment 5: Section 4 of the report calculated the levels of effect based on the amount of habitat that would be lost as a result of each proposed route. We concur with the approach for the Puerto Rican boa, since the species habitat is distributed throughout the alternatives and the species is difficult to detect. In addition to the direct effects, habitat destruction and modification, indirect effects such as fragmentation and possible future increase of mortality related to road-crossing should be also evaluated.

Response: Section 4.1.1 of the Biological Assessment Report states that post-construction operation (i.e., vehicle traffic) of the new roadway could result in the death of an unknown number of Puerto Rican boas; however, we are unaware of any methodology that can be used to reliably estimate how many boas could be killed by traffic on the new roadway. We concur that habitat fragmentation may occur as a result of the new roadway. Culverts, livestock crossings, and passages beneath bridges may offer safe passage to boas and other animals in certain areas thereby reducing the effects of habitat fragmentation. Additionally, wildlife exclusion structures such as barrier walls and fences can be used to prevent wildlife from entering the roadway in certain areas and can “funnel” wildlife to crossing structures. Specific locations of these structures will be determined in coordination with the FWS and DNER during the project design phase.

Comment 6: For federally-listed plants, we recommend to overlay the GPS points collected in the field on the proposed right of way to estimate the number of plants potentially affected by the construction. Once the number of plant individuals or populations to be affected is determined, site-specific measures to avoid or minimize effects should be developed.

Response: The maps and tables in Appendix D of the Biological Assessment Report show the mapped locations and numbers of federally listed plant species observed during the field reviews. The locations are shown relative to a 90-meter wide right-of-way along the centerline of the proposed roadway. Surveys to verify the locations

of listed plant species will be performed during the design phase of the project. The resulting information will be used by the design team to avoid or minimize potential impacts to listed species.

Comment 7: The conservation measures provided for plants such as transplantation and propagation should be the last alternative because the success of these methods is not guaranteed. Other alternatives such as changes in the alignments and methods of construction to protect individuals or populations and acquisition of important areas for the species should be also considered first.

Response: Transplantation and propagation of listed plant species will be used only in the event that impacts are unavoidable.

Comment 8: Without determining the amount of individuals or populations of listed species to be affected by the road and establishing site and species-specific conservation measures, we believe that it is premature to determine that the proposed activities are not likely to adversely affect the species.

Response: Updated surveys for listed plant species will be performed and the locations of any observed listed plants verified during the design phase of the project. Following these surveys, site-specific measures to avoid or minimize potential adverse effects to listed plant species will be developed and implemented.

Comment 9: Furthermore, direct and indirect effects to listed species caused by future development of the adjacent areas, particularly close to the proposed intersections, were not appropriately addressed in the document. Conservation measures to minimize future effects should be also developed.

Response: The project will have a minimum right-of-way (ROW) width of 90 meters (295 feet) throughout the length of the project; all land within the ROW will be owned by the PRHTA and will not be available for private or commercial development. Each of the three build Alternatives would result in a controlled access highway that would not provide direct access to private land adjacent to the roadway. Existing land use adjacent to the proposed intersections with PR-2 consists of low to medium density residential and commercial development and agricultural lands that do not provide suitable habitat for listed species. Updated surveys for listed species will be performed during the design phase of the project and site-specific measures to avoid or minimize potential adverse effects, including conservation measures, will be developed and implemented.

Comment 10: We recognize your efforts to survey the areas and consider that methodologies and expertise to conduct such surveys are appropriate. We would like to visit the areas where federally-listed plants were documented and explore with your agency additional measures to protect these threatened and endangered species.

Response: Comment noted. To arrange a site visit, please contact

**Eng. Carmen G. Alicea
Director of Environmental Studies Office
Puerto Rico Highway and Transportation Authority
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007**

Phone: (787) 729-1583



**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS**

22 de junio de 2009

Hon. Daniel J. Galán Kerkadó
Secretario
Departamento de Recursos Naturales y Ambientales
PO Box 366147
San Juan, Puerto Rico 00935

**COMENTARIOS DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS
Y SU AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN EN TORNO AL ESTUDIO
DEL CARSO DE PUERTO RICO**

Estimado señor Secretario:

Conforme a su solicitud, a continuación presentamos los comentarios de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) en torno al Estudio del Carso preparado por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA).

El mencionado estudio identifica aquellas áreas dentro de las regiones cársticas de Puerto Rico, donde no se podrán efectuar actividades de extracción de materiales de la corteza terrestre y las cuales han sido denominadas como áreas restringidas. Las recomendaciones de este estudio serán incorporadas en el Reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cárstica que deban conservarse.

Sobre este particular, le informamos que la ACT evaluó tres (3) alternativas de alineación para un tramo de carretera entre los municipios de Hatillo y Aguadilla. Como parte de las alternativas se evaluó una alineación por ruta nueva (campo traviesa), como una extensión de la PR-22, Autopista José de Diego; la Conversión a Expreso de la PR-2 y; la combinación de ambas alternativas.

La PR-22 existente es una vía que consta, en su mayoría, de dos (2) carriles en cada dirección de 3.65 metros de ancho cada uno, con paseos exteriores de tres (3) metros y una mediana de 11.50 metros de ancho. La alternativa de extensión de la PR-22 tendrá una sección similar a la existente en la PR-22 y comenzará aproximadamente a unos 800 metros al sur de la plaza de peaje de Hatillo, kilómetro 81.2, y finalizará en el kilómetro 131.9 de la PR-2, a la altura de la intersección de la PR-111 con la PR-2 en Aguadilla. La misma discurrirá en toda su trayectoria al sur de la PR-2, a través del área rural de los municipios de Hatillo, Camuy, Quebradillas, Isabela y Moca. La longitud total de esta alternativa es de aproximadamente 45 kilómetros.

Como parte del proceso interno de toma de decisiones, la ACT preparó en el año 1996 un informe ambiental preliminar con el propósito de detectar, en la etapa temprana de planificación, los posibles impactos sobre el medio ambiente del corredor de extensión de la PR-22. La alineación considerada evadió, hasta donde fue posible, zonas conocidas de alto valor ecológico y cultural, pero aún así, pasaría sobre zonas cársticas y de uso agrícola.

Se seleccionó la alternativa a campo travesía (alternativa A) como la alternativa de construcción. Bajo esta alternativa se proponen cuatro (4) peajes distribuidos de la siguiente forma: el primero a 13 kilómetros de la intersección con la PR-22, en el Municipio de Camuy; el segundo, a 24 kilómetros en el Municipio de Isabela; el tercero, a 33 kilómetros, en el límite entre los municipios de Aguadilla y Moca y; el cuarto, a 43 kilómetros en el Municipio de Aguadilla.

Los estudios preliminares indicaron que la Conversión a Expreso de la PR-2 entre Hatillo y Aguadilla tendría un impacto significativo en el desplazamiento de negocios, residencias e instituciones, por lo que no fue recomendada.

El proceso de participación ciudadana ha sido uno prioritario para la agencia, por lo cual desde el inicio de la planificación del proyecto lo incorporamos. En mayo de 2001 se consultaron a representantes de varias entidades, agencias y grupos de interés. También se realizaron talleres informativos en varios pueblos que se llevaron a cabo los días 2, 4, 9 y 11 de diciembre de 2003 para brindarles la oportunidad de expresarse respecto al corredor bajo estudio.

Los costos para el año 2006 para adquisición y construcción por alternativa, fueron los siguientes:

DESCRIPCIÓN	ALTERNA A CAMPO TRAVIESA	ALTERNA CONVERSIÓN A EXPRESO	ALTERNA COMBINADA
Costo de construcción	442 M	291 M	448 M
Conectores y puentes	27 M	N/A	8 M
Adquisición	144 M	334 M	176 M
Costo total	613 M	625 M	632 M

Hon. Daniel J. Galán Kerkadó
Página 3
22 de junio de 2009

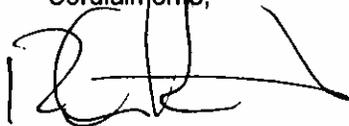
El 8 de mayo de 2007, la ACT sometió a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para su revisión y aprobación del proyecto de referencia. También se sometió el documento al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Las vistas públicas sobre esta DIA-P se llevaron a cabo por la JCA los días 14 y 19 de septiembre de 2007.

Este proyecto es uno de prioridad para nuestro Departamento, ya que ha sido escogido para la colaboración mediante la Alianza Público Privada (APP) anunciada por el Gobernador de Puerto Rico, Hon. Luis G. Fortuño Buset. La APP será mediante un acuerdo de cooperación establecido por un contrato entre el sector gubernamental y el privado. De esta forma se podrá lograr el proyecto de una manera más eficiente y rápida.

Actualmente, estamos en espera de la resolución de la JCA al documento de la DIA-P sometido para su consideración hace dos (2) años. Una vez finalizado el proceso ante la JCA, se comenzaría el diseño y la adquisición de propiedades afectadas por la alternativa seleccionada.

Basado en todo lo antes expuesto, respetuosamente entendemos que es necesario se incluya en el mapa del Estudio del Carso la alineación a campo traviesa para la extensión del expreso de Hatillo a Aguadilla. Hasta que esto no suceda, nos oponemos al estudio tal y como fue presentado.

Cordialmente,



Rubén A. Hernández Gregorat, MEM, PE
Secretario

6701

18 de junio de 2007

Lcdo. Carlos López Freytes
Presidente
Junta de Calidad Ambiental
PO Box 11488
San Juan, Puerto Rico 00910

Atención: Lcdo. Miguel Torres Torres, Secretario y Asesor Legal
de la Junta de Gobierno, JCA

**VISTAS PÚBLICAS PARA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
PRELIMINAR (DIA-P) DEL CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124**

Estimado licenciado López:

El 8 de mayo de 2007 se sometieron a la Junta de Calidad Ambiental (JCA) diez (10) copias impresas y un disco compacto (en formato pdf) de la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DIA-P) para el proyecto de referencia.

Esta DIA-P fue preparada en cumplimiento con el Artículo 4 (B) (3) de la Ley 416, del 22 de septiembre de 2004 (Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico) y de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la JCA y sus enmiendas para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales.

Actualmente la Oficina de Estudios Ambientales (OEA) de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) está coordinando la disponibilidad de cuatro (4) lugares (preferiblemente en días consecutivos a finales de agosto) para las vistas públicas del proceso de la DIA-P del proyecto.

Se acordó celebrar cuatro (4) vistas públicas, ya que la experiencia del pasado en los talleres informativos celebrados en el año 2003 nos demostró que para poder manejar adecuadamente las explicaciones sobre el proyecto, con relación a la cantidad de público interesado, y sería recomendable dividir las vistas según los lugares que indicamos a continuación:

1. Teatro municipal José A. Monrouzeau Lacombe, frente a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Hatillo
2. Teatro municipal Liberty cercano a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Quebradillas

3. Anfiteatro municipal, Justo Méndez Cabrera, cercano a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Isabela
4. Legislatura municipal de Aguadilla, primer piso de la alcaldía, frente a la Plaza de Recreo del centro del pueblo de Aguadilla

La ACT coordinará la asistencia del personal de fotografía y video, y los estenotipistas de record para la transcripción de las vistas públicas; así como los refrigerios.

Para coordinar los trámites correspondientes, se puede comunicar con la Ing. Carmen G. Alicea, Jefa de la OEA, o con el Ing. Luis E. Rodríguez de esa oficina, al teléfono 787 729-1583.

Agradeceré su acostumbrada atención a este asunto.

Cordialmente,



Irma M. García

Directora

Área de Programación y Estudios Especiales

6704/CAR/LER/egn

Anexo

c Sra. Irma Moyeno Valle, Directora, Oficina de Comunicaciones

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL
SAN JUAN, PUERTO RICO

CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

DIA-P (JCA-07-0014)

Autoridad de Carreteras y Transportación

COMENTARIOS A LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PRELIMINAR
CORREDOR HATILLO-AGUADILLA

A LA HONORABLE JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL:

Comparece Ciudadanos del Karso, Inc., (CDK) por conducto de su Presidente, Abel Vale Nieves, quién muy respetuosamente expone y solicita:

DETERMINACIONES DE HECHOS

1. El 28 de febrero de 2008, el Lcdo. Eli Matos Alicea, Oficial Examinador encargado de las vistas públicas realizadas por la Junta de Calidad Ambiental (JCA) en relación a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar del Corredor Hatillo-Aguadilla (DIA-P), emitió una resolución otorgando un término de treinta (30) días a CDK para ofrecer sus comentarios sobre la versión en español de la Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico (en adelante "Anejos") perteneciente al documento ambiental antes señalado. Dicha resolución fue emitida en respuesta a la solicitud hecha por CDK durante las vistas públicas efectuadas el 14 de septiembre de 2007, y en la que solicitaba a la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT), agencia proponente de la DIA-P, a que proveyera una traducción al español de los Anejos, en virtud a la Regla 216 C del Reglamento para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales de la JCA (en adelante "Reglamento de Documentos Ambientales").

2. El 12 de marzo de 2008, la ACT hizo entrega de los Anejos en español, concediendo a CDK hasta el 18 de abril de 2008, para que sometiera sus comentarios al respecto.

JCA
 #51
 2008 MAR 19 10 58 AM

08 ABR 18 P 1:05

COMENTARIOS

3. La Ley para la Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico (Ley Núm.292 del 21 de agosto de 1999, en adelante "Ley del Karso"), declara que es política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (ELA) proteger, conservar y manejar para beneficio de ésta y futuras generaciones la fisiografía cársica de Puerto Rico. La misma constituye uno de nuestros recursos naturales no renovables más preciados por la geomorfología y por los ecosistemas particulares que en ellas se desarrollan.

4. El Artículo 2 de la Ley del Karso establece lo siguiente:

"Se declara por esta Ley que es política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico proteger, conservar y manejar para beneficio de ésta y futuras generaciones la fisiografía cársica de Puerto Rico. La misma constituye uno de nuestros recursos naturales no renovables más preciados por la geomorfología y por los ecosistemas particulares que en ellas se desarrollan. La zona cársica se caracteriza por contener, entre otros: mogotes, torres, dolinas, sumideros, zanjones, cuevas, cavernas, acuíferos, ríos subterráneos y manantiales que han desarrollado paisajes de cualidades espectaculares con un alto valor geológico, ideológico, ecológico, histórico, recreativo y escénico ..." (énfasis suplido)

5. El Artículo 5 de la Ley Núm. 292 del 21 de agosto de 1999, conocida como la Ley para la Conservación de la Fisiografía Cársica de Puerto Rico (en adelante "Ley 292") le asigna al Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") entre otras disposiciones, lo siguiente:

"Ordenar a los Negociados de Geología, Recursos de Agua, Programa de Zona Costanera, Patrimonio Natural y al Negociado de Pesca y Vida Silvestre que lleven a cabo un estudio que defina las áreas que, debido a su importancia y función geológica, hidrológica y ecosistémica, no puedan ser utilizados bajo ningún concepto para la extracción de materiales de la corteza terrestre con propósitos comerciales, ni para explotaciones comerciales. Dicho estudio ofrecerá alternativas para que las actividades antes señaladas puedan

llevarse a cabo bajo condiciones apropiadas en otras áreas de la zona cársica. [en adelante "el Estudio del Karso"] Las recomendaciones de el Estudio se incorporarán en el reglamento para la Extracción de Materiales de la Corteza Terrestre y en los reglamentos de la Junta de Planificación para zonificar aquellas áreas de la zona cársica que deban conservarse." (énfasis suplido)

6. El Estudio del Karso realizado por el DRNA identificó y designó un área considerable de terreno a lo largo del Río Camuy en los municipios de Hatillo y Camuy, otra área a lo largo del cañón del Río Guajataca en los municipios de Quebradillas e Isabela, y terrenos en el extremo oeste del cinturón kárstico en el municipio de Aguadilla, como un Área con Prioridad de Conservación del Karso (APCK), recomendando a su vez su calificación bajo un distrito de Conservación de Recursos 1 (CR-1). (Anejo 1 y 2) En virtud de la política pública establecida por la Ley del Karso, esta prohibida cualquier actividad que conlleve movimiento de terreno en estas áreas, y que como consecuencia, requiera un permiso del DRNA para la extracción de materiales de la corteza terrestre.

7. La Alternativa A recomendada en la DIA-P propone la construcción de una carretera de 28 millas de largo, de 4 carriles y 2 paseos de ancho, mediante la extensión de la carretera PR-22 desde el municipio de Hatillo hasta Aguadilla. Esta acción requeriría un permiso para la extracción de materiales de la corteza terrestre, ya que conllevaría actividades como el relleno de sumideros y la alteración de la topografía de los mogotes y otras formaciones kársticas..

8. La alternativa propuesta en la DIA-P destruiría la integridad natural de al menos 137 cuerdas de terrenos designados como APCK. Como consecuencia, se impactarían negativamente, significativamente y de forma irreversible los valores ecológicos, hidrológicos y geológicos identificados en dicha área.

9. La acción propuesta en la DIA-P es contraria, por lo tanto, al mandato expreso, no discrecional y aplicable a todas las dependencias del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, incluyendo a la ACT, de promover y salvaguardar los valores ecológicos,

hidrológicos y geológicos identificados en aquellos terrenos designados como APCK, según ordena específica la Ley del Karso, y de forma general, el Artículo 4 de la Ley sobre Política Pública Ambiental (Ley Núm. 416 de 22 de septiembre de 2004).

10. La Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico, ni el texto principal de la DIA-P discuten de forma alguna como la actividad propuesta conflige con la política pública establecida en la Ley del Karso y la Ley sobre Política Pública Ambiental.

11. La DIA-P, por lo tanto, no cumple con la Regla 253 B (3) del Reglamento de Documentos Ambientales, la cual exige se discute como la acción propuesta esta en armonía o en conflicto con objetivos y términos específicos de los planes vigentes sobre usos de terrenos, políticas públicas aplicables y controles del área a ser afectada. En vista de los evidentes conflictos de la acción propuesta con las leyes o políticas públicas antes mencionadas y establecidas para garantizar el bienestar de la sociedad, la DIA-P tampoco cumple con la Regla 253 B (1), en donde se requiere una discusión en relación a los impactos sobre el bienestar y la salud humana, calidad del aguas, los suelos, entre otros.

POR TODO LO CUAL, muy respetuosamente CDK reafirma la solicitud hecha ante la Honorable Junta de Calidad Ambiental para que rechace y deniegue la aprobación de la DIA-P JCA-07-0014 para el Corredor Hatillo-Aguadilla, sometida por la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Todo lo antes solicitado se hace en conformidad y al amparo del Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales, en virtud de la Ley sobre Política Pública Ambiental de Puerto Rico, según enmendada.

CERTIFICO: Que en esta misma fecha he enviado copia fiel y exacta del presente escrito al Ing. Luis Trinidad Garay, Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, agencia proponente del Corredor Hatillo-Aguadilla.

En San Juan, Puerto Rico, el viernes, 18 de abril de 2008.

CIUDADANOS DEL KARSO, INC

Urb. La Cumbre

Ave. E. Pol #497, Box 230

San Juan, PR 00926-5636

Tel. 787-755-0410 / Fax. 787-760-2070

www.cdk-pr.org

Por: 

Abel Vale Nieves

Presidente

LJRH

The Proposed Extention of the Autopista from Hatillo to Aguadilla
Ronald T. Richards
Sociedad Espeleológica de Puerto Rico, Inc. (SEPRI)

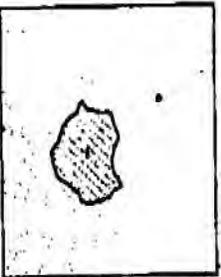
Thank you for the opportunity to present the views of the Sociedad Espeleológica de Puerto Rico, Inc. (SEPRI). I am the Vice President of the organization. SEPRI favors alternative B which is the conversion of highway number 2 to a limited access highway similar to an Interstate highway in the United States. There are two main reasons that SEPRI is opposed to the plans to build the highway on a new route that is south of the existing highway number 2.

First, the route will damage the karst of the region. Presently in northwest Puerto Rico there is a gradient where the urban areas are near the coast, to the south in the central part of the karst there is a low density area where farms are common, and in the southern part of the karst there are very few people and near wilderness conditions exist. The southern part of the karst with its handful of inhabitants is an area known for its beauty and is a refuge for plants and animals that have become scarce in other areas. It has many beautiful caves. Most of the proposed route is currently dairy farms and milk production will suffer as a result of this new highway. Even though most people in Puerto Rico will never visit a wild cave they benefit from the fact that caves are part of the broader ecosystem. The bats in the caves eat insects, pollinate flowers, and distribute seeds throughout the forest. The karst is a region that provides clean water for the ecosystem including its human inhabitants. The construction of a new route for the highway will cause the southward expansion of urbanized areas at the expense of farming and the wild areas in the southern karst.

Second, the proposed route may damage Cueva Cucaracha which is one of the largest systems in Puerto Rico and has the largest known bat population on the island. I provided information to help prepare the report and the biology of Cueva Cucaracha is discussed in a single sentence in footnote. *El sistema supuestamente tiene una fauna variada y vibrante que incluye la boa puertorriqueña y gran número de murciélagos, entre otros.* To say that the fauna in Cueva Cucaracha "supposedly" exists is bad science. Several articles about the bats of this cave can be found with Google Scholar. I personally told the author of this section that I had seen boas, and thousands of cockroaches, whip spiders, crabs, gnats, spiders, coquis, toads, rats, and fish in this cave. There is so much life that the walls appear to be in motion. This section of the Draft Environmental Impact Statement need to be rejected and a real study of the possible impacts of the proposed highway on the cave needs to be carried out. While I agree that the cave needs to be better documented, the Draft Environmental Impact Statement was written in a manner that minimized the importance of this cave. The slogan of Aguadilla is *Garden of the Atlantic* and bats and the other fauna of this cave should be part of the garden.

Mapa 1

Terrenos del Garso con Prioridad de Conservación



Elaborado por el Departamento de Biología, Universidad de Costa Rica, 2007.
Asesorado por el Departamento de Conservación, Universidad de Costa Rica, 2007.
Cartografía: Unidad Geográfica del ICI, Universidad de Costa Rica, 2007.
Aerofotogrametría: Unidad Geográfica del ICI, Universidad de Costa Rica, 2007.
Bases de Datos: Unidad Geográfica del ICI, Universidad de Costa Rica, 2007.
Diseño: Unidad Geográfica del ICI, Universidad de Costa Rica, 2007.
Impresión: Unidad Geográfica del ICI, Universidad de Costa Rica, 2007.



**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL**

IN RE:

**Autoridad de Carreteras
Y Transportación**

Agencia Proponente

*
*
*
*
*

**Sobre: DIA-P JCA-07-0014
Corredor Hatillo-Aguadilla**

ORDEN

El 12 de septiembre de 2007, en horas de la tarde, la Oficina de Vistas Públicas de la Junta de Calidad Ambiental (en adelante, "la Junta"), le remitió vía fax a este Oficial Examinador una Moción Urgente Solicitando Suspensión y Posposición de Vista Pública. Dicha Solicitud fue radicada en la presente acción administrativa sobre vista pública con relación a la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ("DIA-P") propuesta por la Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT"), por la entidad Ciudadanos del Karso, Inc. (en adelante "CDK").

CDK fundamenta su reclamo en la alegación de que, a la fecha de la publicación del Aviso Ambiental, las figuras que forman parte de la DIA-P que estaba accesible electrónicamente a través de la Internet no estuvieron disponibles para ser examinadas hasta días (no dice cuántos) después de haberse publicado el edicto informando sobre la celebración de la vista pública; y en que los Apéndices B y D (Evaluación Biológica y el Estudio Hidrológico, respectivamente) solamente estaban disponibles en el idioma

inglés. Todo ello, en su opinión, en violación a las disposiciones reglamentarias que dicen que “los documentos ambientales podrán ser redactados en español o inglés; sin embargo, si es preparado en inglés, versiones en español tendrán que ser provistas a personas que así lo soliciten” (Regla 216 C del Reglamento Para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales de la Junta de Calidad Ambiental, en lo sucesivo “RPPETDA”); y que “...la fecha de disponibilidad a través de la Internet deberá coincidir con la fecha del aviso público requerido en el Inciso C de esta Regla”(Regla 254 D del RPPETDA). En ninguna instancia, CDK nos hace referencia o, menos aún, nos provee evidencia de que hayan solicitado de la agencia proponente copias de los referidos apéndices en español.

No obstante lo anterior, debemos destacar el hecho de que, aún teniendo conocimiento previo de lo anterior y teniendo la certeza de que la vista pública está pautada para celebrarse el 14 de septiembre de 2007, CDK no tomó en consideración que la Ley 170 del 12 de agosto de 1988, conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme (“LPAU”), 3 L. P. R. A. §2101 y siguientes, dispone en su Sección 3.12, 3 L. P. R. A. §2162, que:

“El funcionario que presida el procedimiento adjudicativo no podrá suspender una vista ya señalada, excepto que se solicite por escrito con expresión de las causas que justifican dicha suspensión. Dicha solicitud será sometida con cinco (5) días de anticipación a la fecha de dicha vista. La parte peticionaria deberá enviar copias de su solicitud a las demás partes e interventores en el procedimiento, dentro de los cinco (5) días señalados.” Énfasis nuestro.

De igual manera, la Regla 13.1 de las Reglas de Procedimiento de Vistas Administrativas (“RPVA”) de la Junta dispone que:

“La suspensión o prórroga de una vista podrá llevarse a cabo por iniciativa del Panel Examinador o a solicitud de parte. Cuando sea

solicitada por una parte, no se considerará ninguna petición de suspensión o prórroga a menos que sea, (1) presentada por escrito; (2) solicitada con por lo menos cinco (5) días laborables antes del señalamiento de la vista, y; (3) por justa causa, como citaciones previas a otros foros o por razones de fuerza mayor.” Énfasis nuestro.

La solicitud de CDK fue sometida ante este Oficial Examinador con solamente dos días de antelación a la celebración de la vista, por lo que incumple con ambas disposiciones legales antes citadas. En consecuencia, se declara NO HA LUGAR la petición de CDK.

Sin embargo, conforme a las facultades que nos confiere la reglamentación vigente, este Oficial Examinador le concede a toda aquella persona interesada en participar de estas vistas públicas un término adicional de treinta (30) días a partir del 14 de septiembre de 2007, para someter todos los comentarios por escrito que estimen pertinentes a esta acción administrativa, ante la Oficina de Vistas Públicas de la Junta para que sean considerados por este Oficial Examinador en su Informe ante la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental.

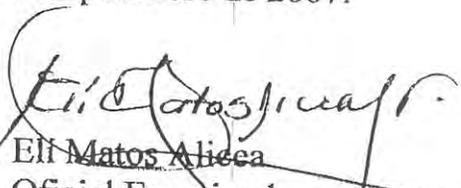
Ello le brinda la oportunidad a toda persona interesada de tener un término adicional de treinta (30) días al ya dispuesto en el Aviso Ambiental para evaluar la DIA-P y someter sus comentarios escritos ante la Junta, para su consideración. En consecuencia, la fecha límite e improrrogable para someter dichos comentarios escritos es, por tanto, el 15 de octubre de 2007.

Notifíquese copia fiel y exacta de este documento a Dr. Carlos J. González Miranda, Secretario, Departamento de Transportación y Obras Públicas; Ing. Luis M. Trinidad Garay, Director Ejecutivo, Autoridad de Carreteras y Transportación; Sra. Irma M. García, Directora Área de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y Transportación; a sus direcciones de record; y al Sr. Abel Vale Nieves,

Presidente, Ciudadanos del Karso, Inc., Urbanización La Cumbre, Avenida
Emiliano Pol #497, Box 230, San Juan, Puerto Rico 00926-2070.

REGISTRESE Y NOTIFIQUESE.

En San Juan, Puerto Rico, hoy día 13 de septiembre de 2007.


~~Eli Matos Alieca~~
Oficial Examinador

CERTIFICACION

CERTIFICO que en el día de
hoy *13 septiembre 2007*
he enviado copia del documento que
antecede a las personas que apare-
cen en el notificuese.

Maria de Lourdes Sep

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL

IN RE:

AUTORIDAD DE CARRETERAS
Y TRANSPORTACION

AGENCIA PROPONENTE

SOBRE: DIA-P JCA-07-0014(ACT)
CORREDOR HATILLO -
AGUADILLA

RESOLUCION Y NOTIFICACION
DESIGNANDO OFICIAL EXAMINADOR

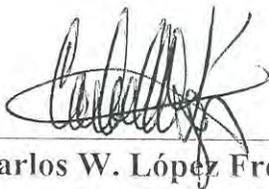
A tenor con las facultades que me confiere la Ley Sobre Política Pública Ambiental, se nombra al **Lcdo. Elí Matos Alicea**, como **Oficial Examinador** del presente caso.

Todo documento relacionado con este caso deberá ser radicado en la Oficina de Secretaría de esta Junta, ubicada en el piso 1, del Edificio de Agencias Ambientales, Cruz A. Matos, Urb. San José Industrial Park, 1375 Ave. Ponce de León, San Juan, Puerto Rico 00926-2604 y notificado a todas las partes, de conformidad con lo dispuesto por las Reglas de Procedimiento de Vistas Administrativas de la Junta de Calidad Ambiental. Además, deberá remitirse copia del mismo al Oficial Examinador, a la siguiente dirección:

Cordoba Park
400 Bo. Tortugo Apt 19
San Juan PR 00926 9770

REGÍSTRESE Y NOTIFÍQUESE:

En San Juan, Puerto Rico a 10 de agosto de 2007.



Carlos W. López Freytes
Presidente

CERTIFICO: que el día de hoy 23 de agosto de 2007, he notificado copia fiel y exacta del documento que antecede al Sr. Teófilo de Jesús, Director del Area de Asesoramiento Científico de la Junta de Calidad Ambiental, y a la Sra. Irma M. García, Directora Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras, Centro Gubernamental Minillas, Edificio Sur, Santurce, PR.



María de Lourdes Seijo
Secretaria, Oficina de Secretaría

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL**

IN RE:

**AUTORIDAD DE CARRETERAS Y
TRANSPORTACIÓN**

AGENCIA PROPONENTE

R-07-23-4

**SOBRE:
DIA-P JCA-07-0014(ACT)
CORREDOR HATILLO-
AGUADILLA**

RESOLUCIÓN Y NOTIFICACIÓN

En reunión celebrada el 12 de julio de 2007 se sometió ante la consideración de la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental una carta fechada 18 de junio de 2007 suscrita por la Sra. Irma M. García, Directora del Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras y Transportación. En la misma, solicita la celebración de una vista pública para el proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla.

I. RESOLUCIÓN

Luego de discutidos todos los méritos de esta solicitud y al amparo de los poderes y facultades que le confiere a esta Junta de Calidad Ambiental la Ley Número Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como Ley Sobre Política Pública Ambiental y sus Reglamentos, por la presente esta Junta **RESUELVE:**

- Se concede la celebración de dos (2) vistas públicas para que el público en general pueda presentar comentarios a la DIA-P del proyecto propuesto. Se notificará mediante aviso público en un periódico de circulación general, el día, hora y lugar donde se celebrará la misma.
- Las partes interesadas tendrán la oportunidad de examinar la DIA-P que estará disponible en los lugares que se indiquen en el aviso ambiental que se publique al efecto, y serán los documentos objeto de discusión en dicha vista.

0708096701009

NOTIFIQUESE por mensajero a: Sra. Irma M. García, Directora Area de Programación y Estudios Especiales de la Autoridad de Carreteras, Centro Gubernamental Minillas, Edificio Sur, Santurce, P.R.; y personalmente a los siguientes funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental: Lcdo. Eugene Scott Amy, Vicepresidente; Ing. Angel O. Berríos, Miembro Asociado; Biol. Julio Iván Rodríguez, Miembro Alterno; Lcda. Linda Rodríguez, Directora Oficina de Asuntos Legales; Sr. Teófilo de Jesús, Director Area de Asesoramiento Científico; y a la Oficina de Vistas Públicas.

DADA en San Juan, Puerto Rico, a 12 de julio de 2007.



CARLOS W. LÓPEZ FREYTES
PRESIDENTE

CERTIFICO: Que he notificado copia fiel y exacta de la Resolución **R-07-23-4** a la Sra. Irma M. García a la dirección mencionada en el Notifíquese y por mensajero interno a los funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental, habiendo archivado el original en autos.

En San Juan, Puerto Rico a 8 de agosto de 2007.



SECRETARIO
JUNTA DE GOBIERNO

17 de julio de 2007

Sra. Irma M. García
Directora
Área de Programación y Estudios Especiales
Autoridad de Carreteras y Transportación
PO Box 42007
San Juan, PR 00940-2007

DIA – P CORREDOR HATILLO-AGUADILLA, AC-220124

Estimada señora García:

El pasado 3 de julio recibimos copia de la carta fechada del 8 de junio y el disco compacto con el documento referente a la DIA-P del corredor noroeste.

Dado que este tema es de mucho interés para los colegiados y ante el hecho de que el término para emitir comentarios estaba muy próximo a vencerse (hasta el 8 de julio), el Colegio consideró necesario divulgar la información a su matrícula para que pueda expresarse sobre el proyecto. Hemos determinado esperar para comentarios hasta el 31 de julio de 2007. Recopilaremos los comentarios recibidos y los enviaremos a su atención.

Agradecemos el que nos haya incluido en su lista para consultas y la oportunidad de expresarnos sobre este importante proyecto para todos los puertorriqueños.

Cordialmente,



Arq. Pedro Cardona Roig
Presidente

c. Lcdo. Carlos López Freytes – Presidente JCA



United States Department of the Interior



FISH & WILDLIFE SERVICE

Boqueron Field Office

Carr. 301, KM 5.1, Bo. Corozo

P.O. Box 491

Boqueron, PR 00622

JUL 17 2007

Mr. (Ms.) Irma M. Garcia
Program and Special Studies Area
Puerto Rico Highway Authority
PO Box 42007
San Juan, Puerto Rico 00940-2007

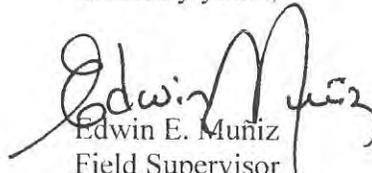
Re: Hatillo-Aguadilla Corridor
AC-220124

Dear Applicant:

Thank you for your letter dated June 8, 2007, requesting comments on the proposed project. After reviewing the information submitted on the project and that available in our office, we have found that previous comments on this project were submitted by the Service. At this time, we have received no additional information that would modify previous comments. Attached please find copy of our previous comments

It is the Service mission to work with others to conserve, protect, and enhance fish, wildlife, and plants and their habitats for the continuing benefit of our people. In fulfilling the Service mission, we provide technical assistance to governmental and non-governmental entities regarding possible effects of development projects on our trust resources: migratory birds, federally-listed plants and animal species, coastal barriers, wetlands, riparian ecosystems, and marine ecosystems.

Sincerely yours,


Edwin E. Muñoz
Field Supervisor
Caribbean Field Office

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE CALIDAD AMBIENTAL**

IN RE:

**AUTORIDAD DE CARRETERAS Y
TRANSPORTACIÓN**

AGENCIA PROPONENTE

R-09-23-09

**PROYECTO CORREDOR
HATILLO-AGUADILLA**

DIA-P JCA-07-0014(ACT)

RESOLUCIÓN INTERLOCUTORIA

En reunión celebrada el 12 de agosto de 2009 se sometió ante la consideración de la Junta de Gobierno de la Junta de Calidad Ambiental la Declaración de Impacto Ambiental Preliminar ("DIA-P") sometida por la agencia proponente, la Autoridad de Carreteras y Transportación (la "Autoridad"), así como el expediente administrativo de la agencia para la acción propuesta proyecto Corredor Hatillo-Aguadilla, a desarrollarse en el área oeste de la Isla de Puerto Rico a través de los municipios de Hatillo, Isabela, Aguadilla, Camuy, Moca, y Quebradillas.

I. ACCIÓN PROPUESTA:

La acción propuesta consiste de la construcción de una carretera tipo autopista (expreso con peaje) que se construirá a campo traviesa, que tendrá un mínimo de dos carriles en cada dirección y paseos laterales. Tendrá una isleta central de un ancho tal, que acomodara en el futuro, según se requiera un carril en cada dirección, más un paseo interior con área verde en el centro y provisión para colocar barreras de seguridad de considerarse éstas necesarias.

II. TRASFONDO PROCESAL:

1. El 8 de junio de 2007, la Autoridad presentó ante la Junta de Calidad Ambiental ("JCA") la DIA-P para el proyecto propuesto a tenor con el Artículo 4(B)(3) de la Ley Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como la Ley sobre Política Pública Ambiental. De esta manera, la Autoridad dio inicio al proceso de

R

2009-08-28 PM 2:2

- evaluación y trámite de la DIA-P del proyecto propuesto, de conformidad con las disposiciones de la Ley sobre Política Pública Ambiental, *supra*, y el Reglamento para el Proceso de Presentación, Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales ("RPPETDA").
2. Mediante la Resolución R-07-23-4 dada el 12 de julio de 2007, la JCA concedió la celebración de dos vistas públicas solicitadas por la Autoridad. La JCA celebró las vistas públicas el 14 y 19 de septiembre de 2007.
 3. El 8 de agosto de 2007, la JCA publicó en la Internet el formato electrónico de la DIA-P para el proyecto propuesto.
 4. Posteriormente, la JCA envió carta a la Autoridad acusando recibo de la DIA-P, incluyendo copia del Aviso Ambiental y requiriendo la publicación del mismo.
 5. El 14 de agosto de 2007, se publicó un Aviso Público informando al público y personas interesadas la disponibilidad de la DIA-P según se dispone en la Regla 254(C) del RPPETDA. En dicho Aviso se concedieron treinta (30) días para someter comentarios e información que pudiera ser útil en la preparación de la DIA-Final, así como el derecho de solicitar una vista pública.
 6. El 16 de agosto de 2007, la JCA recibió de la Autoridad un affidavit sobre la publicación del aviso ambiental.
 7. El 20 de agosto de 2007, la Autoridad publicó nota aclaratoria sobre aviso ambiental aclarando las direcciones en las cuales estarían disponibles las copias de la DIA-P.
 8. Durante el proceso de evaluación del documento ambiental se recibieron comentarios de las siguientes agencias: la Autoridad de Desperdicios Sólidos; el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA"); la Autoridad de Energía Eléctrica ("AEE"); los municipios de Hatillo, Isabela, Camuy, Aguadilla, Quebradillas, y Moca;

el Departamento de Agricultura; el Instituto de Cultura Puertorriqueña; Oficina Estatal de Conservación Histórica; Administración de Terrenos; Compañía de Fomento Industrial; Cuerpo de Bomberos; Departamento del Trabajo y Recursos Humanos; Compañía de Comercio y Exportación; Banco de Desarrollo Económico; Autoridad de Edificios Públicos; Departamento de Salud; Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de PR; la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados ("AAA"); la Autoridad de los Puertos; el Departamento de la Vivienda; la Policía de Puerto Rico; y el Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre ("USFWS", por sus siglas en inglés).

9. También, la JCA recibió copia de comentarios de las siguientes personas: Sociedad Espeleológica de PR; Ciudadanos del Karso; Carta de 14 Ganaderos; Propietario del "Arca de Noé"; Sr. Javier Biaggi Caballero; Residentes de la Carretera PR-110 en Barrio Aceitunas, Moca, Puerto Rico; Asociación de Agentes Agrícolas de Puerto Rico; Bloques Barreto & Coloso Mix; Empresas Mundo Real; Sr. Jorge Ramos; Sr. Wilfredo Nieves, Propietario de la Finca la Eulalia; entre otras personas.
10. El Lcdo. Elí Matos Alicea, Oficial Examinador, emitió el Informe del Panel Examinador el 20 de octubre de 2008.
11. El Área de Asesoramiento Científico emitió memorandos con sus recomendaciones fechados 25 de noviembre de 2008 y 12 de mayo de 2009.

III. RESOLUCIÓN:

Luego de revisado y analizado el expediente administrativo, y discutidos todos los méritos de la DIA-P, al amparo de los poderes y facultades que le confiere a esta JCA la Ley Número 416 del 22 de septiembre de 2004, según enmendada, mejor conocida como Ley sobre Política Pública Ambiental y sus Reglamentos esta Junta **RESUELVE:**

M

- La DIA-P presentada por la Agencia Proponente, la Autoridad, carece de información esencial que permita realizar una evaluación adecuada del posible impacto ambiental de la acción propuesta.
- Por tanto, la Agencia Proponente deberá presentar una DIA-P Actualizada ("DIA-PA") a tenor con las disposiciones de la Regla 254 (H)(1) del RPPETDA, donde se incluya la siguiente información:
 1. Redactar el documento discutiendo principalmente la alternativa seleccionada, con los cambios propuestos al diseño de la ruta e incluir en un capítulo aparte toda la discusión sobre las alternativas consideradas. (La DIA-P sometida está redactada discutiendo todas las alternativas consideradas, en vez de discutir bien la alternativa propuesta y luego comparar).
 2. En caso de utilizar explosivos, deberán discutir dicha actividad, identificar las áreas probables de la alternativa elegida en que se podría requerir el uso de explosivos; el impacto que tendría la misma (incluyendo deslizamientos de terreno, inestabilidad de fallas, ruido, vibraciones, entre otras) y las medidas que se tomarán para disminuir cualquier impacto.
 3. Indicar un volumen estimado de aguas usadas a ser generadas durante la construcción y operación.
 4. Incluir en el documento el Uso y Zonificación de los terrenos propuestos para el proyecto.
 5. En el documento se indica que el costo estimado de la Alterna elegida es de 613 millones de dólares. Sin embargo, recientemente se le ha indicado a la prensa que el costo estimado está cerca de los 700 millones de dólares. Por lo cual, se debe actualizar este aspecto en el documento.
 6. En la Tabla 4.23 de Resumen de Impactos Ambientales por Alterna, no se incluye el estimado de costos de los estudios especializados que serán necesarios para llevar a cabo la alternativa propuesta. Por lo cual, se deberá contemplar este aspecto y discutir el mismo en el documento.
 7. Deberán especificar en el documento la localización propuesta de las estaciones de peaje, y el lugar de disposición de final de las aguas usadas a ser generadas. En caso de descargas al subsuelo, se deberá discutir la geología del área, hidrología en la zona de interés, fuentes subterráneas de agua potable y efectos sobre la calidad de las aguas subterráneas según requeridas en la Regla 253-A inciso 24 del RPPETDA. Además, se deberá someter pruebas de percolación, nivel freático del terreno y determinación de que el sistema no estará ubicado en zona inundable, debidamente firmadas y selladas por un profesional cualificado y con licencia para ejercer la profesión en Puerto Rico a tenor con lo requerido en la regla antes mencionada.
 8. Indicar los cuerpos de agua que serán afectados por el proyecto. Además, deberán discutir el impacto que tendrá el proyecto en los cuerpos de agua y canales de riego, durante la construcción de

R

atarjeas, canalizaciones, puentes, entre otros, y las medidas que se tomarán para disminuir cualquier impacto.

9. Discutir el impacto económico que tendrá la construcción de la alternativa propuesta sobre los comercios de la carretera PR-2, por la reducción de tránsito en la carretera PR-2. (Regla 253, B, 10 del RPPETDA).
10. Discutir en más detalle el posible impacto que tendrá la construcción propuesta en los terrenos agrícolas.
11. La alternativa de conversión a expreso de la carretera PR-2, según propuesta en la DIA-P (añadirá entre dos a cinco carriles con marginales), va a tener un impacto mayor en desplazamientos de residencias, negocios o Industrias. Sin embargo, en el documento no se someten otras variaciones en dicha ruta que podrían tener menores impactos.
12. Deberán contemplar en la Determinación y Justificación del Impacto Ambiental Significativo de la acción propuesta, una discusión más abarcadora sobre la justificación de los potenciales impactos que tendrá el proyecto sobre la zona cárstica, terrenos boscosos y terrenos agrícolas, en comparación con los beneficios derivados del proyecto.
13. Se deberá discutir en el documento los argumentos del DRNA en su comunicación del 25 de septiembre de 2007. Además, deberán incorporar en el documento la información requerida por el DRNA. De ser necesario realizar alguna modificación al proyecto, acorde con los comentarios del DRNA, se deberá incluir toda la información relacionada.
14. Deberán someter comentarios de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados sobre la disponibilidad de acueductos y alcantarillado para el proyecto.
15. Deberán incluir comentarios a los argumentos de la carta de la Autoridad de Energía Eléctrica del 31 de agosto de 2007, relacionados con los impactos al sistema de riego.
16. Deberán incluir comentarios a los argumentos presentados por el Municipio de Hatillo e Isabela sobre los impactos que tendría el proyecto en estos municipios.
17. Incluir comentarios a los argumentos de CDK en sus cartas de comentarios del 18 de abril de 2008 y 15 de abril de 2007.
18. Como parte de la evaluación del Estudio Geológico incluido en la DIA-P recomendamos se someta la siguiente información:
 - realizar un Estudio Geotécnico detallado que tome en consideración los sumideros, cuevas y cavernas que rodean el corredor propuesto;
 - estudiar fallas geológicas que circundan el corredor y determinar la(s) acción(es) a tomarse para que el corredor no se afecte;
 - analizar cómo será el drenaje en el corredor en las áreas geológicamente susceptibles como sumideros;
 - estudiar las áreas de deslizamiento de terreno y qué acción(es) se tomará(n) para que no se afecte el corredor;

N

- tener en cuenta la posibilidad de deslizamientos de terreno, inestabilidad de fallas o sumideros si se usara explosivos durante la construcción del corredor y
 - determinar el radio (distancia) al cuál se efectuarán los estudios.
19. Circular la DIA-PA a todas las agencias y entidades a las que se le circuló la DIA-P e incluir cualquier cambio del proyecto en virtud de dichos comentarios.
- Se aprueba el Informe del Panel Examinador fechado 20 de octubre de 2008 en todas sus partes y se hace formar parte de esta Resolución.

IV. APERCIBIMIENTO:

Se apercibe a todas las partes interesadas que la presente resolución Interlocutoria es una de carácter parcial, la cual no pone fin al procedimiento de referencia. Por tanto, la presente Resolución Interlocutoria no es susceptible de reconsideración ante la JCA ni de revisión ante el Tribunal de Apelaciones. Sin embargo, la misma podrá ser objeto de un señalamiento de error en el recurso de revisión que pueda ser incoado una vez se expida la orden o resolución final que emita la JCA en su día. Esto es cónsono a lo dispuesto en la Sección 4.2 de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, mejor conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 L.P.R.A., Subsección 2101, et seq., que dispone que:

[U]na orden o resolución interlocutoria de una agencia, incluyendo aquellas que se emitan en procesos que se desarrollen por etapas, no serán revisables directamente. La disposición interlocutoria de la agencia podrá ser objeto de un señalamiento de error en el recurso de revisión de la orden o resolución final de la agencia.¹

V. NOTIFICACIÓN:

NOTIFÍQUESE por correo certificado con acuse de recibo al: HON. RUBEN A. HERNANDEZ GREGORAT, DIRECTOR EJECUTIVO, AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN, P.O. BOX 42007, SAN JUAN, PR, 00940;

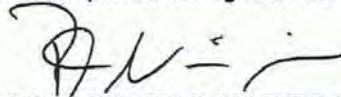
¹ 3 L.P.R.A. sec. 2172.

R

AGRO. MIGUEL CRUZ, DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, APARTADO 110-A, ARECIBO, PR, 00613; AGRIM. VICTOR OSSORIO, ADMINISTRACION DE TERRENOS, AVE. CARLOS CHARDON #171 SUITE 101, SAN JUAN, PUERTO RICO 00918-0903; LCDO. MIGUEL SARRIERA, 1104 CALLE SAN MIGUEL, QUEBRADILLAS, PR, 00678; LUIS JORGE RIVERA, CIUDADANOS DEL KARSO, URB. LA CUMBRE, 497 AVE. E POL, BOX 230, SAN JUAN, PR 00926-5636; HON. JOSE AVILES SANTIAGO, ALCALDE DE MOCA, P.O. BOX 1571, MOCA, PR 00676; HON. CARLOS DELGADO, ALCALDE DE ISABELA, P.O. BOX 507, ISABELA, P.R. 00662-0507; LUIS CONTI PEREZ, VALLE COLOSO (AGUADA), AUTORIDAD DE TIERRAS, BOX 153, MOCA, PR 00676; GILBERT VEGA VILLANUEVA, P.O. BOX 1689, ISABELA, PR 00662; RESTITUTO DEYNES, P.O. BOX 252, MOCA, PR, 00676; JUAN E. ROSARIO, BOX 363728, SAN JUAN, PR, 00936-3728; LCDA. VICTORIA PEREZ VELEZ, 222 RUTA 475, ISABELA, PR 00662; HON. ROLANDO CRESPO, CAMARA-CAPITOLIO, APARTADO 9022228, SAN JUAN, PR, 00902-2228; HON. LUIS DANIEL MUÑIZ, SENADO-CAPITOLIO, APARTADO 9023431, SAN JUAN, PR, 00902-3431; JAVIER BIAGGI, URB. LAS BRISAS, CALLE 6A-BUZON 72, ARECIBO, PR, 00612; HON. CARLOS MENDEZ, ALCALDE DE AGUADILLA, APARTADO 1008, AVE. SAN CARLOS, AGUADILLA, PR, 00605; SR. CARLOS SAVEDRA, CALLE VIDAL FELIX #135, HATILLO, PR, 00659; DR. JOHN FERNANDEZ, P.O. BOX 9030, ESTACION COLEGIAL, MAYAGUEZ, PR 00681-9030; AGRO. LUIS CORDERO TOLEDO, P.O. BOX 69001 PMB 111, HATILLO, PR 00659; JOSE ENRIQUE ACEVEDO, CALLE INABON 309, HATILLO, PR 00659; ERNESTO ESTREMER, LIGA ECOLOGICA QUEBRADILLANOS, 149 CALLE JUAN LASALLE, QUEBRADILLAS, PR 00678; DRA. GLADYS GONZALEZ, COLEGIO CIENCIAS AGRICOLAS, RUM, P.O. BOX 9000, MAYAGÜEZ, P.R. 00681-9000; CARLOS SOTO, COMPANIA DE COMERCIO Y EXPORTACION, AVE. CHARDON #159, EDIFICIO NEW SAN JUAN, PISO 3, SAN JUAN, 00902-4275; YOLANDA FLORES, DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, P.O. BOX 10163, SAN JUAN,

PR, 00908; ING. JUAN LOPEZ, 75 CALLE BENTANCES, CAMUY, PR 00627; MOISES ARCELAY, MIRAMAR 262, ENSANCHE RAMIREZ, MAYAGUEZ, PR 00680; CARMELO LOPEZ, APARTADO 365, HATILLO, PR 00659; JUAN ROSARIO, MISION INDUSTRIAL, BOX 363728, SAN JUAN, PR 00936; ING. TANYA ROMAN, MUNICIPIO DE HATILLO, P.O. BOX 233, HATILLO, PR 00659; ROSA JEANNETTE VELEZ, FABRICA BLOQUES BARRETO, P.O. BOX 157L, MOCA, PR 00676; DR. ANGEL TRINIDAD, CARR. 119, KM. 8.7, BO. CAMUY ARRIBA, SECTOR PALOMAR, CAMY, PR 00627; WILLIAM SUAREZ, P.O. BOX 360005, SAN JUAN, PR 00936-0005; LILLIAN TRUJILLO, BOX 582, HATILLO, PR 00659; ISRAEL GUZMAN, CONSEJO RESIDENTES URB. LA MONSERRATE, HC-5 BOX 25304, CAMUY, PR, 00627; JORGE RAMOS, P.O. BOX 1156, CAMUY, PR 00627; y personalmente a los siguientes funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental: ING. ÁNGEL O. BERRIOS SILVESTRE, MIEMBRO ASOCIADO; ING. WANDA GARCÍA, MIEMBRO ALTERNO; y al SR. ROBERTO AYALA, GERENTE INTERINO ÁREA DE ASESORAMIENTO CIENTÍFICO.

DADA en San Juan, Puerto Rico, a 12 de agosto de 2009.



LCDO. PEDRO J. NIEVES MIRANDA
PRESIDENTE

CERTIFICO: Que he notificado, por correo certificado con acuse de recibo, copia fiel y exacta de la Resolución R-09-23-09 a la **AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN** y a los deponentes a las direcciones indicadas en el Notifíquese; y a la mano a los funcionarios de la Junta de Calidad Ambiental, habiendo archivado el original en autos.

En San Juan, Puerto Rico, a 3/de agosto de 2009.



LCDO. EDWIN A. IRIZARRY LUGO
SECRETARIO