

APRECLA

Asociación de Propietarios y Residentes de Clayton
aprecladirectiva@gmail.com

Panamá, 5 de julio de 2025

JUAN CARLOS NAVARRO
MINISTRO DE AMBIENTE
CIUDAD

C-331-25

REPÚBLICA DE PANAMÁ	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Scaly</i>
Fecha:	<i>07/07/2025</i>
Hora:	<i>3:31pm</i>

Asunto: Oposición al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Clayton Station, Categoría II

Estimada Licenciada:

En nombre de los ciudadanos y miembros de la **Asociación de Propietarios y Residentes de Clayton (APRECLA)**, y la **Asociación de Propietarios de Albrook (APROJAL)** nos dirigimos a usted para expresar nuestra firme **oposición al Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), Categoría II** del proyecto **Clayton Station**, presentado por **Scaly Investment, Inc.**

Este EsIA identificado con el número de expediente **DEIA-II-F-019-2024** y resolución de aprobado del proveído número **DEIA 018-1305-2024**, se localiza en la entrada de Clayton, corregimiento de Ancón, distrito de Panamá, entre el Parque Nacional Camino de Cruces y el Parque Natural Metropolitano.

El proyecto será implantado en una zona clasificada como **"Área Verde Urbana"** y **"Zona de Amortiguamiento Ecológico"**, lo que lo hace incompatible con las normativas vigentes bajo la **Ley N.º 21 de 1997** y otras regulaciones ambientales fundamentales, como la **Ley General de Ambiente N.º 41 de 1998**, **Decreto Ejecutivo N.º 1 de 2023**, y el **Decreto N.º 2 de 2024**.

1. Categoría del EIA (DEIA 018-1305-2024)

Debe ser categoría III porque afecta significativamente dos áreas protegidas - el parque nacional Camino de Cruces y el parque Natural Metropolitano justo en el punto donde se conectan, por lo que se interfiere con un corredor biológico importante para mantener la diversidad de especies en ambas áreas protegidas.

2. Impacto en la Conectividad Ecológica y la Biodiversidad

El proyecto afecta directamente el corredor biológico entre el **Parque Nacional Camino de Cruces (PNCC)** y el **Parque Natural Metropolitano**. El **EslA** no evalúa adecuadamente el impacto sobre la fauna ni el paso de especies entre estas áreas protegidas, incumpliendo lo dispuesto en la **Ley 30 de 1992** y la **Ley 24 de 1995**. Según el **Artículo 27 de la Ley 24 de 1995**, es obligación del proyecto respetar los hábitats de especies migratorias y endémicas, lo que no se cumple al no considerar adecuadamente los efectos sobre la fauna local.

El **Plan de Rescate de Fauna** propuesto es genérico y carece de una metodología adecuada para las especies prioritarias, lo que representa un riesgo para la biodiversidad local. Además, en el área existen pasos secos de fauna debajo de la **Avenida de la Amistad**, construidos para mantener el paso de animales entre los parques, lo cual no ha sido tomado en cuenta.

3. Incumplimiento Normativo en Calidad Hídrica

El proyecto presenta deficiencias significativas en cuanto a la calidad hídrica. La **Quebrada Barrios**, que recibe las descargas del proyecto, presenta niveles de oxígeno disuelto (OD) por debajo de los estándares establecidos (2.94 mg/L frente a los 6-7 mg/L requeridos), lo que indica contaminación previa. Sin embargo, el **EslA** no evalúa el impacto acumulativo de la descarga del efluente tratado sobre esta quebrada ya degradada ni presenta un plan de recuperación, lo que contraviene el **Decreto 75 del 2004** y el **Principio Precautorio de la Ley 41 del 1998**. Según el **Artículo 5** de dicha ley, el principio de precaución debe garantizar que las actividades humanas no causen daño irreversible a los recursos naturales, especialmente en zonas protegidas. Igualmente, Según el **Reglamento Técnico DGNTI-COPANIT 35-2000**, los proyectos en zonas de alta biodiversidad deben incluir estrategias claras de mitigación y preservación de especies amenazadas.

Además, el **Decreto Ejecutivo N.º 1 de 2023** establece que los proyectos de **Categoría II** deben presentar un análisis exhaustivo de la calidad hídrica de las cuencas receptoras y un plan de manejo integral para evitar la alteración de estos cuerpos hídricos. La falta de un análisis detallado sobre el impacto del efluente tratado sobre la **Quebrada Barrios** demuestra una grave omisión que compromete la viabilidad ambiental del proyecto y categorizándolo en una categoría equivocada.

4. Cálculo Incompleto de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

El **EslA** presenta un estudio incompleto de las emisiones de GEI, ya que solo considera las emisiones directas (**Alcance 1**) e indirectas por energía (**Alcance 2**), omitiendo las emisiones del **Alcance 3**, como el transporte de materiales y residuos. Este vacío es crítico, ya que compromete el cumplimiento de los objetivos nacionales en materia de cambio climático y la meta de Panamá de ser un país "carbono negativo".

El **Decreto 1 del 2023**, en su **Artículo 4.4**, establece que todos los proyectos de **Categoría III** deben incluir un análisis exhaustivo de las emisiones de **Alcance 3**,

lo que **no** se ha realizado en este caso, porque lo tienen en una categoría errónea y necesaria para este tipo de proyecto. Este análisis es esencial para evaluar el verdadero impacto climático del proyecto y desarrollar un plan de mitigación adecuado. Además, el impacto del tráfico vehicular generado por el centro comercial no ha sido adecuadamente evaluado.

5. Deficiencias en la Participación Ciudadana

El **EsIA** menciona un "Plan de participación ciudadana", pero no presenta evidencia concreta de la consulta con la comunidad, como actas o encuestas. Esta falta de transparencia y participación vulnera el derecho de los ciudadanos a ser informados y a opinar sobre proyectos que afectan su entorno, conforme a lo dispuesto en el **Artículo 7.2 del Decreto 1 del 2023**, que exige que los procesos de participación sean documentados y verificables.

Además, según el **Artículo 6 de la Ley N.º 41 de 1998**, los proyectos de gran impacto deben garantizar la inclusión de la opinión de las comunidades locales afectadas antes de la aprobación final. Esta deficiencia en la participación ciudadana muestra un incumplimiento del derecho constitucional de la población de ser consultados en proyectos que afectan su entorno.

6. Estudio de Vialidad

El Estudio de Tránsito realizado para este proyecto, incluido como anexo al **EsIA**, está basado en los datos recolectados en un (1) aforo realizado en solo un (1) día durante el periodo de vacaciones de fin de año, lo cual no refleja la realidad del área. Es importante mencionar que Clayton, además de ser una zona residencial alberga:

- Más de cuatro centros educativos con una matrícula media a alta, tres de ellos localizados sobre la avenida Demetrio Lakas;
- La Embajada y Consulado de los Estados Unidos de América y la futura Embajada de la República Popular China;
- Oficinas de la UABR
- Las oficinas centrales de la Caja del Seguro Social y;
- La Ciudad del Saber.

Los servicios brindados dentro de Clayton generan importantes picos de tráfico durante las primeras horas de la mañana y uno continuo y más prolongado durante la mayor parte de la tarde, iniciando a la hora de salida de las principales colegios al que luego se suma el intenso tráfico que generan los funcionarios de la Caja del Seguro Social, y que empeora cuando las vías principales se encuentran colapsadas y las vías internas de Clayton son utilizadas como vías alternas por su conexión hacia el área de El Dorado.

6. El escenario existente actual en horario punta de la mañana, presenta un nivel de servicio deficiente, presentando tiempos de demora promedio alto y longitudes de colas largas, en la Avenida Demetrio Lakas y en los diferentes ramales de la rotonda. En horario de la tarde, en condición actual existente, los niveles de servicios evaluados son regulares, presentando disminuciones de velocidades en dirección hacia la Avenida Ascanio Villalaz. La dirección en donde está ubicada el proyecto, presenta buenos niveles de servicios.
8. Se estima que el proyecto Clayton Station tiene un flujo de demanda mucho más alta en horario de la tarde, y que a la vez coincide con una mejor condición vial, por lo que no genera un impacto fuerte sobre la vía. La red vial de la zona de Clayton presenta sus peores condiciones en su hora punta AM, sin embargo, por el horario operativo de los comercios de este proyecto no coincidiendo con el horario de mayor demanda en Clayton, permite estimar un menor impacto vial sobre la vía.

Como se menciona en el EIA en cuestión. Ver fotos adjuntas que demuestran el tráfico de un día que es representativo de todos los días en horarios de la tarde todos los días.



Tráfico en la rotonda



Tráfico en entrada a Clayton

Solicitamos que la **ATTT** realice las consideraciones pertinentes para el flujo vehicular en este sector, especialmente en días laborables. Según el **Decreto Ejecutivo N.º 1 de 2023**, los proyectos en **Categoría III** deben realizar estudios

de tráfico durante horarios de alta congestión para evaluar adecuadamente el impacto vial.

7. Falta de información verídica.

Por otra parte, es importante observar que en la descripción del proyecto se indica el centro comercial está compuesto por 55 locales comerciales, sin embargo, el estudio de tránsito fue elaborado considerando 63 locales comerciales, lo que representan un incremento de casi el 15% en el tráfico inicialmente esperado.

RECOMENDACIONES Y SOLICITUD

A fin de subsanar las omisiones y deficiencias mencionadas, solicitamos que se complementen los estudios y medidas del **EslA** con lo siguiente:

- **Re-categorización del proyecto** a un proyecto de **Alto Impacto Ambiental**, por lo que debería ser clasificado como **Categoría III**, conforme al **Decreto Ejecutivo N.º 1 de 2023**, puesto que se han omitido los impactos negativos acumulativos y sinérgicos que generará el proyecto sobre la infraestructura de Clayton y Albrook, especialmente durante su operación en simultáneo con la Embajada de los Estados Unidos de América, la futura Embajada de la República Popular de China, la sede principal de la Caja del Seguro Social, la Ciudad del Saber, el proyecto Clayton Point, entre otros. Cabe mencionar que varias de las instalaciones construidas o servicios a no residentes que se brindan dentro de Clayton riñen con los usos de suelo establecidos en la Ley 21 de 1997.
- Un **análisis de conectividad ecológica** entre el proyecto y las áreas protegidas circundantes, con protocolos específicos para especies en peligro.
- El **cálculo de las emisiones de Alcance 3** y un plan de mitigación más robusto para las emisiones generadas por el tráfico y otras fuentes.
- La presentación de **evidencia clara de la participación ciudadana**, como actas, encuestas y resultados de las consultas realizadas.
- Un **estudio hidrobiológico completo de la Quebrada Barrios**, junto con un plan de recuperación detallado.
- Refuerzo del **Plan de Manejo Ambiental (PMA)** con medidas específicas para la estabilización de suelos en áreas erosionables y un monitoreo continuo de la calidad del agua en la quebrada.
- La inclusión de los **estudios de suelo pertinentes** para determinar la posible contaminación del sitio, dado que anteriormente funcionó como estación de gasolina, con la correspondiente certificación del **Cuerpo de Bomberos de Panamá** y Ministerio de Salud y demás autoridades que deban garantizar la no contaminación de los suelos y ríos. (MI AMBIENTE)
- Un **estudio vial realista** que contemple la situación real del tráfico en la entrada y rotonda de Clayton, con aforos en horarios y días de mayor circulación vehicular.
- Que se suspenda la aprobación del EIA que fue aprobado sin realizar la consulta ciudadana, ni tomar en cuenta todos estos puntos que debieron ser parte de los requisitos para aprobar dicho Estudio Impacto Ambiental.

CONCLUSIÓN

En virtud de lo expuesto, solicitamos que se **RECHACE EL EsIA** tal como ha sido presentado, hasta que se subsanen los vacíos críticos de información y se ajusten los estudios para cumplir con la legislación ambiental de Panamá. Consideramos que la implementación de este proyecto, tal como está planteado, representaría una grave amenaza para el ambiente y la calidad de vida de los residentes de Clayton y las comunidades aledañas, así como un incumplimiento de las normativas ambientales que nos protegen.

Instamos al Ministerio de Ambiente a ejercer su rol como garante del interés público ambiental, y a no permitir que intereses comerciales comprometan la sostenibilidad, biodiversidad y salud ecológica de una zona estratégica para la ciudad de Panamá y sus ciudadanos.

Agradecemos su atención a esta solicitud y quedamos a su disposición para cualquier aclaración adicional.

Atentamente,



MG. ADA GARUZ
PRESIDENTA DE APRECLA
Cel: 67473266



LIC. ROSA PERKINS
PRESIDENTE DE APROJAL

c.c. Graciela Palacios
Dirección de Evaluación