

13.0 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez analizado, desde un punto de vista ambiental y socioeconómico, el alcance y las implicaciones de las actividades contempladas para la construcción y operación del proyecto “Ampliación a seis (6) carriles - Corredor de Playas (Tramo 2: Santa Cruz - San Carlos), provincia de Panamá Oeste”, como fue descrito en los capítulos anteriores, se extraen las siguientes conclusiones y recomendaciones:

13.1 Conclusiones

El proyecto se localiza en los distritos de Chame y San Carlos, de la provincia de Panamá Oeste, y la población estimada del área de estudio es de 16,825 habitantes. El mismo consiste en la ampliación y mejora de la funcionalidad y seguridad del tramo de la carretera Panamericana (CPA), localizado contractualmente, entre la Est 36+200 ubicada próxima al cruce del río Lagarto y la Est 57+900, antes del cruce sobre el río Mata Ahogado.

Las principales obras del proyecto se agrupan en dos componentes: Componente 1- Obras en la carretera Panamericana, las cuales ocupan una longitud aproximada de 21.8 kilómetros y contempla la ampliación, rehabilitación y construcción de nuevos puentes vehiculares, pasos peatonales, retornos e intersecciones. Componente 2- Variante Chame - Punta Barco: comprende la construcción de una nueva vía, paralela al tramo en rehabilitación y mantenimiento de la CPA, y contará con tres carriles por sentido entre las comunidades de Chame y Punta Barco. Esta variante tendrá una longitud aproximada de 13.873 a 14.230 kilómetros, en función de lo que determine el diseño final, y contará con 20 puentes vehiculares nuevos, dos intercambiadores, cuatro retornos y seis pasos de fauna.

En el área de influencia directa del proyecto las áreas cubiertas por algún tipo de vegetación corresponden a 113.91 hectáreas (63.35%). Los diferentes tipos de vegetación identificados son bosque secundario intermedio, bosque secundario joven (incluyendo rastrojos), gramíneas con

árboles dispersos, cultivos y plantación forestal. Las gramíneas con árboles dispersos es el tipo de vegetación predominante en el AID del proyecto.

En cuanto a la fauna terrestre se registraron un total de 80 especies entre mamíferos, aves, reptiles y anfibios distribuidos en 53 familias y 23 órdenes. El grupo de las aves resultó con la mayor representatividad, seguido por el grupo de los mamíferos, los reptiles y los anfibios. Con base al listado de la Resolución No. DM-0657-2016, del total de especies reportadas en el área de estudio, se detectaron nueve especies protegidas por alguna categoría de conservación. De acuerdo a normativas internacionales, como la Convención para el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre, se registraron nueve especies en el apéndice II y tres especies en el apéndice III; y de acuerdo a la lista actualizada del Libro Rojo de UICN, 73 especies se encuentran bajo la categoría de protección menor (LC) y una bajo la categoría de datos deficientes (DD).

Por otro lado, la fauna acuática registró dos especies de macroinvertebrados bentónicos, todas pertenecientes al grupo de los crustáceos decápodos. En cuanto a los vertebrados, se registraron 12 especies de peces. No se colectaron especies que se encuentren dentro de alguna categoría de protección a nivel nacional e internacional.

El inventario preliminar de propiedades y estructuras identificó un total de 209 afectaciones potenciales distribuidas en los corregimientos de Nueva Gorgona, Bejuco, Las Lajas, San José y San Carlos. La mayoría de las estructuras identificadas son permanentes (71%). El 41% de las estructuras son utilizadas como vivienda residencial (86 estructuras); 27% corresponde a otros usos (57 estructuras); 26% son de uso comercial (55 estructuras); 4% se encuentran vacías o abandonadas (9 estructuras); y 1% son de uso mixto (2 estructuras).

En términos generales la mayoría de los encuestados y entrevistados expresó estar de acuerdo con el proyecto. Entre los beneficios que perciben los encuestados que pueden derivarse del proyecto están la mejora al tráfico, seguido de la generación de empleos y mejoras a la vialidad. Mientras que entre las recomendaciones dadas por los entrevistados están la necesidad de llevar a

cabo un proceso de comunicación adecuado con las comunidades y compensar por las tierras privadas que vayan a utilizarse.

El mayor interés de los participantes de los grupos focales es que se hagan retornos aéreos adecuados y accesos a vías no principales. Entienden que el progreso conlleva afectaciones temporales, pero que, con un buen diálogo, se logran entendimientos e invitan a que este diálogo se produzca con los afectados. Consideran que la ciudadanía de la zona, en general, está mal informada sobre el proyecto, creyendo que van a haber expropiaciones. Recomiendan que haya más divulgación de información y explicación a la ciudadanía para evitar estos rumores.

Se identificaron un total de 33 impactos entre positivos y negativos. Para la etapa de construcción la mayoría de los impactos negativos presentan un nivel de significancia moderada, seis tienen significancia baja y solo uno resultó con significancia alta. En cuanto a los impactos positivos, los dos impactos son de significancia alta. Por otra parte, en la fase de operación, la mayoría de los impactos negativos identificados son de significancia baja y cuatro impactos de significancia moderada, no se encontraron impactos negativos de significancia alta. De los impactos positivos, un impacto resultó bajo, uno moderado, tres presentan significancia alta y uno significancia muy alta.

El análisis de dichos impactos permitió identificar las medidas necesarias para la prevención, control o mitigación de los impactos negativos, las cuales fueron plasmadas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) del proyecto el cual persigue que el proyecto propuesto se ejecute y opere sin la ocurrencia de impactos ambientales y sociales adversos, por lo que se puede concluir que el proyecto es ambientalmente viable.

Por otra parte, los resultados de la valoración económica de impactos y su correspondiente análisis costo - beneficio, también indican que el proyecto resulta ambiental y socialmente aceptable. Desde el punto de vista económico, se observa en el flujo neto que todos los años la relación entre beneficios y costos ambientales es positiva; o sea, todos los años los retornos

ambientales son superiores a los gastos invertidos en prevención, mitigación y monitoreo, justificando este rubro de egresos del proyecto.

13.2 Recomendaciones

- Antes del inicio de la construcción del Proyecto, el Promotor debe asegurar que el contratista presente un Plan detallado donde se incluya el cumplimiento del plan de manejo ambiental y de las normativas aplicables.
- Coordinar con las autoridades competentes (Policía Nacional, ATTT), los desvíos del tráfico vehicular necesarios disminuyendo los tranques y evitando accidentes de tránsito durante la construcción. Los mismos, deben ser anunciados con anticipación a la comunidad.
- Garantizar que no exista esta interferencia al proyecto asociadas a la presencia de explosivos, previa notificación de la Entidad correspondiente que así lo declare, para dar inicio a los trabajos de construcción en el sector del aeropuerto de Chame.
- Garantizar el acceso a las viviendas, locales comerciales y cualquier estructura y otras vialidades ubicadas a lo largo del área de influencia del proyecto.
- Incluir en los contratos con el Contratista el cumplimiento de la normativa ambiental panameña y aquellos compromisos ambientales del proyecto, adquiridos a través del Estudio de Impacto Ambiental y otros establecidos por el Ministerio de Ambiente, que por su naturaleza le sean delegados por parte del Promotor.
- Mantener en todo momento canales de comunicación con la comunidad, de manera que estos conozcan los mecanismos para presentar sus preocupaciones sobre el Proyecto y la forma en la cual se atenderán las mismas.
- Antes de iniciar las actividades de intervención en cuerpos o canales de agua naturales existentes, deberá contar con la autorización de obras en cauces naturales otorgada por el Ministerio de Ambiente.