

170

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE AMBIENTE
RESOLUCIÓN No. DEIA-IA-RECH- 004 -2022
De 6 de Mayo de 2022

Por la cual se resuelve la solicitud de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), categoría III, del proyecto denominado: **DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)** cuyo promotor es la sociedad **L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A.**

El suscrito Ministro de Ambiente, en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A., persona jurídica, inscrita a folio No. 155696678 del Registro Público de Panamá; cuyo representante legal es el señor CHRISTIAN PETER SCHROETER, varón, de nacionalidad alemana, con pasaporte No. C4JG8P15V; se propone llevar a cabo el proyecto denominado: DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT);

Que en virtud de lo antedicho, el día 31 de marzo de 2022, la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A., a través de su apoderado legal, el señor ELIO JOSÉ CAMARENA, de nacionalidad panameña, con cédula de identidad personal No. 9-97-449; presentó el EsIA, categoría III, denominado: DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT), elaborado bajo la responsabilidad de la empresa consultora PLANEAMIENTO Y DESARROLLO, S.A. (PLADES), persona jurídica inscrita en el Registro de Consultores del Ministerio de Ambiente a través de la Resolución No. DEIA-IRC-007-21;

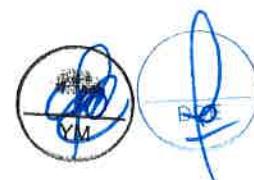
Que de acuerdo al EsIA, el objetivo del proyecto es la construcción de un relleno en el margen Este de la Calzada de Amador para el futuro desarrollo de actividades sobre este, incluyendo hoteles, áreas comerciales, parque de atracciones, áreas deportivas, una playa pública, marinas, entre otros;

Que el proyecto cubre cincuenta hectáreas (50 has) de relleno, el cual se realizará siguiendo el diseño de la forma de dos delfines cuyas narices se encuentran. La distancia en dirección noroeste-sureste es de 1090 m y la distancia en dirección noreste-suroeste es de 750 m. El relleno sentará las bases para la ejecución de un plan maestro que incluirá las siguientes actividades según Tabla 2-1. Áreas por desarrollar a futuro: área marina seca: 5.5 has, área de mantenimiento: 4.3 has, área de estacionamiento: 1.3 has, área para zona de hospedaje: 9.8 has, área de restaurante: 2.6 has, área para deportes extremos: 4.4 has, área de deportes acuáticos: 5.2 has, playa: 2.8 has, áreas comerciales: 3.5 has, oficina: 2.4 has, vialidad vehicular y peatonal: 8.2 has. Cabe resaltar que estas actividades tendrán su propio EIA y no se incluyen en el alcance de este;

Que señalan que el área de influencia directa comprende una superficie aproximada de 156.24 has, definida por área acuática y terrestre. El área acuática corresponde al Océano Pacífico con una superficie de 146.44 has y el área terrestre está conformada por el relleno frente al Figali Convention Center, donde se plantea ubicar el campamento del proyecto, con 9.8 has;

Que la ubicación del proyecto se encuentra en la Calzada de Amador, corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, sobre las siguientes coordenadas UTM, con Datum de referencia WGS 84:

| COORDENADAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA (COMPONENTE MARINO) | | |
|--|-----------|-----------|
| Número | Norte | Este |
| 1 | 985850.14 | 661757.43 |
| 2 | 986134.33 | 661747.01 |
| 3 | 986136.25 | 661811.73 |



| | | |
|----|-----------|-----------|
| 4 | 987141.05 | 661759.11 |
| 5 | 987210.03 | 661114.46 |
| 35 | 986107.76 | 661247.24 |
| 36 | 986070.23 | 661260.63 |
| 37 | 985879.34 | 661480.35 |
| 38 | 985857.46 | 661527.92 |
| 39 | 985826.26 | 661657.28 |
| 40 | 985825.95 | 661710.56 |

| COORDENADAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA (COMPONENTE TERRESTRE) | | |
|--|-----------|-----------|
| Numero | Norte | Este |
| 1 | 988448.23 | 659966.23 |
| 2 | 988382.15 | 659981.57 |
| 3 | 988173.59 | 659969.89 |
| 4 | 988183.30 | 660155.60 |
| 5 | 988317.15 | 660182.40 |
| 15 | 988405.81 | 660727.37 |
| 16 | 988421.08 | 660793.94 |
| 17 | 988462.05 | 660791.68 |
| 18 | 988448.40 | 660537.89 |

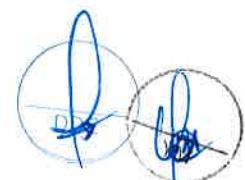
| COORDENADAS DEL ÁREA DE BOTADERO #1 (ÁREA AUTORIZADA PARA EL DRAGADO REMOVIDO DEL ÁREA PUERTO PSA PANAMÁ) | | |
|--|--------|--------|
| Numero | Norte | Este |
| 1 | 982000 | 671500 |
| 2 | 980500 | 671500 |
| 3 | 980500 | 672500 |
| 4 | 982000 | 672500 |

| COORDENADAS DEL ÁREA DE BOTADERO #2 (ÁREA ESTÁ APROBADA MEDIANTE EL EIA CATEGORÍA III, AMPLIACIÓN DEL PUERTO PSA PANAMÁ.) | | |
|--|--------|--------|
| Numero | Norte | Este |
| 1 | 980500 | 671500 |
| 2 | 980500 | 673750 |
| 3 | 978500 | 671498 |
| 4 | 978500 | 673750 |

El resto de las coordenadas del polígono del proyecto están visibles en las pág. 57, 58 y 69 del EsIA.

Que luego de verificar que el estudio presentado cumpliera con los contenidos mínimos, se elaboró el Informe de Revisión de Contenidos Mínimos de Estudio de Impacto Ambiental, calendado primero (1) de abril de 2022, mediante el cual se recomienda la admisión de solicitud de evaluación del EsIA, Categoría III. En virtud de lo anterior, mediante el PROVEJIDO-DEIA-015-0104-2022, del primero (1) de abril de 2022, se resuelve admitir la solicitud de evaluación y se ordena el inicio de la fase de Evaluación y análisis del EsIA (fs. 22-25);

Que como parte del proceso de evaluación, se remitió el EsIA a las Unidades Ambientales Sectoriales (UAS) del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT), Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Ministerio de Cultura (MiCultura), Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN), Sistema Nacional de Protección Civil



(SINAPROC), Ministerio de Salud (MINSA), Autoridad del Canal de Panamá (ACP), a la Alcaldía de Panamá, Autoridad de Turismo de Panamá (ATP) y a la Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) mediante nota DEIA-DEEIA-UAS-0055-0404-2022; mientras que a la Dirección de Costas y Mares (DICOMAR), Dirección de Seguridad Hídrica (DSH), Dirección Forestal (DIFOR), Dirección de Áreas Protegidas y Biodiversidad (DAPB), Dirección de Información Ambiental (DIAM), y a la Dirección Regional del Ministerio de Ambiente de Panamá Metropolitana a través del MEMORANDO-DEEIA-0191-0404-2022 (fs. 27-43);

Que mediante MEMORANDO-DEEIA-0201-0604-2022, se solicitó a la Dirección de Política Ambiental (DIPA), como parte del proceso de evaluación, sus comentarios respecto al EsIA presentado (f.44);

Que con fundamento en el artículo 32 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto de 2009, se solicitó a través de la nota DEIA-024-22 a la Universidad de Panamá, nota DEIA-025-2022 a la Universidad Tecnológica de Panamá y nota DEIA-026-2022 al Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (Panamá) sus comentarios u observaciones al EsIA, respectivamente (fs. 45-50);

Que a través de nota SAM-184-2022, recibida el 12 de abril de 2022, MOP, remitió sus observaciones al EsIA indicando que: “... *le informamos que no tenemos objeción, ni comentarios al respecto.*” (fs.51-52);

Que mediante nota 2262-UAS-SDGSA, recibida el 12 de abril de 2022, MINSA, presentó sus comentarios al EsIA, señalando que: “*Revisado el Estudio de Impacto Ambiental y cumpliendo con la norma del MINSA, no se tiene Objeción, a la ejecución del proyecto.*” (fs.53-55);

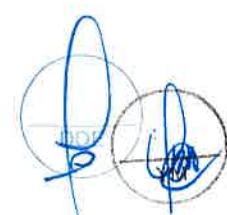
Que a través de nota DIPA-087-2022, recibida el 13 de abril de 2022, DIPA, vierte sus observaciones respecto al ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo-beneficio, indicando que el mismo fue realizado de manera incompleta, por lo que recomiendan estimar el valor monetario de los impactos positivos y negativos del proyecto indicados en la Tabla 9-1 del EsIA, entre otras cosas. Además, señalan que se debe describir las metodologías, técnicas o procedimientos aplicados en la valoración monetaria de cada impacto ambiental (fs.56);

Que mediante MEMORANDO-DIAM-0462-2022, recibido el 13 de abril de 2022, DIAM, informa que: “... *con los datos proporcionados se determinó lo siguiente: Área de influencia directa (tierra) Superficie: 9 has +7,996.24 m². Área de influencia directa (agua) Superficie: 146 has +2,956.33 m². Área de influencia indirecta. Superficie: 390 has + 3,679.25 m². Depósito de material dragado # 1 Superficie: 150 has. Depósito de material dragado # 2: Superficie: 450 has + 2,000 m²... Fuera del SINAP. Ley 21 Centro urbano, Operación del Canal (agua), operación del Canal (Tierra), Uso diferido (tercer juego de esclusas)*” (fs.57-58);

Que a través del Informe Técnico de Inspección No. 016-2022 del 18 de abril de 2022, la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (DEIA), deja constancia de la inspección realizada al área donde se propone desarrollar el proyecto en evaluación y entre sus conclusiones señala que: “*El área donde se propone desarrollar el relleno y marina es utilizada como fondeadero para las embarcaciones. El área que señala el EsIA que sería destinada para el campamento, no fue visitada debido a que la representante por parte del promotor indicó que la misma no será utilizada, por lo cual se desconoce dónde se ubicará la zona de campamento...*” (fs. 59-71);

Que mediante nota DEIA-DEEIA-NC-0102-1804-2022 de 18 de abril de 2022, se solicitó al Registro Público de Panamá, información relacionada con el estatus legal de la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A. (f.73);

Que a través de la nota 2022EsIA058, recibida el 18 de abril de 2022, ACP, presenta sus comentarios al EsIA, indicando que: “... *después de verificar las coordenadas suministradas en el*



mencionado estudio detallando las áreas de Impacto Directo e Indirecto, le indicamos que el proyecto se encuentra fuera de los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, sin embargo parte del proyecto se encuentra dentro del área de los límites identificados como de Compatibilidad con la Operación del Canal de Panamá, por lo que los responsables del proyecto deberán tramitar este permiso antes de continuar con el proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental..." (f.74);

Que mediante MEMORANDO No. DSH-0345-2022, recibo el 20 de abril de 2022, DSH, remite Informe Técnico N°. DSH-029-2022, de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental, donde concluye que: "Según indicado en el estudio de impacto y el mapa elaborado, por el Departamento de Seguridad Hídrica, el desarrollo del proyecto no afectará las fuentes hídricas de agua dulce tales como ríos, quebradas u otros, sin embargo, implicará el uso del agua del mar, actividad que requiere trámites de los permisos correspondientes en el Ministerio de Ambiente... ". (fs. 75-79);

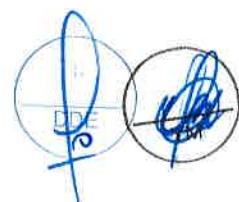
Que a través de nota UAS-007-2022, recibida el 21 de abril de 2022, AMP, vierte sus observaciones al EsIA, donde señalan que: "... En la página 011, párrafo 2.2.2.3 Dragado dice: las áreas donde se construirán el relleno y para los canales de acceso a las marinas y al interior de la isla, deberán ser dragadas a 2m de profundidad y en la pág. 068, párrafo 5.4.2.2 del mismo proyecto dice: Las áreas donde se construirán el relleno y para los canales de acceso a las marinas y al interior de la isla, deberán ser dragadas hasta el nivel -4m (MLWS). Cuál será el nivel real a dragar... En los aspectos oceanográficos, es necesario mencionar, que los estudios presentados en este proyecto no son estudios levantados en campo (*in situ*), por lo que solo pueden ser mostrados como referencia y no como estudios propios para este proyecto, este proyecto debe realizar sus propios estudios Oceanográficos/Hidrográficos y ser comparados con los estudios que presentan como referencia...", entre otros comentarios. (fs.80- 82);

Que mediante nota MC-DNPC-PCEN-No. 295-2022, recibida el 21 de abril de 2022, MiCultura, remite sus comentarios al EsIA, en los cuales indica que "...al informe arqueológico le falta información necesaria para su evaluación de acuerdo a lo establecido en la Resolución No. 067-08 DNPH del 10 de julio de 2008... Es importante que en el análisis de este proyecto se evalúe el impacto al Paisaje Cultural del área de Amador en su conjunto y entorno, tomando a consideración los instrumentos legales existentes...", entre otros comentarios (fs. 83-85);

Que a través del MEMORANDO-DIFOR-237-2022, recibido el 22 de abril de 2022, DIFOR, remite comentarios técnicos al EsIA, donde señalan que "...consideramos viable lo planteado en el presente estudio en relación al tema forestal..." (fs. 86-89);

Que mediante nota N° 14.1204-059-2022, recibida el 25 de abril de 2022, MIVIOT, remite informe de revisión y calificación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), indicando "Toda edificación que se vaya a construir deberá contar con un uso de suelo, y para que este uso de suelo se le otorgue, deberá contar con un número de folio real o finca..." (fs. 90-93);

Que mediante nota SAM-227-2022, recibida el 25 de abril de 2022, MOP, remite informe de los comentarios emitidos por la Dirección de Estudios y Diseños y la Oficina de Proyecto Especiales, en el cual indican que: "...El estudio, no menciona posibles afectaciones a la vía y estructuras existentes (ciclovía, aceras, estacionamientos, áreas verdes) ... La servidumbre vial, se debe mantener libre de cualquier desarrollo, solo se permitirá para efectos de los accesos al proyecto...", además mencionan "... El documento contempla en la fase de operación, posible impacto en el incremento de tránsito vehicular, lo cual consideramos disminuirá el periodo de vida útil para el cual fue diseñado la Ampliación de la Calzada de Amador y además produciría un incremento en el mantenimiento de la vía que actualmente gestiona y administra del MOP; sin embargo, el estudio no plantea medidas de mitigación o alternativas para mejorar el flujo vehicular en la zona..." entre otros (fs. 94-98);



Que mediante nota No. DG-255-2022, recibida el 25 de abril de 2022, Registro Público de Panamá, informa lo siguiente: "...Según nuestras constancias registrales, la sociedad L.G.S. PANAMÁ TOURISM DEVELOPMENT, S.A. consta inscrita al Folio 155696678, y la misma a la fecha mantiene estatus suspendido" (fs.99-101);

Que a través del MEMORANDO-DRPM-114-2022, recibido el 25 de abril de 2022, la Dirección Regional de Panamá Metropolitana, remite informe técnico de evaluación DRPM-SEIA-No.005-19-04-2022, y entre sus comentarios señala que "... Al momento de la inspección se observó que no presenta flora, dado que es un área intervenida, con excepción de presencia de gramínea y ciertas palmeras a orillas de la servidumbre de la calzada...solicitan verificar los sitios de extracción de arena...indicar si dentro del alcance del proyecto está contemplada (coordenadas el sitio de dicho campamento, o si se cuenta con los permisos, ya que el sitio indicado, pertenece a empresas que han concesionado el área en su totalidad..." (fs.102-107);

Que mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, recibida el 25 de abril de 2022, la Universidad Tecnológica de Panamá, remite revisión y comentarios a EsIA de la Comisión de Revisión: Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, y sus comentarios van enfocados a la descripción del estudio, referencias bibliografías, deficiencias en el levantamiento de línea base (ambiente físico, biológico y socioeconómico), identificación y valoración de impactos, plan de manejo ambiental, entre otros (fs. 108 -116);

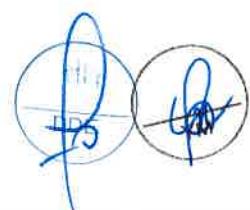
Que a través de la nota DICOMAR-265-2022, recibida el 26 de abril de 2022, la Dirección de Costas y Mares, remite INFORME TÉCNICO DICOMAR N°. 034-2022, de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental, donde entre sus comentarios técnicos señalan que "La información correspondiente a condiciones del oleaje, caudales y corrientes, muestra que se basaron en datos correspondientes a los años 1997-2006 y para altura de la ola los datos citados corresponden de 1997 al 2011, por lo tanto al haber cambios considerables después de los años citados, solicitamos se realicen las modelaciones con datos más recientes...", también que "... La Empresa Promotora debe presentar los planos topográficos del fondo marino específicamente donde va la línea del proyecto en el mar, junto con las modelaciones con datos más actuales, para los escenarios de aumento del nivel de mar y efectos de corrientes...". (fs. 117-128);

Que mediante nota sin número, recibida el 29 de abril de 2022, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS Panamá), emite comentarios respecto a la evaluación del EsIA, los cuales van dirigidos a posibles impactos que generaría el proyecto en el Distrito Histórico Casco Viejo de la Ciudad de Panamá, y a su zona de amortiguamiento, nombrado desde 1997 como patrimonio de la Humanidad por UNESCO (fs. 133 - 134);

Que a través de nota sin número, recibida el 3 de mayo de 2022, el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, emite comentarios respecto a la evaluación del EsIA, los cuales van dirigidos a posibles afectaciones a sus operaciones, utilidades públicas y manejo de tráfico vehicular, el paisaje, carencias del estudio respecto al levantamiento de la línea base (fs. 136-139);

Que las UAS del IDAAN y Alcaldía de Panamá, emitieron sus comentarios al EsIA fuera de tiempo oportuno, mientras que las UAS del SINAPROC, ATP y ARAP no presentaron observaciones al mismo, por lo que se asume que no mantienen objeción al mismo, tal como dispone el artículo 42 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto de 2009;

Que como parte del alcance del EsIA, el promotor justifica la categoría, en función de los criterios de protección ambiental, señalando: "Después de realizados los análisis respectivos, se entiende que el Proyecto "Desarrollo Marítimo Amador (Amador Maritime Development)" produciría impactos ambientales significativamente adversos al presentar algunos de los efectos, características o circunstancias previstas en los cinco criterios de protección ambiental identificados en el Artículo 23 de este reglamento, específicamente los Criterios 1 y 2, los cuales



han sido considerados en la elaboración del presente EsIA, así como para determinar su categoría correspondiente... ”;

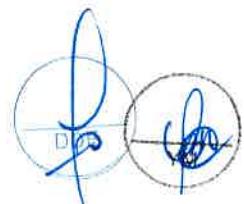
Que de lo antes expuesto y tomando en consideración la ubicación del proyecto, se hace necesario indicar que el área sobre la cual se pretende desarrollar el mismo, fue declarada como Zona Turística Especial, por sus condiciones especiales para la atracción y retención del turismo, mediante el Decreto de Gabinete No. 66 de 23 de febrero de 1990. En este sentido, debemos señalar que el objetivo del presente proyecto es el relleno de una superficie de 50 Has de fondo marino, que sentará las bases para la ejecución de un Plan Maestro, propuesta que modificaría de manera permanente el área ocupada por dichas obra, alterando factores bióticos y abióticos que existen en esa zona, así como también modificaría de manera permanente la composición actual del paisaje, el cual es uno de los atributos de atracción turística;

Que dada las condiciones especiales de la “*Zona Turística Especial el área de Fuerte Amador*”, podemos indicar que, el proyecto en evaluación incide sobre los factores e) La afectación, intervención o explotación de territorios con valor paisajístico y/o turístico declarado, f) La obstrucción de la visibilidad a zonas con valor paisajístico declarado y g) La modificación en la composición del paisaje, del Criterio de Protección Ambiental número tres (3), dispuesto en el Artículo 23 del Decreto Ejecutivo 123 de agosto de 2009, el cual enuncia lo siguiente: “... *Este criterio se define cuando el proyecto genera o presenta alteraciones significativas sobre los atributos que dieron origen a un área clasificada como protegida o sobre valor paisajístico, estético y/o turístico de una zona... ”;*

Que en relación a lo anterior, se hace relevante traer a colación los comentarios vertidos por ICOMOS Panamá, quienes indican que: “*La Ley General de Cultura has reconocido el paisaje cultural como parte del patrimonio de Panamá, y aunque no has sido reglamentado, consideramos que el paisaje que se aprecia desde el distrito histórico o Casco Viejo de la ciudad de Panamá hacia Amador y viceversa, tiene valor histórico... Asimismo, es de gran preocupación que este relleno se acerca a la zona de amortiguamiento del distrito histórico o Casco Viejo de la ciudad de Panamá, nombrado desde 1997 como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Puede poner en peligro su entorno inmediato y el Valor Universal Excepcional que posee... ”;*

Que en adición a lo descrito en el párrafo anterior, el promotor detalla el desglose de superficies (50 hectáreas), comprendidas por: área marina seca: 5.5 Has; área de mantenimiento: 4.3 Has; área para zona de hospedaje: 9.8 Has; área d estacionamiento: 1.3 Has; área de restaurante: 2.6 Has; área para deportes extremos: 4.4 Has; área de deportes acuáticos: 5.2 Has; playa: 2.8 Has; áreas comerciales: 3.5 Has; oficina: 2.4 Has; vialidad vehicular y peatonal: 8.2 Has; no obstante, se indica: “*Cabe resaltar que estas actividades tendrán su propio EIA y no se incluyen en el alcance de este.*”, por lo cual, la propuesta actual de proyecto (relleno), al no integrar el desarrollo de las estructuras y demás componentes que serán construidos sobre el relleno, no permite dimensionar el impacto real por la construcción del mismo, al componente paisajístico de la zona, el cual es un atributo de importancia para le región, “*Zona Turística Especial el área de Fuerte Amador*”;

Que en relación a la calidad de agua superficiales, el promotor indicó lo siguiente: “... *En el área de influencia del Proyecto no se localizan fuentes superficiales de agua dulce, ya que se desarrollará en aguas marino-costeras, por lo que se realizó una campaña de mediciones de campo e investigación bibliográfica acerca de las aguas marinas y de los sedimentos, para determinar cómo el Proyecto, durante las fases de construcción y operación, podría modificar o afectar la calidad de la Bahía de Panamá... Para determinar la calidad de las aguas marino-costeras, se tomó una muestra de agua compuesta de 24 horas en el área del proyecto el día 2 de agosto de 2021... ”. Ahora bien, el EsIA define un área de influencia directa de 156.24 has, de las cuales 146.44 has corresponden a superficie acuática y 9.8 has a superficie terrestre, de igual forma señalan que se requerirá de zonas (2) de depósito de material de dragado (una de 150 has y otra de 450 has + 2000 m²);*



Que de lo anterior se hace necesario traer a colación la definición de Área de Influencia Directa, establecida mediante el artículo 2 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto de 2009, la cual versa de la siguiente manera: “... área sobre la cual se pueden dar impactos directos de las acciones de un proyecto, obra o actividad...”, es decir, que las superficies dispuestas como áreas de depósito de material de dragado, debieron ser incluidas en el área de influencia directa, toda vez, que son parte integral de las actividades requeridas para el desarrollo del proyecto y en ellas se generan impactos directamente relacionados a la actividad del dragado, lo cual es componente primordial de este;

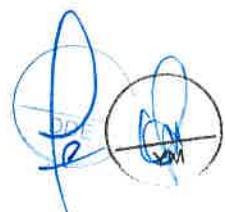
Que continuando con lo antes expuesto, podemos determinar que, la línea base en cuanto al análisis del aspecto ambiental (calidad de agua) es deficiente, ya que, la muestra captada no es representativa, lo que no permite conocer la condición real de la calidad del agua marina. Esta postura coincide con las observaciones técnicas proferidas por la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales de la Universidad Tecnológica de Panamá, quienes señalaron que: “...una sola muestra es insuficiente para documentar la calidad del agua de mar en el sitio del proyecto... Es necesario conocer la variación espacial y lograr series temporales o al menos realizar un muestreo apropiado para conocer la variabilidad temporal de los parámetros fisicoquímicos y microbiológicos analizados. Por otra parte, en vez, de comparar los resultados de calidad del agua con el anteproyecto de Norma de Calidad de Aguas Marinas y Costeras (ANAM 2006), se debió comparar con una normativa internacional vigente.”;

Que por su parte al desarrollar el punto referente a la topografía del área, se indicó: “...El proyecto se desarrollará en un área marina por lo cual este apartado describirá, principalmente los elementos de la batimetría del área de influencia del proyecto. Para la determinación de las condiciones de fondo de mar, fue realizado un estudio de batimetría en los límites definidos en el Diseño Básico...”, sin embargo, al hacer la revisión del presente EsIA, no se logró evidenciar que dicho estudio de batimetría, solo se observó un plano para una superficie de 1,084,474.05 m², que corresponde a 108.44 has. En este sentido es indispensable recordar que el objetivo del proyecto descrito es la modificación de la morfología del fondo marino (dragado y relleno), por lo que, al no presentar el estudio de batimetría, desconocemos cuales son las características actuales del fondo marino y las transformaciones que tendría éste con el desarrollo del proyecto;

Que aunado a lo anterior, debemos referirnos a las alternativas de botaderos autorizados para la disposición de material de dragado, donde el promotor indicó que dispone de dos sitios de depósitos: un área autorizada para el dragado removido del área Puerto PSA Panamá y otra el área aprobada mediante el EsIA Categoría III, Ampliación del Puerto PSA Panamá, sin embargo, debemos aclarar que los EsIA, son diseñados para dar gestión a los impactos identificados en función al alcance del proyecto o actividad analizada, es decir, que estos sitios fueron aprobados para depositar los volúmenes de dragado que generarían dichos proyectos. Por lo que, para depositar material en dichas superficie, el presente EsIA debió realizar una evaluación de las condiciones actuales de la zona de depósito (levantamiento de línea base), ya que la misma podría haber sufrido modificaciones importantes, en virtud del material dragado producido por los proyectos antes mencionados, lo cual permitiría determinar si la zona cuenta con la capacidad, para recibir el material proveniente del presente proyecto;

Que para la caracterización geotécnica, en el EsIA indicó: “...Para la caracterización de los estratos de suelo, se tomó como referencia el estudio geotécnico para el Estudio de Impacto Ambiental Categoría II para el proyecto Estudios, Diseños, Desarrollo y Aprobación de Planos, y Construcción de La Terminal de Cruceros de Amador, Isla Perico, Panamá. Este se compone de 10 sondeos ubicados aproximadamente a mil (1000) metros del área de nuestro proyecto, ver Imagen 6-5...”;

Que el artículo 19 del Decreto Ejecutivo 123 de 14 de agosto 2009, establece que: “Los Estudios de Impacto Ambiental de aquellos proyectos, obras o actividades cuya ejecución has sido



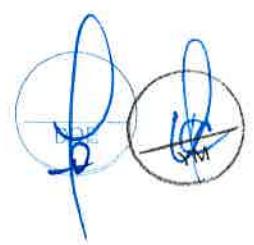
concebida en áreas donde ya se han propuesto otros similares, previamente sometidas al Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental y **aprobado el Estudio de Impacto Ambiental y su ejecución no has iniciado**, se enfocarán únicamente en la descripción de los aspectos más relevantes del área y en detallar los impactos ambientales, así como las medidas de mitigación y/o compensación, y el Plan de Manejo Ambiental, incorporando al Estudio de Impacto Ambiental, la información de línea base que ya fue avalada por la ANAM en los otros procesos, citando las fuentes. **La información contenida en esta línea base de proyecto colindantes, tendrá una vigencia máxima de dos (2) años contados a partir de la presentación del Estudio de Impacto Ambiental y deberá citar la fuente de la información...;**

Que en relación a lo anterior, el Estudio de Impacto Ambiental citado en el párrafo anterior, fue presentado el 3 de octubre de 2017 y aprobado mediante Resolución N° DIEORA-IA-161-2017 del 21 de noviembre de 2017, por lo que, la información de línea base contenida en el estudio de referencia, se encuentra no vigente, por ende no puede ser utilizada como referencia para el Estudio de Impacto Ambiental, categoría III, del proyecto DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT). Siendo así, el EsIA debió levantar estudios de rigor, que sustentaran la caracterización geotécnica del área de influencia directa del proyecto;

Que en cuanto a las corrientes, mareas y oleajes, en el EsIA se indicó que: “*A los efectos de verificar la estadística de oleaje oceánico extremo, se complementó la información correspondiente al período 1997-2006 del modelo NWW3, con datos del período 2005-2011 del modelo NMWW3...*”, y se describe el impacto actual de la terminal de cruceros, sobre las condiciones del oleaje y de la hidrodinámica de las corrientes marinas, visualizada de manera gráfica en las imágenes 6-41, 6-43, 6-44, 6-46, y concluyen que “*...la presencia de la Terminal de Cruceros produce una atenuación del oleaje incidente principalmente en la zona de Avenida de los Poetas. El sector ubicado al Oeste del Casco Antiguo presenta una afectación muy leve, que es máxima para olas de largo período provenientes de la Dirección SSE+10°, las cuales son poco frecuentes...*” Sin embargo, en el EsIA no se evalúa la interacción entre las modificaciones costeras, producto de la construcción de los proyectos actuales y la integración del emplazamiento del proyecto en evaluación, en virtud de ello, no se puede determinar el impacto real que tendrá el desarrollo del proyecto sobre la hidrodinámica del área y si este podría afectar zonas aledañas o fuera de su área de influencia;

Que respecto a lo expuesto, la Autoridad Marítima de Panamá, durante la fase de evaluación señaló que: “*...En los aspectos oceanográficos, es necesario mencionar, que los estudios presentados en este proyecto no son estudios levantados en campo (in situ), por lo que solo pueden ser mostrados como referencia y no como estudios propios para este proyecto, este proyecto debe realizar sus propios estudios Oceanográficos/Hidrográficos y ser comparados con los estudios que presentan como referencia...*”;

Que por su parte la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales de la Universidad Tecnológica de Panamá, se refirió al tema: “*...Se hace una descripción bibliográfica de los procesos litorales y marinos en la zona del proyecto y en la región del golfo de Panamá con un análisis de corrientes, mareas y oleajes, pero no está especificado como esto se traduce en la mitigación del impacto ambiental de un relleno de fondo marino y la resiliencia ante el aumento del nivel del mar y tormentas extremas como consecuencia del cambio climático... La información sobre la variabilidad de las corrientes en dos puntos ubicados fuera de la bahía, denominado estación 1 y Estación 2, citando el EIA III, de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales del Proyecto de Saneamiento de la ciudad de Panamá (Ingemar 2005), es muy antiguo, las condiciones han podido variar. Especialmente porque se debe tomar en considerar que puede haber cambios representativos, debido a los efectos del Cambio Climático. Se deben incluir estudios más recientes (últimos cinco años) o levantar la información...Sobre la uniformidad vertical de las mareas (Licona, 2000) es un estudio muy antiguo, debe actualizarse la información...”. También señalan que “*No se consideraron las amenazas de inundaciones por el ascenso del nivel del mar*”;*



Que por lo antes expuesto, podemos evidenciar que la línea base referente al componente físico (marino), es deficiente;

Que en lo que respecta al ambiente biológico, para la flora, en el EsIA se indica que “... se realizó un muestreo biológico marino en área de la calzada de Amador o Causeway. El área de estudio incluyó 3 sitios donde se realizaron arrastres de fitoplancton...”, y en cuanto a la fauna señalan que: “... se realizó un muestreo biológico marino en área de la calzada de Amador o Causeway. El área de estudio incluye 5 estaciones de muestreo donde se realizaron colectas de bentos y 3 sitios donde se realizaron arrastres de fitoplancton y zooplancton...”, sin embargo, las muestras captadas no son representativas, en función a la superficie con incidencia del proyecto, ya que tal como se señaló en párrafos anteriores, de acuerdo al análisis realizado, el área de influencia directa marina del proyecto, corresponde a 746.5 has, por tanto, la línea base levantada para el ambiente biológico es deficiente;

Que en adición a lo anterior, la Dirección de Costas y Mares del Ministerio de Ambiente señala que “...En cuanto al dragado podemos indicar que no se hace una descripción biológica ni geológica del sitio de disposición final del material dragado, al ubicar las coordenadas en una imagen se pudo observar que estos sitios están en áreas en donde se han avistado cetáceos, por lo tanto, las medidas de mitigación deben tener en cuenta la interacción con estas especies, por tanto, no prevén medidas de mitigación para evitar eventos de colisión con estos mamíferos marinos...”, por lo descrito, entre otras observaciones detalladas en el informe técnico, podemos indicar que el EsIA, no identifica, ni valoriza los posibles impactos generados por la actividad de material de dragado, al entorno;

Que en este mismo sentido, el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, señalo que: “...c. El EsIA es igualmente deficiente porque se enfoca solamente en el área del relleno y **no considera los efectos biológicos en el ecosistema**... Cabe señalar igualmente que los organismos que se verán afectados no son sólo los bentónicos en el punto de construcción, sino todos los bentónicos, intermareales y neríticos hasta Flamenco o incluso más allá.

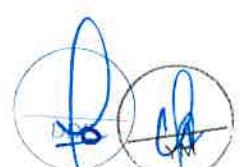
d. Los efectos permanecerán después de que termine la construcción debido al dragado continuo, el tráfico de botes, la contaminación con hidrocarburos, la basura y las aguas residuales generadas por las actividades de la ampliación, etc.

e. Mamíferos marinos como delfines nadan a lo largo de la calzada, y los cormoranes y los pelícanos pululan en estas aguas durante el afloramiento, solo por mencionar algunos, todos los cuales se podrán ver afectado por el proyecto en su etapa de construcción y luego de completada la misma.

f. El EsIA no cuenta con una sola publicación actualizada en el tema científico, las más recientes son de 15 años atrás. No refleja un real esfuerzo en realizar un análisis exhaustivo para en EsIA Categoría III.

g. EsIA es Categoría III y como tal debe contar con un verdadero equipo multidisciplinario de profesionales para un proyecto complejo. Solo aparecen 2 consultores registrados (Capítulo 12). No queda claro si se involucró a un biólogo marino y/u oceanógrafo calificado...”;

Que por otro lado, en cuanto al incremento del tránsito vehicular, en la fase de operación se indica: “...Durante la operación de la isla, la nueva marina atraerá a dueños de embarcaciones que harán usos de las instalaciones y que llegarán principalmente en sus vehículos. Sin embargo, los usuarios de las marinas no son visitantes constantes y no presuponen un incremento en la carga actual de vehículos que visitan la Calzada...”, y en la Tabla 2-1 áreas a desarrollar a futuro, se detalla el desglose de superficies (50 hectáreas), comprendidas por: área marina seca: 5.5 has; área de mantenimiento: 4.3 has; área para zona de hospedaje: 9.8 has; área d estacionamiento: 1.3 has; área de restaurante: 2.6 has; área para deportes extremos: 4.4 has; área de deportes acuáticos: 5.2 has; playa: 2.8 has; áreas comerciales: 3.5 has; oficina: 2.4 has; vialidad vehicular y peatonal: 8.2 has; sin embargo, el alcance de este proyecto, consiste en la construcción del relleno y dos muelles, pero no integra el desarrollo de las estructuras y demás componentes que serán construidos sobre el relleno, por lo que no permite dimensionar el impacto sobre el tráfico terrestre que generará el



proyecto en la zona, ya que se desconoce la demanda real del proyecto y no se analiza la capacidad de carga de la vía existente, considerando que únicamente se cuenta con un acceso a la zona;

Que el análisis anterior coincide con los comentarios emitidos por el Ministerio de Obras Públicas, quienes advierten que : “*El documento contempla en la fase de operación, posible impacto en el incremento de tránsito vehicular, lo cual consideramos disminuirá el periodo de vida útil para el cual fue diseñado la Ampliación de la Calzada de Amador y además produciría un incremento en el mantenimiento de la vía que actualmente gestiona y administra el MOP; sin embargo, el estudio no plantea medidas de mitigación o alternativas para mejorar el flujo vehicular en la zona... ”;*

Que en relación al ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo beneficio final, realizado para este proyecto, la Dirección de Política Ambiental, mediante Nota DIPA-087, señala que “*el ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo-beneficio de este proyecto fue realizado de manera incompleta... ”*, y enlista (16) impactos de los identificados en la Tabla 9-1, a los cuales se les debió estimar el valor monetario. Aunado a ello, en el punto 11.1 Valoración Monetaria del Impacto Ambiental, en la Tabla 11-4 Impactos Ambientales Generados por el Proyecto, contiene solamente dos (2) impactos a los que se les realizó valoración monetaria: Cambio de uso de suelo marino (principalmente sostén de vida acuática) a edificio y transporte marítimo, y Alteración del paisaje y calidad visual, sin embargo, al analizar y verificar los impactos identificados en la Tabla 9-1, el impacto “*Cambio de uso de suelo marino (principalmente sostén de vida acuática) a edificio y transporte marítimo”* , no fue identificado en ésta, ni valorado en la Tabla 9-3. Siendo así la información plasmada en el capítulo 11 es deficiente, toda vez que se realizó valoración monetaria de un impacto que no fue identificado en el capítulo 9, y no se justificó porqué los dieciséis (16) impactos que señala la Dirección de Política Ambiental no se les realizó la valoración monetaria;

Que es menester referirnos a la Ley 5 de 15 de abril de 1988 “*Por la cual se establece y regula el sistema de Ejecución de Obras Públicas por el Sistema de Concesión Administrativa y se adoptan otras disposiciones*” modificada mediante Ley 76 de 15 de noviembre de 2010, la cual adiciona el artículo 2A, estableciendo lo siguiente:

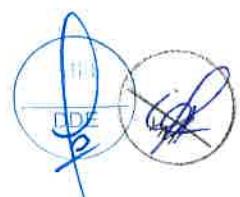
“Artículo 2-A. El Estado podrá pactar con el concesionario la construcción y habilitación de las nuevas áreas de terreno que resulten del relleno del lecho marino u otros medios para desarrollos habitacionales o comerciales, de modo que las nuevas fincas así creadas puedan garantizar el financiamiento del proyecto y/o amortizar el monto total recuperable de la concesión.

En estos casos, previo consentimiento de la entidad licitante, las nuevas fincas resultantes deberán ser desafectadas e inscritas como bienes patrimoniales de la Nación mediante resolución del Consejo de Gabinete, y traspasadas al concesionario o, según sea el caso, a un fideicomiso de administración y garantía, en ambos casos para los fines de la concesión.

Las nuevas fincas que sean traspasadas al concesionario o aun fideicomiso, según lo establecido en el párrafo anterior, podrán ser utilizadas como garantía de las facilidades de financiamiento de la concesión y ser vendidas para los fines de la concesión mediante subasta privada, bajo la fiscalización del Ministerio de Economía y Finanzas, conforme a las siguientes reglas:

1. El concesionario dirigirá y administrará el proceso de la subasta privada, la cual podrá ser mediante convocatoria al público en general (subasta abierta) o por invitación directa con base en una lista corta (subasta cerrada).

2. El procedimiento de subasta será creado por el concesionario y puesto en conocimiento de los participantes y del Ministerio de Economía y Finanzas, y estará orientado a garantizar la transparencia de las ofertas y la eventual adjudicación de las fincas a precios de mercado. La subasta podrá convocarse para ventas individuales de fincas o grupos de fincas, a criterio del concesionario. En cada caso, el precio base de la subasta será fijado por el concesionario.



3. El Ministerio de Economía y Finanzas podrá asistir a las reuniones que se celebren en relación con la subasta con los posibles interesados. También podrá solicitar información al concesionario sobre el proceso para fines de fiscalización.

4. En caso de que, luego de dos intentos de subasta abierta, esta sea declarada desierta por falta de ofertas o por haberse recibido ofertas por debajo del precio base a la subasta, el concesionario podrá vender a terceros la finca o las fincas en cuestión sin necesidad de convocar a subasta. Para los fines de este numeral, entre una y otra subasta sobre los mismos bienes deberán transcurrir por lo menos treinta días hábiles.

5. El Estado, por conducto del Ministerio de Economía y Finanzas, podrá adquirir fincas del concesionario en los casos y para los fines pactados en el contrato de concesión correspondiente.”

Que mediante fallo del 13 de mayo de 2021, la Corte Suprema de Justicia declaró inconstitucional el contenido del artículo arriba citado, toda vez, que el mismo vulnera el contenido establecido por la Constitución Política en su artículo 258, el cual establece lo siguiente:

“Artículo 258. Pertenecen al Estado y son de uso público y, por consiguiente, no pueden ser objeto de apropiación privada:

1. *El mar territorial y las aguas lacustres y fluviales, las playas y riberas de las mismas y de los ríos navegables, y los puertos y esteros. Todos estos bienes son de aprovechamiento libre y común, sujetos a la reglamentación que establezca la Ley.*
2. *Las tierras y las aguas destinadas a servicios públicos y a toda clase de comunicaciones.*
3. *Las tierras y las aguas destinadas o que el Estado destine a servicios públicos de irrigación, de producción hidroeléctrica, de desagües y de acueductos.*
4. *El espacio aéreo, la plataforma continental submarina, el lecho y el subsuelo del mar territorial.*
5. *Los demás bienes que la Ley defina como de uso público. En todos los casos en que los bienes de propiedad privada se conviertan por disposición legal en bienes de uso público, el dueño de ellos será indemnizado”.*

Que de lo arriba citado, la Corte Suprema de Justicia señaló que: “... no hacen falta interpretaciones al texto constitucional para arribar a la conclusión de que **ninguno de estos bienes puede ser objeto de apropiación privada, con indiferencia a que su calificación como “bien de uso público”** yazca en la Constitución o la Ley. Así de riguroso fue el constituyente cuando dejó consignado, sin espacio a una interpretación distinta, lo siguiente:

Artículo 258. Pertenecen al Estado y son de uso público y, por consiguiente, no pueden ser objeto de apropiación privada:

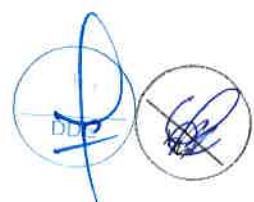
1. ...

...

5. *Los demás bienes que la ley defina como de uso público.*” (énfasis suprido).

Que así mismo, refiere: “Resulta evidente, tal como lo confirma nuestra historia constitucional, que, a partir de la Constitución Política de 1941, el poder constituyente determinó que habría una clase de bienes del Estado cuyo carácter demanial no podría ser modificado bajo ninguna circunstancia. Con la fórmula de “los demás bienes que la Ley defina como de uso público”, habilitó al legislador ordinario para crear o asignar carácter de uso público a otros del Estado adicionales a los consignados explícitamente como tales en la constitución, pero no le autorizó a revertir o cambiarles dicho estatus jurídico”.

Que luego de la evaluación integral e interinstitucional, y tomando en consideración todo lo antes expuesto mediante Informe Técnico, calendado 4 de mayo de 2022, DEIA, recomienda rechazar,



con fundamento en el artículo 50 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto de 2009, el Estudio de Impacto Ambiental, categoría III, correspondiente al proyecto denominado **DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)** (fs.140-155);

Que mediante la Ley 8 de 25 de marzo de 2015, se crea el Ministerio de Ambiente como la entidad del Estado en materia de protección, conservación, preservación y restauración del ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales para asegurar el cumplimiento y aplicación de las leyes, los reglamentos y la Política Nacional del Ambiente;

Que el Decreto Ejecutivo No. 123 de 14 de agosto de 2009 y sus modificaciones, establecen las disposiciones por las cuales se regirá el proceso de evaluación de impacto ambiental de acuerdo a lo provisto en el Texto Único de la Ley 41 de 1 de julio de 1998, General de Ambiente de la República de la República de Panamá,

RESUELVE:

Artículo 1. RECHAZAR el Estudio de Impacto Ambiental, Categoría III, correspondiente al proyecto denominado **DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**, cuyo promotor es la sociedad **L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A.**, conforme a lo expuesto en la parte motivada de la presente resolución.

Artículo 2. ADVERTIR al **PROMOTOR** que el inicio, desarrollo o ejecución de las actividades del proyecto, sin haberse aprobado previamente el Estudio de Impacto Ambiental, puede acarrear responsabilidad civil o administrativa, sin perjuicio de la responsabilidad penal.

Artículo 3. NOTIFICAR a la sociedad **L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A.**, el contenido de la presente resolución.

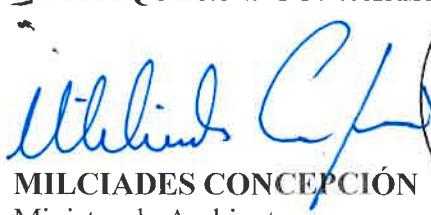
Artículo 4. ORDENAR el **ARCHIVO** del expediente una vez quede ejecutoriada la presente resolución.

Artículo 5. ADVERTIR a la sociedad **L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A.**, que podrá interponer recurso de reconsideración contra la presente resolución dentro del plazo de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la notificación.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley 8 de 25 de marzo de 2015, Texto Único de la Ley 41 de 1 de julio de 1998; Decreto Ejecutivo No. 123 de 14 de agosto de 2009 y sus modificaciones; y demás normas concordantes y complementarias.

Dada en la ciudad de Panamá, a los Seis (6) días, del mes de Mayo,

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE


MILCIADES CONCEPCIÓN
Ministro de Ambiente



DOMINGO DOMÍNGUEZ E.

Director de Evaluación de Impacto



DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

NOTIFICADO PERSONALMENTE

De: Roselius
 Fecha: 13/05/2022 Hora: 9:17
 Notificador: Silvana Pérez
 Notificado: Jesús Domínguez

13/05/2022





MINISTERIO DE
AMBIENTE

HOJA DE TRAMITE

Fecha : 5/MAYO/2022

Para : SECRETARÍA GENERAL

De: DEIA

Pláceme atender su petición

De acuerdo

URGENTE

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Dar su aprobación | <input type="checkbox"/> Resolver | <input checked="" type="checkbox"/> Procede |
| <input type="checkbox"/> Dar su Opinión | <input checked="" type="checkbox"/> Informarse | <input checked="" type="checkbox"/> Revisar |
| <input type="checkbox"/> Discutir conmigo | <input checked="" type="checkbox"/> Encargarse | <input type="checkbox"/> Devolver |
| <input type="checkbox"/> Dar Instrucciones | <input type="checkbox"/> Investigar | <input type="checkbox"/> Archivar |

Por este medio, remito, para revisión y consideración, del señor

Ministro, la Resolución que resuelve la solicitud de evaluación del proyecto denominado: DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT), promovido por la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT, S.A.

Adjunto expediente No. DEIA-IIIF-018-2022 (155 fojas útiles).



D
DEIA
OSMA 2022

DDE//ym

2022 MAY 5 2:14PM

MIN. DE AMBIENTE

SECRETARÍA GENERAL

Draus

MEMORANDO-DEIA-156-2022

PARA: **MILCIADES CONCEPCIÓN**
Ministro de Ambiente



DE: **DOMÍNICO DOMÍNGUEZ E.**
Director de Evaluación de Impacto Ambiental

ASUNTO: Resolución por la cual se resuelve la solicitud de evaluación del EsIA, categoría III, denominado: **DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**.

FECHA: 5 de mayo de 2022.



Por medio de la presente, remitimos para su consideración y rúbrica de la resolución mediante la cual se resuelve la solicitud de modificación del EsIA, categoría III, del proyecto denominado: **DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**.

Aunado a lo anterior, se adjunta expediente DEIA-IIIF-018-2022, el cual consta de 155 fojas.

Sin otro particular, nos suscribimos atentamente,

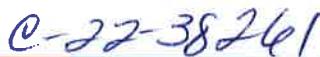
DDE/

2022 MAY 5 2:14PM
M. DE AMBIENTE
SECRETARIA GENERAL

Albrook, Calle Broberg, Edificio 804
República de Panamá
Tel.: (507) 500-0855

www.miambiente.gob.pa

DEIA-F-001 versión 2.0



HOJA DE
TRAMITE

✓

Fecha : 04/05/2022

Para : A.Legal/DEIA

De: DEEIA

Pláceme atender su petición

De acuerdo

 URGENTE

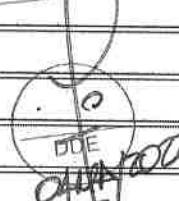
- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Dar su aprobación | <input type="checkbox"/> Resolver | <input type="checkbox"/> Procede |
| <input type="checkbox"/> Dar su Opinión | <input type="checkbox"/> Informarse | <input checked="" type="checkbox"/> Revisar |
| <input type="checkbox"/> Discutir conmigo | <input checked="" type="checkbox"/> Encargarse | <input type="checkbox"/> Devolver |
| <input type="checkbox"/> Dar Instrucciones | <input type="checkbox"/> Investigar | <input type="checkbox"/> Archivar |

Remitimos, expediente administrativo del EsIA categoría III denominado DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR, promovido por L.G.S. PANAMÁ TOURISM DEVELOPMENT S.A, que cuenta con 155 fojas para su trámite correspondiente.

DEE/ACP/ac/ro/mdg

Rc ro mds

Revisado por:

Anaitza Castillo
Jefa del Departamento de Evaluación

Yaneth
4/5/2022
9:04 a.m.

DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL

INFORME TÉCNICO DE EVALUACIÓN DE
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

I. DATOS GENERALES

| | |
|----------------------|--|
| FECHA: | 4 DE MAYO DE 2022. |
| NOMBRE DEL PROYECTO: | DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT). |
| PROMOTOR: | L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A. |
| CONSULTORES: | PLANEAMIENTO Y DESARROLLO, S.A. (PLADES) (DEIA-IRC-007-2021) |
| UBICACIÓN: | PROVINCIA DE PANAMÁ, DISTRITO DE PANAMÁ, CORREGIMIENTO DE ANCÓN. |

II. ANTECEDENTES

La Sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A., cuyo Representante Legal es el señor CHRISTIAN PETER SCHRÖTER, varón de nacionalidad alemana, mayor de edad, con número de pasaporte C4JG8P15V, propone desarrollar el proyecto, denominado: “**DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**”.

En virtud de lo antedicho, el día 31 de marzo de 2022, a través del apoderado legal, el señor **ELIO JOSE CAMARENA**, con número de cédula 9-97-4449, presentó ante el MiAMBIENTE, el EsIA, categoría III denominado: “**DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**”, ubicado en el corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, elaborado bajo la responsabilidad de **PLANEAMIENTO Y DESARROLLO, S.A. (PLADES)**, persona jurídica, debidamente inscrita en el Registro de Consultores Idóneos que lleva el MiAMBIENTE, mediante la Resolución DEIA-IRC-007-2021.

Mediante **PROVEIDO DEIA-015-0104-2022** del 1 de abril de 2022, (visible en las fojas 24 y 25 del expediente administrativo), el MiAMBIENTE admite a la fase de evaluación y análisis el EsIA, categoría III, del proyecto denominado “**DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**”, y en virtud de lo establecido para tales efectos en el Decreto Ejecutivo No.123 de 14 de agosto de 2009, modificado por el Decreto Ejecutivo No. 155 de 5 de agosto de 2011, se surtió el proceso de evaluación del referido EsIA, tal como consta en el expediente correspondiente.

De acuerdo al EsIA, el objetivo del Proyecto es la construcción de un relleno en el margen Este de la Calzada de Amador para el futuro desarrollo de actividades sobre este, incluyendo hoteles, áreas comerciales, parque de atracciones, áreas deportivas, una playa pública, marinas, entre otros.

El proyecto Desarrollo Marítimo Amador (Amador Maritime Development), cubre 50 hectáreas de relleno, el cual se realizará siguiendo el diseño de la forma de dos delfines cuyas narices se encuentran. La distancia en dirección noroeste-sureste es de 1090m y la distancia en dirección noreste-suroeste es de 750m. El relleno sentará las bases para la ejecución de un Plan Maestro que incluirá las siguientes actividades según Tabla 2-1. Áreas por desarrollar a futuro: área marina seca: 5.5 ha, área de mantenimiento: 4.3 ha, área de estacionamiento: 1.3 ha, área para zona de hospedaje: 9.8 ha, área de restaurante: 2.6 ha, área para deportes extremos: 4.4 ha, área de deportes acuáticos: 5.2 ha, playa: 2.8 ha, áreas comerciales: 3.5 ha, oficina: 2.4 ha, vialidad

vehicular y peatonal: 8.2 ha. Cabe resaltar que estas actividades tendrán su propio EIA y no se incluyen en el alcance de este.

Señalan que el Área de Influencia Directa comprende una superficie aproximada de 156.24 ha, definida por área acuática y terrestre. El área acuática corresponde al Océano Pacífico con una superficie de 146.44 ha y el área terrestre está conformada por el relleno frente a Figali Convention Center, donde se plantea ubicar el campamento del proyecto, con 9.8 ha.

El proyecto se ubica en la Calzada de Amador, corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, sobre las siguientes coordenadas UTM, con Datum de referencia WGS 84:

**COORDENADAS DEL ÁREA DE
INFLUENCIA DIRECTA (COMPONENTE
MARINO)**

| Numero | Norte | Este |
|--------|-----------|-----------|
| 1 | 985850.14 | 661757.43 |
| 2 | 986134.33 | 661747.01 |
| 3 | 986136.25 | 661811.73 |
| 4 | 987141.05 | 661759.11 |
| 5 | 987210.03 | 661114.46 |
| 35 | 986107.76 | 661247.24 |
| 36 | 986070.23 | 661260.63 |
| 37 | 985879.34 | 661480.35 |
| 38 | 985857.46 | 661527.92 |
| 39 | 985826.26 | 661657.28 |
| 40 | 985825.95 | 661710.56 |

**COORDENADAS DEL ÁREA DE
INFLUENCIA DIRECTA (COMPONENTE
TERRESTRE)**

| Numero | Norte | Este |
|--------|-----------|-----------|
| 1 | 988448.23 | 659966.23 |
| 2 | 988382.15 | 659981.57 |
| 3 | 988173.59 | 659969.89 |
| 4 | 988183.30 | 660155.60 |
| 5 | 988317.15 | 660182.40 |
| 15 | 988405.81 | 660727.37 |
| 16 | 988421.08 | 660793.94 |
| 17 | 988462.05 | 660791.68 |
| 18 | 988448.40 | 660537.89 |

**COORDENADAS DEL ÁREA DE BOTADERO
#1 (ÁREA AUTORIZADA PARA EL
DRAGADO REMOVIDO DEL ÁREA PUERTO
PSA PANAMÁ)**

| Numero | Norte | Este |
|--------|--------|--------|
| 1 | 982000 | 671500 |
| 2 | 980500 | 671500 |
| 3 | 980500 | 672500 |
| 4 | 982000 | 672500 |



**COORDENADAS DEL ÁREA DE BOTADERO
#2 (ÁREA ESTÁ APROBADA MEDIANTE EL
EIA CATEGORÍA III, AMPLIACIÓN DEL
PUERTO PSA PANAMÁ.)**

| Numero | Norte | Este |
|--------|--------|--------|
| 1 | 980500 | 671500 |
| 2 | 980500 | 673750 |
| 3 | 978500 | 671498 |
| 4 | 978500 | 673750 |

El resto de las coordenadas del polígono del proyecto están visibles en las pág. 57, 58 y 69 del EsIA.

Como parte del proceso de evaluación, se remitió el referido EsIA a la Dirección de Costas y Mares (DICOMAR), Dirección Forestal (DIFOR), Dirección de Seguridad Hídrica (DSH), Dirección de Áreas Protegidas y Biodiversidad (DAPB), Dirección de Información Ambiental (DIAM), Dirección Regional de Panamá Metropolitana mediante MEMORANDO-DEEIA-0191-0404-2022 y a las Unidades Ambientales Sectoriales (UAS) del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT), Alcaldía del Distrito de Panamá Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN), Ministerio de Obras Públicas (MOP), Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Ministerio de Cultura (MiCULTURA), Autoridad de Turismo de Panamá (ATP), Ministerio de Salud (MINSA), Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP), Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC), Dirección de Política Ambiental (DIPA) mediante MEMORANDO-DEEIA-0201-0604-2022, a la Universidad de Panamá mediante Nota DEIA-024-2022, Universidad Tecnológica de Panamá mediante Nota DEIA-025-2022 y al Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales, Panamá, mediante Nota DEIA-026-2022 (ver fojas 27 a 50 del expediente administrativo).

Mediante nota SAM-184-2022, recibida el 12 de abril de 2022, el Ministerio de Obras Públicas, remite informe de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental, señalando que “*Después de evaluar el Estudio de Impacto Ambiental de la referencia, le informamos que no tenemos objeción, ni comentarios al respecto.*” (ver fojas 51 a 52 del expediente administrativo).

Mediante nota 2262-UAS-SDGSA, recibida el 12 de abril de 2022, el Ministerio de Salud, remite informe de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental, indicando las normas y reglamentaciones que debe cumplir el proyecto, además indican que “*...Revisado el Estudio de Impacto Ambiental y cumpliendo con la norma del MINSA, no se tiene Objección, a la ejecución del proyecto...*”, (ver fojas 53 a 55 del expediente administrativo).

Mediante nota DIPA-087-2022, recibida el 13 de abril de 2021, la Dirección de Política Ambiental, señala que “*Hemos observado que, el ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo-beneficio de este proyecto fue realizado de manera incompleta, por lo que nuestras recomendaciones son las siguientes:*

- *Adicionalmente, estimar el valor monetario de los siguientes impactos positivos y negativos del proyecto indicados en la Tabla 9-1 (página 247) del Estudio de Impacto Ambiental e incorporar (en una perspectiva temporal) al Flujo de Fondos Construido: Alteración de la calidad del aire. Aumento en los niveles de ruido. Alteración de la calidad del agua. Alteración del nivel de las corrientes y marea. Cambio en topografía de fondo. Sedimentación, erosión y socavación. Compactación. Cambio en la morfología costera. Incremento en la fragmentación. Afectación de comunidades y hábitats bentónicos. Perturbación de la fauna terrestre y acuática. Deterioro vial. Incremento del*

tránsito vehicular. Generación de molestias en la población. Incremento en la economía local y regional. Incremento en el tránsito marítimo.

- Describir las metodologías, técnicas o procedimientos aplicados en la valoración monetaria de cada impacto ambiental... ”.

(ver foja 56 del expediente administrativo).

Mediante MEMORANDO-DIAM-0462-2022, recibido el 13 de abril de 2022, la Dirección de Información Ambiental, informa que “...Con los datos proporcionados se determinó lo siguiente: Área de influencia directa (tierra), superficie: 9 ha + 7,996.24 m²; Área de influencia directa (agua), superficie: 146 ha + 2,956.33 m²; Área de influencia indirecta, superficie 390 ha + 3,679.25 m²; Depósito de material dragado #1, superficie: 150 ha; Depósito de material dragado #2, superficie: 450 ha + 2,000 m²... ”, y señala que de acuerdo a la Ley 21, recae sobre los Usos Centro urbano, Operación del Canal (agua), operación del Canal (Tierra), Uso diferido (tercer juegos de esclusas), (ver fojas 57 a 58 del expediente administrativo).

Mediante Informe Técnico de Inspección No. 016-2022, del 18 de abril de 2022, la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental, deja constancia de la inspección realizada al área donde se propone desarrollar el proyecto en evaluación y entre sus conclusiones señala que “El área donde se propone desarrollar el relleno y marina es utilizada como fondeadero para las embarcaciones. El área que señala el EsIA que sería destinada para el campamento, no fue visitada debido a que la representante por parte del promotor indicó que la misma no será utilizada, por lo cual se desconoce dónde se ubicará la zona de campamento... ” (ver fojas 59 a 71 del expediente administrativo).

Mediante Nota DEIA-DEEIA-NC-0102-1804-2022, del 18 de abril de 2022, la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental, realizó consulta al Registro Público del estatus legal de la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A. (ver fojas 72 a 73 del expediente administrativo).

Mediante nota 2022EsIA058, recibida el 18 de abril de 2022, la Autoridad del Canal de Panamá, en su informe de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental señalan que “...Al respecto, después verificar las coordenadas suministradas en el mencionado estudio detallando las Áreas de Impacto Directo e Indirecto, le indicamos que el proyecto se encuentra fuera de los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, sin embargo, parte del proyecto se encuentra dentro del área de los límites identificados como de Compatibilidad con la Operación del Canal de Panamá, por lo que los responsables del proyecto deberán tramitar este permiso antes de continuar con el proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental... ”, (ver foja 74 del expediente administrativo).

Mediante MEMORANDO No. DSH-0345-2022, recibo el 20 de abril de 2022, la Dirección de Seguridad Hídrica, en su informe técnico N°. DSH-029-2022, de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental, concluye que “Según indicado en el estudio de impacto y el mapa elaborado, por el Departamento de Seguridad Hídrica, el desarrollo del proyecto no afectará las fuentes hidrálicas de agua dulce tales como ríos, quebradas u otros, sin embargo, implicará el uso del agua del mar, actividad que requiere trámites de los permisos correspondientes en el Ministerio de Ambiente”. (Ver fojas 75 a la 79 del expediente administrativo).

Mediante nota UAS-007-2022, recibida el 21 de abril de 2022, la Autoridad Marítima de Panamá, en su informe de evaluación al Estudio de Impacto Ambiental , señalan que “...En los aspectos oceanográficos, es necesario mencionar, que los estudios presentados en este proyecto no son estudios levantados en campo (*in situ*), por lo que solo pueden ser mostrados como referencia y no como estudios propios para este proyecto, este proyecto debe realizar sus

propios estudios Oceanográficos/Hidrográficos y ser comparados con los estudios que presentan como referencia...”, “...En la página 011, párrafo 2.2.2.3 Dragado dice: las áreas donde se construirán el relleno y para los canales de acceso a las marinas y al interior de la isla, deberán ser dragadas a 2m de profundidad y en la pág. 068, párrafo 5.4.2.2 del mismo proyecto dice: Las áreas donde se construirán el relleno y para los canales de acceso a las marinas y al interior de la isla deberán ser dragadas hasta el nivel -4m (MLWS). Cuál será el nivel real a dragar...”, entre otros comentarios. (Ver fojas 80 a 82 del expediente administrativo).

Mediante Nota MC-DNPC-PCE-N-295-2022, recibida el 21 de abril de 2022, el Ministerio de Cultura, remite sus comentarios concernientes al estudio arqueológico del EsIA, en los cuales indica que “...al informe arqueológico le falta información necesaria para su evaluación de acuerdo a lo establecido en la Resolución No. 067-08 DNPH del 10 de junio de 2008...”, “es importante que en el análisis de este proyecto se evalúe el impacto al Paisaje Cultural del área de Amador en su conjunto y entorno, tomando en consideración los instrumentos legales existentes...”, entre otros (Ver fojas 83 a 85 del expediente administrativo).

Mediante MEMORANDO-DIFOR-237-2022, recibido el 22 de abril de 2022, la Dirección de Forestal, remite comentarios técnicos al Estudio de Impacto Ambiental, donde señalan que “...consideramos viable lo planteado en el presente estudio en relación al tema forestal...”, (Ver fojas 86 a 89 del expediente administrativo).

Mediante nota N° 14.1204-059-2022, recibida el 25 de abril de 2022, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, remite informe de revisión y calificación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), indicando “Toda edificación que se vaya a construir deberá contar con un uso de suelo, y para que este uso de suelo se le otorgue, deberá contar con un número de folio real o finca...”, (Ver fojas 90 a 93 del expediente administrativo).

Mediante nota SAM-227-2022, recibida el 25 de abril de 2022, el Ministerio de Obras Públicas, remite informe de los comentarios emitidos por la Dirección de Estudios y Diseños y la Oficina de Proyecto Especiales, en el cual indican que , “...El estudio, no menciona posibles afectaciones a la vía y estructuras existentes (ciclovía, aceras, estacionamientos, áreas verdes)...La servidumbre vial, se debe mantener libre de cualquier desarrollo, solo se permitirá para efectos de los accesos al proyecto...”, además mencionan “...El documento contempla en la fase de operación, posible impacto en el incremento de tránsito vehicular, lo cual consideramos disminuirá el periodo de vida útil para el cual fue diseñado la Ampliación de la Calzada de Amador y además produciría un incremento en el mantenimiento de la vía que actualmente gestiona y administra del MOP; sin embargo, el estudio no planeta medidas de mitigación o alternativas para mejorar el flujo vehicular en la zona, ...”.entre otros, (Ver fojas 94 a 98 del expediente administrativo).

Mediante NOTA DG-255-2022, recibida el 25 de abril de 2022, el Director General del Registro Público, señala que “...Según nuestras constancias registrales, la sociedad L.G.S. PANAMÁ TOURISM DEVELOPMENT, S.A. consta inscrita al Folio 155696678, y la misma a la fecha mantiene estatus suspendido. (Ver fojas 99 a 101 del expediente administrativo).

Mediante MEMORANDO-DRPM-114-2022, recibido el 25 de abril de 2022, la Dirección Regional de Panamá Metropolitana, remite informe técnico de evaluación DRPM-SEIA-No.005-19-04-2022, y entre sus comentarios señala que “... Al momento de la inspección se observó que no presenta flora, dado que es un área intervenida, con excepción de presencia de gramínea y ciertas palmeras a orillas de la servidumbre de la calzada...solicitan verificar los sitios de extracción de arena...indicar si dentro del alcance del proyecto está contemplada (coordenadas



150

el sitio de dicho campamento, o si se cuenta con los permisos, ya que el sitio indicado, pertenece a empresas que han concedionado el área en su totalidad... ”, (Ver fojas 102 a 107 del expediente administrativo).

Mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, recibida el 25 de abril de 2022, la Universidad Tecnológica de Panamá, remite revisión y comentarios a Estudio de Impacto Ambiental de la Comisión de Revisión: Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, y sus comentarios van enfocados a la descripción del estudio, referencias bibliografías, deficiencias en el levantamiento de línea base (ambiente físico, biológico y socioeconómico), identificación y valoración de impactos, plan de manejo ambiental, entre otros (Ver fojas 108 a 116 del expediente administrativo).

Mediante nota DICOMAR-265-2022, recibida el 26 de abril de 2022, la Dirección de Costas y Mares, remite INFORME TÉCNICO DICOMAR N°. 034-2022, de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental, donde entre sus comentarios técnicos señalan que “*La información correspondiente a condiciones del oleaje, caudales y corrientes, muestra que se basaron en datos correspondientes a los años 1997-2006 y para altura de la ola los datos citados corresponden de 1997 al 2011, por lo tanto al haber cambios considerables después de los años citados, solicitamos se realicen las modelaciones con datos más recientes... ”*, también que “*...La Empresa Promotora debe presentar los planos topográficos del fondo marino específicamente donde va la línea del proyecto en el mar, junto con las modelaciones con datos más actuales, para los escenarios de aumento del nivel de mar y efectos de corriente... ”*. (Ver fojas 117 a 128 del expediente administrativo).

Mediante NOTA DGA-514/2022, recibida el 26 de abril de 2022, la Dirección de Gestión Ambiental de la Alcaldía de Panamá, remite sus observaciones en relación al EsIA, indicando que se cumpla con las disposiciones dictadas por el Decreto Ejecutivo 123 de 14 de agosto de 2009, en especial las dispuestas en el Título III, en el capítulo I, de los criterios de protección ambiental, ya que se percibe que una mayor cantidad de ítems se ven afectados; también recomienda realizar nuevamente la consulta ciudadana a los diversos comercios, entidades, instituciones y público en general; revisar información presentada acerca del polígono a utilizar en el proyecto, ya que muchas están en uso actualmente y cuentan con concesiones; volver a valorizar los impactos tanto negativos como positivos sean de carácter ambiental, o social expuestos en el EsIA; cumplir a cabalidad con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental , sin embargo, dichos comentarios no fueron entregados en tiempo oportuno (ver fojas 129 a 130 del expediente administrativo).

Mediante Nota No. 033-DEPROCA-2022, recibida el 27 de abril de 2022, el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales, remite informe de análisis de evaluación al EsIA, donde “*...solicita presenten certificación vigente emitida por el IDAAN, en la que indique que se tiene capacidad para abastecer de agua potable en las etapas que el proyecto lo requiera... ”*, sin embargo, dichos comentarios no fueron entregados en tiempo oportuno (ver fojas 131 a 132 del expediente administrativo).

Mediante nota sin número, recibida el 29 de abril de 2022, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS Panamá), emite comentarios respecto a la evaluación del EsIA, los cuales van dirigidos a posibles impactos que generaría el proyecto en el Distrito Histórico Casco Viejo de la Ciudad de Panamá, y a su zona de amortiguamiento, nombrado desde 1997 como patrimonio de la Humanidad por UNESCO (ver fojas 133 a 134 del expediente administrativo).

Mediante nota sin número, recibida el 3 de mayo de 2022, el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, emite comentarios respecto a la evaluación del EsIA, los cuales van dirigidos a posibles afectaciones a sus operaciones, utilidades públicas y manejo de tráfico vehicular, el paisaje, carencias del estudio respecto al levantamiento de la línea base (ver fojas 136 a 139 del expediente administrativo).

Las UAS del SINAPROC, ARAP y ATP, no remitieron sus observaciones al EsIA, mientras que, la UAS del IDAAN y Alcaldía de Panamá, sí remitieron sus observaciones al EsIA, sin embargo, las mismas no fueron entregadas en tiempo oportuno. Por lo que se le aplica el artículo 42 del Decreto Ejecutivo No. 123 de 14 de agosto del 2009, modificado por el Decreto Ejecutivo No. 155 de 5 de agosto del 2011, “*...en caso de que las UAS, Municipales y las Administraciones Regionales no respondan en el tiempo establecido se asumirá que las mismas no presentan objeción al Estudio de Impacto Ambiental...*”

III. ANÁLISIS TÉCNICO

Después de revisado y analizado el Estudio de Impacto Ambiental y cada uno de los componentes ambientales del mismo, así como su Plan de Manejo Ambiental, pasamos a describir algunos aspectos de importancia identificados en el proceso de evaluación del Estudio.

En los capítulos **2. RESUMEN EJECUTIVO** y **5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD**, pág. 8 y 55 del EsIA, indica que *El proyecto Desarrollo Marítimo Amador (Amador Maritime Development) cubre 50 hectáreas de relleno, el cual se realizará siguiendo el diseño de la forma de dos delfines cuyas narices se encuentran. La distancia en dirección noroeste-sureste es de 1090m y la distancia en dirección noreste-suroeste es de 750m... en el margen Este de la Calzada de Amador para el futuro desarrollo de actividades sobre este, incluyendo hoteles, áreas comerciales, parque de atracciones, áreas deportivas, una playa pública, marinas, entre otros.*”.

De acuerdo a este alcance el EsIA, establece en el punto 3.2 Categorización: justificar la categoría del EsIA en función de los criterios de protección ambiental, lo siguiente: “*Después de realizados los análisis respectivos, se entiende que el Proyecto “Desarrollo Marítimo Amador (Amador Maritime Development)” produciría impactos ambientales significativamente adversos al presentar algunos de los efectos, características o circunstancias previstas en los cinco criterios de protección ambiental identificados en el Artículo 23 de este reglamento, específicamente los Criterios 1 y 2, los cuales han sido considerados en la elaboración del presente EsIA, así como para determinar su categoría correspondiente...*”.

Expuesto lo anterior, y conociendo la ubicación del proyecto a desarrollar es oportuno, traer a colación el Decreto de Gabinete No. 66 de 23 de febrero de 1990 “*Por el cual se declara Zona Turística Especial el área de Fuerte Amador*”, ya que la misma reúne “*Condiciones especiales para la atracción y retención del turismo...*”, No obstante, se evidencia que, en el análisis realizado a los Criterios de Protección Ambiental, no se incluyó la interacción del proyecto con el Criterio 3, el cual señala “*... Este criterio se define cuando el proyecto genera o presenta alteraciones significativas sobre los atributos que dieron origen a un área clasificada como protegida o sobre valor paisajístico, estético y/o turístico de una zona...*”.

Considerando que, el proyecto tiene como objetivo el relleno de una superficie de 50 Ha de fondo marino, que sentará las bases para la ejecución de un Plan Maestro, propuesta que modificaría de manera permanente el área ocupada por dicha obra, alterando factores bióticos y

abióticos que existen en esa zona, así como también modificaría de manera permanente la composición actual del paisaje, el cual es uno de los atributos de atracción turística. Dada las condiciones especiales de la “Zona Turística Especial el área de Fuerte Amador”, podemos indicar que, el proyecto en evaluación incide sobre los factores e) La afectación, intervención o explotación de territorios con valor paisajístico y/o turístico declarado, f) La obstrucción de la visibilidad a zonas con valor paisajístico declarado y g) La modificación en la composición del paisaje, del Criterio de Protección Ambiental número Tres (3), dispuesto en el Artículo 23 del Decreto Ejecutivo 123 de agosto de 2009.

Siguiendo con lo antes dicho, la Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, señala que “Sólo se consideran en el resumen los criterios 1 y 2 como relevantes. Sin embargo, aspectos como paisaje..., deben ser contemplados”. Además, menciona, “...Esta parte que se debió contemplar en la categorización del EsIA, en el criterio 3, que habla de área con valor estético y/o turístico de una zona-específicamente en el factor (g) Modificación en la composición del paisaje...”. Evaluación que coincide con lo expuesto en los párrafos anteriores.

De igual manera, ICOMOS Panamá, mediante nota sin número señala que: “La Ley General de Cultura ha reconocido el paisaje cultural como parte del patrimonio de Panamá, y aunque no ha sido reglamentado, consideramos que el paisaje que se aprecia desde el distrito histórico o Casco Viejo de la ciudad de Panamá hacia Amador y viceversa, tiene valor histórico. Durante la colonia se estableció allí el Puerto de Perico, en la isla del mismo nombre que conforma el archipiélago. Luego, durante la etapa norteamericana fue construida la calzada que unió las islas del archipiélago a tierra firme, que además de formar parte del Antiguo Fuerte Amador, tiene la función de rompeolas para proteger el Canal.

Asimismo, es de gran preocupación que este relleno se acerque a la zona de amortiguamiento del distrito histórico o Casco Viejo de la ciudad de Panamá, nombrado desde 1997 como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Puede poner en peligro su entorno inmediato y el Valor Universal Excepcional que posee. Cabe recordar que, de acuerdo con las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención de Patrimonio Mundial de la UNESCO, según su artículo 172, "El Comité del Patrimonio Mundial invita a los Estados Partes en la Convención a que informen, a través de la Secretaría, de sus propósitos de iniciar o autorizar, en una zona protegida por la Convención, obras de restauración considerables o nuevas edificaciones que pudieran modificar el Valor Universal Excepcional del bien".

Por estas razones, recomendamos que no sea aprobado el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de relleno de 50 Hectáreas de mar, ya que afectará negativamente el Valor Universal Excepcional del Distrito Histórico o Casco Viejo de la ciudad de Panamá y a la nominación de la Ruta Colonial Transístmica, en la que se está trabajando desde hace varios años... ”

En adición a lo descrito, el punto 2.2 Una breve descripción del Proyecto, obra o actividad; área a desarrollar, presupuesto aproximado, Tabla 2-1 áreas a desarrollar a futuro, (pág. 9 y 10 del EsIA), detalla el desglose de superficies (50 hectáreas), comprendidas por: área marina seca: 5.5 Ha; área de mantenimiento: 4.3 Ha; área para zona de hospedaje: 9.8 Ha; área de estacionamiento: 1.3 Ha; área de restaurante: 2.6 Ha; área para deportes extremos: 4.4 Ha; área de deportes acuáticos: 5.2 Ha; playa: 2.8 Ha; áreas comerciales: 3.5 Ha; oficina: 2.4 Ha; vialidad vehicular y peatonal: 8.2 Ha; no obstante, se indica: “Cabe resaltar que estas actividades tendrán su propio EIA y no se incluyen en el alcance de este.”, por lo cual, la propuesta actual de proyecto (relleno), al no integrar el desarrollo de las estructuras y demás componentes que serán construidos sobre el relleno, no permite dimensionar el impacto real por la construcción del

mismo, al componente paisajístico de la zona, el cual es un atributo de importancia para la región, “Zona Turística Especial el área de Fuerte Amador”.

Respecto a la Calidad de Agua, el punto 6.6.1 Calidad de aguas superficiales, se enuncia lo siguiente: “...En el área de influencia del Proyecto no se localizan fuentes superficiales de agua dulce, ya que se desarrollará en aguas marino-costeras, por lo que se realizó una campaña de mediciones de campo e investigación bibliográfica acerca de las aguas marinas y de los sedimentos, para determinar cómo el Proyecto, durante las fases de construcción y operación, podría modificar o afectar la calidad de la Bahía de Panamá...Para determinar la calidad de las aguas marino-costeras, se tomó una muestra de agua compuesta de 24 horas en el área del proyecto el día 2 de agosto de 2021...” (Ver pág. 131, 132 y anexo #3 pág. de la 386 a la 394); el EsIA define un área de influencia directa de 156.24 ha, de las cuales 146.44 ha corresponde a superficie marina y 9.8 ha a superficie terrestre; sin embargo, es importante resaltar que además de las superficies mencionadas anteriormente, el EsIA señala que requiere el uso de zonas de Depósito de Material de Dragado #1 (150 ha) y Depósito de Material de Dragado #2 (450 ha + 2000 m²) (Ver pág. 57, 58, 59 y 68 del coordinadas, EsIA), por lo que considerando la definición de Área de Influencia Directa “...área sobre la cual se pueden dar impactos directos de las acciones de un proyecto, obra o actividad...”, dispuesta en el artículo 2 del Decreto Ejecutivo 123 de agosto de 2009, dichas superficies (área de depósito de material de dragado #1 y 2), también debieron ser incluidas en el área influencia directa del proyecto, toda vez que, son parte integral de las actividades requeridas para el desarrollo de la obra, en la cual se generarán impactos directamente relacionados a la actividad de dragado (componente primordial del proyecto). Por tanto, el área de influencia directa marina del proyecto, corresponde a 746.5 ha. Siguiendo con lo antes dicho, podemos determinar que, la línea base en cuanto al análisis del aspecto ambiental calidad de agua es deficiente, toda vez que, la muestra captada no es representativa, en función a la superficie con incidencia directa del proyecto, lo que no permite conocer las condiciones reales de la calidad del agua marina.

Expuesto lo anterior, es oportuno resaltar que la Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, señala que “...una sola muestra es insuficiente para documentar la calidad del agua de mar en el sitio del proyecto...Es necesario conocer la variación espacial y lograr series temporales o al menos realizar un muestreo apropiado para conocer la variabilidad temporal de los parámetros fisicoquímicos y microbiológicos analizados. Por otra parte en vez, de comparar los resultados de calidad del agua con el anteproyecto de Norma de Calidad de Aguas Marinas y Costeras (ANAM 2006), se debió comparar con una normativa internacional vigente.”. Evaluación que coincide con lo expuesto en los párrafos anteriores.

Por su parte, el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, mediante nota sin número, indica que:

“...a. El estudio de impacto ambiental es deficiente y no cuenta con rigor científico alguno. Por ejemplo, tratándose de un proyecto de esta envergadura que incluye un relleno marino de 50 ha., se utiliza una (1) sola muestra para calidad de agua, se hacen mediciones en solo un par de días distintos, entre otros.

b. No hay análisis de recursos bióticos y variables fisicoquímicas por cambios de marea, ni mucho menos estacionales...”.

El punto 6.4 Topografía, pág. 167 del EsIA, señala “...El proyecto se desarrollará en un área marina por lo cual este apartado describirá, principalmente los elementos de la batimetría del área de influencia del proyecto. Para la determinación de las condiciones de fondo de mar, fue realizado un estudio de batimetría en los límites definidos en el Diseño Básico...Los

levantamientos realizados permitieron corroborar niveles del fondo marino existente, para la base de desarrollo de la propuesta de diseño. En este sentido se ha verificado, que la profundidad mínima del área actual donde se realizará el proyecto se encuentra en el nivel +6.5 metros, refiriendo al MLWS, y que la profundidad máxima del fondo del mar está en el nivel -0.30 (ver anexo 2 Plano de Batimetría).”, sin embargo, en el EsIA no se evidencia el estudio de batimetría antes citado, y se adjunta únicamente un plano de batimetría para una superficie de 1,084,474.05 m², (pág. 384 del EsIA), que corresponde a 108.44 ha. Análisis que coincide con lo indicado por la Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, “No se presenta estudios de Batimetría en la zona del proyecto”. Conociendo que el objetivo del proyecto es modificar la morfología del fondo marino (dragado y relleno), al no presentar dicho estudio, desconocemos cuáles son las características actuales del fondo marino y las transformaciones que tendría este con el desarrollo del proyecto.

Aunado a lo anterior, respecto al levantamiento de línea base física, el EsIA no incluyó en el punto 6.4 y anexo 2 Plano de Batimetría, información referente a la barimetría de las zonas donde se depositará el material dragado.

Aunado a lo anterior, la tabla 5-5. (Pág. 68 del EsIA). Alternativas de botaderos autorizados para disposición de material de dragado, indica que se dispone de dos sitios de depósito: 1. Área Autorizada para el dragado removido del área Puerto PSA Panamá y 2. Área aprobada mediante el EsIA Categoría III, Ampliación del Puerto PSA Panamá; no obstante, cabe mencionar que, los EsIA son diseñados para dar gestión a los impactos identificados en función al alcance del proyecto o actividad analizada, es decir que estos sitios fueron aprobados para depositar los volúmenes de dragado que generarían dichos proyectos. Por lo que, para depositar material en dicha superficie, el EsIA debió realizar evaluación de las condiciones actuales de la zona de depósito (levantamiento de línea base), ya que la misma podría haber sufrido modificaciones importantes, por los vertidos de dragado producidos por los proyectos antes mencionado, esto permitiría determinar si la zona cuenta con la capacidad, para recibir el material proveniente del proyecto DESARROLLO MARÍTOMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT). Por lo que al no realizar, levantamiento de línea base de las zonas donde se depositará el material dragado, no se identificaron impactos, ni medidas para evitar, reducir, corregir o controlar los impactos ambientales.

En el punto 6.1.3 Caracterización geotécnica, (pág. 105 a 109 del EsIA) se indica “...Para la caracterización de los estratos de suelo, se tomó como referencia el estudio geotécnico para el Estudio de Impacto Ambiental Categoría II para el proyecto Estudios, Diseños, Desarrollo y Aprobación de Planos, y Construcción de La Terminal de Cruceros de Amador, Isla Perico, Panamá. Este se compone de 10 sondeos ubicados aproximadamente a mil (1000) metros del área de nuestro proyecto, ver Imagen 6-5...”. El citado Estudio de Impacto Ambiental, se presentó el 3 de octubre de 2017, y fue aprobado mediante Resolución N° DIEORA-IA-161-2017, del 21 de noviembre de 2017, notificada el 23 de noviembre de 2017. Sin embargo, el artículo 19 del Decreto ejecutivo 123 de 14 de agosto 2009, establece “Los Estudios de Impacto Ambiental de aquellos proyectos, obras o actividades cuya ejecución ha sido concebida en áreas donde ya se han propuesto otros similares, previamente sometidas al Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental y aprobado el Estudio de Impacto Ambiental y su ejecución no ha iniciado, se enfocarán únicamente en la descripción de los aspectos más relevantes del área y en detallar los impactos ambientales, así como las medidas de mitigación y/o compensación, y el Plan de Manejo Ambiental, incorporando al Estudio de Impacto Ambiental, la información de línea base que ya fue avalada por la ANAM en los otros procesos, citando las fuentes. La información contenida en esta línea base de proyecto colindantes, tendrá una vigencia máxima de dos (2) años contados a partir de la presentación del Estudio de Impacto Ambiental y deberá citar la fuente de la información...”, por lo que, la información de línea base contenida en el estudio de

referencia, se encuentra no vigente, por ende no puede ser utilizada como referencia para el Estudio de Impacto Ambiental categoría III del proyecto DESARROLLO MARÍTOMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT). Siendo así, el EsIA debió levantar estudios de rigor, que sustentaran la caracterización geotécnica del área de influencia directa del proyecto.

En el punto **6.6.1.b Corrientes, mareas y oleajes, pág. 133 a 166 del EsIA**, señala “A los efectos de verificar la estadística de oleaje oceánico extremo, se complementó la información correspondiente al período 1997-2006 del modelo NWW3, con datos del período 2005-2011 del modelo NMWW3...”, y se describe el impacto actual de la terminal de cruceros, sobre las condiciones del oleaje y de la hidrodinámica de las corrientes marinas, visualizada de manera gráfica en las imágenes 6-41, 6-43, 6-44, 6-46, (pág. 157 a 165), y concluyen que “...la presencia de la Terminal de Cruceros produce una atenuación del oleaje incidente principalmente en la zona de Avenida de los Poetas. El sector ubicado al Oeste del Casco Antiguo presenta una afectación muy leve, que es máxima para olas de largo período provenientes de la Dirección SSE+10°, las cuales son poco frecuentes...” Sin embargo, en el EsIA no se evalúa la interacción entre las modificaciones costeras, producto de la construcción de los proyectos actuales y la integración del emplazamiento del proyecto en evaluación. Por lo que, no se puede determinar el impacto real que tendrá el desarrollo del proyecto sobre la hidrodinámica del área y si este podría afectar zonas aledañas o fuera de su área de influencia.

Continuando con lo antes dicho, la Autoridad Marítima de Panamá, en su informe de evaluación, remitido mediante nota UAS-007-2022, señala que “...En los aspectos oceanográficos, es necesario mencionar, que los estudios presentados en este proyecto no son estudios levantados en campo (*in situ*), por lo que solo pueden ser mostrados como referencia y no como estudios propios para este proyecto, este proyecto debe realizar sus propios estudios Oceanográficos/Hidrográficos y ser comparados con los estudios que presentan como referencia...”.

Por su parte, la Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, indica que “...Se hace una descripción bibliográfica de los procesos litorales y marinos en la zona del proyecto y en la región del golfo de Panamá con un análisis de corrientes, mareas y oleajes, pero no está especificado como esto se traduce en la mitigación del impacto ambiental de un relleno de fondo marino y la resiliencia ante el aumento del nivel del mar y tormentas extremas como consecuencia del cambio climático...La información sobre la variabilidad de las corrientes en dos puntos ubicados fuera de la bahía, denominado estación 1 y Estación 2, citando el EIA III, de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales del Proyecto de Saneamiento de la ciudad de Panamá (Ingemar 2005), es muy antiguo, las condiciones han podido variar. Especialmente porque se debe tomar en considerar que puede haber cambios representativos, debido a los efectos del Cambio Climático. Se deben incluir estudios más recientes (últimos cinco años) o levantar la información...Sobre la uniformidad vertical de las mareas (Licona, 2000) es un estudio muy antiguo, debe actualizarse la información...”. También señalan que “No se consideraron las amenazas de inundaciones por el ascenso del nivel del mar”.

Así mismo, la Dirección de Costas y Mares, en el informe técnico DICOMAR N°. 034-2022, señala que “...La información correspondiente a condiciones del oleaje, caudales y corrientes, muestra que se basaron en datos en datos correspondientes a los años 1997-2006 y para altura de la ola los datos citados corresponden de 1997 al 2011, por lo tanto al haber cambios considerables después de los años citados solicitamos se realicen las modelaciones con datos más recientes...” y que “...La Empresa Promotora debe presentar los planos topográficos del

fondo marino específicamente donde va la línea del proyecto en el mar, junto con las modelaciones con datos más actuales, para los escenarios de aumento del nivel de mar y efectos de corriente... ”.

Por todo lo antes expuesto, se evidencia que la línea base referente al componente físico (marino), es deficiente.

En lo que respecta al ambiente biológico, para la flora (pág. 181 el EsIA), se indica que “...Durante los días 2 y 5 de agosto del 2021, se realizó un muestreo biológico marino en área de la calzada de Amador o Causeway. El área de estudio incluyó 3 sitios donde se realizaron arrastres de fitoplancton...), y para la fauna (pág. 190) señalan que “...Durante los días 2 y 5 de agosto del 2021, se realizó un muestreo biológico marino en área de la calzada de Amador o Causeway. El área de estudio incluye 5 estaciones de muestreo donde se realizaron colectas de bentos y 3 sitios donde se realizaron arrastres de fitoplancton y zooplancton...”, no obstante, como se describe en párrafos anteriores, de acuerdo al análisis realizado, el área de influencia directa marina del proyecto, corresponde a 746.5 ha. Por tanto, la línea base levantada para el ambiente biológico es deficiente, toda vez que, la muestra captada no es representativa, en función a la superficie con incidencia directa del proyecto. En adición a esto, la Dirección de Costas y Mares del Ministerio de Ambiente señala que “...En cuanto al dragado podemos indicar que no se hace una descripción biológica ni geológica del sitio de disposición final del material dragado, al ubicar las coordenadas en una imagen se pudo observar que estos sitios están en áreas en donde se han avistado cetáceos, por lo tanto, las medidas de mitigación deben tener en cuenta la interacción con estas especies, por tanto, no prevén medidas de mitigación para evitar eventos de colisión con estos mamíferos marinos...”. Aunado a esto, la Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, indica que “... en el documento se menciona donde será depositado todo el material de dragado, sin embargo, no se dan mayores detalles sobre los sitios de vertido o botaderos excepto sus coordenadas geográficas u observaciones simples. Se debe mostrar el impacto ambiental causado por el depósito de todo el material extraído en el proyecto... Deben analizarse los impactos que este vertido ocasionará a la calidad de agua y vida acuática...” y que, “...se realizó un muestreo biológico terrestre y marino en el área de impacto, no obstante, y al igual que en el caso del estudio de calidad de agua, se debió realizar un muestreo más amplio al ser un estudio de impacto ambiental categoría III. No se determina, con certidumbre apropiada la fragilidad de los ecosistemas naturales en el sitio del proyecto, especialmente las comunidades bentónicas de fondo blando... ”. Por lo cual, el EsIA, no identifica, ni valoriza los posibles impactos generados por la actividad del depósito de material de dragado, al entorno.

Por su parte, el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, mediante nota sin número, indica que:

“...c. El EsIA es igualmente deficiente porque se enfoca solamente en el área del relleno y no considera los efectos biológicos en el ecosistema. No se concibe que puedan decir que después de poner 7,5 m de arena encima de estos hábitats, esos estarán bien. Cabe señalar igualmente que los organismos que se verán afectados no son sólo los bentónicos en el punto de construcción, sino todos los bentónicos, intermareales y neríticos hasta Flamenco o incluso más allá.

d. Los efectos permanecerán después de que termine la construcción debido al dragado continuo, el tráfico de botes, la contaminación con hidrocarburos, la basura y las aguas residuales generadas por las actividades de la ampliación, etc.

e. Mamíferos marinos como delfines nadan a lo largo de la calzada, y los cormoranes y los pelícanos pululan en estas aguas durante el afloramiento, solo por mencionar algunos, todos los

143

cuales se podrán ver afectado por el proyecto en su etapa de construcción y luego de completada la misma.

f. El EsIA no cuenta con una sola publicación actualizada en el tema científico, las más recientes son de 15 años atrás. No refleja un real esfuerzo en realizar un análisis exhaustivo para en EsIA Categoría III.

g. EsIA es Categoría III y como tal debe contar con un verdadero equipo multidisciplinario de profesionales para un proyecto complejo. Solo aparecen 2 consultores registrados (Capítulo 12). No queda claro si se involucró a un biólogo marino y/u oceanógrafo calificado...”.

En el punto 9.2.1.13 SE2- Incremento del tránsito vehicular, (pág. 255 a 256 del EsIA), fase de operación, señala: “...Durante la operación de la isla, la nueva marina atraerá a dueños de embarcaciones que harán usos de las instalaciones y que llegarán principalmente en sus vehículos. Sin embargo, los usuarios de las marinas no son visitantes constantes y no presuponen un incremento en la carga actual de vehículos que visitan la Calzada...”; y en la Tabla 2-1 áreas a desarrollar a futuro, pág. 9 y 10 del EsIA, detalla el desglose de superficies (50 hectáreas), comprendidas por: área marina seca: 5.5 Ha; área de mantenimiento: 4.3 Ha; área para zona de hospedaje: 9.8 Ha; área d estacionamiento: 1.3 Ha; área de restaurante: 2.6 Ha; área para deportes extremos: 4.4 Ha; área de deportes acuáticos: 5.2 Ha; playa: 2.8 Ha; áreas comerciales: 3.5 Ha; oficina: 2.4 Ha; vialidad vehicular y peatonal: 8.2 Ha; sin embargo, el alcance de este proyecto, consiste en la construcción del relleno y dos (muelles), pero no integra el desarrollo de las estructuras y demás componentes que serán construidos sobre el relleno, por lo que no permite dimensionar el impacto sobre el tráfico terrestre que generará el proyecto en la zona, ya que se desconoce la demanda real del proyecto y no se analiza la capacidad de carga de la vía existente, considerando que únicamente se cuenta con un acceso a la zona. Análisis que coincide con los comentarios emitidos, por el Ministerio de Obras Públicas mediante nota SAM-227-2022, donde señalan: “*El documento contempla en la fase de operación, posible impacto en el incremento de tránsito vehicular, lo cual consideramos disminuirá el periodo de vida útil para el cual fue diseñado la Ampliación de la Calzada de Amador y además produciría un incremento en el mantenimiento de la vía que actualmente gestiona y administra del MOP; sin embargo, el estudio no plantea medidas de mitigación o alternativas para mejorar el flujo vehicular en la zona, ...*”.

La Universidad Tecnológica de Panamá, mediante nota RUTP-N-60-0024-2022, a través de la Comisión de Revisión Departamento de Hidráulica, Sanitaria y Ciencias Ambientales, indicó que “...La presentación del proyecto y su justificación no están sustentadas con referencia bibliográfica que confirmen la información indicada... El alcance del EsIA no está bien planteado, ya que simplemente se describen los diferentes apartados del estudio. En esta sección, los consultores deben sustentar que el EsIA se elaborará para sustentar y racionalizar el uso de los recursos naturales y culturales, y desarrollando las medidas necesarias para prevenir y mitigar los impactos negativos que puedan ocasionar. Deben argumentar que se realizará con base en información primaria y secundaria completa, y con la ayuda de los métodos y técnicas propias de cada disciplina que intervienen en el estudio. Deben explicar que el estudio se realizará por grupos interdisciplinarios con los profesionales especializados necesarios de acuerdo con las singularidades del proyecto...”

En lo que respecta al ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo beneficio final, realizado para este proyecto, la Dirección de Política Ambiental, mediante Nota DIPA-087, señala que “*el ajuste económico por externalidades sociales y ambientales y análisis de costo-beneficio de este proyecto fue realizado de manera incompleta...*”, y enlista (16) impactos de los identificados en la Tabla 9-1, a los cuales se les debió estimar el valor monetario. Aunado a ello, en la página 356 del EsIA, en el punto 11.1 Valoración Monetaria del Impacto Ambiental, en la Tabla 11-4 Impactos Ambientales Generados por el Proyecto, contiene



solamente dos (2) impactos a los que se les realizó valoración monetaria: Cambio de uso de suelo marino (principalmente sostén de vida acuática) a edificio y transporte marítimo, y Alteración del paisaje y calidad visual, sin embargo, al analizar y verificar los impactos identificados en la Tabla 9-1 (pág. 247 del EsIA), el impacto “*Cambio de uso de suelo marino (principalmente sostén de vida acuática) a edificio y transporte marítimo*”, no fue identificado en ésta, ni valorado en la Tabla 9-3 (pág. 250 y 251 del EsIA). Siendo así la información plasmada en el capítulo 11 es deficiente, toda vez que se realizó valoración monetaria de un impacto que no fue identificado en el capítulo 9, y no se justificó porqué los dieciséis (16) impactos que señala la Dirección de Política Ambiental no se les realizó la valoración monetaria.

Cabe resaltar que en seguimiento al proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental, a través de Nota DEIA-DEEIA-NC-0102-1804-2022, se realizó consulta al Registro Público del estatus legal de la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A., inscrita mediante folio 155696678, toda vez, que luego de verificar los datos concernientes de la sociedad en la página web de dicha institución, se evidenció que la misma presentaba un estatus de suspensión por falta de Agente Residente (ver fojas 72 y 73 del expediente administrativo), donde consta anotación de suspensión “*ESTE ASIENTO REGISTRAL HA SIDO, PRACTICADO EN LA ENTRADA EL 13/11/2022 (0) PRESENTADA EN ESTE REGISTRO EL DÍA 04/04/2022, A LAS 11:04 A.M.*”. En respuesta a dicha consulta, mediante Nota DG-255-2022, el señor Bayardo A. Ortega Carrillo, Director General del Registro Público, señala que “...Según nuestras constancias registrales, la sociedad L.G.S. PANAMÁ TOURISM DEVELOPMENT, S.A. consta inscrita al Folio 155696678, y la misma a la fecha mantiene estatus suspendido...”, y remiten certificado de personería jurídica de la sociedad, el cual detalla “...A saber los efectos jurídicos de la anotación de estatus suspendido en el presente folio, implican: 1. Imposibilidad para iniciar procesos legales, realizar negocios, o disponer de sus activos. 2. Imposibilidad para hacer reclamos o ejercer algún derecho. 3. Imposibilidad para realizar ninguna acción corporativa que resulte obligante para la persona jurídica...”.

Tomando en consideración que “*El proyecto Desarrollo Marítimo Amador (Amador Maritime Development) cubre 50 hectáreas de relleno, el cual se realizará siguiendo el diseño de la forma de dos delfines cuyas narices se encuentran. La distancia en dirección noroeste-sureste es de 1090m y la distancia en dirección noreste-suroeste es de 750m... en el margen Este de la Calzada de Amador para el futuro desarrollo de actividades sobre este, incluyendo hoteles, áreas comerciales, parque de atracciones, áreas deportivas, una playa pública, marinas, entre otros.*”, promovido por la sociedad L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A., es oportuno citar el contenido del fallo proferido el día 13 de mayo de 2021, a través del cual la Corte Suprema de Justicia mediante pleno dictaminó que el artículo 2-A de la Ley N° 5 de 15 de abril de 1988, ha de considerarse inconstitucional, toda vez que el mismo vulnera el contenido establecido por la Constitución Política en su artículo 258, el cual versa lo siguiente:

“Artículo 258. Pertenezcan al Estado y son de uso público y, por consiguiente, no pueden ser objeto de apropiación privada:

1. *El mar territorial y las aguas lacustres y fluviales, las playas y riberas de las mismas y de los ríos navegables, y los puertos y esteros. Todos estos bienes son de aprovechamiento libre y común, sujetos a la reglamentación que establezca la Ley.*
2. *Las tierras y las aguas destinadas a servicios públicos y a toda clase de comunicaciones.*
3. *Las tierras y las aguas destinadas o que el Estado destine a servicios públicos de irrigación, de producción hidroeléctrica, de desagües y de acueductos.*

4. *El espacio aéreo, la plataforma continental submarina, el lecho y el subsuelo del mar territorial.*
5. *Los demás bienes que la Ley defina como de uso público. En todos los casos en que los bienes de propiedad privada se conviertan por disposición legal en bienes de uso público, el dueño de ellos será indemnizado”.*

Así mismo, señala la Corte Suprema de Justicia “... no hacen falta interpretaciones al texto constitucional para arribar a la conclusión de que ninguno de estos bienes puede ser objeto de apropiación privada, con indiferencia a que su calificación como “bien de uso público” yazca en la Constitución o la Ley. Así de riguroso fue el constituyente cuando dejó consignado, sin espacio a una interpretación distinta, lo siguiente:

Artículo 258. Pertenecen al Estado y son de uso público y, por consiguiente, no pueden ser objeto de apropiación privada:

1. ...

...

5. Los demás bienes que la ley defina como de uso público.” (énfasis suplido).

“Resulta evidente, tal como lo confirma nuestra historia constitucional, que a partir de la Constitución Política de 1941, el poder constituyente determinó que habría una clase de bienes del Estado cuyo carácter demanial³⁵ no podría ser modificado bajo ninguna circunstancia. Con la fórmula de “los demás bienes que la Ley defina como de uso público”, habilitó al legislador ordinario para crear o asignar carácter de uso público a otros del Estado adicionales a los consignados explícitamente como tales en la constitución, pero no le autorizó a revertir o cambiarles dicho estatus jurídico”.

“...la afectación, está permitida explícitamente en el numeral 9 del artículo 159 que autoriza a la Asamblea Nacional para “disponer sobre la aplicación de los bienes nacionales a usos públicos”, la desafectación se encuentra prohibida, también de modo categórico en el artículo 258 que establece que los bienes de uso público “no pueden ser objeto de apropiación privada”.

Por lo antes expuesto, se procederá a aplicar artículo 50 del Decreto Ejecutivo N° 123 de 14 de agosto de 2009 “...En el caso que la ANAM a través de análisis técnico, defina que el Estudio de Impacto Ambiental no satisface las exigencias y requerimientos previstos en el Reglamento, para evitar, reducir, corregir, compensar o controlar adecuadamente los impactos adversos significativos emanados del proyecto, obra o actividad procederá a calificarlo desfavorablemente y rechazar el Estudio de Impacto Ambiental... ”.

IV. CONCLUSIONES

1. Durante la fase de evaluación y análisis del EsIA, el promotor no presentó las medidas para satisfacer las exigencias y requerimientos, para compensar o controlar adecuadamente los impactos adversos significativos emanados del proyecto.
2. El EsIA adolece de información relevante y esencial para calificar ambientalmente el proyecto objeto de Evaluación de Impacto Ambiental.



3. El Estudio en evaluación no cumple con los requisitos formales y administrativos establecidos en el Decreto Ejecutivo No.123 de 14 de agosto de 2009, modificado por el Decreto Ejecutivo No.155 de 05 de agosto de 2011

V. RECOMENDACIONES

- Luego de la evaluación, se recomienda **RECHAZAR** el EsIA, categoría III, correspondiente al proyecto denominado "**DESARROLLO MARÍTIMO AMADOR (AMADOR MARITIME DEVELOPMENT)**", cuyo promotor es **L.G.S. PANAMA TOURISM DEVELOPMENT S.A.**, con base en el artículo 50 del Decreto Ejecutivo No. 123 de 14 de agosto de 2009.

MARIÁ G. DE GRACIA
Evaluadora de Estudios de Impacto
Ambiental

ROXANA ORTEGA
Evaluadora de Estudios de Impacto
Ambiental

ALVIN D. CHÁVEZ P.
Evaluador de Estudios de Impacto
Ambiental



ANALILIA CASTILLERO P.
Jefa del Departamento de Evaluación de
Estudios de Impacto Ambiental.

DOMÍLUIS DOMÍNGUEZ E.
Director de Evaluación de Impacto Ambiental