

Panamá, 21 de julio de 2023

Magíster

Domiluis ~~Martínez~~ *Domínguez*
Director de Evaluación Ambiental
Ministerio de Ambiente

ciam

REPUBLICA DE PANAMA	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Sayuris</i>
Fecha:	<i>21/07/2023</i>
Hora:	<i>3:32pm</i>

Respetado Señor Director:

Remitimos nuestros comentarios durante el proceso de **Consulta Pública** del Estudio de Impacto Ambiental Categoría III del Proyecto International Atlantic Port (en adelante el EIA), propuesto por IAP Holding, S.A. actualmente en consulta pública a partir de la publicación del aviso correspondiente del año en curso, remitimos como Centro de Incidencia Ambiental nuestros comentarios y observaciones.:

Descripción del proyecto.



El proyecto se desarrollaría sobre una superficie de 300.93 hectáreas en el componente terrestres y 81.15 hectáreas de área marina todo ello creado para la operación de un puerto multimodal, que incluye un área de dársena para maniobras de 57.55 Ha.

Se incluye el área de bodegas y fábricas con 121 lotes con dimensiones que van desde los 7,500 a 23,000 metros cuadrados, los cuales quedarán habilitados con la infraestructura de servicios para que el usuario final de cada lote construya las instalaciones. Este proyecto contará con perímetro cerrado (muro perimetral de 14,219.101 metros lineales). El componente marítimo incluye 23.54 hectáreas de suelo marino con 3 muelles principales para el manejo de carga general, buques graneleros y contenedores, además de un muelle auxiliar.

Impactos generados y no analizados en el documento

1. Impactos sociales asociados al proyecto:

El proyecto incluye un extenso desarrollo en una zona de agricultura y pesca de subsistencia, el proyecto implicará un serio cambio a las condiciones de vida de los lugareños de forma permanente. El documento evidencia que no ha existido comunicación con toda la población y que la misma permanece sin entender cómo el proyecto cambiará su estilo de vida. Cambio en el estilo de vida. La comunicación con los pobladores ha sido escasa y no corresponde a la dinámica de alta intensidad que generará el proyecto en esta zona



El proyecto es descrito como una zona de cultivo de palama aceitera, sin embargo eso se trató de un proyecto de los años 70 y luego de eso fueron tierras que se recuperaron por sucesión natural durante más de 40 años

Estos cambios incluyen:

- ✓ Cambios en el estilo de vida estará asociado a la identidad e idiosincrasia de los pobladores, la cual tiene sus efectos en los patrones de comportamiento, hábitos, alimentación y acceso a los recursos tradicionales.
- ✓ Aumento en el precio de los productos alimenticios de la zona
- ✓ Afectación a las estructuras por vibraciones y ruido de las comunidades aledañas
- ✓ Posibilidad de inundaciones por la terracería a implementar en el proyecto
- ✓ Posible afectación a la calidad del aire por el aumento de material particulado y emisiones en la zona
- ✓ Cambio en las enfermedades que sufre la población
- ✓ Aumento en el número de accidentes de tránsito
- ✓ Posible gentrificación de las diferentes comunidades
- ✓ Aumento de la inseguridad pública
- ✓ Pérdida de acceso de terrenos productivos y restricción a la movilización a zona de trabajos agropecuarios
- ✓ Condicionamiento de la extensión territorial de la comunidad
- ✓ Restricción de acceso a vías a algunas comunidades, esto en especial con la población de Gandona
- ✓ Aumento en el valor de la tierra, lo cual resulta muy grave en unas localidades en donde gran parte de la población carecen de los títulos de propiedad de sus zonas, lo cual conduciría a la especulación de los terrenos de la zona
- ✓ Posible generación de molestias producto de la operación de industrias molestas en alguno de los 12i lotes en donde se podrán instalar diferentes tipos de industrias en la zona.

Todos estos impactos son permanentes y acumulativos en las poblaciones que no han sido notificadas de cómo se afectará su condición de vida.

Reiteramos que existen diferentes mecanismos de comunicación y de por el **Acuerdo de Escazú** existe la obligación de incluir a las comunidades en los procesos de divulgación del proyecto: Se adoptará medidas para asegurar que la participación del público sea posible desde etapas iniciales del proceso de toma de decisiones, de manera que las observaciones del público sean debidamente consideradas y contribuyan en dichos procesos. A tal efecto, cada Parte proporcionará al público, de manera clara, oportuna y comprensible, la información necesaria para hacer efectivo su derecho a participar en el proceso de toma de decisiones.

Esto no coincide con lo realizado en el documento que se restringen a una serie de encuestas que mencionan de forma difusa las consecuencias del proyecto para los lugareños, al igual que se establece que unas semanas antes de iniciar el proceso constructivo se le informará a los residentes de la zona sobre el avance de obras

2. El EIA carece de un análisis detallado de los impactos del proyecto en la calidad del agua, aire y generación de residuos

Los puertos pueden tener efectos significativos en la calidad del agua debido a sus actividades, como el dragado, el tráfico de buques, el manejo de carga y la escorrentía de aguas pluviales. Algunas de las formas en que los puertos pueden afectar la calidad del agua incluyen:

- ✓ Sedimentación: Las actividades de dragado en los puertos pueden perturbar el fondo del medio acuático, haciendo que los sedimentos se agiten y suspendan en el agua. Esto puede reducir la claridad del agua y la penetración de la luz, afectando el crecimiento de plantas y animales acuáticos.
- ✓ Contaminación: Los puertos pueden ser fuentes de contaminación, como derrames de petróleo, fugas químicas y descargas de desechos. Estos contaminantes pueden tener efectos adversos en la calidad del agua, dañando la vida marina y contaminando los suministros de agua.
- ✓ Variación en la carga de nutrientes: Los puertos pueden contribuir a la carga de nutrientes en exceso, como el nitrógeno y el fósforo, que ingresan a los cuerpos de agua. Esto puede conducir a floraciones de algas dañinas, que pueden causar la muerte de peces y hacer que el agua no sea segura para uso recreativo.
- ✓ Contaminación térmica: Los puertos pueden descargar agua caliente de los sistemas de refrigeración, lo que puede elevar la temperatura del agua en el área circundante. Esto puede afectar la distribución y abundancia de peces y otras especies acuáticas que dependen de rangos de temperatura específicos.
- ✓ Escorrentía de aguas pluviales: Los puertos pueden generar cantidades significativas de escorrentía de aguas pluviales, que pueden transportar contaminantes como metales pesados, pesticidas y sedimentos a los cuerpos de agua cercanos.
- ✓ Generación de islas de calor producto de la remoción de la cobertura vegetal del sitio

3. El documento presenta vacíos generales en la información descrita a pesar de que se trata de una zona ecológicamente sensible

La descripción del proyecto lo circunscribe a una zona de 300 has, dentro del sistema de vegetación continua y que implica una zona de Influencia Directa mucho más extensa. El proyecto se enmarca en su

operación portuaria y manejo de naves dentro de una amplia zona que carece de la siguiente información general para la evaluación del estudio:

- ✓ Exposición de los problemas generados por el cambio en la dinámica costera y las medidas de manejo necesarias para su reducción
- ✓ La reducción en la velocidad de transporte de sedimentos y generada por sedimentación en el fondo a largo plazo producto de la pluma de sedimentos
- ✓ Acciones para reducir el efecto a la entrada del puerto
- ✓ No se indican el número de obras en cauce, coordinadas y medidas de mitigación específicas a implementar durante la ejecución de cada una de las obras y en su periodo de operación
- ✓ No se amplía la información de las fuentes hídricas que se cruzan con el camino de acceso al proyecto, sobre las cuales se construirían los puentes y cajones.

Todo esto demuestra los vacíos la información presentada, lo cual conlleva a que el análisis de los impactos sea insuficiente para un Estudio categoría III.

Esto se pone de relevancia aún más con el manejo que hace del tema de los CORALES recientemente aprobados en Ley 304 de 31 de mayo 2022. Que establece la protección integral de los sistemas de arrecifes coralinos, ecosistemas y especies asociados en Panamá.

Que claramente señala en su Artículo 12: Se prohíbe la construcción, modificación o cualquier tipo de actividad tanto en las aguas como en sustrato de ecosistemas de arrecifes coralinos, pastos marinos y ecosistemas asociados, así como todas aquellas actividades que puedan causar daño irreversible a la salud ecosistémica

La norma establece que la actividad planteada NO puede hacerse. Lo que va mucho más allá de hablar de repoblamiento o traslado de las estructuras coralinas,

- ✓ ¿Cómo puede hablarse de la posibilidad de repoblamiento de un área protegida con corales sino se presenta un estudio pormenorizado de la ubicación, densidad y estado de las formaciones de corales en especial cuando la ley lo prohíbe?

Sin una línea de base adecuada no se pueden predecir los impactos del proyecto, proponer medidas de mitigación ni calcular sus costos. Si no se pueden realizar estos análisis lo más probable es que las medidas de manejo necesarias tampoco se cumplan porque no se han anticipado debidamente.

El muestreo representativo es importante porque las muestras deben ser estadísticamente válidas para que se refleje con precisión las características del ambiente físico y biológico del área de intervención del proyecto, para definir las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto. En otras palabras, una muestra representativa es un subconjunto de un grupo más grande que se selecciona de tal manera que incluye individuos o elementos que son típicos del ecosistema en general donde se realiza el proyecto.

Para lograr una muestra representativa, el EIA debió asegurarse de que su muestra se represente la variedad de individuos o elementos que reflejen con precisión la diversidad del ecosistema de la zona las zonas de descarga de material dragado y que deben formar parte de las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto. Esto significa que la muestra debe ser lo suficientemente grande como para reducir el impacto de la variación aleatoria y garantizar que los resultados sean estadísticamente válidos.

4. El sitio sigue estando dentro del Corredor Biológico Mesoamericano y necesitaba un análisis de esta variable, condición que es pasada por alto en el documento

El estudio no analiza donde se encuentra el proyecto y busca reducir lo relevante de su ubicación.

Página 89, “*Para aclarar un poco esta situación tenemos que el área estudiada era una finca de palma aceitera, la cual fue abandonada hace unos 40 años. Tomando esta información como base se establece que tanto la vegetación como la flora tienen una edad que oscila entre los 30 y 40 años (No coincide con los 20 años mencionados donde se indica que la zona fue intervenida para uso industrial)*”.

Página 167, “*Actualmente la superficie total de la finca se encuentra ocupada por plantaciones de palma aceitera, cuya operación de aprovechamiento ha sido descartada desde hace más de una década, viéndose la propiedad invadida por otras especies forestales pioneras, recubriendo sotobosques y líneas de drenajes*”

El proyecto se encuentra dentro del Corredor Biológico Mesoamericano del Atlántico Panameño, proyecto que fue presentado en su momento por las autoridades ambientales como “*Un sistema de ordenamiento territorial compuesto de áreas naturales bajo regímenes de administración especial, zonas núcleo, de amortiguamiento, de usos múltiples y áreas de interconexión; organizado y consolidado que brinda un conjunto de bienes y servicios ambientales a la sociedad centroamericana y mundial; proporcionando los espacios de concertación social para promover la inversión en la conservación y uso sostenible de los recursos naturales, con el fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región*”.(Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD) Banco Mundial (Proyecto Ruta III) **Corredor Biológico Mesoamericano : Del Paseo Pantera a un modelo de desarrollo sostenible. Datos relevantes para una estrategia de comunicación**)

La zona donde se plantea el proyecto sigue siendo parte del Corredor Biológico Mesoamericano, que nació para proteger una de las biodiversidades más ricas del mundo y contribuir a la agenda ambiental global para enfrentar temas como la deforestación, la protección de los bosques y las cuencas y el cambio climático. Estableciendo una nueva manera de entender la protección del medio ambiente integrando la conservación en el desarrollo social. Concepto de conservación y fondos de este programa utilizado por la Autoridad Nacional del Ambiente en su momento y que recibió el Ministerio de Ambiente como parte de los compromisos

Por lo que reiteramos que la **BIODIVERSIDAD** debió ser analizada de manera profunda en el documento. Secciones como ecosistemas frágiles o especies con criterios especial de conservación. Debieron ser desarrollados en el documento junto al resto de la información de costa y fondo de mar. En consecuencia, la importancia de la biodiversidad, la necesidad de mantener la conectividad del área, y los procesos ecosistémicos en la zona del proyecto son hechos fuera de discusión.

Entre otros riesgos no mitigables y permanentes se pueden citar los siguiente

- ✓ Pérdida de cobertura vegetal boscosa
- ✓ Perturbación y pérdida de la fauna silvestre terrestre
- ✓ Afectación de comunidades de la fauna acuática
- ✓ Alteración de los ríos y fuentes de agua

- ✓ Fragmentación de la conectividad ecosistémica
- ✓ Perturbación de hábitats naturales críticos acuáticos
- ✓ Pérdida de hábitats naturales críticos terrestres
- ✓ Proliferación de especies emergentes e invasoras

Debido a que estos impactos no pueden mitigarse y por el valor ecológico del área, el desarrollo sugerimos que el proyecto no puede llevarse a cabo en el lugar propuesto. En especial cuando no se señala con claridad los árboles que se perderán producto del desarrollo y como la zona será impermeabilizada con cemento para permitir el desarrollo multimodal.

a. Puertos en los Hábitats Acuáticos y Terrestres Impactos asociados a su funcionamiento

En la *Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030*, se establece como objetivo impulsar programas de sostenibilidad medioambiental en el Sistema Logístico de Panamá y difundir las mejores prácticas para poner a la logística panameña mediante el desarrollo logístico estratégico ya que el mismo conlleva *“un incremento de amenazas medioambientales, que es necesario evitar y corregir mediante estrategias no solo reactivas, sino proactivas”*

En dicho documento se reconoce que el desarrollo logístico implica una amplia gama de impactos medioambientales: aumentos de ocupación de suelos, amenazas a los ciclos y cursos de agua terrestres y marítimos, incremento de tráfico terrestres urbanos y territoriales, mayores riesgos de accidentabilidad, incremento de emisiones de gases contaminantes, ruido, etc.

En dicho documento se reconoce su impacto sinérgico por lo multimodal de las actividades que conjugan y que las mismas *no puede ser contemplado solamente como un tema de marco normativo nacional, sino también de regulación y competencia internacional*. Incluyéndose el aspecto de la enorme huella de carbón generada no solo en la producción de mercaderías sino en su trasiego desde origen hasta el consumidor final.

El Estudio de Impacto Ambiental a pesar de su aparente volumen de más de dos mil páginas no explica en profundidad las medidas para reducir el impacto directo que tendrá no sólo la construcción de todas las facilidades asociadas sino su funcionamiento en un periodo extenso de tiempo

El documento en sus 549 de estudio, ya que el resto son anexos varios; no detalla los impactos sobre el suelo y las fuentes de aguas dulces, quebradas y ríos, y las aguas marinas y cómo el desarrollo portuario tendrá consecuencias directas sobre la estructura física del lugar donde se plantea implementar.

Es bien conocido que los desarrollos portuarios modifican las características físicoquímicas del sustrato del medio bentónico, afectando a la inmensa fauna que depende de ello. El vertido de materiales y contaminantes generan turbidez que en medios pelágicos impiden la realización de la fotosíntesis y que afecta a toda la base trófica.

Es preocupante en el documento que no se detallen los estándares a seguir en la implementación del manejo del puerto ya que, si bien es cierto que no existen normativas locales sobre el manejo ambiental, si existe amplia bibliografía sobre las mejores prácticas a realizar. Las Guías sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad del Banco Mundial (BM) para Puertos, Zonas Portuarias y Terminales (2017)¹ indican lo siguiente:

¹ “Environmental, Health, and Safety Guidelines for Ports, Harbors, and Terminals.” 2 Febrero 2017. Banco Mundial. https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/ddfac751-6220-48e1-9f1b-465654445c18/20170201-FINAL_EHS+Guidelines+for+Ports+Harbors+and+Terminals.pdf?MOD=AJPERES&CVID=ID.CzO9

“8. La construcción y operación de nuevas instalaciones portuarias y terminales, o la expansión de las instalaciones existentes, implica la recuperación, limpieza y pavimentación (o compactación) de terrenos para zonas de carga/descarga, áreas de almacenamiento de carga a granel seca/líquida y en contenedores, depósitos de combustible, edificios, y carreteras; la alteración de líneas costeras para la construcción de escolleras, astilleros, muelles, malecones y atracaderos de embarcaciones; y la transformación de los fondos marinos para establecer dársenas de buques (incluyendo zonas de giro de buques) y canales de navegación mediante dragados. Estas actividades y la infraestructura relacionada, además de las actividades operativas típicas del puerto, pueden resultar en la alteración de los hábitats terrestres, de agua dulce, salobre y marina, con impactos en la flora y la fauna y la biodiversidad relacionada [lo subrayado y negrita es nuestro].

Los ejemplos de alteración del hábitat e impactos en la biodiversidad de estas actividades pueden incluir la alteración y/o fragmentación de áreas de alto valor para la biodiversidad; la modificación de los procesos costeros, los cursos de agua y la hidrología con impactos en las tasas y patrones de sedimentación y la erosión costera [énfasis añadido];

Como se ha indicado en este documento, el dragado y depósito de material dragado también afectan la biodiversidad, la citada Guía del Banco Mundial añade lo siguiente:

“...la alteración del hábitat acuático, incluida la remoción/suspensión física de los sedimentos del lecho marino o la cobertura del lecho marino mediante actividades de dragado y eliminación del material dragado; y los impactos adversos en las especies terrestres, de agua dulce y marinas, incluida la pérdida de hábitat y sitios de importancia para la conservación.

Impacto que no es solo puntual en la obra, sino que es recurrente para la operación portuaria y cuyos impactos se dejan de lado sin indicar la frecuencia y magnitud necesaria que se tendría que realizar para mantener la operatividad del recinto portuario a pesar del calado natural que posee.

Asimismo, la fuente anteriormente citada resalta los efectos de los puertos sobre la vegetación costera, humedales y otros hábitats sensibles:

“9. Los impactos potenciales sobre la vegetación de la costa, los humedales, los arrecifes de coral, la pesca, la vida de las aves y otros hábitats acuáticos y cercanos a la costa sensibles durante la construcción y operación del puerto deben evaluarse completamente y los resultados deben incorporarse en las decisiones de diseño y ubicación del proyecto² para evitar, minimizar y compensar los impactos adversos en áreas de alto valor de biodiversidad terrestre y acuática o aquellas áreas requeridas para la supervivencia de flora y fauna en peligro crítico o en peligro de extinción.”

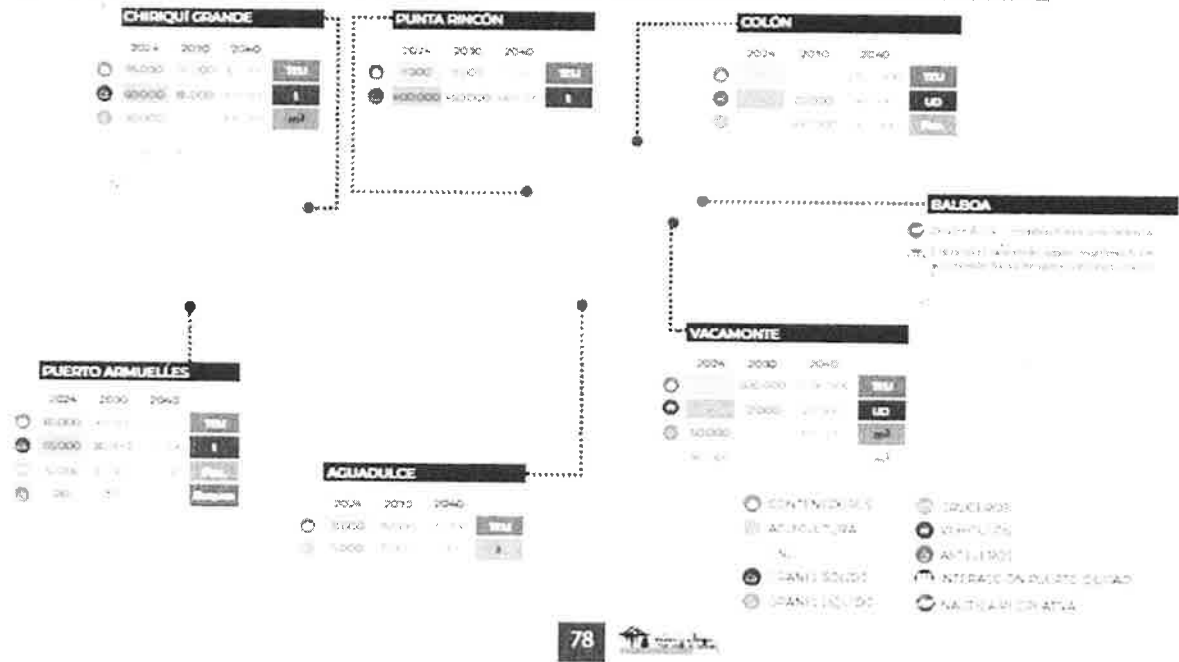
b. Ordenamiento del territorio y uso propuesto

La referida guía del BM destaca los posibles impactos adversos en la biodiversidad terrestre, acuática y marina causados por las actividades de construcción y operación de los puertos.

²La selección del sitio es fundamental para evitar y minimizar los impactos adversos potenciales sobre la alteración del hábitat terrestre y acuático y los impactos sobre la biodiversidad. La selección del sitio debe incluir una revisión de las áreas de importancia para las especies terrestres y acuáticas. Por ejemplo, en hábitats marinos, esto puede incluir peces, mamíferos y tortugas marinas (p. ej., áreas de alimentación, reproducción, parto y desove) u otros hábitats, como hábitats juveniles/criaderos, lechos de mariscos, arrecifes o pastos marinos, y lechos de algas marinas. La ubicación también debe incluir una revisión de las áreas productivas de pesca. La consulta con organizaciones conservacionistas nacionales y/o internacionales relevantes también puede informar la selección del sitio. Recursos adicionales para temas de selección de sitios portuarios y planificación maestra están disponibles en Environmental Best Practice: Port Development: An Analysis of International Best Practices (2013). <http://www.environment.gov.au/system/files/resources/fd1b67e7-5f9e-4903-9d8d-45caf5232cd/files/gbr-ports-environmental-standards.pdf>.

De acuerdo con el “Plan Estratégico de Desarrollo Marítimo y Portuario 2040, elaborado por la Autoridad Marítima de Panamá y CAF se establecen claramente cuales son las zonas de interés en el desarrollo portuario del país nacionales e internacionales a corto, mediano y largo plazo

LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE CARÁCTER INTERNACIONAL



Dicho plan desglosa el desarrollo logístico del país y establece las zonas de interés portuario. <https://www.amp.gob.pa/iniciativas/planes-estrategicos/> ¿dónde se enmarca el funcionamiento de este puerto dentro de las estrategias de país? Entendiendo la estructura multimodal privada que se plantea en el sitio ¿cómo se articula esta propuesta en función de otros proyectos nacionales y el manejo que le quiera dar a ese territorio? De igual forma es conocido el tema del agua en la Costa Abajo. ¿Cómo se articula este proyecto y sus necesidades con otros proyectos, por ejemplo la ampliación de los embalses en la cuenca occidental. Las repercusiones del proyecto son nacionales por el volumen de personal a utilizar, así como de insumos necesarios y desechos producidos que impactarán en el desarrollo de otras actividades en todo ese litoral ¿Existe una viabilidad portuaria para que ese tipo de iniciativas surjan de manera privada en diferentes puntos del territorio más allá del interés económico de los proponentes?

c. Deficiencias del Análisis de los Impactos del Dragado y del Vertimiento de Material Dragado

El EIA no ha realizado estudios detallados de modelamiento de sedimentos para poder predecir los impactos del dragado tanto en la construcción como el dragado de mantenimiento en la etapa de operación. Para poder predecir los impactos del dragado y del depósito de material dragado se necesita realizar estudios muy rigurosos que requieren el modelamiento del transporte de sedimentos. Estos estudios no se han realizado y recién se realizarían después de la obtención de los permisos ambientales

- ✓ La información de línea de base de las corrientes es insuficiente para predecir los impactos del depósito de material dragado
- ✓ Transporte: Las corrientes pueden transportar materiales dragados a largas distancias. La dirección y la velocidad de las corrientes determinarán la dirección y la distancia del transporte. Esto puede resultar en que los materiales dragados se dispersen en un área amplia. Si no se tiene información representativa de las corrientes no se puede predecir el transporte de sedimentos y sus efectos en el ambiente a lo largo del tiempo.

- ✓ Dilución: Las corrientes pueden diluir los materiales dragados mezclándolos con grandes volúmenes de agua en el medio receptor. Esto reduce la concentración de los materiales dragados y puede hacerlos menos dañinos para el medio ambiente.
- ✓ Deposición: Las corrientes pueden depositar materiales dragados en diferentes lugares. Si las corrientes depositan los materiales en áreas con baja energía o altas tasas de sedimentación, los materiales dragados pueden acumularse en estas áreas, lo que podría causar daños ambientales severos.
- ✓ Re-suspensión: Las corrientes también pueden resuspender materiales dragados que ya se han asentado en el fondo del medio receptor. Esto puede resultar en que los materiales dragados sean transportados a nuevas áreas y potencialmente causar daños ambientales adicionales.

Por lo tanto, comprender las corrientes en el canal de navegación como en los puntos de descarga del material dragado es crucial para determinar el impacto potencial de las operaciones de dragado y desarrollar estrategias de gestión apropiadas para minimizar cualquier efecto negativo. La falta de una adecuada línea de base, estudios de modelamiento a lo largo del tiempo es inaceptable en el EIA

Tanto el dragado como la disposición o vertimiento del material dragado son operaciones conjuntas que van ligadas una a la otra. Los impactos ambientales del dragado han sido documentados e incluyen³:

- ✓ Destrucción del hábitat: El dragado implica la eliminación de sedimentos y otros materiales del fondo marino, lo que causará daños significativos a los hábitats bentónicos, incluida la destrucción de hábitats sensibles del lecho marino, lechos de pastos marinos y otros hábitats esenciales para la vida marina.
- ✓ Calidad del agua: El dragado puede causar la liberación de sedimentos y otros contaminantes en la columna de agua, causando un impacto negativo muy importante en la calidad del agua, niveles reducidos de oxígeno y un mayor riesgo de floraciones de algas dañinas.
- ✓ Vida marina: El dragado puede causar la mortalidad directa de la vida acuática en el área de dragado y en la zona de vertimiento del material dragado, incluidos organismos bentónicos, peces y *otra* flora y fauna acuática. Además, puede alterar los patrones migratorios y alterar el comportamiento de los organismos marinos.
- ✓ Contaminación acústica: El dragado y el vertimiento de material dragado pueden producir una contaminación acústica significativa que puede interrumpir la vida marina, causando pérdida de audición, cambios de comportamiento e incluso daños físicos.
- ✓ Erosión costera: La eliminación de sedimentos de las áreas costa afuera puede conducir a un aumento de la erosión costera, afectando las playas y la infraestructura costera.
- ✓ Cambio climático: El dragado en alta mar puede liberar carbono almacenado del fondo marino, contribuyendo al cambio climático y potencialmente exacerbando sus impactos.

El dragado tiene impactos significativos y duraderos en el medio acuático, por lo que es esencial analizar a profundidad y cuidadosamente los posibles impactos ambientales antes de realizar cualquier actividad de dragado del Proyecto, cosa que no se ha hecho en el EIA

³ Bray, R.N. (2008). *Environmental Aspects of Dredging*. Taylor Francis/Balkema

Además, no se ha estimado el volumen de dragado de mantenimiento y otras **actividades** de dragado durante la etapa de operación que será necesario hacer constantemente, por lo tanto, la cifra estimada en el EIA es errónea. En conclusión, se desconoce el volumen real de material que sería dragado durante todo el tiempo de vida del proyecto y también se desconocen los impactos tanto del dragado como de la descarga de material dragado en la calidad del agua, organismos benthicos y ecosistema acuático a lo largo del tiempo.

El dragado tiene impactos significativos en los organismos bentónicos (los que viven en el fondo acuático). La remoción de sedimentos altera profundamente las condiciones físicas, químicas y biológicas de los ecosistemas donde se realiza. Cuando se draga, se suspenden los sedimentos donde viven organismos (flora y fauna), la calidad del agua y cambios físicos en el fondo acuático. En los lugares de descarga de sedimentos también ocurren impactos por la resuspensión de sedimentos, así como también ocurren cambios físicos en el fondo acuático, afectando las corrientes, calidad de agua y supervivencia de la biota acuática.

6. El EIA carece de un análisis detallado en relación con los criterios de cambio climático y deja de lado la información existente en el país

Análisis del Cambio Climático. El proyecto es en su totalidad un proyecto marino costero en donde no se analiza la variable de Cambio Climático, en especial cuando se reitera en diferentes secciones que el proyecto tendrá una vida mínima de 60 años y en una zona donde existe alta vulnerabilidad por parte de los pobladores y comunidades de campesinos y pescadores de la zona.

Un estudio de más de 2000 páginas no toma en cuenta las propias herramientas que presenta de forma pública el Ministerio de Ambiente y en todo el análisis no se presenta información actualizada sobre el tema de cambio climático de manera técnica y actualizada. Incluyendo los índices de vulnerabilidad de la zona

El documento no presenta

- ✓ Análisis del ascenso del nivel para los años al 2030, 2040, 2050 tanto en el área directa como indirecto del Proyecto, con las cuotas de ascenso por cada año. Para las variables de precipitaciones y temperaturas (máxima y mínima)
- ✓ Índices de irradiación solar a nivel del suelo e erradicación y temperatura durante la operación del proyecto
- ✓ Análisis de los influjos de escurrimiento y capacidad de drenaje y percolación en las zonas cercanas
- ✓ Los impactos a largo plazo del polígono y comunidades próximas en especial cuando las cotas programadas para el proyecto exceden los 5 metros
- ✓ Análisis de los impactos de las rachas máximas de viento
- ✓ Inventario de pérdida de cobertura vegetal y promedio anual de la actual de captura de GEI versus la zona con el proyecto.
- ✓ Un Estudio de las dinámicas marinas de las costas panameñas al 2050.
- ✓ Análisis de vulnerabilidad en función de los impactos ambientales generados y productos de eventos de aumento del nivel del mar
- ✓ Efecto de las obras físicas a implementar en la dinámica de corrientes
- ✓ Proyecciones de la zona 2030, 2050 y 2100.
- ✓ *Identificación de fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producto de la operación del puerto.*
- ✓ *Riesgo y vulnerabilidad climática y por cambio climático futuro, tomando en cuenta las condiciones actuales en el área de influencia directa.*
- ✓ *Análisis de Exposición tanto del proyecto como del sitio*
- ✓ *Análisis de Capacidad Adaptativa del ecosistema, incluyendo las áreas de aproximación de naves que forman parte directa del proyecto y que garantizan su operación*
- ✓ *Análisis e Identificación de vulnerabilidad frente a amenazas por factores naturales y climáticos en el área de influencia.*
- ✓ *Plan para reducción de los efectos del cambio climático*

- ✓ *Plan de adaptación al cambio climático.*
- ✓ *Plan de mitigación al cambio climático (incluyendo aquellas medidas que se implementarán para reducir las emisiones de GEI)*
- ✓ *Plan de compensación para las comunidades aledañas al proyecto*

Todas estas variables que actualmente son criterios necesarios de acuerdo con la normativa de Estudios de Impacto Ambiental y que a pesar de que el documento entró al proceso de evaluación *antes* de la presente resolución que presenta los nuevos criterios, son variables necesarias de evaluar en una situación de emergencia climática con un proyecto potencialmente vulnerable a condiciones climáticas extremas.

III. Conclusiones

El objetivo de un Estudio de Impacto Ambiental es proponer diseños modificados a fin de reducir los probables impactos generados por una actividad, identificar las alternativas ambientales en su manejo, prediciendo los efectos significativos adversos potenciales del proyecto para evitar, reducir o contrarrestar impactos que se generen.

El documento presentado, no cumple con ninguno de los presupuestos señalados, así como no presenta temas de relevancia para la comunidad, los mecanismos para manejarlos, las limitaciones y probables dificultades que se generarían producto de la actividad, ni establece un análisis completo, así como una evaluación compleja de las medidas de manejo y mitigación. Dado que, a pesar de su extensión, en realidad no se responden a los problemas que se generan por la construcción, especialmente en la operación del proyecto. El presente EsIA no sustenta la viabilidad solicitada además de que las acciones a implementar por el proyecto generan impactos directos e indirectos, sinérgicos y acumulativos que afectarían la zona y las comunidades aledañas. Por lo que el marco del periodo de consulta ciudadana del presente proyecto, solicitamos que el **Estudio de Impacto Ambiental** Categoría III del Proyecto International Atlantic Port, sea **RECHAZADO EN SU TOTALIDAD** dado que el mismo **NO** cumple los criterios de sustentabilidad bajo el cual deben ser emprendido los proyectos.

En espera de que nuestros comentarios sean atendidos



Isaiás Ramos González

Biólogo ICB-095-2013

Magister en Gestión Ambiental
