

Panamá, 28 de junio de 2024

Ingeniero
Milciades Concepción
Ministro
Ministerio de Ambiente
E.S.D.

Am
S

REPÚBLICA DE PANAMÁ — GOBIERNO NACIONAL —	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	<i>Atención</i>
Fecha:	<i>27/06/2024</i>
Hora:	<i>11:18 Am.</i>

Respetado Ministro:

ANCON fiel a su misión de *Conservar la naturaleza y la biodiversidad de Panamá por las presentes y las futuras generaciones*, y preocupada por la afectación que se está haciendo en el área de Santa Rita y sierra Llorona, sitios de incalculable valor ecológico y de una biodiversidad abrumadora, desea llamar su atención a algunos aspectos del *Estudio de Impacto Ambiental Categoría III: "Estudio, diseño, construcción y financiamiento de carretera Quebrada Ancha – María Chiquita (tramo #1 Quebrada Ancha – Sierra Llorona)*" que fueron omitidos o tratados de manera superficial en dicho estudio, y están descritos en un documento adjunto.

Sin otro asunto, atentamente,


George Hanily A.

Director Ejecutivo



Las observaciones al *Estudio de Impacto Ambiental Categoría III: "Estudio, diseño, construcción y financiamiento de carretera Quebrada Ancha – María Chiquita (tramo #1 Quebrada Ancha – Sierra Llorona)"*, son las siguientes:

- 1. Tema:** Alcance del Estudio de Impacto Ambiental

Observación : El estudio de impacto ambiental se elaboró solo para un tramo de la carretera, mientras que para el otro tramo se elaboró un estudio de impacto ambiental categoría II, sin embargo, el estudio de impacto ambiental para la carretera solo debe ser uno, de categoría III, que incluya toda la extensión de la obra.

La división en dos EIA no contempla la acumulación de impactos en cada tramo y reduce la percepción del alcance de las afectaciones y la planificación y ejecución de las medidas de mitigación propuestas. Además, estando situado cerca del límite del Parque Nacional Chagres, cuyo plan de manejo establece un área de amortiguamiento de cinco (5) kilómetros, y sin la definición del área de influencia, no hay claridad si afecta al área de amortiguamiento del PN Chagres.
- 2. Tema:** Todo el documento

Observación : En el documento se menciona repetidas veces **el área de influencia del proyecto**, sin embargo, en ninguna sección se establece o delimita dicha área de influencia, para tener una idea clara de la extensión geográfica hasta donde se estimaron los efectos de las obras del proyecto.
- 3. Tema:** Descripción del Ambiente Biológico

Observación : No se menciona la propuesta del Corredor Colón del Jaguar Santa Rita-Sierra Llorona, el cual se propuso por SOMASPA, en 2014, como corredor biológico entre los parques nacionales Chagres y Portobelo, y con la serranía de San Blas, dentro de la comarca Guna Yala, hasta el Parque Nacional Darién.
- 4. Tema:** Descripción del Ambiente Biológico

Observación : En el desarrollo del punto 6, solo aparecen las secciones de flora y de fauna, pero no hay una descripción ni desarrollo sobre los ecosistemas de la zona, obviando que el Filo de Santa Rita y el área de Sierra Llorona forman parte de una de las ecorregiones más pequeñas del mundo, pero cuya biodiversidad y nivel de endemismo en flora y algunos grupos de vertebrados es notable: la ecorregión de Bosques Montanos del Oriente de Panamá. Otra ecorregión presente es la de los Bosques del Lado Caribe del Istmo, caracterizada por humedad y temperatura elevadas y numerosas especies endémicas nacionales y regionales.
- 5. Tema:** Flora

Observación : En la sección de Flora se incluye información sobre tipos de vegetación, cuando en realidad las categorías empleadas son de cobertura vegetal y no de vegetación. La diferencia principal entre ambas radica en la mayor especificidad de la composición florística y faunística de los tipos de vegetación con respecto a las clase de obertura, las cuales en la categoría de Bosque Maduro, por ejemplo, engloba todas las categorías de bosques perennifolios, perennifolio estacionales, semicaducifolios y caducifolios en

cualquiera de las fajas altitudinales presentes en Panamá (basal, submontana, montana y altimontana), cada uno de ellos con una arreglo único de especies dominantes en cada estrato y elementos de fauna característicos.

- 6. Tema:** Flora
- Observación :** Las parcelas establecidas de 20×20 m, para la conocer la diversidad de la flora no permiten conocer riqueza florística, pues las parcelas cuadradas son más útiles para conocer la estructura del bosque o vegetación, aunque serían preferibles parcelas de, al menos, un cuarto de hectárea (2.500 m^2), es decir de 50×50 metros.
Para estimar la riqueza florística de un área es preferible emplear transectos paralelos o perpendiculares al alineamiento de la carretera, según permita la definición del área de influencia del proyecto.
- 7. Tema:** Flora
- Observación :** La lista de flora generada para el proyecto está fuertemente sesgada hacia el componente forestal y muy poca información sobre otros hábitos de crecimiento, como hierbas, arbustos, epifitas o lianas, entre los cuales se pueden encontrar especies endémicas o de distribución restringida.
- 8. Tema:** Impactos: Fragmentación de ecosistemas
- Observación :** Se establece un valor de 12.380,83 balboas, considerando un valor de la tierra de 160,79 balboas por hectárea, por las 77 hectáreas afectadas. Esto en realidad representa solo la pérdida de tierra, pero no el valor de los servicios ecosistémicos y de biodiversidad que se afectan al establecer una barrera permanente entre ambos lados del camino.
- 9. Tema:** Impactos. Operación
- Observación :** En el documento no se contempla el efecto de la construcción de la carretera sobre la zona, en especial en lo referente a las invasiones y especulación de tierras que ocurren al abrirse caminos en áreas boscosas y el impacto que ello tendrá sobre los ecosistemas y la biodiversidad de los parques nacionales ubicados a ambos lados de la carretera.



SS/AM

Apartado Postal 0835-00680
Parque Lefevre Zona 10, Panamá, República de Panamá

1 de julio de 2024
SOMASPA – Nota 006-2024

Dirección de Evaluación
Ministerio de Ambiente
Panamá, República de Panamá

REPUBLICA DE PANAMA	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCION DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	Somasp
Fecha:	03/07/2024
Hora:	1:49 pm

Estimado Oficiales:

En mi condición de especialista en ecología de vertebrados y en mastozoología; así como mi experiencia desde el año 2006 hasta el año 2020, en la realización de estudios científicos sobre la biodiversidad en la región (Parques Nacionales Chagres y Portobelo y la zona de amortiguamiento Sierra Llorona-Santa Rita) del proyecto carretero, procedí a hacer una revisión de los EIA de la carretera Quebrada Ancha – María Chiquita. Les comarto las siguientes observaciones.

A continuación mis comentarios sobre la revisión del documento “Estudio de Impacto Ambiental Categoría III Estudio, Diseño, Construcción y Financiamiento de Carretera Quebrada Ancha–María Chiquita (Tramo #1 Quebrada Ancha–Sierra Llorona”).

Los principales comentarios son en relación a los métodos para obtener la información de las especies para la Línea Base de fauna de vertebrados, entiéndase anfibios, reptiles, aves y mamíferos, y sobre la biodiversidad. Los métodos de muestreo de vertebrados muestran debilidades que afectan negativamente la capacidad de registrar especies de vertebrados.

1-Los periodos de muestreos realizados, uno fue del 6-12 de octubre (7 días) de 2023 y el otro en enero 2024 (no menciona cuantos días). No se reporta si estos dos muestreos son para comparar los datos de los mismos sitios entre la estación lluviosa y la seca (e. g. estacionalidad), o si son sólo continuación del muestreo en otros sitios. El esfuerzo de muestreo no es suficiente para un categoría III, principalmente en el caso del periodo de octubre 2023 y parecen no ser equivalentes los esfuerzos entre los dos periodos de muestreos.

2-ANFIBIOS Y REPTILES: El muestreo de este grupo de fauna, consistió en recorridos en transectos de 200 m, realizar grabaciones de vocalizaciones de los anfibios y en búsqueda generalizada (al azar). Una debilidad en el muestreo fue con el método de los recorridos en transectos lineales los cuales sólo se realizaron durante el día y no durante la noche. Se requiere realizar recorridos nocturnos (e.g. 6:00-10:00 pm) para realizar un muestreo más detallado y preciso.

3-AVES: No está claro que método se usó para muestrear la aves. Se reporta en el documento del EIA que el método de muestreo de las aves fue el de la búsqueda generalizada (al azar); sin embargo, en otro párrafo mencionan que las especies se registraban en los puntos de

conteo, el cual es otro método: conteo en puntos. El método de búsqueda generalizada no es el apropiado para un óptimo registro de las especies de aves.

4-MAMÍFEROS: Para el muestreo de los mamíferos sólo se empleó el método de recorridos en transectos lineales de 600 m para registrar durante el día mamíferos medianos a grandes terrestres y arboreos. Las debilidades del muestero sobre mamíferos están en que no se realizaron recorridos nocturnos (e. g. 6:00-11:00 pm) para registrar los mamíferos nocturnos. Además no se complementó el método de transectos con el muestreo con cámaras trampa para mamíferos de mediano a gran tamaño. Tampoco se usaron los métodos para las capturas de murciélagos con redes de niebla, ni el método de capturas de mamíferos pequeños terrestres y arboreos (marsupiales y roedores cricétidos [e.g. ratas y ratones silvestres]). Los murciélagos son el grupo de mamíferos de mayor diversidad de especies y ecológica, mientras que los roedores son el segundo grupo de mamíferos con el mayor número de especies. También llamo la atención, de que el grupo de murciélagos y roedores, junto a los monos son de gran importancia sanitaria, ya que el efecto combinado de las perturbaciones humanas con el cambio climático, el Niño y la Niña, pueden originar zoonosis que afectarían tanto al ser humano como a los animales domésticos. Por estas dos razones mencionadas, es requerido conocer que especies de murciélagos y roedores cricétidos hay en un sitio.

Además, les señalo que como proyecto categorí III tienen que evaluar los efectos del proyecto en el área de influencia indirecta, que incluye a las áreas protegidas y la biodiversidad vecinas al proyecto, ya que no se realizó esta actividad. Así también les señalo que este proyecto carretero afecta el propuesto Corredor Biológico Colón del Jaguar, que abarca desde los P. N. Chagres y Portobelo hasta el P. N. Soberanía al sur, y desde el río Aguas Clara al este hasta cerca de María Chiquita al oeste. En este corredor biológico esta registrada con cámaras trampa una alta riqueza de especies de mamíferos, incluyendo varios jaguares; que es casi similar a la reportada con cámaras trampa para el P. N. Darién. Este corredor es considerado tanto por instituciones nacionales como internacionales, como clave para la conectividad ecológica de la Cuenca del Canal y para Centro América.

En relación al análisis del posible impacto del cambio climático en la región del proyecto, este análisis en mi opinión es muy general y superficial, sin tratar el posible impacto en la biodiversidad.

En conclusión, a este proyecto de desarrollo parece que le faltó un mejor asesoramiento en el aspecto ambiental y ecológico.

Atentamente,



Dr. Rafael Samudio Jr., PhD.

Director del Centro de Investigación y
Capacitación en Conservación de la Biodiversidad
Sociedad Mastozoológica de Panamá (SOMASPA)
Coordinador del Programa de Conservación
de los Murciélagos de Panamá (PCMPan)
Ecólogo de Vertebrados y Mastozoólogo
CIP: 8-205-1350, Idoneidad CTCB No. 093-2013
Teléfono: 398-3479; Celular: 6232-0104
E-mail: samudior@gmail.com, somaspa2000@gmail.com

Panamá, 2 de julio de 2024.
CIAM-025-2024

Su Excelencia
Juan Carlos Navarro
Ministro de Ambiente
Ciudad de Panamá



Ref. Foro Público del Estudio de Impacto Ambiental Categoría III "ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINACIAMIENTO DE CARRETERA QUEBRADA ANCHA-MARÍA CHIQUITA (TRAMO #1 QUEBRADA ANCHA-SIERRA LLORONA)"

Respetado Señor ministro:

En atención al término establecido en el anuncio de foro público, por este medio remitimos nuestras observaciones y consideraciones con respecto al Estudio de Impacto Ambiental y su respectivo Foro Público.

I. SOBRE EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en cuestión fue catalogado como categoría III; sin embargo, no aborda adecuadamente los efectos sinérgicos y acumulativos derivados de la construcción de carreteras en el ecosistema local. Este análisis insuficiente subestima significativamente los impactos ambientales potenciales y falla en proporcionar medidas concretas de mitigación.

El EIA presentado adolece de varias deficiencias significativas que comprometen su validez y efectividad en la evaluación integral de los impactos ambientales. Entre estas deficiencias se incluye la carencia de información detallada sobre la biodiversidad local, hábitats específicos afectados y especies vulnerables presentes en el área de influencia del proyecto. Además, no se han abordado adecuadamente los efectos acumulativos derivados de la expansión urbana y la apertura de nuevas trochas y vías internas de los propietarios de tierras.

El estudio omite evaluar de manera efectiva cómo las carreteras afectarán los ecosistemas locales y sus especies, a pesar del extenso cuerpo de literatura que documenta los impactos adversos de las carreteras en ambientes tropicales. La falta de medidas específicas para mitigar estos impactos, incluyendo la pérdida de hábitat, la fragmentación del mismo, y la interrupción de corredores biológicos, subraya una falla fundamental en el análisis.

Está claramente documentado el efecto de las carreteras en la biodiversidad. Así puede ser consultado: Laurance, W. F., Gooseem, M., & Laurance, S. G. (2009). Impacts of roads and linear clearings on tropical forests. *Trends in ecology & evolution*, 24(12), 659-669. Por su parte, según Chen, H y Kopowski, (Chen, H. L., & Koprowski, J. L. (2016). Barrier effects of roads on an endangered forest obligate: influences of traffic, road edges, and gaps. *Biological Conservation*, 199, 33-40), la fragmentación y destrucción del hábitat causada por el desarrollo de infraestructura como carreteras y puentes se reconoce como una de las principales amenazas para la biodiversidad (Czech y Krausman, 1997; Forman y Alexander, 1998).

Para mantener la conectividad del hábitat, la variabilidad genética y la población persistencia, la facilitación de los movimientos de los animales a través de los paisajes es fundamental (Frankham, 1996; Hanski y Gilpin, 1991). Carreteras y el tráfico pueden servir como barreras que impiden los movimientos de animales, disminuir la accesibilidad a recursos como alimento, vivienda o compañeros, llevar a la reducción en el éxito reproductivo y el flujo de genes, y en última instancia amenazar la persistencia de la población (Strasburg, 2006; Trombulak y Frissel, 2000). Los efectos de barrera de las carreteras se han documentado en una diversidad de fauna terrestre, incluidos los insectos (Bhattacharya et al., 2003), reptiles (Shepard et al., 2008), anfibios (Marsh et al., 2005), aves (Laurance et al., 2004) y mamíferos (Burnett, 1992).

Varios estudios han demostrado que incluso las carreteras estrechas (10 metros de ancho) con baja intensidad de tráfico son barreras para muchas especies (Forman y Alexander, 1998; Swihart y Slade, 1984). No solo las carreteras, sino también los claros abiertos, como los corredores de líneas eléctricas, pueden restringir los movimientos de los pequeños mamíferos en los bosques. (Gooseem y Marsh, 1997). La fragmentación del hábitat inducida por el hombre es una de las principales causas de la disminución de la biodiversidad (Farig, 2003).

Cabe resaltar, que el estudio de impacto ambiental no cuantifica los probables impactos sobre los ecosistemas acuáticos del lugar, quebradas, riachuelos permanentes e intermitentes. Todo esto es dejado de lado, sin que se evalúen cómo se verán afectados de forma permanente por una carretera y otras facilidades conexas en el lugar. Esto no es un tema menor, en un momento de crisis de agua, afectar a fuentes de agua con mecanismo de construcción del siglo XIX, no son la mejor alternativa. Y en particular encontrándose el proyecto en la cuenca del Canal. Según Wemple et al, 2018 (Wemple, B. C., Browning, T., Ziegler, A. D., Celi, J., Chun, K. P., Jaramillo, F., ... & Sawyer, D. (2018). Ecohydrological disturbances associated with roads: Current knowledge, research needs, and management concerns with reference to the tropics. *Ecohydrology*, 11(3), e1881.):

"Las carreteras son una forma generalizada de perturbación con el potencial de afectar negativamente los procesos ecohidrológicos. Algunos de los crecimientos más rápidos en las redes viales están ocurriendo en los países en desarrollo, particularmente en los trópicos, donde las agendas políticas a menudo se enfocan en fortalecer la economía, mejorar la infraestructura, reforzar la seguridad nacional, lograr la autosuficiencia y aumentar bienestar de los ciudadanos, a menudo a expensas del medio ambiente..."

"Los Impactos ecohidrológicos directos incluyen la obstrucción del movimiento de peces u otros animales acuáticos, organismos en los cruces de carreteras o el aumento de la mortalidad resultante de descarga de contaminantes nocivos en los arroyos y la zona costera de las carreteras (Trombulak & Frissell, 2000). Los impactos indirectos incluyen destrucción del hábitat de la corriente o interrupción de las redes alimentarias a través de cambios de la respuesta natural de la escorrentía de la corriente, mayores cargas de sedimentos relacionadas con erosión acelerada y/o pérdida de masa en y junto a la carretera prisma (Coffin, 2007; Forman & Alexander, 1998; Forman et al., 2003; Gucinski, Furniss, Ziemer y Brookes, 2001; Larsen & Parks, 1997)".

La escorrentía de las carreteras y la contaminación resultante, mencionada por Wemple et al. (2018), representa una amenaza significativa para la calidad del agua y los ecosistemas acuáticos circundantes. Este impacto incluye desde la sedimentación que afecta la vida marina hasta la interrupción de los regímenes hidrológicos naturales, con consecuencias potenciales graves para la biodiversidad acuática y la salud de los ecosistemas costeros.

Por otra parte, nos parecen graves y preocupantes las deficiencias del EsIA que han sido detectadas por la Dirección de Cambio Climático, que mediante Memorando-293-2024 recibido el 10 de mayo de 2024 identificó múltiples omisiones en lo relativo a:

5.5.2.2 Análisis de Capacidad Adaptativa

5.5.2.3 Análisis de Identificación de Peligros y Amenazas

5.5.2.4 Análisis e identificación de vulnerabilidad frente a amenazas por factores naturales y climáticos en el área de influencia

9.8 Plan para la reducción de los efectos del cambio climático

9.8.1 Plan de adaptación al cambio climático

Ignorar los impactos del cambio climático no solo pone en peligro la sostenibilidad del proyecto, sino que también compromete la resiliencia de la comunidad frente a futuros eventos climáticos adversos. Es esencial que se realice un análisis exhaustivo de los riesgos climáticos locales y se implementen estrategias efectivas para proteger tanto la infraestructura como las comunidades afectadas. Esta era la justificación misma de la emisión del nuevo reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental aprobado por el Decreto Ejecutivo 1 de 1 de marzo de 2023, que en su parte motiva sostiene:

"Que el Ministerio de Ambiente como entidad rectora del Estado en materia de recursos naturales y del ambiente, con el objetivo de asegurar el cumplimiento y aplicación de leyes de las leyes, los reglamentos y la política nacional del ambiente, así como de los compromisos internacionales adquiridos a través de la firma de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), Protocolo de Kioto y Acuerdo de París, entre otros, consideró necesario mejorarlo, definir las adiciones, modificaciones o reformas requeridas, considerando igualmente la necesidad de estructurar esta herramienta para el abordaje de los riesgos por el cambio climático y las medidas de mitigación y adaptación correspondientes;"

Para concluir esta sección, es necesario advertir que, en virtud del artículo 68 del Decreto No. 1, cuando un Estudio de Impacto Ambiental no provee información suficiente para una evaluación integral conforme a las exigencias regulatorias; o si las medidas de mitigación ambiental propuestas no son efectivas para evitar, reducir, corregir, controlar o compensar los impactos negativos identificados; o no cumple las exigencias y requerimientos del

reglamento, corresponde su rechazo. Habiendo explicado cómo en el presente caso se configuran estas causales, solicitamos el **RECHAZO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Categoría III “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINACIAMIENTO DE CARRETERA QUEBRADA ANCHA-MARIA CHIQUITA (TRAMO #1 QUEBRADA ANCHA-SIERRA LLORONA)”.**

II. SOBRE EL FORO PÚBLICO

De manera general, observamos serias deficiencias en la organización y ejecución del mencionado foro, que infringieron la normativa vigente y afectaron negativamente la participación informada de los ciudadanos y la transparencia del proceso. El foro público realizado el 19 de junio en la cancha de Río Gatún contó con la participación de un gran número de asistentes; sin embargo, dicho evento se desarrolló de manera desordenada y con retrasos significativos.

Durante el foro, el grupo consultor no presentó adecuadamente la información correspondiente al proyecto. Las presentaciones fueron incompletas y carecieron de precisión, lo que generó confusión entre los asistentes. Además, no se brindaron respuestas satisfactorias ni detalladas a las interrogantes planteadas por el público, lo cual evidenció una falta de preparación y organización por parte de los responsables del foro.

A su vez, no se articuló adecuadamente la presentación de la información necesaria para que la comunidad conociera el proyecto. En una breve exposición por parte de la consultora del proyecto (IPS Consultants, contratada por el Consorcio Transeq-Estrella), de no más de 15 minutos, se mencionó superficialmente la necesidad del proyecto y cómo un fallo de la Corte Suprema¹ había paralizado la primera fase de la obra por afectaciones y la fragmentación de la carretera.

De acuerdo con el artículo 50 del Decreto Ejecutivo 1 de 1 de marzo de 2023, que regula el Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental se señala que:

Artículo 50. El foro público, deberá desarrollar una exposición detallada de la actividad, obra o proyecto, sus impactos y riesgos ambientales, y las medidas de mitigación descritas en el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente. La

¹ Fallo de la Corte Suprema de Justicia, Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo y Laboral que Suspende provisionalmente los efectos de la Resolución N. DEIAIA-055-2023 del 17 de junio de 2024.

moderación del foro estará a cargo del promotor y el Ministerio de Ambiente será garante que se cumpla con la realización de este. Durante la realización del foro público, el promotor permitirá que la ciudadanía realice comentarios u observaciones sobre la actividad, obra, o proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.

El incumplimiento del Artículo 50 del Decreto Ejecutivo 1 de 2023 durante el Foro Público se evidencia en varios aspectos adicionales que comprometieron la transparencia y la efectividad del proceso.

En primer lugar, la exposición sobre el proyecto fue severamente deficiente. La autoridad apenas dedicó menos de 30 minutos para explicar superficialmente el proyecto, sin entrar en detalles sustanciales sobre sus alcances, fases de desarrollo o áreas específicamente afectadas.

En cuanto a los impactos y riesgos ambientales, estos fueron mencionados de manera superficial y sin la profundidad necesaria para una comprensión adecuada por parte de la comunidad. No se proporcionaron ejemplos concretos ni se describieron los potenciales efectos adversos sobre el medio ambiente local, como la afectación a la biodiversidad, cambios en el uso del suelo o la contaminación del agua.

Además, las medidas de mitigación descritas en el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente apenas fueron mencionadas de manera general, sin explicar cómo se implementarían o qué garantías ofrecerían para reducir los impactos negativos del proyecto. La falta de detalle y claridad en este aspecto impidió a los asistentes evaluar adecuadamente cómo se abordarían y resolverían los problemas ambientales identificados.

La moderación del foro estuvo a cargo del promotor con la supervisión del Ministerio de Ambiente, no a cargo del Ministerio de Ambiente como exige la norma. La moderación fue además insuficiente y poco efectiva. No hubo un control adecuado para garantizar que se cumpliera con la exposición detallada y completa requerida por la ley. Las respuestas del promotor a las preguntas de los asistentes fueron dispersas y poco organizadas, lo que generó confusión y dificultó aún más la comprensión de los detalles críticos del proyecto.

La consultora contratada por el MOP, el ministerio proponente o la autoridad no proporcionó una explicación clara y detallada del proyecto. No se mencionó el alineamiento de la vía,

la estrategia de construcción, el equipo necesario, el personal requerido, el cronograma de implementación, la capacidad de la vía ni se enumeraron las comunidades que serían impactadas por el proyecto. Esta omisión de información crucial impidió a los asistentes comprender plenamente el alcance y las implicaciones del proyecto, lo que contraviene los estándares establecidos en el artículo 50 del Decreto Ejecutivo No. 1.



Inicio del Foro

Los foros públicos son instrumentos fundamentales para garantizar la transparencia y la participación ciudadana en procesos de evaluación de impacto ambiental, conforme al Decreto Ejecutivo 1 de 1 de marzo de 2023, que regula el Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental:

De acuerdo con el artículo 2, numeral 28 del Decreto Ejecutivo 1 de 1 de marzo de 2023 se entiende foro público como:

28. Foro público Instancia de participación ciudadana que realiza el promotor de una actividad, obra o proyecto, durante la fase de evaluación y **análisis** del Estudio

de Impacto Ambiental, a la que pueden asistir todas las personas que **quieran conocer o realizar** observaciones sobre dicho estudio. (lo resaltado es nuestro).

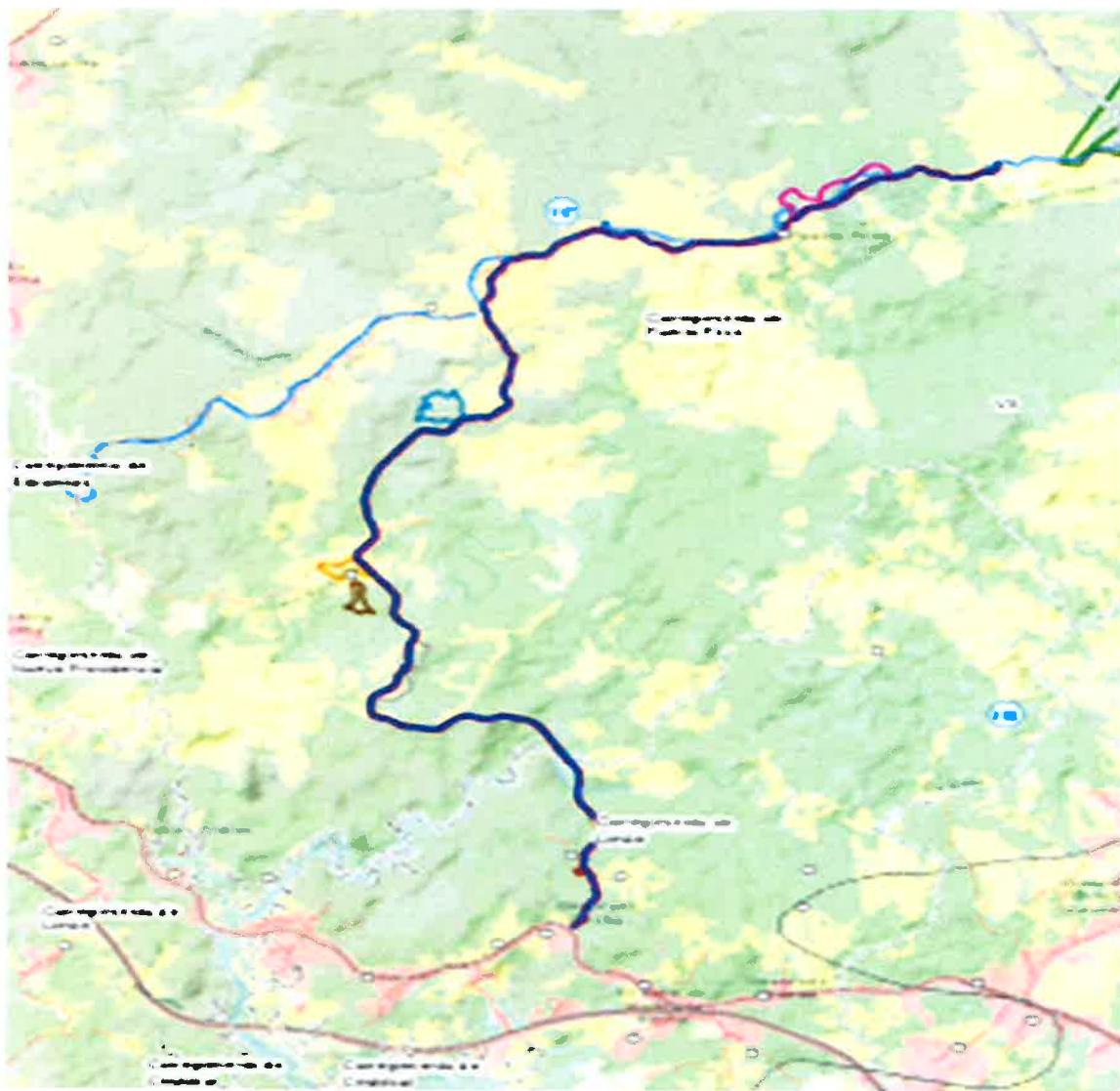
Estos eventos tienen la responsabilidad de facilitar a la comunidad información exhaustiva y accesible sobre los proyectos propuestos, incluyendo una evaluación clara de los posibles impactos ambientales que podrían derivarse de dichos proyectos. Además, deben detallar las medidas de mitigación previstas para minimizar estos impactos y garantizar que se cumplan los estándares ambientales y legales establecidos.

A continuación, se enlistan las omisiones y malas prácticas identificadas durante el desarrollo del foro:

a. **Falta de explicación de la información contenido en el EslA**

Sin un explicación adecuado de la información relevante contenida en el Estudio de Impacto Ambiental (EslA), no podemos afirmar que se haya realizado el foro público correspondiente al EslA en evaluación. Esta podría ser la única oportunidad que tengan para entender el proyecto que afectará permanentemente a sus comunidades.

A pesar de que la mayoría de los asistentes indicó la necesidad de mejorar la infraestructura vial, pero claramente desconocían aspectos básicos de las implicaciones técnicos y ambientales del proyecto. La obra se trata de una estructura en un terreno sinuoso, con muchas curvas, múltiples fuentes de agua y problemas en cuanto a su aspecto de construcción y acceso, manejo de desagües, sitios de botaderos, lugares de acopio y zonas de almacenamiento y descanso de equipo. Estos detalles son **cruciales** para entender los desafíos y riesgos asociados con la construcción y operación de la carretera.



Recorrido del proyecto, en donde se observa la complejidad estructural del mismo

Durante el foro, no se abordaron las posibles molestias generadas por la construcción de la vía, los impactos en las fuentes de agua, los mecanismos para realizar los trabajos en la temporada lluviosa o seca, ni las acciones que se llevarían a cabo para mitigar estos efectos. Tampoco se discutieron las zonas de servidumbres que se verían afectadas ni los mecanismos de pago o compensación para las personas impactadas.

A su vez, no existió durante en el foro una comunicación clara y efectiva sobre los problemas de erosión generados, el efecto de la carretera durante las diferentes temporadas, la fragmentación del bosque, la pérdida de biodiversidad, la desaparición de especies

endémicas, las afectaciones a las tomas de agua y posible aumento de la turbiedad de las fuentes de agua para consumo humano.

Esta falta de información crea una brecha significativa en la comprensión y aceptación del proyecto por parte de la comunidad.

El artículo 7 numeral 6 del Acuerdo de Escazú nos señala que:

6. El público será informado de forma **efectiva, comprensible y oportuna**, a través de medios apropiados, que pueden incluir los medios escritos, electrónicos u orales, así como los métodos tradicionales, como mínimo sobre:

- a) **el tipo o naturaleza de la decisión ambiental de que se trate y, cuando corresponda, en lenguaje no técnico;**
- b) la autoridad responsable del proceso de toma de decisiones y otras autoridades e instituciones involucradas;
- c) el procedimiento previsto para la participación del público, incluida la fecha de comienzo y de finalización de este, los mecanismos previstos para dicha participación, y, cuando corresponda, los lugares y fechas de consulta o audiencia pública; (lo resaltado es nuestro).

Al no cumplir con estos requisitos, las comunidades se verán forzadas a conocer de los impactos del proyecto cuando ya los estén experimentando sin claridad sobre las medidas que debería estar implementando la constructora para minimizarlos, o cuáles de ellos serán irreversibles. De este modo se socava la confianza de la comunidad y se obstruye su capacidad para participar de manera informada en el proceso de toma de decisiones.

El análisis de los impactos sinérgicos y acumulativos generados por este proyecto de categoría III requiere una valoración más exhaustiva y una comunicación clara y efectiva con las comunidades afectadas. La falta de una evaluación adecuada y de la comunicación de información crítica en el EsIA subraya la necesidad de un enfoque más inclusivo y transparente para garantizar que todas las partes interesadas comprendan plenamente las implicaciones del proyecto y sus efectos a largo plazo.



b. Falta de permiso de compatibilidad y otras respuestas por parte de la ACP

Las comunidades de Limón, Gatún y comunidades indígenas expresaron preocupación por la calidad del agua, la cual ha desmejorado debido a diversos trabajos. No se les brindaron respuestas ni explicaciones sobre el plan de manejo ambiental para remediar estas situaciones.

Se indicó que el proyecto contaba con la viabilidad de la ACP, aunque al momento del foro el permiso de compatibilidad no había sido otorgado por parte de la autoridad. Tampoco se informó que la ACP no evalúa la calidad del agua para los pobladores locales, sino solo que la actividad no afecta aspectos asociados a la operación del Canal.

A su vez, de acuerdo con Nota AF24EsIA015 remitida por la Unidad Ambiental de la ACP recibida en Evaluación el 22 de mayo de 2024 se señalan una serie de situaciones que no fueron mencionadas, respondidas ni aclaradas en el EIA, y que evidentemente no fueron comunicados durante el foro, a pesar de que se conocía de que estas respuestas eran necesarias:

- i. Aclarar cuántas comunidades, asambleas y actores sociales fueron entrevistados
- ii. Explicar cuántas comunidades indígenas estaban tanto en la zona de influencia directa como en la zona indirecta del proyecto
- iii. La necesidad de exponer el impacto social negativo de manera clara en el documento (como también en el Foro, frente a la comunidad)
- iv. Necesidad de descripción de los tipos de afectados (parcial, total, temporal o permanente) de las diferentes estructuras (acceso, viviendas, cerca perimetral u otras), así como cultivos de subsistencia.
- v. Necesidad de descripción de los escenarios de afectaciones, descripción del abordaje y metodología utilizada para su evaluación y solución
- vi. Evaluación de los costos sociales por afectación a las estructuras
- vii. Necesidad de un Plan de comunicación y de solución de conflictos.

c. Subestimación del interés y falta de previsiones de seguridad en el Foro

En el foro sobre el proyecto, los proponentes subestimaron significativamente el interés de la comunidad y la cantidad de personas que asistirían. Se subestimó también las diferencias entre los grupos y la importancia de garantizar la seguridad adecuada. La seguridad en este contexto va más allá de pagar a una docena de policías con mala actitud para estar presentes en la exposición de un tema con implicaciones sociales. La falta de preparación en cuanto a la seguridad y la organización del foro resultó en un evento caótico y poco productivo.

El Artículo 52 del Decreto Ejecutivo 1 de 1 de marzo de 2023 nos señala que:

Artículo 52. *El promotor será responsable de la seguridad durante la realización del foro público. En caso de que el foro público sea suspendido por temas de seguridad, caso fortuito y/o fuerza mayor, deberá realizarlo nuevamente aplicando lo establecido en esta reglamentación.*

El incumplimiento de la normativa por parte de las autoridades no solo comprometió la seguridad del foro, sino que también impidió que se llevara a cabo de manera adecuada y que se proporcionara la información necesaria a la comunidad. Tanto el Ministerio de Obras Públicas (MOP) como el Ministerio de Ambiente carecieron de la capacidad para mantener el orden y permitir el debido proceso y la comunicación adecuada. Esta falta de control y manejo adecuado de la seguridad y la información subraya la falta de preparación y previsión por parte de los organizadores.

Durante la exposición breve del promotor, no hubo control sobre la seguridad de los participantes ni sobre su derecho a escuchar y emitir comentarios. Griteríos, burlas y rechiflas comenzaron incluso antes del inicio, y el manejo del contexto social fue deficiente desde el comienzo.

d. Presentar información y respuestas a los asistentes

Durante la fase final de la presentación del proyecto, se observaron varias irregularidades y malentendidos por parte de la autoridad del evento, lo cual generó confusión y expectativas falsas entre los participantes. En primer lugar, se mencionó la posibilidad de realizar múltiples reuniones con las comunidades para incorporar sus aportes, si así lo solicitaban. Sin embargo, estas consultas debieron llevarse a cabo antes de la presentación del estudio a MIAMBIENTE.

Además, se afirmó durante la presentación que la propuesta presentada correspondía a una de las alternativas seleccionadas por conveniencia. Es fundamental aclarar que nuestro sistema actual de Evaluación de Impacto Ambiental (EsIA) no contempla la evaluación formal de diversas alternativas para la elaboración o evaluación de proyectos. Esto podría generar malentendidos sobre la transparencia y objetividad del proceso evaluativo.

Otro aspecto crucial fue la sugerencia de que el destino del proyecto podría depender del nivel de apoyo o rechazo expresado por la comunidad durante el Foro Público. Aunque es esencial valorar las opiniones y conocimientos locales **informados** de las comunidades afectadas, la decisión final sobre el proyecto se fundamenta en criterios técnicos, legales y ambientales definidos por la autoridad competente. Esto asegura un proceso robusto y basado en evidencia para evaluar los impactos y beneficios del proyecto, garantizando así una consideración integral de las perspectivas sociales, solicitudes comunitarias y parámetros técnicos.

Proporcionar información falsa o imprecisa a la comunidad limita el ejercicio efectivo de sus derechos de participación. Estas inconsistencias resaltan la necesidad urgente de mejorar la comunicación y comprensión del proceso de evaluación ambiental entre todas las partes involucradas. Es esencial garantizar que futuros Foros Públicos y procesos de consulta sean gestionados de manera que se fomente una participación informada y transparente, en cumplimiento con los estándares establecidos por la normativa nacional e internacional, como el Acuerdo de Escazú.

Es crucial resaltar que tanto el promotor del proyecto como su equipo consultor cometieron violaciones directas en la presentación de la información durante el Foro Público. No se proporcionó la información adecuada, contraviniendo lo establecido en el Artículo 50 del Decreto Ejecutivo 1 de 2023, que claramente obliga al promotor a garantizar una comunicación transparente y efectiva. En este caso, estas obligaciones no se cumplieron, constituyendo una infracción directa de la normativa vigente.

Además, se destaca el incumplimiento del Artículo 7 del Acuerdo de Escazú, que establece la obligación de informar de manera efectiva y oportuna al público mediante medios adecuados. La ausencia de una comunicación clara y oportuna sobre los detalles del proyecto y sus impactos potenciales limitó significativamente la participación informada de

la comunidad, violando los principios de transparencia y acceso a la información ambiental establecidos en el acuerdo.

El Foro Público incumplió gravemente con su obligación fundamental de informar de manera precisa y objetiva sobre los impactos del proyecto, contraviniendo directamente lo estipulado en el Artículo 50 del Decreto Ejecutivo 1 de 2023. No se proporcionó información detallada sobre la actividad a desarrollarse, sus impactos ambientales y riesgos asociados, ni se presentaron las medidas de mitigación contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental. Además, la moderación durante el foro fue inadecuada, no cumpliendo con la normativa que a su vez establece que el promotor y el Ministerio de Ambiente deben garantizar un ambiente de debate ordenado y transparente.

Por tanto, se **SOLICITA QUE EL FORO SEA DECLARADO NULO** debido a su incumplimiento con la legislación correspondiente y se ordene al promotor la realización de un nuevo foro, en donde se proporcionen respuestas detalladas sobre las medidas necesarias para compensar los impactos generados por este proyecto, así como los mecanismos establecidos a corto, mediano y largo plazo para controlar, mitigar o compensar los daños ocasionados.

Fundamentamos esta solicitud además de en la infracción del artículo 50 del Decreto Ejecutivo 1 de 2023, en los artículos 36 y 52 de la Ley 38 de 2000, los cuales establecen:

Artículo 36. Ningún acto podrá emitirse o celebrarse con infracción de una norma jurídica vigente, aunque éste provenga de la misma autoridad que dicte o celebre el acto respectivo. Ninguna autoridad podrá celebrar o emitir un acto para el cual carezca de competencia de acuerdo con la ley o los reglamentos.

Artículo 52. Se incurre en vicio de nulidad absoluta en los actos administrativos dictados, en los siguientes casos:

1. Cuando así esté expresamente determinado por una norma constitucional o legal;
2. Si se dictan por autoridades incompetentes;
3. Cuando su contenido sea imposible o sea constitutivo de delito;
- 4. Si se dictan con prescindencia u omisión absoluta de trámites fundamentales que impliquen violación del debido proceso legal;**
5. Cuando se graven, condenen o sancionen por un tributo fiscal, un cargo o causa distintos de aquéllos que fueron formulados al interesado.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley 125 del 4 de febrero de 2020, Texto Único de la Ley General de Ambiente, Ley 38 de 1 de julio de 2000, Decreto Ejecutivo No. 1 del 10 de marzo de 2023 y demás normas concordantes.

Esperando estas consideraciones sean tomadas en cuenta, se despide de usted,

Atentamente,



Joana Abrego
Gerente Legal



MINISTERIO DE
AMBIENTE

HOJA DE TRAMITE

DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Fecha:

04/07/2024

Para: Anahí Castillo
Yarelis Miranda De: Licda. Graciela Palacios S.

Plácame 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 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 |

Solicitud de Nulidad de Borrador Público de
La Alianza para la Conservación y el
Desarrollo (ACD), del proyecto: Estudio,
Diseño, Construcción y Financiamiento
de la Carrera Quebrada Ancha - Maga
Chiquitay (Tramo 1 - Quebrada Ancha -
Sierra Perona).

BB
HJD/AT



ALIANZA PARA LA CONSERVACIÓN Y EL DESARROLLO

REPÚBLICA DE PANAMÁ GOBIERNO NACIONAL	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	Sayuris
Fecha:	04/07/2024
Hora:	11:34am

SOLICITUD DE NULIDAD DE FORO PÚBLICO

**HONORABLE SEÑOR(A) DIRECTOR(A) DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL,
MINISTERIO DE AMBIENTE, EN SU DESPACHO:**

Quien suscribe, LICDA. SUSANA ARACELLY SERRACÍN LEZCANO, mujer, panameña, mayor de edad, con cédula No. 4-246-825, abogada en ejercicio, localizable en ciudad de Panamá, Juan Díaz, Urbanización Santa Clara, calle F, casa A-34, con teléfono 66-212122 y correo electrónico susana.serracin@gmail.com, actuando en mi calidad de Presidente de la Alianza para la Conservación y el Desarrollo (ACD), organización ambientalista, no gubernamental y sin fines de lucro, inscrita a folio No. 20357, desde el jueves 19 de febrero de 2004, integrada por un grupo de panameños científicos, profesionales de diferentes disciplinas y activistas ambientalistas preocupados por la gestión de conocimientos para la conservación y promoción de modelos de desarrollo alternativos que beneficien principalmente a las comunidades vulnerables del país, tenemos a bien presentar formalmente **SOLICITUD DE NULIDAD AL FORO PÚBLICO** realizado el 19 de junio de 2024, en la cancha de Río Gatún, situada en el sector 1, al lado de la Casa Comunal del corregimiento de Limón, provincia de Colón, relacionado con el “**ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA (Tramo No. 1 – Quebrada Ancha - Sierra Llorona) CATEGORÍA III**”, al tenor de lo estipulado en nuestra legislación vigente.

A.M.
S.S.
AP
5/7/24
C-297-21

FUNDAMENTAMOS NUESTRAS OBSERVACIONES Y OBJECIONES EN LOS SIGUIENTES HECHOS:

PRIMERO: Que el artículo 7 de la Ley No. 41 de 1998, estipula que las actividades, obras o proyectos, públicos o privados, que por su naturaleza, características, efectos, ubicación o recursos pueden generar riesgo ambiental, requerirán de un estudio de impacto ambiental previo al inicio de su ejecución, y también, deberán someterse a un proceso de evaluación de impacto ambiental, incluyendo aquellos que se realicen en la cuenca del Canal y comarcas indígenas.

SEGUNDO: Que el proyecto “**ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA**”, promovido por la sociedad **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, fue deliberadamente dividido en dos tramos, sin considerar los impactos totales y acumulativos en el área total del proyecto, entendiendo como tal, “el espacio geográfico en el que se ubicarán los proyectos, obras o actividades tales como el área de construcción, instalaciones, caminos, sitios de almacenamiento y disposición de materiales y otros, corresponde al área total de la finca o lote por utilizar”, de acuerdo al Decreto Ejecutivo No. 1 de 1 de marzo de 2023. El Ministerio de Obras Públicas y la empresa **TRANSEQ, S.A.**, sociedad constituida conforme a las leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita en el Registro Público de Panamá (Mercantil) a folio No. 155591428, dieron inicio a la construcción de dicho proyecto en el Tramo No. 2 – “**ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA**”, respaldados por la Resolución No. DEIA-IA-055-2023 de 13 de julio de 2023, “Por la cual se resuelve la solicitud de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), categoría II”, la cual fue demandada ante la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Corte Suprema de Justicia mediante un Recurso de Nulidad y la Sala

Tercera, en atención al cumplimiento del Principio Precautorio en materia ambiental, ordenó la suspensión provisional de las obras, para garantizar la protección de esta zona de rica biodiversidad y gran fragilidad ecosistémica.

TERCERO: Que, en el mismo orden de ideas, el Ministerio de Obras Públicas y la empresa TRANSEQ, S.A., presentaron un Estudio de Impacto Ambiental III, “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA (Tramo No. 1 – Quebrada Ancha - Sierra Llorona) CATEGORÍA III que se encuentra actualmente en Proceso de Evaluación Ambiental y se realizó un Foro Público el día 19 de junio de 2024.

CUARTO: Que el artículo 41 del Decreto Ejecutivo No. 1 de 1 de marzo de 2023, establece que, durante el Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, el promotor de la actividad, obra o proyecto deberá cumplir con la participación ciudadana, conforme a los términos, técnicas y procedimientos que indica esta reglamentación. El Ministerio de Ambiente, a través de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental y las Direcciones Regionales correspondientes, mantendrán a disposición de la ciudadanía el Estudio de Impacto Ambiental, para que emitan observaciones o comentarios en el período de la participación ciudadana durante el proceso de Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental.

QUINTO: Que a la luz de lo contemplado en los artículos 7 y 41 del Decreto Ejecutivo No. 1 de 1 de marzo de 2023, el artículo 28 del Decreto Ejecutivo No. 123 del 14 de agosto de 2009 y el artículo 7 numeral 4 de la Ley No. 125 de 2020, Acuerdo de Escazú, dicho Foro Público es **extemporáneo**, ya que de acuerdo a dichas normas, el Promotor de una actividad, obra o proyecto, público o privado, está obligado a involucrar a la ciudadanía **en la etapa más temprana**, elaboración, en el proceso de Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental correspondiente, de manera que se puedan cumplir los requerimientos formales establecidos en el presente Decreto y en el Reglamento sobre la Participación Ciudadana que para tal fin se establezca, para la revisión del Estudio de Impacto Ambiental e incorporar a la comunidad en el proceso de toma de decisiones.

SEXTO: Que, al haber fraccionado deliberadamente el proyecto en etapas, tramos o fases, dificulta el análisis integral de los impactos completos de la obra y, además, desvirtúa el espíritu y letra de las normas citadas, ya que **las obras evidentemente ya habían iniciado y avanzado por lo cual el foro público es extemporáneo**, y entorpece un adecuado análisis de vulnerabilidad y medidas de corrección, tanto en el área de influencia directa e indirecta del proyecto.

Los promotores del proyecto argumentaron que ya el proyecto llevaba un avance importante, que contaba con un 70% de mano de obra colonense y que todos sus impactos son mitigables a una población que evidentemente requiere de empleo y mejorar sus condiciones de vida, como justas aspiraciones de toda comunidad; pero que, sin embargo, éstos no deben ser argumentos que justifiquen un proyecto que desde su inicio se hace en violación a la ley y que, de continuarse en la forma en que fue concebido y aceptado por el Ministerio de Ambiente traerá consecuencias adversas pues no respeta los principios de un verdadero desarrollo sostenible y la postura responsable es analizar en conjunto con la sociedad civil la escogencia de una ruta que afecte lo menos posible la integridad ambiental del área y que a la vez satisfaga las necesidades de crecimiento económico e integración de las comunidades.

SÉPTIMO: Que el artículo 37 del Decreto Ejecutivo No. 123 de 14 de agosto de 2009, señala que el promotor del proyecto, obra o actividad tendrá la obligación de realizar un foro público a su costo, durante la etapa de evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental Categoría III, en una fecha coordinada con la ANAM (hoy Ministerio de Ambiente), quien a



su vez fungirá de moderador. Señala la norma que, esta misma Autoridad podrá disponer la realización del Foro Público respecto a los Estudios Categoría II cuando, el proyecto, obra o actividad así lo amerite, o cuando la comunidad o comunidades localizadas dentro del área de influencia del proyecto o la sociedad civil organizada así lo soliciten. Sin embargo, el día de la celebración del Foro Público, la presentación y moderación de dicho foro recayó en los consultores de ITS, S.A., y no hubo una moderación efectiva del foro por parte del Ministerio de Ambiente, ya que solamente un funcionario de la Dirección Regional de Colón intervino de forma muy breve y sin moderar, ignorando con ello el mandato contenido en la precitada norma y generando con ello mucho desorden, falta de transparencia y caos en el evento.

OCTAVO: Que vale la pena dejar constancia que, quienes se inclinaban por la continuidad del proyecto abucheaban y gritaban improperios a las personas que representamos a grupos ambientalistas, siendo esto una total falta de respeto y seriedad en una actividad de gran trascendencia y durante la cual; tristemente, el **Ministerio de Ambiente fue un invitado de piedra ya que nunca moderó el Foro Público.** Por lo anterior, podemos argumentar que lamentablemente, no cumplió con los parámetros legales establecidos ni mucho menos con los objetivos que debe cumplir dicha modalidad de participación ciudadana, como pudimos constatar las personas que asistimos a la actividad.

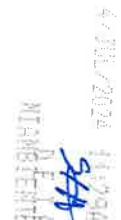
NOVENO: Que los consultores de ITS, S.A., señalaron falsamente y temerariamente al inicio del Foro Público que el proyecto ya contaba con la viabilidad ambiental de la Autoridad del Canal debido a que el proyecto tiene incidencia directa en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá; sin embargo, minutos después el funcionario delegado de la Autoridad del Canal corrigió tal afirmación, aclarando que la ACP está en fase de evaluación, por lo cual no han otorgado ninguna viabilidad al proyecto a la fecha de realización del foro.

DÉCIMO: Que varios de los representantes de grupos ambientalistas dejamos claro durante el foro público y ante la opinión pública que no nos oponemos al desarrollo y que estamos más que convencidos que el noble pueblo de Colón merece mejores días. Sin embargo, es totalmente inaceptable que nuestras autoridades avalen un proyecto que no cumple con la normativa legal, que fragmenta importantes zonas de rica biodiversidad generando con ello daños irreversibles en la biota en un área que es parte del Corredor Biológico Mesoamericano y afecta la reserva natural de Sierra Llorona, solamente por satisfacer intereses minúsculos frente a considerar los mejores intereses de la nación a presente y futuro.

SOLICITUD DE IMPORTANCIA:

Honorable Señor(a) Director de Evaluación de Impacto Ambiental, con todo respeto nos dirigimos a usted, para **SOLICITARLE LA NULIDAD DEL FORO PÚBLICO** realizado en la comunidad de Gatún en la provincia de Colón el día 19 de junio de 2024, por todos los argumentos de hecho y derecho contenidos en este libelo.

Panamá ratificó el Acuerdo de Escazú, el cual tiene como objetivo garantizar la implementación plena y efectiva en América Latina y el Caribe de los **derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales, así como la creación y el fortalecimiento de las capacidades y la cooperación, contribuyendo a la protección del derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.**



Dicho esto, es claro que el Foro Público concerniente al Estudio de Impacto Ambiental III, “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA (Tramo No. 1 – Quebrada Ancha - Sierra Llorona) CATEGORÍA III es violatorio al espíritu y letra del Acuerdo de Escazú y otras normas relacionadas de nuestro ordenamiento jurídico.

En tal sentido, es importante recalcar que hoy por hoy una reflexión publicada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en torno al tema que nos ocupa:

“El tema de los liderazgos públicos, se convierte hoy en un imperativo para mejorar la gobernanza de las instituciones y los diversos sectores de la región. Las sociedades democráticas y participativas necesitan cada vez más personas que interactúen entre ellas, intervengan en la toma de decisiones públicas, generen diálogos constructivos, planificando el accionar público de manera transparente y colaborativa.

Estos esfuerzos pueden verse reflejados en el resultado de un arduo trabajo en negociaciones entre países de América Latina y el Caribe para firmar el **Acuerdo de Escazú**, con el que se pretende garantizar la inclusión de la ciudadanía al acceso a la información ambiental y a la participación en las políticas públicas relacionadas al tema que aborda el acuerdo.”

FUNDAMENTO DE DERECHO:

Artículo 7 de la Ley No. 41 de 1998.

Artículo 28 del Decreto Ejecutivo No. 123 del 14 de agosto de 2009.

Artículos 7 y 41 del Decreto Ejecutivo No. 1 de 1 de marzo de 2023.

Artículos 7 y 9 numeral 2 de la Ley No. 125 de 2020, Acuerdo de Escazú.

Panamá, a la fecha de su presentación.

Atentamente,


LICDA. SUSANA ARACELLY SERRACÍN LEZCANO
Cédula No. 4-246-825
Idoneidad No. 3694

c.c. **Licdo. Juan Carlos Navarro, Ministro de Ambiente**



HOJA DE
TRAMITE

DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO
AMBIENTAL

Fecha:

04/07/2024

Para: Analilia Castillo
Yarlis Miranda

De: Licda. Graciela Palacios S.

Plácame 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 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 |

Presentación de Observaciones y Objecciones
al Cs/A, Construcción y Financiamiento
de la Carretera Quebrada - Aniba - Maya
Chiquita (tramo 1- Sierra Florona).

GG
4/7/24



ALIANZA PARA LA CONSERVACIÓN Y EL DESARROLLO

MINISTERIO DE AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
RECIBIDO
Por: <u>Susana</u>
Fecha: <u>04/07/2024</u>
Hora: <u>11:37 am</u>

SE PRESENTAN OBSERVACIONES Y OBJECCIONES AL ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA – ANCHA – MARÍA CHIQUITA (Tramo No. 1 – Quebrada Ancha – Sierra Llorona) CATEGORÍA III

HONORABLE SEÑOR(A) DIRECTOR(A) DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, MINISTERIO DE AMBIENTE, EN SU DESPACHO:

Quien suscribe, LICDA. SUSANA ARACELLY SERRACÍN LEZCANO, mujer, panameña, mayor de edad, con cédula No. 4-246-825, abogada en ejercicio, localizable en ciudad de Panamá, Juan Díaz, Urbanización Santa Clara, calle F, casa A-34, con teléfono 66-212122 y correo electrónico susana.serracin@gmail.com, actuando en mi calidad de Presidente de la Alianza para la Conservación y el Desarrollo (ACD), organización ambientalista, no gubernamental y sin fines de lucro, inscrita a folio No. 20357, desde el jueves 19 de febrero de 2004, integrada por un grupo de panameños científicos, profesionales de diferentes disciplinas y activistas ambientalistas preocupados por la gestión de conocimientos para la conservación y promoción de modelos de desarrollo alternativos que beneficien principalmente a las comunidades vulnerables del país, tenemos a bien presentar formalmente nuestras observaciones y objeciones al “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE LA CARRETERA QUEBRADA ANCHA – MARÍA CHIQUITA (Tramo No. 1 – Quebrada Ancha - Sierra Llorona) CATEGORÍA III.

Al respecto tenemos a bien considerar los siguientes aspectos que llaman poderosamente la atención y por los cuales, somos de la opinión que dicho EsIA debe ser rechazado por el Ministerio de Ambiente:

1. Visible en la página 137 reconoce que “el bosque maduro solo se observa en un pequeño tramo en la parte media del recorrido”.

Realizar una aseveración tan a la ligera y sin determinar con precisión la extensión de bosque maduro a impactarse con el proyecto, esto sin soslayar que ya ha habido impactos de pérdida de cobertura boscosa importante en la parte que ya se ha avanzado en el tramo No. 2, es algo muy irresponsable y grave, considerando que se trata de un proyecto que se está ejecutando en una zona de rica biodiversidad que forma parte del Corredor Biológico Mesoamericano y, que afecta a la Cuenca Hidrográfica del Canal y la cuenca del río Chagres, además de impactar zonas de amortiguamiento del Parque Nacional Chagres y Parque Nacional Portobelo. Con ello, no se está atendiendo en su justa dimensión el papel fundamental de los bosques maduros en su carbono negatividad, para mantener procesos ecológicos complejos y para generar servicios ambientales como la purificación del agua, del aire y el mantenimiento del agua subterránea de las cuencas.

2. Visible en la página 72, se señala que “el área donde se estarán realizando los trabajos de construcción de la carretera, en su mayoría se encuentran dentro del

A.M.
J.S.
C-298-24
PP
15/7/24

dominio de la servidumbre vial de caminos existentes; por lo tanto, para esas áreas propuestas no se requerirá la adquisición de nuevas tierras, salvo aquellas zonas donde se requiera realizar gestiones de indemnización por **pequeñas afectaciones** para ampliar la servidumbre vial existente.

Nuevamente el consultor trata de minimizar los impactos sociales del proyecto. De hecho, uno de los moradores de la zona durante el foro público señaló que a la fecha no sabía si iba a ser o no afectado en su propiedad privada porque no había claridad en el alineamiento y eso los mantiene en una incertidumbre.

3. Visible en la página 222, se advierte que “en la zona de levantamiento de la información de fauna **no se registró ningún tipo de ecosistema considerado frágil o amenazado** teniendo en cuenta que este proyecto ya había iniciado una fase de trocha o camino existente en donde existió movimiento de tierra y levantamiento de la cobertura vegetal en la huella del proyecto y cual no logró concluirse”.

Llama la atención que en el documento de EsIA no menciona que el proyecto se está realizando en una zona considerada frágil pues forma parte del Corredor Biológicamente Mesoamericano. Ignorar un detalle tan importante es inaceptable, ya que el Corredor Biológico Mesoamericano es un programa que “integra áreas de protección en un área de conservación única y funcional”. Su objetivo es promover “la conectividad a escala regional de las áreas protegidas con el desarrollo sostenible y la mejora de los medios de vida humanos”.

4. Visible en las páginas 280 y 281, se establece que “las transformaciones generadas por el desarrollo de la obra serán en su mayoría temporales ligadas a las actividades constructivas. A largo plazo la interacción esperada está relacionada al tránsito de usuarios de la carretera, generando afectación a la calidad del ambiente debido al posible mal manejo y disposición de desechos, afectación de la calidad del aire debido a las emisiones gaseosas y ruido proveniente del aumento en el tráfico vehicular, principalmente. No obstante, el desarrollo del proyecto conlleva el mejoramiento de la conectividad vial en la región, que permita el acceso seguro a servicios básicos a las comunidades de la zona, así como el desarrollo económico, social y turístico de las comunidades involucradas de manera sostenible”.

Los párrafos arriba transcritos hacen alusión a que las transformaciones generadas por el desarrollo de las obras en su mayoría serán **temporales** y ligadas a las actividades constructivas, no obstante, en ningún momento se expresan los cambios **permanentes y significativos** derivados de la fragmentación de hábitats naturales, el cual es uno de los temas más graves y urgentes dentro de la ecología de la conservación. Una de las consecuencias de dicho fenómeno es la dispersión inadecuada de especies que llevaría no solo a la extinción local de las especies sino también a la extinción regional.

Son muchas las causas que favorecen la fragmentación de hábitats. Lamentablemente, también son muchas las consecuencias que surgen a partir de este proceso degradativo. A continuación, desarrollaremos cada una de ellas:

- En principio, los efectos biológicos de la fragmentación de hábitats ponen en jaque la existencia de especies de flora y fauna, **aumentando el riesgo de extinción** de estas. Esto se debe a que la fragmentación del hábitat acelera la reducción del tamaño poblacional de las especies y, en consecuencia, las poblaciones más pequeñas quedan vulnerables a problemas genéticos, como la endogamia. Asimismo, un hábitat fragmentado altera los procesos ecológicos de las especies ya que impide la dispersión y migración de especies, las interacciones entre ejemplares, la reproducción, altera las redes tróficas, entre otras implicancias.
- Por otro lado, la fragmentación del hábitat **potencia el efecto de borde**, esto es un aumento de la proporción del borde o perímetro del fragmento con respecto al área del mismo. El efecto de borde modifica el ambiente y provoca cambios microclimáticos de luminosidad, temperatura, viento, humedad. Dichos cambios climáticos constituyen condiciones propicias para incendios, provocando una mayor incidencia de los mismos. Además, en ocasiones los cambios microclimáticos resultan favorables para la proliferación de especies exóticas.¹

Más adelante, en la página 282, se menciona dicho impacto de manera muy somera. En este mismo sentido, llama la atención lo contenido en un cuadro visible en la página 288, relacionado con el Criterio 3. Sobre los atributos que tiene un área clasificada como protegida, o con valor paisajístico, estético y/o turístico. En dicho cuadro se asevera, como un factor a considerar si el proyecto presenta o genera el efecto o característica o circunstancia descrita y concluye que “no aplica al proyecto en evaluación”.

Dicha afirmación es falsa. El proyecto concebido en su totalidad impacta parte del Corredor Biológico Mesoamericano, afecta zonas de amortiguamiento del Parque Nacional Chagres y Parque Nacional Portobelo, la Cuenca Hidrográfica del río Chagres y la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. El área reviste una gran riqueza paisajística, estética, turística y de investigación científica en Sierra Llorona.

Señala el EslA en la página 203 que “no obstante, se han establecido medidas para el control, mitigación de los mismos, lo cual permite que las posibles afectaciones mantengan una significancia moderada, ya que se reduce la ocurrencia de afectaciones irreversibles sobre los componentes ambientales en la zona”.

Sin embargo, no descarta afectaciones irreversibles.

5. Por último, queremos destacar como un elemento de mucha importancia dentro de las críticas y preocupaciones relacionados con la forma y fondo del presente proyecto y es el hecho **SEXTO** de nuestra Solicitud de Nulidad del Foro Público realizado el día 19 de junio de 2024:

SEXTO: “Que, al haber fraccionado deliberadamente el proyecto en etapas, tramos o fases, dificulta el análisis integral de los impactos completos de la obra y, además, desvirtúa el espíritu y letra de las normas citadas, ya que las obras evidentemente ya habían iniciado y avanzado por lo cual el foro público es

¹ Ecología Verde. Fragmentación de hábitats: qué es, causas y consecuencias. <https://www.ecologiaverde.com/fragmentacion-de-habitats-que-es-causas-y-consecuencias-3702.html>

extemporáneo, y entorpece un adecuado análisis de vulnerabilidad y medidas de corrección, tanto en el área de influencia directa e indirecta del proyecto.

Los promotores del proyecto argumentaron que ya el proyecto llevaba un avance importante, que contaba con un 70% de mano de obra colonense y que todos sus impactos son mitigables a una población que evidentemente requiere de empleo y mejorar sus condiciones de vida, como justas aspiraciones de toda comunidad; pero que, sin embargo, éstos no deben ser argumentos que justifiquen un proyecto que desde su inicio se hace en violación a la ley y que, de continuarse en la forma en que fue concebido y aceptado por el Ministerio de Ambiente traerá consecuencias adversas pues no respeta los principios de un verdadero desarrollo sostenible y la postura responsable es analizar en conjunto con la sociedad civil la escogencia de una ruta que afecte lo menos posible la integridad ambiental del área y que a la vez satisfaga las necesidades de crecimiento económico e integración de las comunidades.

Panamá, a la fecha de su presentación.

Atentamente,


LICDA. SUSANA ARACELLY SERRACÍN LEZCANO
Presidente
ALIANZA PARA LA CONSERVACIÓN Y EL DESARROLLO (ACD)

c.c. Licdo. Juan Carlos Navarro. Ministro de Ambiente.



MINISTERIO DE
AMBIENTE

HOJA DE TRAMITE

DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO
AMBIENTAL

Fecha:

05/07/2024

Para: Analia Castillero

De: Licda. Graciela Palacios S.

Plácame 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 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 |

*Nota S/n Adelpto Basque Panamá de
Solicitud de Rechazo al EsIA "Estudio
Desarrollo, Construcción y Funcionamiento de
Carretera Quebrada Arriba - María Chiquita
(Km 0 H1 Quebrada Arriba - Sierra Llorona)*

*ff
5/7/24*

Panamá, 2 de julio, 2024

Su Excelencia
Juan Carlos Navarro Q.
Ministro de Ambiente
Ciudad de Panamá
E. S. D.

A.M./J.S.
8/7/24

REPUBLICA DE PANAMA GOBIERNO NACIONAL	MINISTERIO DE AMBIENTE
DIRECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	
RECIBIDO	
Por:	Sayuris
Fecha:	04/07/2024
Hora:	3:57 pm



RE: Solicitud de Rechazo al Estudio de Impacto Ambiental Categoría III “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINACIAMIENTO DE CARRETERA QUEBRADA ANCHA-MARIA CHIQUITA (TRAMO #1 QUEBRADA ANCHA-SIERRA LLORONA)”

Estimado Ministro Navarro Q.:

Por este medio solicitamos formalmente el rechazo de plano del Estudio de Impacto Ambiental Categoría III “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINACIAMIENTO DE CARRETERA QUEBRADA ANCHA-MARIA CHIQUITA (TRAMO #1 QUEBRADA ANCHA-SIERRA LLORONA)”.

En primera instancia, el Estudio de Impacto Ambiental en cuestión sólo abarca la mitad de un macro proyecto carretero de 28kms que va desde Quebrada Ancha hasta María Chiquita en la costa Caribeña; por lo tanto este estudio parcial no aborda adecuadamente los efectos sinérgicos y acumulativos derivados de la construcción de carreteras en el ecosistema local y la interrupción de los corredores biológicos existentes.

A pesar de ser un EIA Categoría III, los inventarios biológicos son extremadamente pobres y representan un mínimo de esfuerzo por documentar la biodiversidad del área que es extremadamente rica y amenazada con especies como jaguar, puma, tapir, mono araña colorado, oso hormiguero gigante, todas aparecen categorizadas en la Lista Roja de la UICN con diferentes amenazas y grados de peligro de extinción. Por ejemplo, el componente de aves sólo muestra la presencia de cincuenta (50) especies de aves; cuando sabemos que en solo 4 horas de muestreo, nuestros biólogos podrían documentar más de 100 especies. Es evidente que los consultores no muestrearon durante la época de migración. Esto es de gran relevancia ya que Panamá es signataria de la Convención de Especies Migratorias (CMS) mediante la cual se compromete a proteger los ecosistemas requeridos por estas especies.

Igualmente Panamá es signataria de la Convención de Diversidad Biológica, el Acuerdo de París, además de la Ley de Derechos de la Naturaleza (2022) que obliga al Estado a proteger nuestros Recursos Naturales por encima de intereses particulares o de una minoría.

Por otro lado, los contratistas han demostrado una total incapacidad de implementar las más mínimas medidas de mitigación para el rescate de flora y fauna y para controlar la erosión y afectación de cursos de agua (ver imágenes adjuntas)

Por lo antes expuesto y muchas otras irregularidades del proceso, incluyendo un Foro Público viciado, solicitamos formalmente el rechazo de plano del Estudio de Impacto Ambiental Categoría III “ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINACIAMIENTO DE CARRETERA QUEBRADA ANCHA-MARIA CHIQUITA (TRAMO #1 QUEBRADA ANCHA-SIERRA LLORONA)”.

Atentamente,



Mgstr. Guido C. Berguido
Director Ejecutivo

