

### 13.0 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En cumplimiento con el mandato de la Ley 28 en lo que se refiere a la construcción de un Puente sobre el Canal el cual permita un cruce permanente que conecte los sectores Este y Oeste de la Provincia de Colón por el sector Atlántico del Canal de Panamá, la definición del diseño seleccionado y el alineamiento final del mismo toma en consideración todas las restricciones operativas, ambientales y socioeconómicas existentes en el área para incorporar, desde su misma fase de planificación, las medidas necesarias para evitar, reducir y/o compensar los impactos que se generen e incorporarlos en su correspondiente Plan de Manejo Ambiental.

Considerando lo anterior, durante los análisis realizados para este EsIA, se identificaron un total de 34 impactos. De éstos, 2 resultaron positivos durante la fase de construcción y otros 6 durante la fase de operación, en tanto que fueron identificados 28 impactos negativos para la fase de construcción y 15 para la de operación. Los impactos negativos para la fase de construcción resultaron ser, en su totalidad, de baja-moderada significancia (20 con significancia baja y 8 con significancia moderada), no determinándose ningún impacto con alta o muy alta significancia. Mientras que, en la fase de operación los impactos negativos bajos (11 impactos) resultaron igualmente en mayor cantidad en comparación con los de significancia moderada (4 impactos).

Lo anterior, deja en evidencia que la significancia de los impactos negativos resulta baja en su mayoría, no obstante, es clasificado como EsIA Categoría III, ya que de acuerdo al Decreto Ejecutivo 123 - Artículo 24, si un proyecto presenta impactos negativos de tipo acumulativo o sinérgico corresponde a esta categoría, sin considerar la significancia que los mismos puedan tener; que para el caso que nos ocupa, y de acuerdo a la metodología de análisis de impactos utilizada, es de baja a moderada para los impactos negativos y llega a ser hasta muy alta para los positivos.

En cuanto a los impactos positivos, fueron identificados dos impactos altos para la fase de construcción; además de un bajo, dos moderados, un alto y otros dos muy altos para la operación. Aquellos impactos negativos que fueron evaluados como moderados, podrán ser prevenidos en algunos casos o atenuados en gran medida, reduciendo de esta manera la

intensidad de los mismos. En tanto que, los impactos positivos a pesar de ser menos, su significancia es mayor, de altos a muy altos, por lo que se confirman los beneficios sociales y económicos que generan, tanto para la región como para el País, justificando de esta manera la realización de este proyecto.

Dicho esto, después de realizar las actividades asociadas al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Construcción de un Puente sobre el Canal en el Sector Atlántico, las cuales fueron descritas en los capítulos precedentes, se extraen las siguientes conclusiones y recomendaciones:

### **13.1 Conclusiones**

- El proyecto, con base en la evaluación ambiental, es considerado social y ambientalmente viable, siempre y cuando se apliquen las medidas de prevención, mitigación, monitoreo y compensación identificadas en el Plan de Manejo Ambiental del presente EsIA.
- La valoración de los impactos negativos resulta de significancia baja en su mayoría y la de los impactos positivos de alta a muy alta.
- El área del proyecto ha sido modificada históricamente desde la época de la colonia y en particular desde la construcción del Canal.
- La futura huella del área del Proyecto se ubica, principalmente, dentro del Área de Uso Privativo de la ACP y terrenos de la nación, e incluye en su mayoría áreas sujetas a las actividades de operación y mantenimiento del Canal.
- El Proyecto no creará interferencia con las operaciones del Canal.
- El desarrollo propuesto es consistente con el uso de suelo propuesto en los distintos planes de uso existentes para el Área de Estudio (Ley 21, Plan de Usos de Suelo de la ACP, Plan de Manejo del Parque San Lorenzo, Plan de Ordenamiento Territorial de Colón).
- Las restricciones impuestas por la operación del Canal a asentamientos y actividades en el área de uso privativo de la ACP han contribuido a la conservación de la vegetación natural y ha permitido el desarrollo de bosques secundarios intermedios y algunos fragmentos de bosques secundarios maduros de importancia regional como probables

corredores biológicos. Esta condición se mantendrá en las áreas adyacentes al futuro Proyecto del Cruce.

- La huella del Proyecto no afectará directamente el Área Protegida cercana al área de estudio, no obstante podría inducir un efecto indirecto y acumulativo sobre sus recursos naturales e históricos si no se controlan las actividades ilegales y/o asentamientos informales dentro de dicha Área Protegida.
- Las pocas especies endémicas reportadas en el Área del Proyecto, son de amplia distribución en el País, por lo que no se espera que sus poblaciones se afecten. De las especies protegidas por ley y las incluidas en listados internacionales de especies amenazadas, ninguna tiene poblaciones de importancia nacional o global en el área de la huella del Proyecto.
- El Proyecto aumentará significativamente el efecto positivo sobre el crecimiento general de la economía y generación de empleos directos e indirectos.
- Durante la consulta a la comunidad que conforma parte del área de estudio socioeconómica se concluye que la población está a favor de la ejecución del proyecto y prefieren el puente a otra alternativa. Consideran que el proyecto ahorrará tiempos de viaje y servirá para mejorar el tráfico en la zona y, por ende, facilitará el desarrollo socioeconómico del área.
- El proceso de participación ciudadana demostró que la población acoge positivamente el desarrollo de este proyecto y no presentan objeciones al mismo ni señalan perjuicios significativos que pudieran ser generados, en términos socioeconómicos. Se concluye, por lo tanto, que el proyecto es viable desde el punto de vista de la percepción de la sociedad acerca del mismo.
- El proyecto se desarrollará principalmente en áreas de uso privativo de la ACP y terrenos de la nación. No se prevé el reasentamiento involuntario de personas o indemnización de ninguna estructura.
- El Proyecto se guiará por los Principios del Ecuador y las Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Social y Ambiental de la Corporación Financiera Internacional, los cuales forman parte de compromiso general de la ACP para proteger el medio ambiente, asegurando que el Proyecto será beneficioso para todos.

## 13.2 Recomendaciones

- Antes del inicio de la construcción del Proyecto, el Promotor debe asegurar que el contratista presente un Plan detallado donde se incluya el cumplimiento de las medidas de mitigación para el componente en particular y de las normativas aplicables.
- El Contratista y Subcontratista deben implementar el Plan de Manejo Ambiental y cada uno de sus programas y planes, incluyendo el Plan de Monitoreo y Seguimiento durante todas las fases del Proyecto para asegurar que todos los impactos sean controlados y que se ejecuten los compromisos del Plan de Manejo Ambiental.
- Mantener en todo momento los canales de comunicación con la comunidad, de manera que estos conozcan los mecanismos para presentar sus preocupaciones sobre el Proyecto y la forma en la cual se atenderán las mismas.