

## PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El proceso de participación ciudadana llevado a cabo para este Estudio de Impacto Ambiental, se desarrolló con base en los lineamientos establecidos en la legislación panameña, en particular con lo estipulado en el Título IV del Decreto Ejecutivo 123, de agosto de 2009, que regula lo concerniente a la participación ciudadana en los Estudios de Impacto Ambiental, incluyendo la Estrategia de Participación Ciudadana.

Según la Red UNITAS, la consulta pública tiene como objetivos específicos ***el difundir información y promover la participación de la sociedad civil, sistematizando las expectativas de la población e incorporándolas en el Plan de Manejo.*** Esta organización expresa, igualmente, que la consulta ***propicia escenarios de participación y establece una comunicación activa y permanente entre los actores sociales, organizaciones comunales, autoridades departamentales y municipales, con el fin de socializar el Proyecto y promover un proceso de análisis de los impactos ambientales y sociales*** (RedUNITAS.org).

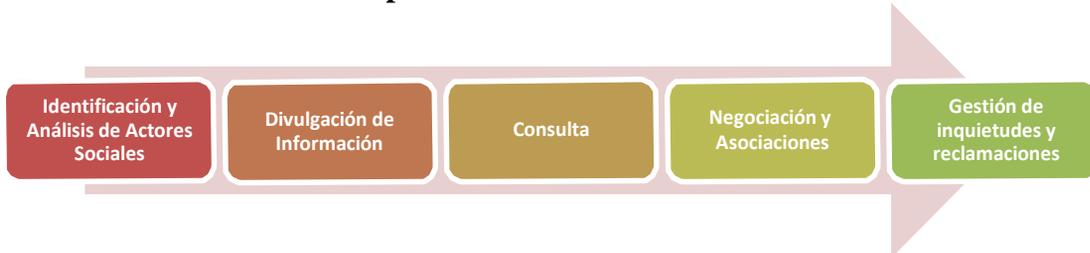
De acuerdo a lo señalado en la Ley 6 de 22 de enero de 2002 (Normas de Transparencia en la Gestión Pública en Panamá), ***la Consulta Pública consiste en el acto mediante el cual la entidad estatal pone a disposición del público en general información base sobre un tema específico y solicita opiniones, propuestas o sugerencias de los ciudadanos y/o de organizaciones sociales*** (www.libertadciudadana.org).

De esta manera, la participación ciudadana de los actores sociales dentro de un EsIA es un proceso que puede ocurrir en diferentes etapas. De esta manera, además de facilitar la información acerca de un proyecto, se logra obtener la opinión de la ciudadanía, así como sus inquietudes y sugerencias acerca del mismo, lo que contribuye a formular un Plan de Manejo Social y Ambiental que incorpore estos aportes.

De acuerdo a la legislación ambiental vigente en Panamá, durante la fase de ejecución del Estudio de Impacto Ambiental, se espera, para un Estudio Categoría III, que se elabore un Plan de Participación Ciudadana que debe ejecutarse durante la elaboración del Estudio. Este plan debe utilizar diversas herramientas metodológicas para obtener la percepción de la ciudadanía. De forma obligatoria, se estipula también que, al finalizar la elaboración del EsIA se realice un Foro Público, donde se da a conocer a los interesados los resultados del estudio y sus consultas y requerimientos durante ese evento, se incorporan al expediente del proyecto.

Según los lineamientos de la Comisión Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), los elementos básicos para establecer relación con los actores sociales y que aplican durante el proceso del EsIA son:

### **Elementos Básicos para establecer relación con los actores sociales**



*Elaborado por URS Holdings con base en los lineamientos del IFC.*

Los objetivos del proceso de participación ciudadana para este estudio se pueden sintetizar en:

- Caracterizar la población que reside en el área de influencia del proyecto.
- Informar a la población acerca del proyecto, específicamente sus componentes, sus beneficios e inconvenientes.
- Enriquecer la identificación de impactos socio-ambientales relevantes y medidas preventivas, mitigadoras y/o compensadoras, a partir de la información aportada por la población.
- Conocer la percepción de población involucrada durante el proceso de participación con respecto al Proyecto, sus inquietudes y sugerencias, con el propósito de establecer estrategias y mejorar el diseño de acciones socio-ambientales idóneas, por parte de los promotores y consultores del EsIA.

## **IDENTIFICACIÓN DE ACTORES CLAVES**

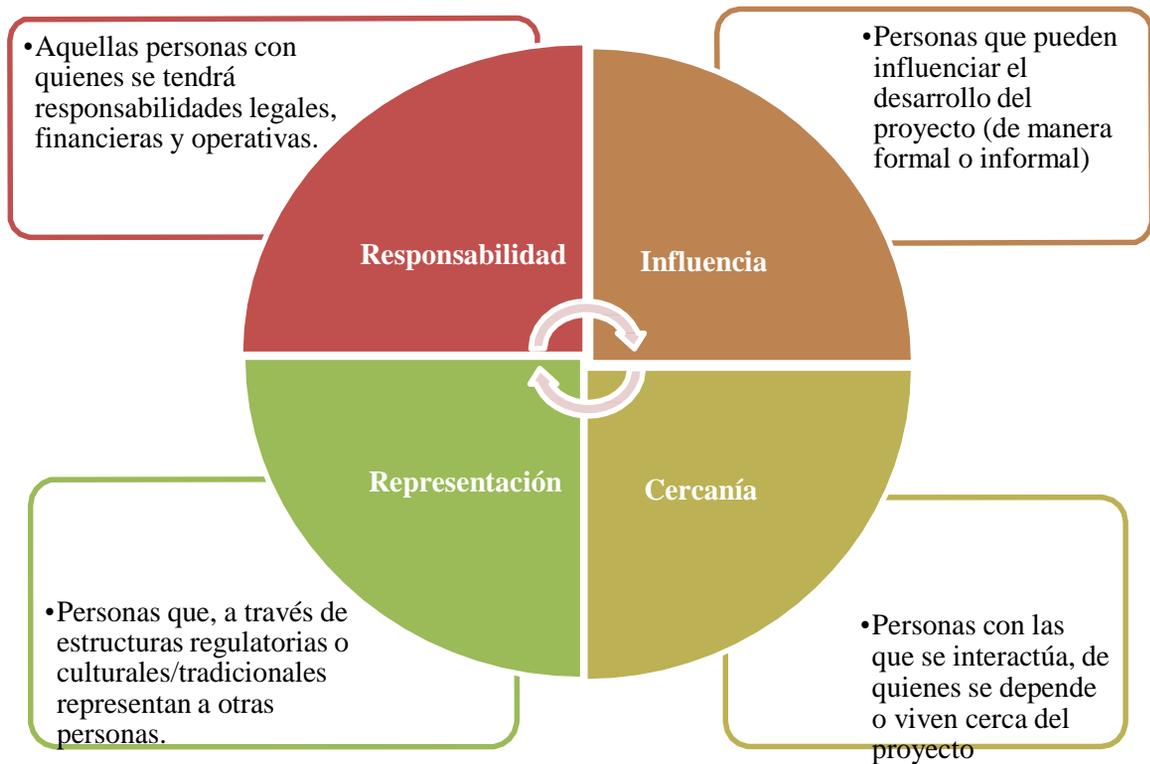
Los actores claves o “stakeholders” son individuos o grupos que afectan o se ven afectados por una organización y sus actividades. Aunque no hay una lista genérica de actores clave, usualmente se categorizan, dependiendo del tipo de proyecto y de acuerdo a ciertas dimensiones, tales como:

Para el proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá, el proceso de identificación de los grupos de interés o actores claves, se sustentó en estos criterios, de la siguiente manera:

- *Cercanía*: dimensión espacial del área de estudio socio-económico, que abarca poblaciones con interrelación socioeconómica directa al eje vial y de gran densidad demográfica, cuyas poblaciones, potencialmente, podrían tener una mayor afectación socio-ambiental debido a la ejecución del proyecto
- *Responsabilidad e Influencia*: actores con nivel de toma de decisiones en acciones vinculadas al desarrollo, tanto a nivel gubernamental como local y ambiental, y

- *Representación:* Individuos o grupos representativos de sectores socio-culturales, ambientales y comunitarios

### Criterios de Identificación de Actores Claves



*Elaborado por URS Holdings.*

Sin embargo, hay que tener presente que el principal grupo de interés que se debe tomar en cuenta en todo proyecto de desarrollo es la comunidad, entendida como la población que reside en el área de influencia del proyecto o que, por las características del mismo puede, potencialmente, ser beneficiada o sufrir los inconvenientes causados por éste. Esta población es la que, generalmente, participa dentro del EsIA a través de una muestra representativa a partir de la cual se infiere la perspectiva ciudadana en torno al proyecto. A partir de estas premisas, además de desarrollar un instrumento metodológico dirigido a una muestra representativa de 400 habitantes del área de influencia del proyecto, se definieron cuatro niveles de actuación entre los actores clave que facilitaron el proceso de selección de 50 posibles entrevistados. Los niveles de

actuación corresponden a los siguientes sectores:

- **Político/Gubernamental:** representantes de entidades gubernamentales, de gobiernos locales y sectores representativos de la vida política. Este grupo se seleccionó debido a su injerencia política y administrativa en el ámbito de influencia en estudio. Su presencia facilita la complementación de acciones que pueden potenciar la ejecución del proyecto, en cuanto a sus beneficios y la mitigación de impactos socio-ambientales. Así mismo, al sensibilizarles sobre el proyecto pueden brindar aportes y establecer compromisos que procuren el mayor beneficio para las partes interesadas y las comunidades, en general.
- **Empresarial/Gremial:** se refiere a quienes participan dentro de los diversos sectores productivos, generadores de bienes y servicios que representan una fuerza económica con la capacidad de ofrecer una perspectiva externa sobre los potenciales beneficios, afectaciones y medidas que debe adoptar el promotor del proyecto para garantizar la optimización de recursos y manejo socio-ambiental. Así mismo, se incluyen miembros de agrupaciones constituidas para garantizar la defensa de los intereses de su sector en particular, aportar soluciones a problemas del grupo y facilitar la toma de decisiones de los miembros de su sector, en particular. Se incluyen porque brindan la perspectiva de grupos específicos que pueden aportar puntos de vista técnico, jurídico y/o laboral, entre otros.
- **Socio-Culturales y Ambientales:** representan a sectores organizados de la sociedad civil, a entidades educativas y comunitarias, o bien a individuos, quienes pueden aportar una perspectiva independiente de alto valor, además de que podrían tener un rol importante en la aplicación de acciones concretas vinculadas a la mitigación de impactos socio-ambientales.
- **Comunitarios:** se refiere a individuos que representan, desde su liderazgo natural, a la comunidad, que constituye la unidad mínima de organización de la población local, por lo cual, su sensibilización en cuanto al proyecto y sus efectos positivos así como inconvenientes, facilita el aporte de los mismos en cuanto a su problemática y propuestas de solución que favorecen la mejor formulación del Plan de Manejo Ambiental y Social del Proyecto.

En la Tabla se muestra los resultados de la tipología de actores diseñada para este estudio.

### NIVEL Y TIPO DE ACTORES CLAVES IDENTIFICADOS

NIVEL	TIPO DE ACTOR
<b>Político/Gubernamental</b>	Entidades reguladoras de la Actividad
	Autoridades Locales y Regionales
	Partidos Políticos
<b>Empresarial/Gremial</b>	Representantes del Sector Comercial/Industrial
	Representantes del Sector Transporte y
<b>Socio-Cultural y Ambiental</b>	Representantes de Instituciones
	Representante de Entidades Religiosas, Culturales, Educativas y Ambientales
<b>Comunitario</b>	Representantes de Organizaciones de Base Comunitarias, Líderes Naturales y posibles afectados

*Fuente: URS Holdings, 2014.*

Después de establecer la tipología de actores claves con interés en el proyecto, se procedió a identificar los nombres y cargos de personas que pudieran llenar el perfil de actor clave y solicitar las entrevistas que servirían para identificar la percepción de este sector de la sociedad. Los resultados aparecen registrados en el acápite sobre entrevistas en este mismo capítulo.

### METODOLOGÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Con el propósito de asegurar la participación durante la ejecución del Estudio de Impacto Ambiental se implementó una metodología que fuese apropiada al tipo de proyecto, representativa de la población del área de influencia del proyecto y que, además, facilitara la participación, considerando la dimensión demográfica y socio-cultural de la población circundante.

Para este estudio se consideraron los siguientes niveles de participación:

- **La divulgación**: ocurre a través del uso de diversas estrategias de comunicación e información, que son implementadas durante el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental.
- **La consulta**: busca conocer la percepción de la ciudadanía acerca del proyecto utilizando diferentes mecanismos y espacios de participación.

Las formas de participación incluyen los siguientes mecanismos y espacios de participación:

- **Mecanismos de Divulgación**:  
*Visual-Presencial*: Pancarta Informativa, Folletos Informativos, Banners, Visitas Públicas
- **Mecanismos de Consulta**:
  - *A nivel popular*: Encuesta, Grupos Focales, Reuniones Comunitarias
  - *A nivel de Actores Claves*: Entrevistas, Reuniones.

Seguidamente se procede a explicar la aplicación de los diferentes instrumentos utilizados:

### **Encuestas**

Las encuestas a aplicar fueron estructuradas con preguntas abiertas y cerradas, integrada por dos secciones: la primera de ellas, buscaba recabar información básica acerca de la persona encuestada; la segunda, pretendía obtener la opinión del encuestado acerca del proyecto a realizar, su percepción acerca de beneficios e inconvenientes del mismo y posibles recomendaciones a los promotores del proyecto. (Ver Anexo 8-1).

- **Población**: El universo poblacional que se utilizó fue el de los residentes de las localidades identificadas en la línea de base de este estudio, que es de 170,540 personas, de acuerdo al Censo de Población del 2010.
  - **Muestra**: La muestra a seleccionar se determinó con un nivel de confianza de 95,5% y un margen de error de 5%, a partir de la fórmula.
-

$$n = \frac{k^2 \times p \times q \times N}{(e^2 (N-1) + k^2 \times p \times q)}$$

N	=	Población.
k	=	Nivel de confianza de 95,5%
e	=	Error muestral deseado. En este caso,
p	=	Proporción de individuos. Se infiere
q	=	(1-p)
n	=	Tamaño de la muestra

**Para efectos de este estudio,**

**Muestra = 400 sujetos**

Para establecer el perfil de los encuestados, se incluyeron preguntas relacionadas con variables demográficas, tales como sexo y edad; con variables educativas, como nivel de instrucción, con variables económicas, como condición de actividad y categoría de ocupación y con variables de vulnerabilidad, como composición familiar y carga económica.

El trabajo de campo para la aplicación de las encuestas fue realizado por un equipo de 54 personas.

**Entrevistas**

Las entrevistas a actores claves fueron elaboradas considerando los diferentes tipos de actores que pudieran tener interés en el proyecto, los cuales fueron escogidos bajo los criterios de responsabilidad, influencia, representación y cercanía. Se elaboraron preguntas abiertas que facilitaran la opinión de los actores en relación al proyecto, sus beneficios e inconvenientes, así como las posibles recomendaciones a los promotores de proyecto.

Dos entrevistadores, debidamente instruidos, tuvieron la responsabilidad de aplicar una entrevista con preguntas abiertas a 50 actores claves para el proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá. (Ver Anexo 8-2).

---

## **GRUPOS FOCALES**

Un grupo focal propicia una discusión personalizada que permite obtener información acerca de la percepción de grupos específicos de actores del área de influencia del proyecto. Esta entrevista grupal no estructurada, pretendía generar discusión acerca de tres temas básicos relacionados con la Línea 3 del Metro de Panamá: situación actual del transporte, opinión sobre la Línea 3 del Metro y, como último tema la posibilidad de integración del sistema de transporte público.

Se enfatizó en los participantes la necesidad de identificar posibles problemas, fortalezas y debilidades del proyecto, con el propósito de provocar aportes que contribuyeran a la toma de decisiones por parte de los promotores.

Se decidió realizar cinco sesiones, con duración aproximada de una hora cada una, en las que participaran entre seis a 12 actores, con características homogéneas, a saber:

- Mujeres usuarias del Transporte Público: incluye mujeres profesionales, trabajadoras, estudiantes y/o madres de familia que, por la necesidad de movilizarse para realizar sus actividades, se sirven del transporte público.
  - Estudiantes Universitarios: se refiere a estudiantes que estudian en diferentes universidades locales y que utilizan el transporte público.
  - Transportistas: incluye propietarios o conductores de servicio de transporte público establecidos en el área de influencia del proyecto.
  - Trabajadores: son personas residentes en el área de influencia del proyecto que laboran en sectores alejados de sus residencias y se ven obligados a desplazarse utilizando transporte público.
  - Líderes Comunitarios: responde a un grupo de residentes del sector que, por sus actividades laborales y sociales, son considerados líderes.
-

## **REUNIONES COMUNITARIAS**

Las reuniones comunitarias buscaban favorecer:

- El obtener la percepción del público participante acerca del proyecto mediante la utilización de herramientas como: presentación y sensibilización, presentaciones audiovisuales y exposiciones técnicas.
- Fortalecer la participación ciudadana dentro del proceso de consulta, al estimular, durante su desarrollo, la formulación de preguntas y la generación de respuestas relacionadas con el proyecto.

Como parte del proceso de desarrollo del EsIA, se programaron 4 reuniones (dos dirigidas al público en general y dos dirigidas a actores claves), con una duración estimada de máximo 2 horas cada una. La agenda incluyó un componente informativo en el que se describía el proyecto, sus generalidades técnicas, beneficios e inconvenientes y un componente de participación abierta, en el que los integrantes del público podían formular preguntas a los representantes de la Secretaría del Metro de Panamá y de esta consultoría, las que eran ampliamente respondidas.

## **Visitas Públicas**

Las visitas públicas se organizaron con el propósito de que las personas que no tenían la posibilidad de participar de otras estrategias, pudieran intervenir en el proceso de participación, a través de un mecanismo informativo y de convocatoria. Esta táctica permite llegar a gran cantidad de personas, en poco tiempo y a un bajo costo.

Para el EsIA de la Línea 3 del Metro de Panamá, se programaron dos visitas públicas: una en el sector entre la Gran Terminal de Transporte y Albrook Mall, en Albrook, Panamá y otra en el Super Xtra de Arraiján. Durante estas visitas, la información se mostraba en forma de banners y a través de folletos informativos acerca del proyecto, además de que permitió a los consultores realizar un sondeo rápido acerca de si las personas están o no de acuerdo con el proyecto de construcción de la Línea 3 del Metro de Panamá. Estas visitas se efectuaron en dos días, con una duración aproximada de ~~tres horas en Arraiján y dos horas en Panamá.~~ (Ver Anexo 8-3).

---

## **Foro Público**

El Foro Público es un espacio de participación que permite la participación abierta y transparente de la ciudadanía ante la exposición de los componentes que integran el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá. Permite la interacción cara a cara entre los proponentes, el agente regulador ambiental (la ANAM), los consultores responsables de la elaboración de los estudios y la población en general, utilizando una metodología participativa (sesión de preguntas y respuestas), con la participación de un moderador designado por la autoridad competente.

El Foro se desarrolla en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, en fecha, lugar y hora accesibles al público interesado, el cual se informa mediante la colocación de pancartas, entrega de volantes de invitación al público en general, mediante invitaciones personalizadas y correos electrónico enviados a actores claves. Sus resultados se registran en documento independiente.

Para el proceso de convocatoria y divulgación se tomaron en cuenta los siguientes aspectos:

- Que la convocatoria a las reuniones fuese amplia y expedita: Se decidió colocar posters y repartir volantes en lugares públicos informando de los sitios y horas de las reuniones comunitarias a realizar. Así mismo, se enviaron invitaciones on-line a actores individuales y colectivos, con interés en el proyecto, algunos de los cuales podrían tener un efecto multiplicador en la divulgación. Entre ellos: entidades públicas, organizaciones gremiales empresariales, empresarios de diversos sectores, profesionales, universidades y otros, generando una divulgación estimada de 500 actores. Adicionalmente, se procuró el apoyo del Municipio de Arraiján y de líderes locales y organizacionales para este proceso. (Ver Anexo 8-4).
  - Que la convocatoria a los grupos focales fuese representativa: Para ello, se procuró la colaboración de universidades, Municipio de Arraiján y organizaciones de transporte. Para el grupo focal de mujeres usuarias se les
-

contactó directamente en la Terminal de Transporte. (Ver Anexo 8-5).

- Que las formas de divulgación fuesen adecuadas a las comunidades y facilitasen el proceso de información. Por tal motivo, se escogió mostrar pancartas informativas a los encuestados y entrevistados y repartir folletos informativos acerca del proyecto durante la convocatoria a reuniones, durante las reuniones y durante las visitas públicas, además de repartirlos en sitios claves (escuelas, centros de salud, supermercados y otros). Adicionalmente, se utilizaron dos banners informativos para apoyar la divulgación en las visitas públicas.
  - Que los días y horas en que se aplicaran las encuestas y entrevistas facilitaran la participación. Las encuestas fueron realizadas, preferiblemente, en horas no laborables (durante la semana y fin de semana) en las áreas residenciales y durante horas laborales en las áreas comerciales. Las entrevistas se efectuaron en horas de oficina, entre lunes y viernes
-

En la presente tabla se recoge la lista de actividades, lugares propuestos y periodos de aplicación, establecidos para la participación ciudadana.

### ACTIVIDADES PROGRAMADAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

ACTIVIDAD	LUGAR	PERIODO (2014)
<b>EsIA</b>		
Aplicación de Encuestas	Área de Influencia del Proyecto	Febrero
Aplicación de Entrevistas	Área de Influencia del Proyecto	Febrero/Marzo
Grupos Focales	<b>Ancón:</b> UDELAS y Universidad Marítima de Panamá <b>Arraiján:</b> Gimnasio Régulo Sánchez	Febrero, Marzo
Visitas Públicas	<b>Ancón:</b> Área de Acceso entre la Terminal de Albrook y Albrook Mall <b>Arraiján:</b> Super Xtra	Marzo
Reuniones Comunitarias	<b>Ancón:</b> Universidad Marítima de Panamá <b>Arraiján:</b> Gimnasio Régulo Sánchez	Marzo
Reuniones con Actores Claves	UDELAS Universidad Marítima de Panamá	Marzo

*Elaborado por URS Holdings.*

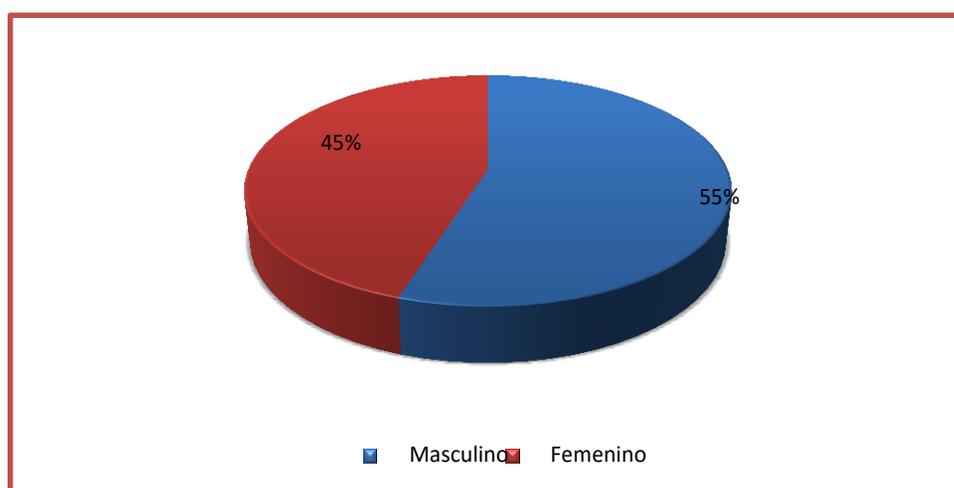
**Aplicado todos los instrumentos indicados previamente, se obtuvieron los siguientes resultados:**

- **Encuestas:** Los resultados de la aplicación de la encuesta a una muestra representativa de 400 personas, ubicadas entre Albrook en Ancón y Hato Montaña en Arraiján, se presentan a continuación:

La mayor parte de los encuestados son de sexo masculino (55%), con edades entre 35 a 44 años (30%), con un nivel educativo de universidad incompleta (28%), que trabajan actualmente (72%), en empresas privadas (55%). La carga económica del hogar está repartida entre ambos cónyuges (39%), el ingreso familiar oscila entre 501 y 700 balboas (37%). Los hogares están integrados por tres a cuatro personas (22% respectivamente) y utilizan como medio de transporte el bus colectivo (53%). Ver los Resultados de las Encuestas en Anexo 8-7.

Se puede observar en la Gráfica que los encuestados en el área de influencia del proyecto comprenden un 55% del sexo masculino y un 45% del sexo femenino, lo que refleja la paridad demográfica existente en nuestro país, en términos de género.

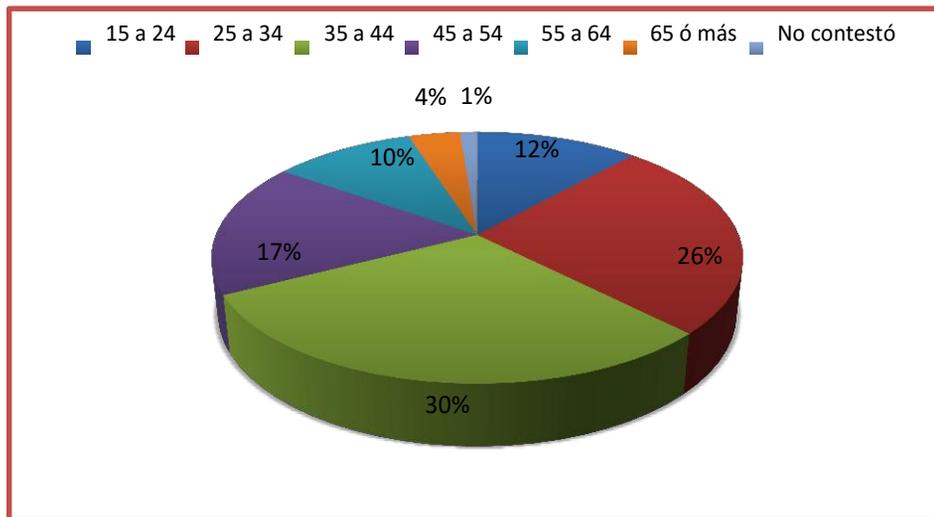
### SEXO DE LOS ENCUESTADOS



*Elaborado por URS Holdings.*

---

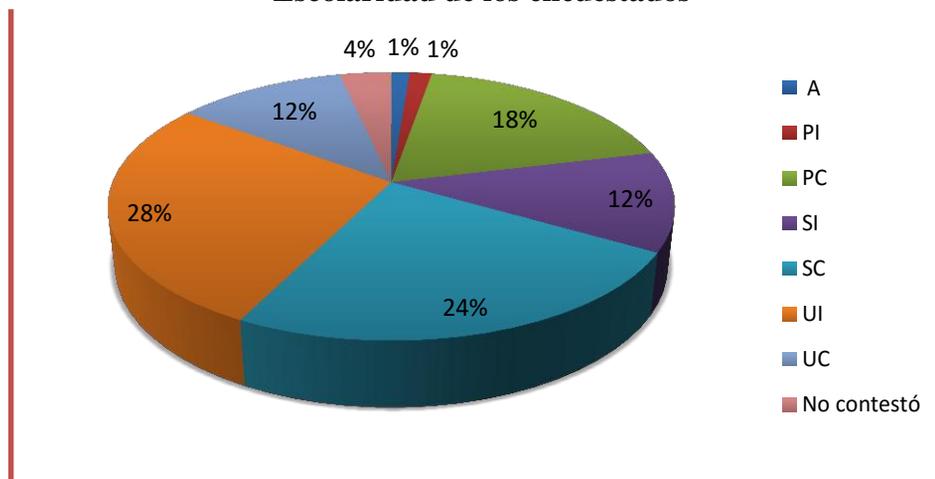
### Edad de Los Encuestados



*Elaborado por URS Holdings.*

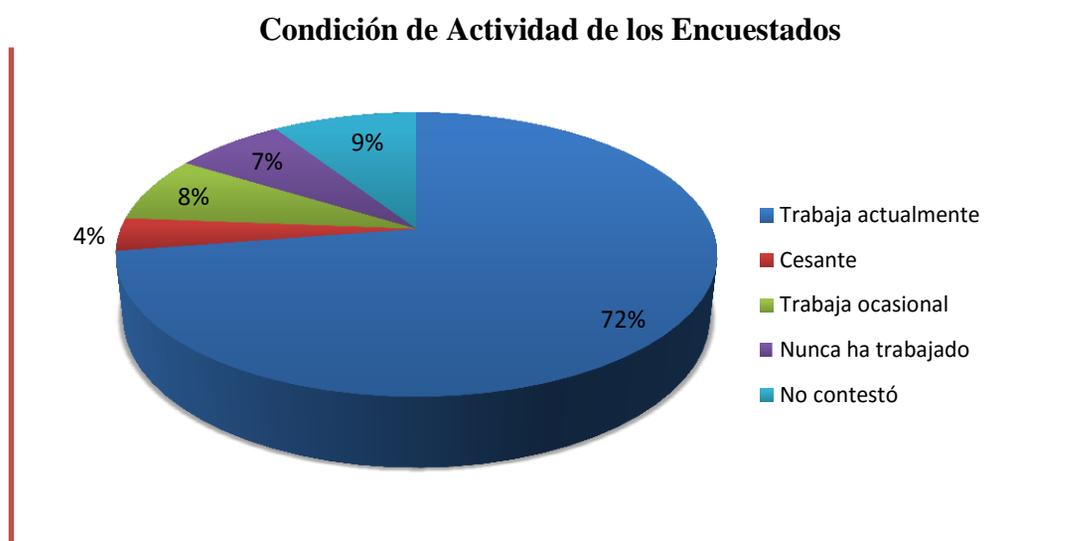
En relación a la edad de los encuestados, el 30% está entre 35 y 44 años de edad, el 26% entre 25 y 34 años de edad, el 17% entre 45 y 54 años de edad y el 12% está entre edades de 15 a 24 años, el 10% entre 55 a 64 años y un 4% de 65 y más años de edad. La mayoría de los encuestados forman parte de la población económicamente activa, pero, sobre todo, el segmento mayor (30%) está integrado por el grupo de edad que, usualmente, registra mayor estabilidad, en términos sociales.

### Escolaridad de los encuestados



*Elaborado por URS Holdings.*

Por otro lado, la Gráfica de escolaridad registra que de los encuestados, el 24% tiene estudios secundarios completos (SC), el 12% secundaria incompleta (SI), el 18% primaria completa (PC) y el 1% no completó primaria (PI), un 28% está cursando estudios universitarios (UI) y 12% ha completado este nivel de estudios (UC). El análisis del nivel de instrucción alcanzado por la población facilita la comprensión de los niveles de desarrollo humano alcanzados en una comunidad, así como la composición del mercado laboral. En ese sentido, podría afirmarse que los niveles educativos son aceptables ya que el 64% de los encuestados se encuentra en un rango entre 12 y más años de estudios.

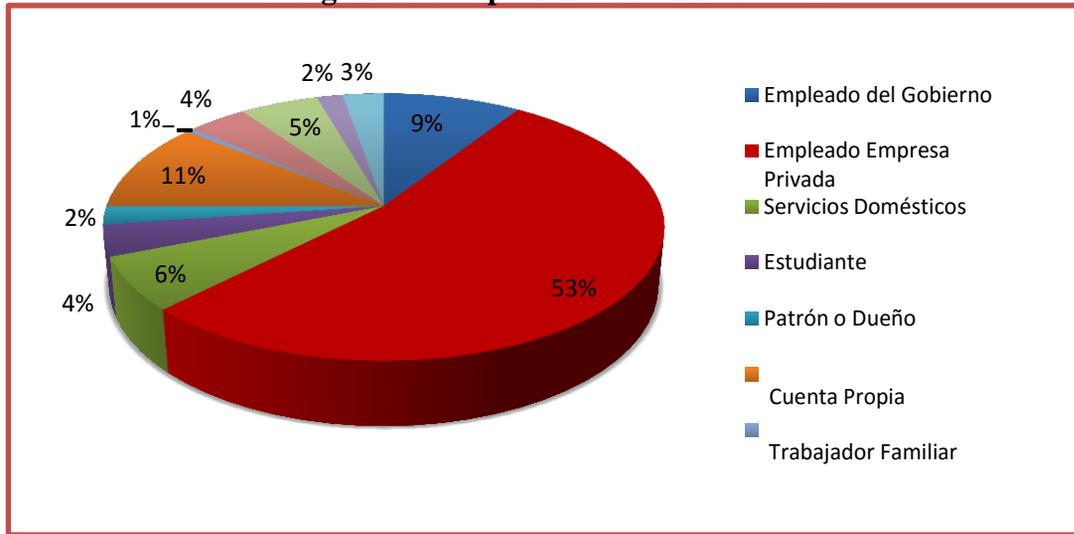


*Elaborado por URS Holdings.*

Como se observa en la Gráfica de condición de actividad de los encuestados el 72% indicó que trabaja actualmente, el 8% trabaja ocasionalmente, el 7% nunca ha trabajado, el 4% se encuentra cesante y un 9% no contestó la pregunta. La ocupación contribuye al bienestar familiar, a la estabilidad emocional y al aumento de oportunidades de calidad de vida en la población.

---

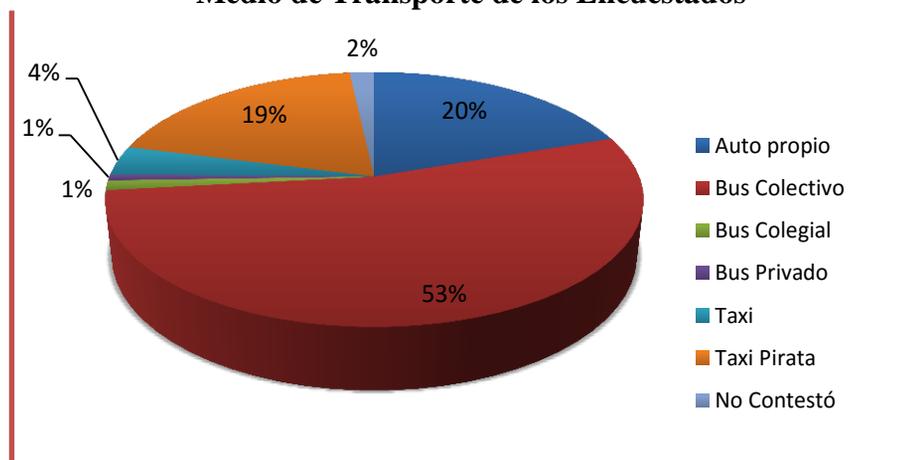
### Categoría de ocupación de los Encuestados



Elaborado por URS Holdings.

En cuanto a la categoría de ocupación de los encuestados en el área de influencia del proyecto, la encuesta refleja el 53% es empleado de la empresa privada, el 9% es empleado del gobierno, y el resto trabaja en oficios domésticos, es estudiante, es patrón o dueño, etc. Efectivamente, en la zona de influencia del proyecto predomina la presencia del sector comercial y de servicios que se encuentra en manos del sector privado.

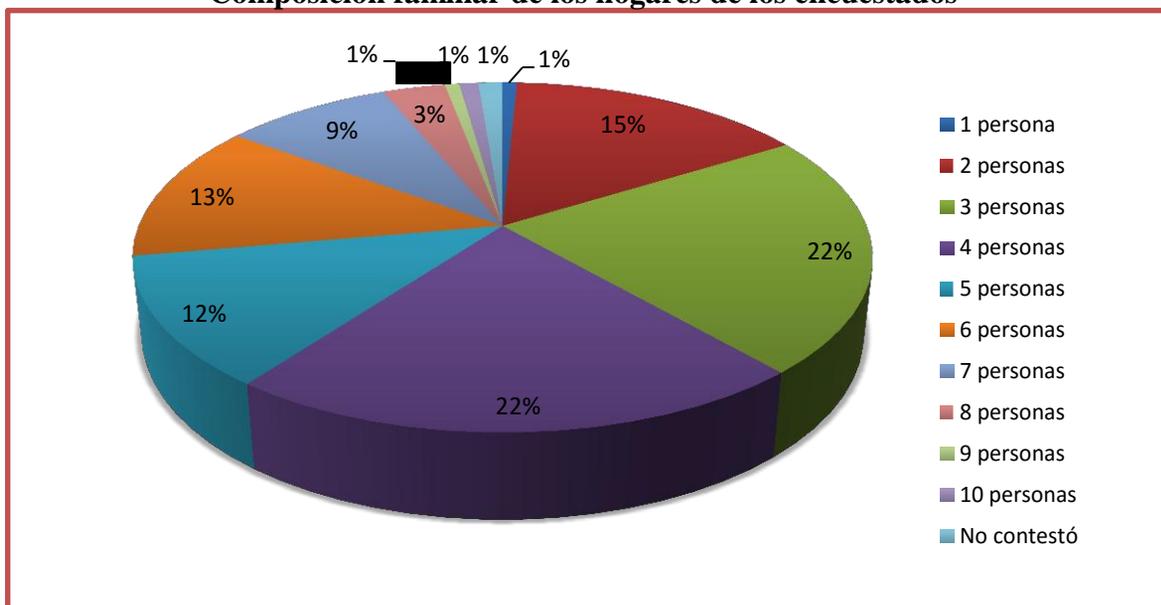
### Medio de Transporte de los Encuestados



Elaborado por URS Holdings.

De acuerdo a lo que expresan los encuestados, el medio de transporte más utilizado es el bus colectivo (53%), seguido del auto propio (20%). El 19% utiliza taxi alternativo (“pirata”), 4% se transporta en taxi selectivo, el 1% respectivamente utiliza bus colegial o privado y un 2% no contestó a esta pregunta. El alto porcentaje de encuestados que utilizan el transporte público confirma la estadística sobre el tema y la necesidad de atender este servicio.

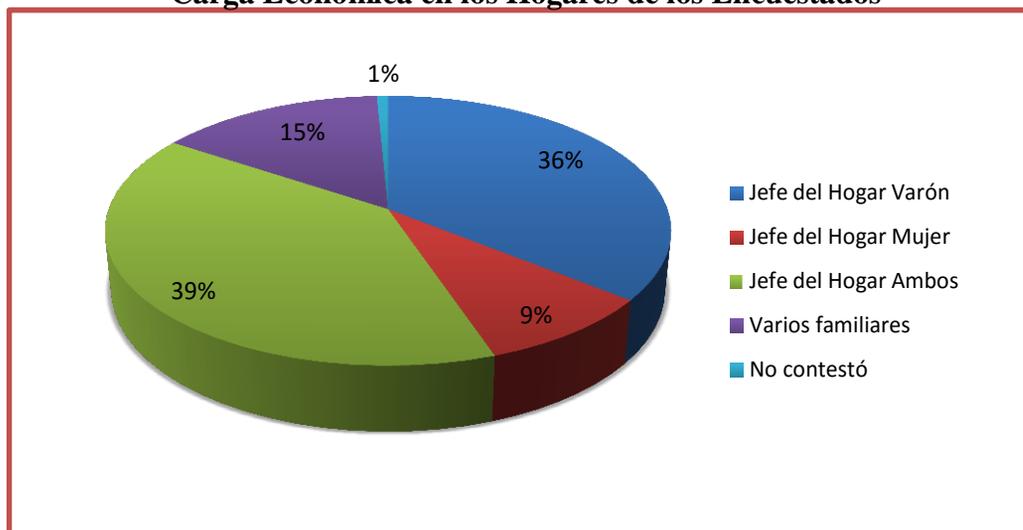
**Composición familiar de los hogares de los encuestados**



*Elaborado por URS Holdings.*

La mayor parte de los hogares de los encuestados está integrado entre tres y cuatro personas (22% cada grupo). El 15% está formado por dos personas, el 13% compuestos por seis personas, el 12% compuestos por cinco personas y 9% de hogares compuestos por siete personas. El nivel de hacinamiento en la mayoría de los hogares es bajo, aunque existe un significativo porcentaje de encuestados que residen en hogares ampliados.

### Carga Económica en los Hogares de los Encuestados

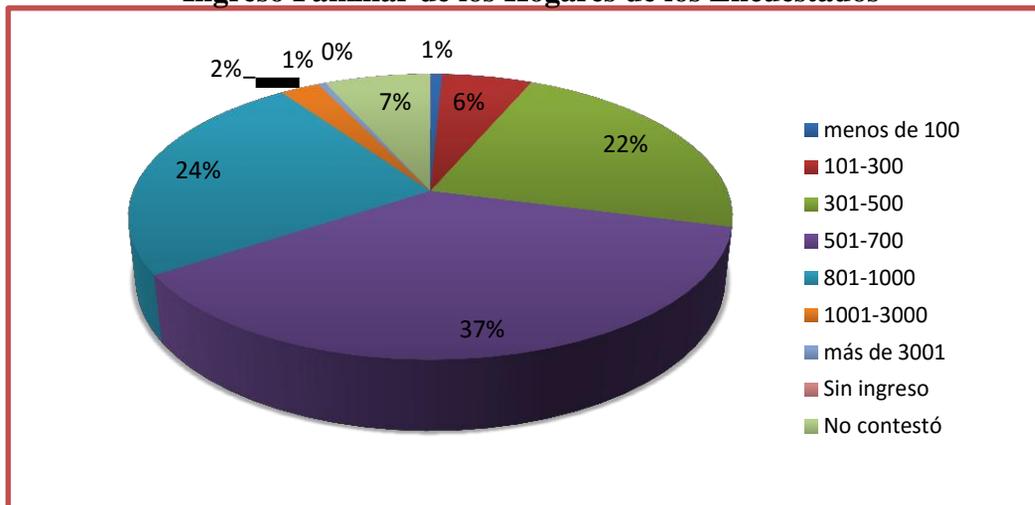


*Elaborado por URS Holdings.*

La carga económica de los hogares recae equitativamente entre el hombre y la mujer en un 39% de los hogares. Para un 36% recae en el jefe de hogar varón, el 9% está bajo la responsabilidad de un jefe de hogar mujer y el 15% depende de varios familiares. Esta situación es típica de los hogares que, con el propósito de contribuir a generar mejores niveles de ingreso familiar, optan porque ambos cónyuges trabajen.

La Gráfica indica que la mayor parte de los hogares tienen ingresos que no sobrepasan los B/. 700.00 al mes, lo que significa que solamente alcanzan a cubrir sus necesidades mínimas de supervivencia. De esta manera, se refleja que solamente un 24% recibe ingresos superiores a los 801 balboas y superiores y un 6% puede ser catalogado como pobre porque sus ingresos no alcanzan a cubrir la canasta básica familiar.

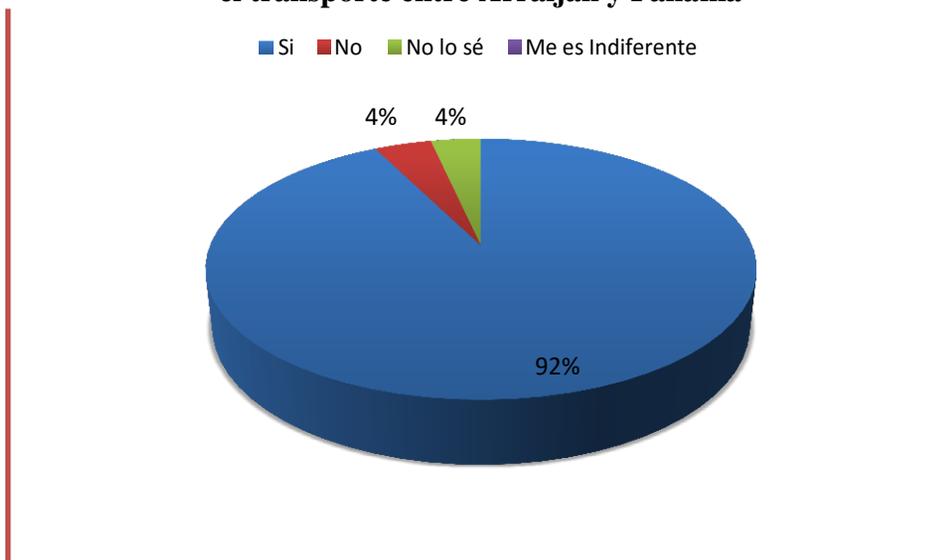
### Ingreso Familiar de los Hogares de los Encuestados



Elaborado por URS Holdings.

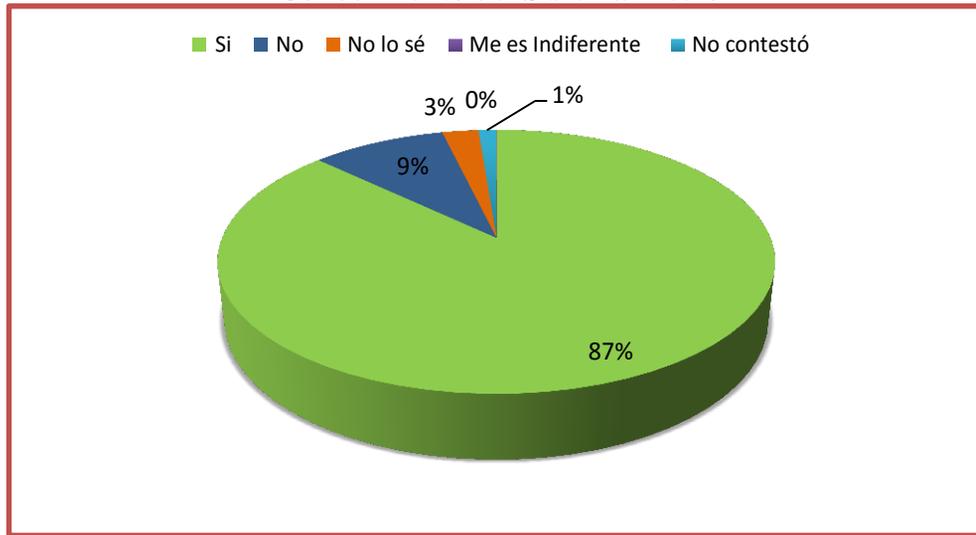
Como se observa en la Gráfica el 92% de los encuestados opinaron que existen problemas en el transporte público entre los distritos de Arraiján y Panamá. Esta percepción respalda la propuesta de los promotores del proyecto de contribuir a solucionar esta situación.

### Opinión de los Encuestados acerca de si existe problema en el transporte entre Arraiján y Panamá



Elaborado por URS Holdings.

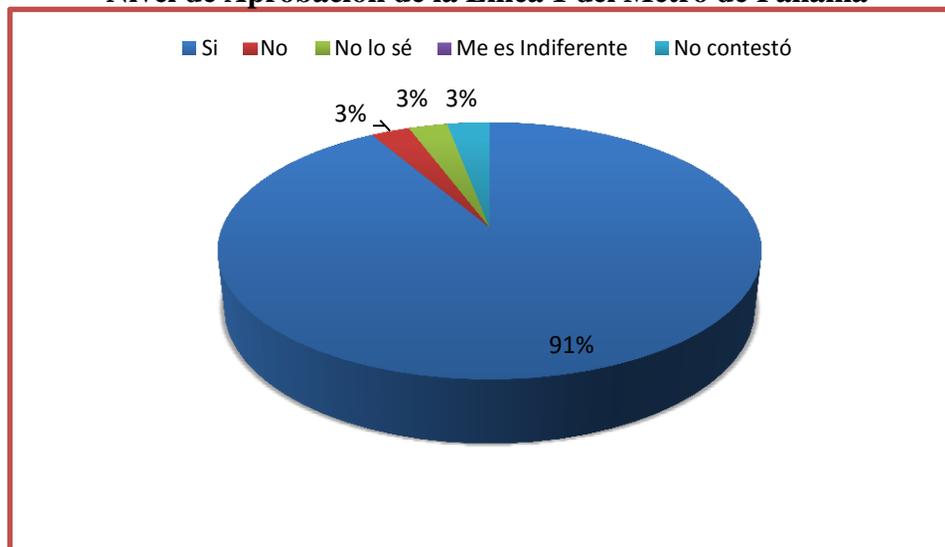
### Conocimiento del Sistema Metro



Elaborado por URS Holdings.

El 87% de los encuestados conocen el sistema de transporte denominado Metro, un 9% no lo conoce, un 3% no sabe y un 1% no contestó. Esto indica que los mecanismos de divulgación de divulgación acerca del Metro han sido efectivos, además de que muchas personas han interactuado con la actividad de construcción del mismo.

### Nivel de Aprobación de la Línea 1 del Metro de Panamá



Elaborado por URS Holdings.

En relación a la construcción de la Línea 1 del Metro que recientemente ha comenzado a operar en la Ciudad de Panamá, el 91% manifestó que está de acuerdo con el mismo.

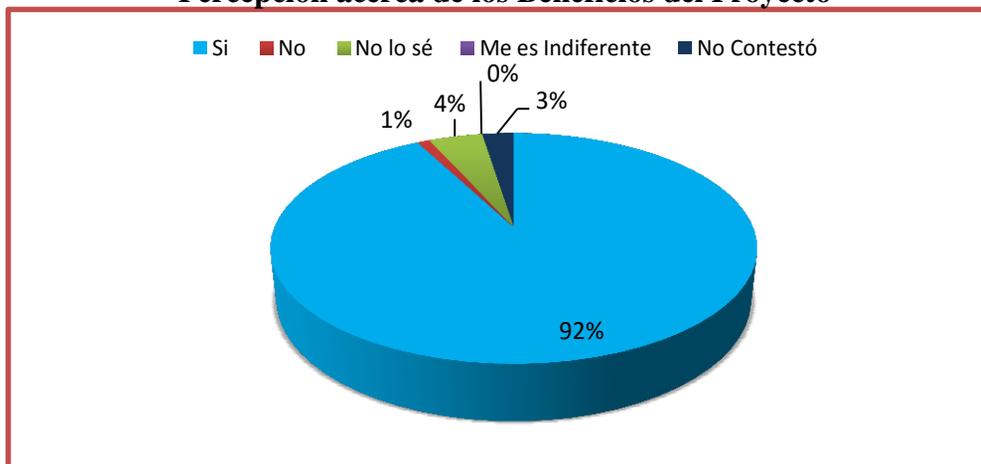
### Nivel de Aprobación de la Línea 3 del Metro



Elaborado por URS Holdings.

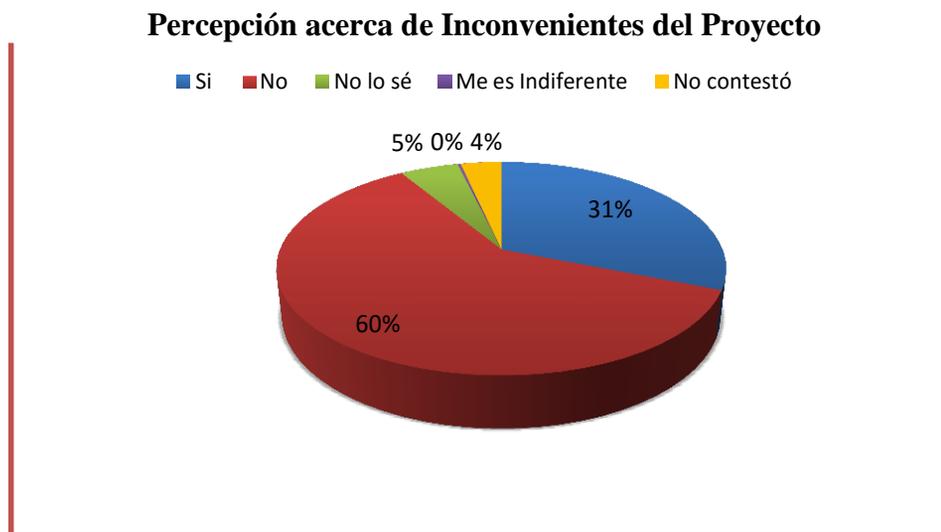
Como se presenta en la Gráfica, el 84% de los encuestados está de acuerdo con que se construya la Línea 3 del Metro, desde Albrook en la ciudad de Panamá hasta el sector de Hato Montaña, en el distrito de Arraiján, el 3% no sabe y el 13% no contestó esta pregunta.

### Percepción acerca de los Beneficios del Proyecto



Elaborado por URS Holdings.

Para el 92% de los encuestados el proyecto generará beneficios, mientras que un 1% opina que no aportará beneficios, un 4% no sabe, y un 3% no contestó.



*Elaborado por URS Holdings.*

Según el 60% de los encuestados, el proyecto no provocará inconvenientes, mientras que el 31% opina que sí. Un 5% respondió que no sabe y el 4% no contestó.

Se le solicitó a los encuestados que expresaran su opinión acerca de los principales problemas de transporte público entre Arraiján y Panamá.

**Principales Problemas de Transporte Público entre Arraiján y Panamá**

Principales Problemas	Opiniones en %
Falta de buses y falta de frecuencia de los mismos	40%
Mala calidad del servicio	26%
Los tranques	24%
Falta de coordinación con el tránsito	3%
Hay que madrugar mucho	2%
Falta de seguridad	1%

<b>Principales Problemas</b>	<b>Opiniones en %</b>
Carreteras en mal estado	1%
Sin opinión	3%

*Elaborado por URS Holdings, Inc.*

Los encuestados en el área de influencia del proyecto señalaron como el principal problema la falta de buses y la inadecuada frecuencia de estos, lo que contribuye a generar otros problemas indicados por la población como la mala calidad del servicio y que hay que madrugar mucho. Por otro lado, se percibe también descontento con el tema de la vialidad, destacando el tema de los tranques, la falta de seguridad y las carreteras en mal estado, aunado a la percepción de que existe falta de coordinación con el tránsito.

Por otro lado, se consultó a los encuestados acerca de los beneficios e inconvenientes del proyecto, con la opción de que se señalaran hasta tres de cada uno. Lo expresado por la población se presenta en la Tabla.

**Relación Beneficios-Inconvenientes del Proyecto, según los Encuestados.**

<b>Beneficios</b>	<b>Menciones</b>	<b>Inconvenientes</b>	<b>Menciones</b>
Mejora la calidad de transporte y de servicio	140	Incrementa las molestias por tranques	83
Mejora la calidad de vida de las personas	90	Causa afectaciones ambientales (Contaminación, deforestación)	26
Contribuye al desarrollo para el país y las comunidades	46	Afecta servicios de agua y luz	14
Genera empleos	45	Afecta la actividad comercial	8
Disminuye la contaminación ambiental	9	Que no se cumpla con los pliegos de cargos	1
Mejora la seguridad	8		

*Elaborado por URS Holdings, Inc.*

Según lo indicado por los encuestados, los beneficios del proyecto son, principalmente, los relacionados a las mejoras a la calidad del transporte público, a la calidad de vida y su contribución al desarrollo nacional. Por otro lado, los principales inconvenientes

señalados tienen que ver con las molestias que causará el desarrollo del proyecto al generar tranques, además de que se pueden causar afectaciones al medio ambiente, afectar servicios públicos y a la actividad comercial.

Para finalizar la encuesta, se le solicitó a los encuestados que, de así considerarlo conveniente, expresaran comentarios o sugerencias a los promotores del proyecto. La Tabla 8-31 sintetiza la opinión de los encuestados.

**Sugerencias a los Promotores del Proyecto por los Encuestados.**

Recomendaciones	Cantidad de opiniones
Que se construya rápido y eficientemente	37
Que sea beneficioso para los usuarios y tenga buen propósito	5
Que traten de salvaguardar la naturaleza	12
Que no genere tranques	6
Que se cumpla con lo que establezca ANAM	1
Que el precio de transporte sea módico	14
Que se realice y también se extienda a otros lugares	1
Que no se utilice viaducto elevado	3
Que se brinde seguridad	2
Que se dé a conocer más el proyecto	3
Que brinden apoyo a las comunidades	2
Que se planifique bien el proyecto	3

*Elaborado por URS Holdings, Inc.*

Dentro de la gama de sugerencias expresadas, las principales se orientan a recomendar que la construcción se realice pronto y eficientemente, que el precio sea módico y que se procure salvaguardar la naturaleza. A continuación se presenta un registro fotográfico de la aplicación de las encuestas.

---

**PROYECTO:** Línea 3 del Metro de Panamá

**Ubicación:** Ruta del Proyecto

**Foto No.**  
8-1

**Fecha:** Febrero,  
2014

**Lugar de la Foto:**

1 a 3 Arraiján  
4 y 5 Panamá

**Descripción:**

Aplicación de Encuestas a la Población



1



2



3



4



*Elaborado por URS Holdings.*

**Entrevistas a Actores Claves:** Con el propósito de conocer la opinión de actores claves, se elaboró una entrevista con preguntas abiertas, para que fuese respondida por un grupo representativo de actores: autoridades, empresarios, miembros de gremios, personas involucradas en la gestión social, ambiental y comunitaria. Ver los resultados de las Entrevistas en Anexo.

Luego de identificar algunos actores representativos de los sectores, se procedió a entrevistar a 50 actores claves, pertenecientes a diferentes sectores de la sociedad, tanto en el área de Arraiján como en Panamá, cuya representatividad se presenta en la Tabla 8-32. La lista de los actores claves entrevistados aparece en la Tabla 8-33.

### **PARTICIPACIÓN DE ACTORES CLAVES**

<b>TIPO DE ACTOR</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Político/Gubernamental</b>	8
<b>Empresarial/Gremial</b>	18
<b>Socio-Cultural y Ambiental</b>	15
<b>Comunitario</b>	9

Elaborado por URS Holdings.

### **LISTA DE ACTORES CLAVES ENTREVISTADOS**

<b>Tipo de Actor</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cargo u Ocupación</b>
Político / Gubernamental	Marcel De León	Ingeniero Civil- MIVI Panamá
	Maribel Gordón	Economista Partido FAD
	Giovani Young	Periodista Departamento de Relaciones Públicas Autoridad Marítima
	Carla Salvatierra	Asesora Técnica- Municipio de Panamá
	Patricia Higuero	Abogada- Municipio de Panamá
	Robinson Hernández	Miembro Directivo del PRD
	Manuel E. Ríos G.	Inspector de Tránsito- Albrook
	Marcos Peñaranda	Ingeniero Municipal- Municipio de Arraiján
Empresarial / Gremial	Osiris Iguala	Gerente Niko's –Antiguo Balboa
	Melissa Miranda	Directora Ejecutiva- Sindicato de Industriales de Panamá (SIP)
	Juan Castillo	Empresario Supermercado – Balboa
	Euclides Alexander Olmedo M.	Presidente Etyisma S.A. - Arraiján
	José Reyes González	Administrativo Empresa en Plaza Super Xtra
	Rafael Chavarría	Secretario de Educación de la CTRP- Panamá
	Pedro Escalona	Administrador Westland Mall- Arraiján
	Manuel Ferreira	Director Economía Cámara de Comercio de Panamá
Empresarial/ Gremial	Valentín Cruz Barrios	Presidente de la Prestataria de Selectivo de transporte

<b>Tipo de Actor</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cargo u Ocupación</b>
		Taxis- Vista Alegre
	Franklin Raúl Jaramillo	Gerente Machetazo-Hato Montaña
	Crizly De Sedas	Ingeniera de Licitaciones–Empresa MECO-
	Zuleima Yanris Sánchez P.	Novedades El Viajero- Albrook
	Diana Pelaéz	Terminal Nacional de Transporte
	Mario Archer	Dirigente Sindical C.T.R.P Panamá
	Augusto Berrocal B.	Asistente Legal-FENASEP- Panamá
	Alexandra Bryon	Seafarers Training Center
	Claudia Quintero	Administrador The Phone Store- Albrook
	Luis Carlos González V.	Líder Transporte Alternativo Unidos de Panamá
Socio-Cultural	Roberto Crespo	Vicerrector Universidad Cristiana-Vista Alegre
	Marlyn Sellhorn	Presidente Fundación de la Mujer-FUNDADER- Arraiján
	Félix Grajales	Pastor Iglesia Bautista Misionera de Vista Alegre
	Rev. Roland Schnell	Reverendo-Balboa Union Church
	Dayra Morales Núñez	Trabajadora Social- Arraiján
	Antonio Díaz Barraza	Cooperativista
	Damaris Moreno	Administración Club Kiwanis de Panamá- Llanos de Curundú
	María Salcedo	Directora Ejecutiva en Fundación del Trabajo
	Aura Yaqueline Barrera	Fundación Operación Sonrisa
Ambiental	José Polanco	Botánico- Ancón-Panamá
	Livia Herrera	Coordinadora Ambiental Ingeniería Municipal
	Abdiel Aponte	Profesor Ambientalista-Universidad de Panamá
	Marilyn Bustamante	Coordinador Académico/Ing. Ambiental-La Boca-Universidad Marítima
	Rosabel Miró	Directora Ejecutiva- Oficina Audubon Panamá
Líder Natural	Hipólito Hand	Dirigente Líder- Arraiján
	Eloy De León	Dirigente Universitario- Panamá
	Benigna Escoban	Asesora de la Fundación de Apoyo por Orientación a los Padres de Familia - Arraiján
	Elizabeth González	Líder Red Covida
Líder Natural	José Caballero	Dirigente Deportivo
	José A. Karamanitis	Plomero – Dirigente – Arraiján

Tipo de Actor	Nombre	Cargo u Ocupación
	Manuel A. Espinosa	Relacionista Público- Universidad de Panamá
	Juliana Rodríguez	Dirigente Estudiantil- Universidad de Panamá
	Luisa Quezada	Sub-Tesorerera-Movimiento 23 de octubre – Arraiján

Los actores claves entrevistados consideran a los diferentes proyectos de desarrollo que se están realizando en Panamá como muy buenos y necesarios porque benefician a la población, mejorando su calidad de vida, además de que se construyen nuevas infraestructuras que llevan al mejoramiento del transporte, lo que representa un avance para las comunidades y para el país. Según ellos, estos proyectos contribuyen al desarrollo socioeconómico, cambian la cara del país, lo que aporta visión de futuro de Panamá, con progreso, modernización y ventajas. Además, opinan que se deben realizar en todo el país para que no exista un desbalance y darle continuidad a los buenos proyectos.

Por otro lado, manifiestan que la relación costo-beneficio debe sustentarse para poder estar de acuerdo con la realización del proyecto, además de que se debe procurar minimizar los gastos y los sobrecostos. A algunos de los entrevistados les preocupa el crecimiento de la deuda externa, otros consideran que responden a necesidades colectivas pero no hay claridad en la sostenibilidad del proyecto. Se señaló, así mismo que hay casos donde no se consideran los efectos sinérgicos de los proyectos, no hay un ordenamiento y no se respeta el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico.

Según la opinión de los entrevistados, en relación a la construcción de la Línea 3 del Metro de Panamá, desde el área de Albrook, en la ciudad de Panamá hasta Hato Montaña, en Arraiján, utilizando como ruta la Vía Panamericana (carretera vieja) se debe establecer los requerimientos urbanísticos y proyectar de acuerdo al crecimiento poblacional, beneficiando así a la población con mayor seguridad, mejor sistema de transporte moderno, cómodo y rápido, contribuyendo a la disminución de los tranques, desarrollando competitividad en el país, presentando mejores oportunidades de trabajo. Varios opinaron que se debe extender hasta La Chorrera para que ayude a aliviar el tráfico y facilite el transporte de esas áreas a la capital, lo que contribuiría al desarrollo socio económico del sector oeste, facilitando el modo de vida de cientos de miles de panameños residentes en estas áreas.

Consideran también que se reduce el impacto negativo al medio ambiente por la ruta seleccionada, y que se deben realizar los estudios de factibilidad y ambiental para la planificación del proyecto para establecer las medidas de mitigación de las afectaciones al medio ambiente, en especial en el área boscosa que está entre el Canal y Arraiján. Para uno de los entrevistados este es un mal proyecto que no cree que se lleve a cabo.

Los entrevistados están también claros en que este proyecto representa mejoras en la productividad, la generación de empleos, la revalorización positiva de las propiedades, desarrollo social, económico y comercial, se ahorra combustible y representa un avance para el país, por otra parte incentiva el desarrollo local y la inversión fuera del centro de la ciudad.

En referencia a los perjuicios del proyecto, los entrevistados expresaron, en su gran mayoría, que las principales afectaciones se producen al medio ambiente, entre ellas: la pérdida de cobertura boscosa, deterioro de la cuenca hidrográfica del Canal, contaminación, cacería ilegal, entre otras y sugieren que se tomen las medidas

---

necesarias para mitigar los posibles impactos ambientales, como lo son aumentar las áreas verdes y reducir los niveles de ruido. Son de la opinión que también se generarán molestias típicas de una obra de este tipo durante la construcción y se incrementarán los tranques vehiculares.

Algunas de las recomendaciones o sugerencias que mencionaron los entrevistados para el Gobierno Nacional, como promotor del proyecto son:

- Que el proyecto sea real, se realice lo más pronto posible y que se construyan vías alternas durante la construcción para poder llegar rápido a los hogares y lugares de trabajos,
- Evitar hasta donde sea posible las afectaciones al medio ambiente y que se indemnice a los afectados, además de reponer los árboles talados como medida de mitigación a este impacto,
- Difundir el impacto económico de la obra, presentar las bondades del proyecto en Universidades para que la información llegue a más ciudadanos, presentar informes con precios y subsidios para que justifique el endeudamiento y el sobre costo,
- Tomar en cuenta la mano de obra del sector,
- Estudiar el crecimiento de la población, mayor consideración y consulta a la opinión de los panameños que habitan en el área que son los que utilizan este transporte,
- Tomar las medidas correspondientes en cuanto a seguridad para evitar cualquier inconveniente,
- No politizar estas obras que son de beneficio para la población,
- Coordinar con la Autoridad del Tránsito el transporte de manera que las rutas alimentadoras estén acordes con el transporte selectivo, y a la vez, construir en las estaciones más estacionamientos, y más paradas,

- 
- ~~Facilitar espacios para que los taxis alternativos (“piratas”) se incorporen al sistema,~~

- Extenderla lo más posible por ejemplo, hasta Chorrera, al interior o hasta Chiriquí para abarcar a más usuarios,
- Que se justifique la relación costos/beneficios para llevarse a cabo, concluirse los proyectos aún después de las elecciones,
- Mantener la comunicación abierta durante cada una de las etapas del proyecto y que se muestre transparencia en la toma de decisiones.

Una de las entrevistadas, a pesar de la información brindada por medio de la pancarta informativa, considera no contar con la suficiente información para emitir opiniones y sugerencias relacionadas con el proyecto. El siguiente registro fotográfico presenta algunos de los actores entrevistados.

---

**PROYECTO:** Línea 3 del Metro de Panamá**Ubicación:** Arraiján**Foto No.**  
8-2**Fecha:** Marzo, 2014**Lugar de la Foto:**

- 1 Municipio de Arraiján
- 2 Universidad Cristiana de Panamá
- 3 Oficina de Gerencia
- 4 Albroom Mall
- 5 Oficinas de Meco, Ancón

**Descripción:**

- 1 Entrevista al Ing. Municipal
- 2 Entrevista al Vice-Rector
- 3 Entrevista al Gerente de Arraiján Mall  
(futura construcción)
- 4 Entrevista a empresaria
- 5 Entrevista a Ingeniera de Licitaciones de  
MECO



1



2



3



4



5

**Grupos Focales:** La técnica de Grupos focales fue utilizada para identificar la percepción de cinco tipos de actores: mujeres usuarias del transporte público, universitarios, miembros del sector transporte, trabajadores y líderes comunitarios.

A excepción del grupo del sector transporte, todos los demás expresaron una gran preocupación por la situación actual del transporte público, en especial por las deficiencias del sistema, la inseguridad de los usuarios generalmente en horarios nocturnos, las variaciones en las tarifas que se producen, la falta del servicio constante, entre otros temas. Los consultados manifestaron que utilizan el servicio de transporte alternativo (“piratas”), porque los transportan de una manera más rápida y cómoda. Sin embargo, también expresaron que este tipo de transporte no les ofrece seguridad, ya que no cuentan con seguros apropiados y, en ocasiones los conductores actúan en forma desordenada.

En el caso de los transportistas, éstos manifiestan su preocupación ya que consideran que el Metro puede sacarlos del sistema, esperan que se tomen las provisiones necesarias para integrarlos al sistema, que se le de igualdad de oportunidades a todos para prestar el servicio en los intercambiadores y no solo a unas cuantas concesionarias. Adicionalmente, expresaron molestia porque las calles internas en las barriadas de Arraiján se encuentran en mal estado, lo que les impide al transporte selectivo (taxis) brindar un buen servicio, además de la inseguridad que existe en algunos sitios tanto para ellos como para los usuarios.

Todos los participantes estuvieron de acuerdo con el proyecto Metro (tanto Línea 1 como Línea (3) y muchos expresaron que debía llegar hasta Chorrera, además de que tienen altas expectativas de que este medio de transporte contribuya a mejorar la situación de los usuarios quienes, en la mayoría de los casos, sufren las consecuencias familiares, emocionales y de salud, al tener que madrugar desde las dos o tres de la mañana, para lograr tomar un bus que le lleve a su destino de trabajo y regresar a sus casas alrededor de las 9-10 de la noche. En el Anexo 8-9, se recoge la relatoría de cada uno de los grupos focales realizados.

---

PROYECTO: Línea 3 del Metro de Panamá

Ubicación: Panamá y Arraiján

Foto No. 8-3  
 Fecha: Febrero y Marzo, 2014

**Lugar de la Foto:**  
 1 Udelas  
 2 El Diamante, Arraiján  
 3 Universidad Marítima  
 4 Udelas  
 5 Gimnasio Régulo Sánchez, Arraiján

**Descripción:**  
 Grupos Focales realizados con 5 grupos representativos:  
 1. Mujeres  
 2. Trabajadores  
 3. Transportistas  
 4. Universitarios  
 5. Líderes



1



2



3



4



5

**Reuniones Comunitarias:** Con el propósito de conocer la opinión de moradores de las comunidades circundantes al proyecto, así como de actores claves, además de informarles sobre los aspectos técnicos y sociales del mismo, se realizaron cuatro reuniones comunitarias: dos para actores claves (una en Udelas y otra en la Universidad Marítima, ambas en Ancón, Panamá) y dos comunitarias (una en el Gimnasio Régulo Sánchez en Arraiján y la otra en la Universidad Marítima en Panamá). Para ello se realizó una amplia convocatoria, mediante la entrega de 2,000 volantes,

colocación de 50 posters de invitación, entrega de invitaciones personales y por correo electrónico. Las relatorías de estas reuniones aparecen en el Anexo.

En general, los participantes de las reuniones expresaron estar de acuerdo con el proyecto, resaltaron la necesidad de mejorar el sistema de transporte urbano, manifestaron inquietudes en cuanto a los costos del sistema, las molestias que podría generar el proyecto durante la etapa de construcción y los posibles reasentamientos de población. Realizaron consultas acerca del sistema constructivo, el tiempo de duración del proyecto y otros aspectos técnicos.

En las reuniones participaron un total de 105 personas.

		<b>REGISTRO FOTOGRÁFICO</b>	
<b>PROYECTO:</b> Línea 3 del Metro de Panamá		<b>Ubicación:</b> Panamá y Arraiján	
<b>Foto No.</b> 8-4	<b>Fecha:</b> Febrero a Abril, 2014		
<b>Lugar de la Foto:</b>		1	2
1 Gimnasio Régulo Sánchez, Arraiján			
<b>Descripción:</b>		3	4
Reuniones Comunitarias:			
1. Arraiján			
2. Ancón			
3 y 4 Actores Claves			

## **VISITAS PÚBLICAS:**

En dos ocasiones, se realizaron visitas públicas en lugares de gran afluencia de personas, tanto en Arraiján (Super Xtra), como en Ancón (entre la Terminal de Transporte y Albrook Mall), con el interés de divulgar a la ciudadanía información básica acerca del proyecto y escuchar, de manera informal sus comentarios acerca del proyecto. En estas visitas, se utilizaron banners informativos y folleto para transmitir el mensaje. Se repartieron un total de 8,000 folletos informativos en estas ocasiones.

Adicionalmente, se visitaron instituciones educativas, centro de salud y supermercados de la zona de Arraiján, en los que se distribuyeron 8,000 folletos adicionales.

Las personas requerían información acerca de la ruta y ubicación de las estaciones, principalmente, así como de la fecha de inicio del proyecto. Alrededor del 90% de las personas expresaron estar de acuerdo con el proyecto y el 10% restante, de los que expresaron su opinión, indicaban que no estaban de acuerdo porque consideraban que debían repararse las calles, o que era un proyecto costoso y les preocupaba el precio del pasaje.

---



## REGISTRO FOTOGRÁFICO

PROYECTO: Línea 3 del Metro de Panamá

Ubicación: Panamá y Arraiján

Foto No.

Fecha:

8-5

Marzo, Abril,  
2014

Lugar de la Foto:

- 1 Frente a Terminal de Transporte, Albrook
- 2 y 3 Super Xtra Arraiján
- 4 Centro de Salud
- 5 Colegio
- 6 Supermercado en Arraiján



## **PERCEPCIÓN OBTENIDA A TRAVÉS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN**

### **ENCUESTA CIUDADANA**

En resumen, la participación de los moradores del área de estudio, se logró a través de una muestra representativa de población, a la cual se le aplicó una encuesta. El 92% de los encuestados considera que existen problemas en el transporte entre Panamá y el sector Oeste. El 87% conoce el sistema Metro y el 84% está de acuerdo con la realización del proyecto. Para el 92% de ellos, el proyecto generará beneficios y el 60% opina que no se producirá ningún tipo de perjuicio.

Los principales beneficios señalados por los encuestados se refieren a mejoras en la calidad y eficiencia del sistema de transporte, mejoras a la calidad de vida de la población, contribución al desarrollo del país y las comunidades, generación de empleos y disminución de tranques.

A su vez, los encuestados que expresaron que existirían inconvenientes como consecuencia del proyecto, señalaron al incremento en las molestias por tranques durante la construcción como la principal afectación. Otros indicaron que la afectación a los servicios de agua y luz, las afectaciones ambientales (contaminación por ruido y polvo, deforestación), así como las afectaciones a las actividades comerciales serían los principales inconvenientes.

Este grupo de 400 moradores del sector de Ancón y de Arraiján presentaron algunas recomendaciones importantes para los promotores del proyecto, entre las que destacan: que se construya rápido y eficientemente, que se procure salvaguardar la naturaleza y que el costo del pasaje sea módico.

---

## **ENTREVISTA DE ACTORES CLAVE**

La importancia de la participación de los actores claves radica en que estos, no solo forman parte de las comunidades del área de influencia del proyecto, sino que representan sectores político/gubernamentales, empresariales, gremiales, socio-culturales, ambientales y el liderazgo natural, propio de nuestras comunidades.

Para este grupo de actores, los proyectos de desarrollo que se están realizando en Panamá son buenos y necesarios por una variedad de razones que van desde beneficios a la población hasta el desarrollo socio-económico nacional. Están de acuerdo con el proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá, aunque manifiestan que la relación costo-beneficio debe sustentarse para poder estar de acuerdo con la realización del proyecto, además de que se debe procurar minimizar los gastos y los sobrecostos. Consideran que se debe proyectar de acuerdo al crecimiento poblacional, lo cual representa beneficios sociales como: mayor seguridad, mejor sistema de transporte, disminución de los tranques, competitividad en el país y mejores oportunidades de trabajo.

Estos actores también se refirieron al área boscosa entre el Canal y Arraiján, expresando que se deben establecer medidas de mitigación a las posibles afectaciones al medio ambiente, entre las que consideran: la pérdida de cobertura boscosa, deterioro de la cuenca hidrográfica del Canal y contaminación, entre otras.

Algunas de las recomendaciones o sugerencias expresaron sugieren que el proyecto se realice pronto, con vías alternas para que la afectación al tráfico sea menor, evitar afectaciones al medio ambiente, indemnizar a los afectados y difundir los diferentes aspectos de la obra con transparencia.

---

## **GRUPOS FOCALES**

Los cinco grupos focales realizados con diferentes grupos de interés coincidieron en diversos temas de importancia, existe una gran preocupación entre los participantes por la situación actual del transporte inter-urbano. Ellos manifiestan que existe una gran inseguridad entre los usuarios, no solo por el estado de los buses, sino porque cuando toman unidades de transporte selectivo (taxis) o de transporte alternativo (“piratas”), no saben si los conductores están debidamente autorizados o no, además de que, han observado a los conductores en conductas inapropiadas, como por ejemplo hablar o chatear por teléfono, andar a velocidad, entre otras. Adicionalmente, las carencias del servicio se reflejan en afectaciones a su calidad de vida porque se ven obligados a madrugar (algunos expresaron que entre dos y tres de la mañana) para poder llegar a sus trabajos a tiempo y regresan muy tarde en la noche a sus casas. Se refirieron también a que el costo de movilización para ellos es muy alto, porque no solo se trata de utilizar un bus, sino que deben tomar taxis para movilizarse de sus áreas de residencia hacia los sectores por donde pasan los buses y que, en muchas ocasiones utilizan transporte alternativo, aunque es más caro (hasta B/1.50) porque, de esa forma, llegan más temprano a sus hogares.

Todos están de acuerdo con la ejecución del proyecto de la Línea 3 del Metro hasta Arraiján, aunque manifiestan que debiera extenderse hasta Chorrera. Esperan que este proyecto se realice pronto y que sea una solución al problema.

En el caso del grupo focal dirigido a transportistas estos expresaron que los inconvenientes que sufren ocurren porque a ellos no les es rentable modernizar o aumentar las flotas teniendo el valor del pasaje tan bajo. Señalan, así mismo, que consideran al Metro un sistema que contribuirá a mejorar la situación del transporte, pero que esperan que se apoye a las concesionarias de transporte selectivo y colectivo para que no desaparezcan y puedan modernizarse. Expresaron su preocupación por el estado de las calles y la falta de seguridad en muchas barriadas de Arraiján, lo que les impide brindar un servicio adecuado como alimentadores del Metro. Sugirieron que se tome en cuenta este aspecto y se incluya las mejoras a estas vías como parte del proyecto.

---

## **REUNIONES COMUNITARIAS**

Las reuniones comunitarias realizadas con moradores de Ancón y de Arraiján, así como con diferentes actores claves, dejaron como resultado la percepción de que los participantes están de acuerdo con la construcción de la Línea 3 del Metro de Panamá. Tienen la expectativa de que este sistema contribuya a mejorar el sistema de transporte urbano y los problemas de vialidad existentes en el área metropolitana. Sin embargo, manifiestan inquietudes en cuanto a las molestias que el proyecto puede generar entre los moradores del área de influencia, así como las afectaciones al tráfico y al medio ambiente. Esperan que el proyecto se realice con transparencia y que se maneje con eficiencia.

En síntesis, puede afirmarse que los diferentes instrumentos utilizados para obtener la percepción de la población acerca del proyecto demuestran que los moradores del área de influencia del proyecto y otros actores de importancia, están de acuerdo con el proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá, que confían, no solo en que la SMP continuará desarrollando una buena labor en este aspecto, como ocurrió con la Línea 1, sino en que se tomarán las medidas pertinentes para reducir los posibles impactos a la población y al medio ambiente. Así mismo, esperan que continúe la divulgación del proyecto y se les tome en cuenta en la presentación del Foro Público.

---