

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PANAMÁ

APOYO AL DESARROLLO DE LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL DE LA REGIÓN CENTRAL Y OCCIDENTAL DE PANAMÁ

(PN-L1147)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo (TSP/CCO); Sergio Deambrosi, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Ana María Pinto, Edgar Zamora, Reinaldo Fioravanti y Tania Alonso (INE/TSP); Alejandra Caldo (TSP/CPN); Carmen Albertos (SCL/GDI); José Luis de la Bastida y Pilar Larreamendy (VPS/ESG); Sandra López y Daniela Zuloaga (CSD/CCS); Ignacio Barragán (LEG/SGO); Raúl Sánchez (SPD/SDV); y Ezequiel Cambiasso, Christian Contin Steinemann y David Ochoa (FMP/CPN).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación.....	2
B. Objetivos, Componentes y Costo	14
C. Indicadores Clave de Resultados	16
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	17
A. Instrumentos de Financiamiento.....	17
B. Riesgos Ambientales y Sociales.....	17
C. Riesgos Fiduciarios	18
D. Otros Riesgos y Temas Clave	18
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	19
A. Resumen de los Arreglos de Implementación	19
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	21

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	<u>Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)</u>
2.	<u>Plan de Monitoreo y Evaluación</u>
3.	<u>Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)</u>
4.	<u>Plan de Adquisiciones</u>
OPCIONALES	
1.	<u>Análisis Económico Ex Ante</u>
2.	<u>Anexo Técnico del Programa PN-L1147</u>
3.	<u>Anexo de Conectividad y Productividad de Veraguas</u>
4.	<u>Análisis Sociocultural de Besikó, Comarca Indígena Ngäbe-Buglé</u>
5.	<u>Análisis de Capacidad Institucional Fiduciaria (SECI)</u>
6.	<u>Análisis de Capacidad Institucional Técnica y Socioambiental</u>
7.	<u>Plan Anual de Mantenimiento del MOP (2016)</u>
8.	<u>Anexo de Cambio Climático del Programa</u>

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
B/.	Balboas
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CO	Capital Ordinario
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
EEO	Enlace Electrónico Opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
GdP	Gobierno de Panamá
HDM-4	<i>Highway Development and Management Model Version 4</i>
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MOP	Ministerio de Obras Públicas
OCP	Oficina Coordinadora de Programas
OE	Organismo Ejecutor
PEG	Plan Estratégico de Gobierno
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PNLog	Plan Nacional de Logística de Cargas
POD	Propuesta para el Desarrollo de la Operación
RED	<i>Roads Economic Decision Model</i>
RdP	República de Panamá
SPF	Filtro de Política de Salvaguardias
SSF	Formulario de Clasificación de Proyecto
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
VANE	Valor Actual Neto Económico

RESUMEN DEL PROYECTO
PANAMÁ
APOYO AL DESARROLLO DE LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL DE LA REGIÓN CENTRAL Y OCCIDENTAL
DE PANAMÁ
(PN-L1147)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República de Panamá (RdP)			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
			Plazo de amortización:	20 años
Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Obras Públicas (MOP)			Período de desembolso:	4 años
			Período de gracia:	4,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	87.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
Total:	87.000.000	100	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
			Vida Promedio Ponderada (VPP):	12,25
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto/descripción: el objetivo del programa es contribuir a la mejora de la productividad en la región central y occidental de Panamá, a través de la provisión de infraestructura y la contribución al desarrollo de servicios de transporte seguros, confiables y accesibles, garantizando su disponibilidad para el acceso a mercados, y la accesibilidad de comunidades indígenas Ngäbe-Buglé. El objetivo específico del programa es mejorar los niveles de servicio y facilitar la accesibilidad de los tramos viales intervenidos mediante: (i) la reducción de los costos promedio de operación vehicular (US\$/vehículo-km) y tiempos promedio de recorrido (minutos-vehículo por proyecto); (ii) la disminución de los tiempos de acceso de las comunidades Ngäbe-Buglé a servicios básicos de salud; y (iii) mejorar la capacidad de gestión del MOP en la incorporación de estándares relacionados con: infraestructura resiliente al Cambio Climático; mejora de la seguridad vial; e integración de la infraestructura al entorno sociocultural de las comunidades indígenas.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: que el OE haya presentado evidencia de que las unidades operativas del MOP a cargo de los aspectos técnicos, jurídicos, financieros, gestión social y ambiental, y contrataciones, han asignado el personal necesario para apoyar a la Oficina Coordinadora de Programas (OCP) para la debida ejecución del programa (¶3.4).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) previo a la terminación de las obras previstas en el programa, la inclusión por parte del MOP de los proyectos intervenidos en los Contratos de Mantenimiento por Niveles de Servicio correspondientes, una vez concluido el periodo de mantenimiento posterior al de ejecución de las obras (¶3.5); y (ii) durante la ejecución del programa, el OE se compromete a cumplir, a satisfacción del Banco, las condiciones establecidas en el Anexo B del IGAS y en el PGAS del programa.				
Excepciones a las políticas del Banco: ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(d) :	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
			EI	<input type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(e) :	GD	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>
			IC	<input type="checkbox"/>

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** Durante la última década Panamá ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en todo el mundo, con una tasa media anual del 6,9% entre 2010 y 2017, más del doble del promedio de la región¹. En 2018 el pronóstico se mantiene en 5,4%, el más alto de Latinoamérica², en un contexto de estabilidad macroeconómica, con inflación moderada y un déficit fiscal contenido. Respecto al sector exterior, aunque el déficit por cuenta corriente se mantiene elevado (5% del Producto Interno Bruto [PIB] en 2017), se financia gracias a la inversión extranjera directa. La economía panameña está dominada principalmente por el sector de logística y transporte que aportó en 2017 el 24,9% del crecimiento total del PIB³, mientras que el agropecuario solo el 1%.
- 1.2 **Situación de pobreza.** Las cifras oficiales de pobreza en Panamá demuestran una reducción del 4,6%⁴ entre 2012 y 2015 para la pobreza general, superior al del resto de Centroamérica⁵, resultado en gran parte por el fuerte crecimiento económico de la última década. Para el año 2015 se estableció que el 23,0% de la población, es decir, 905.257 personas estuvieron en condición de pobreza⁶ y de estas, 404.969 en pobreza extrema⁷, es decir, el 10,3% de la población panameña. La situación más compleja se evidencia en las comarcas indígenas, en donde el 84,6% de la población vive en condición de pobreza y de éstos el 65% de manera extrema⁸. Estas zonas se caracterizan por tener comunidades remotas donde el acceso a los servicios básicos como educación y salud es limitado, y donde la desigualdad de género⁹ es notoria.
- 1.3 **Situación de la red vial.** La densidad vial de Panamá (27 km/100 km²) se ubica por encima del promedio de América Latina (22 km/100 km²)¹⁰ y con relación al indicador de kilómetros pavimentados por cada 100.000 habitantes, presenta un buen desempeño (171) respecto de otros países vecinos como México (118), Nicaragua (54) y Guatemala (48), siendo superado únicamente por Costa Rica (227) en América Central¹¹. La red vial panameña¹² está conformada por

¹ Promedio centroamericano (3,5%).

² Fuente: Banco Mundial (2018).

³ Fuente: INEC (2017).

⁴ Fuente: [Actualización de las Líneas de Pobreza](#). Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) - 2015.

⁵ Fuente: Programa de Estado de la Nación de Costa Rica, 2015.

⁶ **Pobreza:** ingreso mensual/persona menor a B/.140,52 en áreas urbanas y a B/.105,26 en áreas rurales. Fuente: MEF-2015.

⁷ **Pobreza extrema:** ingreso mensual/persona menor a B/.69,33 en áreas urbanas y a B/.59,25 en áreas rurales. Fuente: MEF-2015.

⁸ La zona con mayor pobreza en Panamá es la comarca indígena Ngäbe-Buglé: Pobreza general: 93,4%. Pobreza Extrema: 91,5%. Fuente: MEF-2015.

⁹ Índice de Desigualdad de Género 2015 (IDG): Comarcas Indígenas: 0,8. General Panamá: 0,58. Costa Rica: 0,34. Rango: 0 - 1. Fuente: PNUD.

¹⁰ CEPAL, 2014.

¹¹ Fuente: Datos estadísticos de la *International Road Federation 2014*.

¹² Fuente: [Dirección Nacional de Mantenimiento Vial, Ministerio de Obras Públicas](#) (2015).

4.117 km de vías urbanas y 15.902 km de vías interurbanas¹³, de las que 14.424 km corresponden a vías secundarias y terciarias, donde el 82% de estas se encuentran en estado regular o malo, lo cual se puede asociar con los índices de siniestralidad vial¹⁴. Esta situación se ve afectada por la insuficiente asignación de recursos para el mantenimiento de la red¹⁵, así como por el incremento de los desastres naturales y la no adaptación de la infraestructura a los efectos del Cambio Climático (CC) ([EEO#8](#)).

- 1.4 **Institucionalidad del sector vial.** El Ministerio de Obras Públicas (MOP) es la entidad responsable de construir y mantener la red vial de Panamá y gestiona las obras y servicios de infraestructura vial pública del país. Dentro de sus funciones está administrar, coordinar y supervisar la creación de políticas, planes, programas, así como destinar presupuestos para la construcción, inspección y mantenimiento de obras públicas en todo el territorio panameño. La entidad presenta limitadas capacidades de gestión¹⁶ que se traducen, entre otros aspectos en: ausencia de planes estratégicos de mediano y largo plazo que orienten sobre objetivos y resultados medibles las acciones de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la red vial; debilidades durante los procesos de planificación, gestión y evaluación de proyectos a través de equipos o plataformas tecnológicas integradoras¹⁷ que generen eficiencias en la operatividad técnica, gestión presupuestal y contractual de manera transversal en la entidad; ausencia de un sistema de gestión vial¹⁸ (inventario, construcción, mantenimiento y conservación) y *software* técnico especializado; falta de información estadística relativa a la demanda de tráfico de pasajeros y carga¹⁹; y ausencia de incorporación de la seguridad vial y de la gestión de desastres por efectos del CC en la planificación sectorial²⁰ y en la priorización de inversiones.
- 1.5 **Transporte, productividad y pobreza.** El mal estado de la red vial (§1.3) genera un grave problema de conectividad y accesibilidad, dejando algunas zonas en relativo aislamiento con el resto del país. A pesar de la fuerte inversión²¹ que el GdP viene realizando en infraestructura vial, la misma es heterogénea debido a

¹³ Red vial interurbana: 15.902 km: vías primarias (9%; 1.478 km); vías secundarias (18%; 2.863 km); y vías terciarias (73%; 11.561 km).

¹⁴ Se registran 46.972 siniestros de tránsito y 440 fallecidos. Panamá, Chiriquí y Veraguas concentran las mayores tasas. Fuente: Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (2016).

¹⁵ [Nota de política, transporte y logística](#) (BID, 2014).

¹⁶ [Plan Estratégico de Gobierno \(PEG\) 2015 – 2019](#) y [MOP \(2017\)](#).

¹⁷ De acuerdo a [EEO#5](#) y [EEO#6](#), se detectan ineficiencias y reprocesos en las tareas de planificación, gestión de compras y gestión financiera al disponer de sistemas independientes por área no integrados.

¹⁸ De acuerdo a [EEO#5](#) y [EEO#6](#), se detectan oportunidades de mejora en el seguimiento técnico de las Direcciones de Mantenimiento e Inspección, a través de un sistema integrado de gestión, licencias de ingeniería y equipos técnicos para el seguimiento en oficina y obra.

¹⁹ Información necesaria para diseñar las estructuras de pavimento requeridas en los proyectos y en la definición de políticas de mantenimiento.

²⁰ [Evaluación del Estado de la Reducción del Riesgo de Desastres en Panamá](#). Naciones Unidas (2014).

²¹ Panamá ha aumentado su inversión en el sector de carreteras entre 2008 y 2015, llegando a más que duplicar la inversión (0,85% del PIB en 2008 frente a 1,91% en 2015). De este modo, se ha convertido en uno de los países de la región que más invierte en carreteras (Infralatam, 2018).

que se marca una fuerte disparidad²² (§1.8) entre la zona de influencia del canal de Panamá y las provincias del interior, en respuesta a la concentración de la actividad económica y poblacional. Esto conlleva a que las áreas con alto potencial productivo se vean altamente afectadas, debido a que sectores como la agricultura y la ganadería ven obstaculizada su posibilidad de crecimiento por la falta de conectividad y mal estado de los caminos de acceso a las vías principales y a centros de distribución y consumo²³ (§1.11).

- 1.6 La falta de conectividad vial implica también una limitante en el acceso de la población rural a servicios básicos como salud y educación. En Panamá esta situación se acentúa en las zonas de mayor pobreza (comarcas indígenas)²⁴ (§1.2 y §1.14), donde la red vial equivale únicamente al 4,1%²⁵ del total nacional y el 61% de la misma se encuentra en tierra sin recubrimiento, haciéndola intransitable en época de lluvia.
- 1.7 **Problema y sus consecuencias.** El problema en que se enfoca este programa, es el limitado acceso²⁶ y débil conectividad de la red vial en las zonas rurales de la Región Central y Occidental de Panamá (§1.11), debido al mal estado de la red, lo que reduce la oferta y calidad de servicios de transporte²⁷; incrementa los tiempos de viaje y costos de operación; influye en el desarrollo de actividades productivas²⁸ en los sectores agropecuarios, comerciales y de servicios; y limita el acceso de la población rural y específicamente la indígena a bienes y servicios básicos de educación²⁹ y salud³⁰, lo cual afecta a los índices de pobreza³¹ de las comunidades más aisladas.

²² La asignación presupuestal del MOP en 2014 muestra que las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste recibieron casi el 88% de los recursos, mientras que las provincias de Chiriquí, Veraguas y la comarca Ngäbe-Buglé recibieron únicamente el 4,4%, 0,4% y 0,3%, respectivamente. Con corte a septiembre de 2017, las cifras presentan una asignación respectiva del 9,3%, 7,7% y 1,2%. Entre 2016 y 2017 en estas provincias se ejecutaron por parte de las Direcciones Provinciales y Regionales del MOP, únicamente el 19,1% (B/.18,14 millones) del presupuesto disponible a nivel nacional (B/.91,89 millones) para temas de Mantenimiento y Rehabilitación vial. Fuente: [Memoria del MOP 2017 – 2018](#).

²³ [Plan de Desarrollo Sostenible, Veraguas](#), BID (2007). Páginas 35 y 111; y [Plan Maestro para el Agro de la Región Occidental 2017 – 2024](#).

²⁴ [Diagnóstico Situacional y Plan de Salud para los Pueblos Indígenas de Panamá 2008-2010](#) y [Plan de Desarrollo Integral de Pueblos Indígenas de la República de Panamá](#) (DIPORP, 2015).

²⁵ Fuente: [Dirección Nacional de Mantenimiento Vial, MOP](#).

²⁶ Se entiende como acceso limitado a la interrupción o la falta de condiciones adecuadas de movilidad de personas y carga para fines económicos y de acceso a servicios públicos y sociales.

²⁷ En la comarca Ngäbe-Buglé, distrito de Besikó, entre San Juan y Alto Potrero/Camarón Arriba, la oferta de *pick ups* que realiza el transporte de personas (15-20 personas/c.u) y mercancías, se reduce a 10 vehículos con frecuencias de 4 viajes/día, con un costo de US\$2,5-3/trayecto ([EEO#1](#)).

²⁸ Las encuestas realizadas a productores en el distrito de Mariato indican que nueve (23%) de ellos han sufrido pérdidas en promedio del 11%, debido al deterioro de productos perecederos durante su transporte, como consecuencia del mal estado de la vía (§1.19).

²⁹ El 48% de los hombres y el 62% de las mujeres de la población estudiantil encuestada en el área de influencia de los caminos rurales en el Distrito de Besikó (§1.20), comarca Ngäbe-Buglé, accede a pie o a caballo a los centros de educación, dedicando en promedio 81 min.

³⁰ El 25% de los hombres y el 47% de las mujeres encuestadas en el área de influencia de los caminos en el Distrito de Besikó (§1.20), comarca Ngäbe-Buglé, accede a pie o a caballo a los puntos de asistencia de salud (Camarón Arriba, Lajero y San Juan), dedicando en promedio 128 min.

³¹ Thaddeus S, Maine D. [Too Far to Walk: Maternal Mortality in Context](#). New York: Center for Population and Family Health, Columbia University School of Public Health, 1990.

- 1.8 **Causas del problema.** Una de las principales causas de la baja calidad en la infraestructura vial (§1.3), ha sido la escasa inversión en términos de rehabilitación y mantenimiento, especialmente en las Regiones Occidental y Central de Panamá (§1.5; 1.13 y §1.14). A esta restricción, se suman los impactos del CC sobre una infraestructura vulnerable a desastres naturales (§1.10), la cual no presenta condiciones de resiliencia, causando graves consecuencias en términos de disponibilidad³², accesibilidad a los centros de producción y consumo con los importantes activos logísticos del país y acceso a servicios básicos (§1.7 y §1.11).
- 1.9 **Evidencia empírica de los beneficios en los que contribuye la mejora de caminos.** Las evidencias internacionales indican que las inversiones para mejorar la calidad y conectividad de la infraestructura de transporte generan impactos positivos en materia económica y social, al reducir costos y tiempos de viaje, los costos de operación y facilitar el acceso de productores a nuevos mercados. En este sentido, algunos estudios y programas desarrollados por el Banco han permitido generar [lecciones aprendidas](#) y evidencia empírica al respecto. En Nicaragua³³ gracias a inversiones en vías rurales, en las regiones de Chontales y río San Juan, se incrementó entre 2006 y 2011, la producción agropecuaria de 34.600 t/año a 90.330 t/año; y la producción pesquera de 750 t/año a 997 t/año. Otros análisis en Nicaragua reflejan, como efectos del mejoramiento de caminos en algunas zonas rurales³⁴, el aumento en la utilización de las instalaciones de salud y educación y el bienestar de los beneficiarios, con reducción de tiempo de viaje, desarrollo de servicios de transporte y mejores indicadores de educación y salud³⁵. En el ámbito social, la mejora de caminos rurales en Perú incrementó la asistencia escolar de varones adolescentes (12 a 18 años) y de niñas menores (6 a 11 años) en aproximadamente un 7%³⁶. Asimismo, la [evaluación de impacto del Programa](#) de Transporte Rural Descentralizado en Perú (1810/OC-PE) muestra que la rehabilitación de caminos vecinales contribuyó a reducir la pobreza extrema en diez puntos y la pobreza por necesidades básicas insatisfechas en siete puntos. Con relación a la efectividad de este tipo de intervenciones en Panamá, no se cuenta hasta el momento con evaluaciones que midan su impacto en el país. En este sentido, el programa contempla realizar una evaluación de impacto innovadora a través del uso de BIG DATA, que permita medir los cambios atribuibles a las intervenciones priorizadas (§3.12, §3.13 y [EER#2](#)).
- 1.10 **Vulnerabilidad de la infraestructura de transporte a los efectos del CC.** Panamá se ubica en la posición 14 a nivel mundial, entre los países con mayor exposición a amenazas naturales, incluyendo aquellas hidroclimáticas sujetas a

³² Un informe del Departamento de Gestión del Riesgo del Municipio de Mariato muestra que, en 2017 se produjeron inundaciones y deslizamientos, con afección de más de 50 puntos en la vía Atalaya-Mariato-Quebró-Flores-Varadero, originando pérdidas de producción de arroz y ganado, así como cortes de la vía de 8-15 días ([EEO#8](#)).

³³ PCR Préstamo 1796/SF-NI.

³⁴ Nicaragua. [Desafíos y oportunidades para la reducción de la pobreza](#). Banco Mundial (2000).

³⁵ Fuente: [General Study of the Impact of Rural Roads in Nicaragua](#), OECD, COWI Consulting, June 2008.

³⁶ Valdivia, Martín. Concesionado el Camino Hacia el Desarrollo: Impactos Iniciales del Programa de Caminos Rurales. Febrero, 2009.

- 1.12 **Vía Panamericana.** La carretera Panamericana vertebra el territorio nacional de Panamá de este a oeste conectando la región del Darién con Centroamérica a través del paso de frontera con Costa Rica, ubicado en Paso Canoas. Tiene una extensión total de 708 km⁴¹ y por ella circula más del 85% de los flujos carreteros de la Región y el 99% de la carga de Zona Libre de Colón destinada a Centroamérica⁴². La mejora del corredor panamericano es sin duda una prioridad para el MOP, quien ha venido desarrollando en los últimos años un importante programa de adecuación y mantenimiento ([EEO#7](#)) a lo largo de la vía, debido a que algunos sectores específicos no responden a estándares de diseño que satisfagan las necesidades del transporte de carga, de seguridad vial y de resiliencia frente a los desastres naturales y efectos del CC, principalmente en puntos singulares (puentes)⁴³ dentro de la provincia de Chiriquí.
- 1.13 **Red vial provincia de Veraguas.** La provincia de Veraguas abarca una superficie de 11.239 km² (15% del territorio de Panamá) y para 2016 la población era de cerca de 245.000 habitantes, aproximadamente el 7% de la población total del país. La estructura económica de la provincia ha sido tradicionalmente agropecuaria, en la que se destaca la industria cañera, arrocería y pecuaria en la parte central, distritos de Atalaya y Mariato principalmente, concentrando el 21% de la producción de arroz⁴⁴ y el 17% de las existencias de ganado del país⁴⁵. Así mismo, la zona posee una condición especial de desarrollo turístico ([EEO#3](#)) como plataforma de sustentación para el desarrollo del ecoturismo, el turismo de playa y la pesca. En términos de infraestructura vial, la red de carreteras de la provincia de Veraguas⁴⁶ cuenta con 3.462 km⁴⁷, correspondiente al 21,8% de la red vial nacional. El 13% (450 km) la constituyen vías de asfalto, hormigón o concreto, y el resto, 3.012 km, son caminos de tierra, revestidos o con algún tipo de tratamiento superficial, de los cuales el 94% se encuentran en estado regular y malo.
- 1.14 **Caminos rurales en la comarca Ngäbe-Buglé.** La comarca Ngäbe-Buglé es la zona con mayor pobreza en la República de Panamá. Habitada en su gran mayoría por comunidades indígenas, tiene una población cercana a los 155.000⁴⁸ habitantes, quienes sufren graves problemas de cobertura de servicios básicos y calidad en la infraestructura de transporte que impacta sus condiciones

⁴¹ Fuente: MOP. Caracterización de la red vial de Panamá. 2015.

⁴² [PNLog de Panamá](#), 2014-2024.

⁴³ En 2011, un [fuerte temporal](#), que registró datos de lluvias históricos superando el período de retorno (200 años), produjo sobre la vía Panamericana el [colapso](#) del puente sobre el río Chico, sentido David-Paso Canoas, quedando el segundo puente transitable pero expuesto en zona de riesgo por nuevas avenidas. Fuente: Informe del Sistema Nacional de Protección Civil, octubre de 2017.

⁴⁴ Se producen 22.280 t de arroz ([EEO#3](#)). Uno de los factores que más pesa en términos económicos en la canasta de costos es el transporte (1,08 US\$/vehículo-km) con un tiempo promedio de recorrido de 153 min ([EEO#1](#)).

⁴⁵ [INEC](#), 2016.

⁴⁶ [Caracterización de la Red Vial de Panamá](#). MOP 2016.

⁴⁷ Red terciaria (84,2%) y secundaria (10,1%).

⁴⁸ 51% mujeres y 49% hombres. Censos2010.gop.pa (ed.). «Censos nacionales 2010». Archivado desde el original el 11 de junio de 2010.

de vida, especialmente para las mujeres⁴⁹. Las razones que dificultan el acceso a servicios de salud son la distancia en un 64,2% y la falta de servicios de transporte en un 44,7%. Esta situación hace que los tiempos de viaje, escasa oferta y elevados costos del servicio de transporte⁵⁰ se encuentren entre los factores clave para la falta de acceso a los servicios de educación⁵¹ y de salud⁵², lo que es determinante en los índices de mortalidad materna e infantil y tasas de pobreza (§1.2 y [EEO#4](#)). Existe una enorme brecha en los indicadores de mortalidad materna e infantil entre la población indígena y el resto de la población. Mientras para 2008, la mortalidad materna (defunciones/1.000 nacidos vivos) en la comarca es de 34,5, la nacional es de 1. La mortalidad infantil en la comarca es del 43,4% mientras que la nacional es de 16,4%. Para 2016, la red vial de la comarca, terciaria en su totalidad, alcanzó los 574,6 km, representando el 3,6%⁵³ del total nacional, de la cual únicamente el 5% se considera en buen estado. El 61% (350,9 km) son caminos en tierra que vuelven intransitables en la época de lluvia. Otra porción de 197,6 km (34,4%) se encuentran en superficie revestida con material selecto y sólo 26 km (4,5%) han recibido un tratamiento superficial.

- 1.15 **Justificación.** El programa, a través de la construcción de infraestructura sobre el corredor panamericano en la provincia de Chiriquí, la rehabilitación de vías secundarias en la provincia de Veraguas y la adecuación de caminos rurales en la comarca Ngäbe-Buglé, contribuirá a mejorar la productividad⁵⁴ de las zonas intervenidas, además de favorecer en el bienestar de la población, con reducción en tiempos de viaje, desarrollo de servicios de transporte y accesibilidad de comunidades rurales a servicios públicos básicos. Adicionalmente, las intervenciones planteadas, servirán para reforzar la capacidad del MOP (§1.4) a través de la incorporación de sistemas de gestión y de mejores estándares relacionados con: (i) infraestructura resiliente⁵⁵ al CC, incluyendo el desarrollo de metodologías⁵⁶ de análisis de vulnerabilidad y priorización de inversiones en la gestión vial; (ii) la mejora en los estándares de seguridad vial para las infraestructuras construidas; (iii) la integración de la infraestructura al entorno

⁴⁹ Según el Plan Estratégico de la comarca Ngäbe-Buglé (2008), las mujeres son de los grupos poblacionales más vulnerables en términos de desigualdad e inequidad, con relación a las oportunidades diferenciales que tienen en la sociedad y la distribución de factores claves como la educación, el control de los ingresos, de los bienes físicos y los recursos productivos.

⁵⁰ Costo promedio de operación vehicular: 1,52 US\$/vehículo-km y tiempo promedio de recorrido para el subtramo San Juan-Alto Potrero: 114 min. ([EEO#1](#)).

⁵¹ Porcentaje de analfabetismo: 30,2% (35,1% hombres y 64,9% mujeres).

⁵² Tiempos promedio de acceso a: (i) los puntos de atención en salud (Camarón Arriba, Lajero y San Juan): 109 min; y (ii) Hospital Regional (San Félix): 150 min ([EEO#1](#)).

⁵³ Del resto, el 19,6% (113 km) se encuentra en regular estado y el 75,4% (433 km) en mal estado. MOP, 2016. Plan Anual de Mantenimiento 2015.

⁵⁴ Índice de productividad: Chiriquí (58); Veraguas (32); promedio nacional (100); Panamá (123); y comarca indígena sin datos comparativos.

⁵⁵ Infraestructura resiliente se refiere a la infraestructura que se diseña, construye y opera para que sea resistente a los desastres naturales y a los efectos adversos del cambio climático (por ejemplo, aumento de precipitación y temperatura).

⁵⁶ Análisis *Blue Spot* de vulnerabilidad frente al clima extremo embebida en un marco de toma de decisiones bajo incertidumbre (*Decision Making Under Deep Uncertainty* [DMDU], o *Robust Decision Making* [RDM]), cuyo objetivo es identificar y priorizar intervenciones críticas dentro de una red o un sistema vial para brindar resiliencia al sector transporte.

sociocultural de las comunidades rurales indígenas; y (iv) la generación de lineamientos y buenas prácticas orientadas a la planificación y gestión vial.

- 1.16 Este programa es consistente con las prioridades del Plan Estratégico de Gobierno 2015-2019, en cuanto a: (i) facilitar la accesibilidad a zonas productoras y turísticas en las regiones occidental y central, con inversiones en la red secundaria y terciaria; (ii) mejorar el acceso de las comarcas indígenas a servicios básicos; (iii) fortalecer los procesos de planificación y gestión vial del MOP; y (iv) incrementar la disponibilidad de vías ante el efecto de desastres naturales y CC. A su vez, la [Estrategia Logística Nacional 2030](#), financiada por el BID, estableció como uno de sus objetivos estratégicos “mejorar la red vial con el fin de disminuir sus costos y tiempos de operación, especialmente la de apoyo a la producción agraria, y dotar de accesibilidad vial básica a los territorios logísticamente menos integrados del territorio nacional y garantizar una buena accesibilidad y conectividad terrestre entre los distintos activos logísticos del país”. Además, se alinea y complementa las intervenciones enmarcadas en el [Plan Estratégico de Desarrollo Integral de la Comarca Ngäbe-Buglé, 2014-2029](#), que establece entre sus objetivos prioritarios desarrollar y mejorar su red vial⁵⁷, interconectando con la red nacional.
- 1.17 **Soluciones propuestas.** Las [tres intervenciones](#) planteadas se sitúan en las Regiones Central y Occidental del territorio panameño ([EEO#2](#)), las cuales se consideran claves por parte del MOP para el cumplimiento de las metas establecidas en el PEG 2015-2019 (§1.16), debido a que las mismas se desarrollan en tres zonas de importancia nacional: (i) sobre la principal vía de conectividad del país (§1.12); (ii) en una de las zonas de mayor potencial productivo (§1.13); y (iii) en la región con mayores índices de pobreza (§1.14 y §1.2).

⁵⁷ El GdP ha invertido US\$172,9 millones en la construcción o rehabilitación de 36 km de carreteras, 207 km de caminos rurales y 22 puentes en la comarca.

Figura 2. [Localización](#) de los proyectos de la PN-L1147



Fuente: PNLog 2014-2014.

- 1.18 El primer proyecto corresponde a la construcción del [segundo puente sobre el río Chico](#) de 122 m de longitud, en la carretera Panamericana. En 2015 finalizó la construcción del primer puente en sentido David - Paso Canoas con apoyo del Programa 1785/OC-PN-1 del Banco. El segundo puente, sentido Paso Canoas-David está operativo, pero sus pilas se sitúan en el cauce del río en [zona de riesgo](#) en condiciones de vulnerabilidad ante nuevos eventos climáticos excepcionales y consecuentes crecidas del río. Su cota se sitúa por debajo de la del nuevo puente, dejando menor sección libre y limitando su capacidad hidráulica. Las consideraciones socioambientales para esta obra incluyen el facilitar acceso a la carretera Panamericana a los predios de la margen derecha del puente a través de una vía alterna, reubicación de las paradas de bus existentes y senderos peatonales para garantizar la seguridad de peatones que atraviesan la vía en esta zona. Adicionalmente, los diseños del puente incluirán parámetros para aumentar su resiliencia ante riesgos de desastres y CC (§1.25).
- 1.19 La segunda intervención es la rehabilitación de la vía [Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y el ramal a Varadero](#), en la provincia de Veraguas, península de Azuero. El tramo entre Atalaya y Flores es una vía secundaria pavimentada de 102,2 km, mientras el ramal a Varadero es una vía terciaria de 11,06 km para un total de intervención de 113,26 km de longitud. En términos generales, el trazo presenta calzada sencilla, con capa de rodadura deteriorada en algunos sectores, con numerosos baches y blandones en algunas zonas y con puntos críticos por riesgo de inundación que no garantizan su disponibilidad permanente ([EEO#8](#)). No tiene cunetas revestidas, carece de adecuada señalización vertical y horizontal y de sobreanchos en curvas de velocidad reducida. La intervención incorporará, entre

otros: (i) elementos de diseño e inspección/auditoría⁵⁸ de seguridad vial, que mejoren las condiciones para los usuarios de la vía (motorizados y no motorizados), especialmente en los accesos urbanos; y (ii) parámetros para aumentar la resiliencia de la infraestructura ante riesgos de desastres y CC (§1.25).

- 1.20 El tercer proyecto es la rehabilitación y mejoramiento de [caminos rurales](#) en el Distrito de Besikó⁵⁹ en la comarca Ngäbe-Bugle. [La vía es una “Y”](#) de 22,90 km de longitud total y sección de aproximadamente 5 m de ancho. Los primeros 5,4 km se encuentran con tratamiento asfáltico superficial deteriorado hasta llegar a Quebrada Hacha (vértice de la “Y”). El resto de la vía es de tierra y presenta un alto grado de deterioro en dos ramales con drenaje longitudinal insuficiente o en mal estado, que hacen intransitable la vía en época de lluvias y dificulta el acceso de la población a los servicios de educación y salud. La intervención contempla, entre otros aspectos, el mejoramiento de la vía incluyendo parámetros de resiliencia, obras hidráulicas, dos puentes, así como la incorporación de elementos de etnoingeniería, en armonía con las características socioculturales de la comunidad (§1.25), lo cual se traduce en la inclusión de diseños urbanos con materiales pétreos de los ríos locales, colores y simbología de la cosmovisión y espiritualidad Ngäbe-Buglé, así como senderos de peatones y para bestias a lo largo del trazado, respetando la movilidad ecuestre utilizada en la comarca.
- 1.21 **Conocimiento del BID sobre el sector y lecciones aprendidas.** En los últimos años, el Banco ha tenido una participación activa apoyando al Gobierno de Panamá en el sector de transporte y logística, resultando en la acumulación de experiencia y conocimiento sectorial. El Programa Multifase de Infraestructura Vial para la Competitividad (1785/OC-PN) además de atender necesidades de inversión en rehabilitación de carreteras prioritarias en el país, ha permitido, entre otras acciones, implementar modificaciones en el esquema de mantenimiento sostenible de la infraestructura, creando y fortaleciendo la Unidad de Mantenimiento por Estándares de servicio (UME), en la Dirección de Mantenimiento del MOP. El presente programa ha considerado las lecciones aprendidas y las recomendaciones del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) fiduciario y técnico desarrollado ([EEO#5](#) y [EEO#6](#)).

⁵⁸ Durante la fase de diseños finales y construcción de la infraestructura.

⁵⁹ Proyecto priorizado en el [Plan Estratégico de Desarrollo Integral de la Comarca Ngäbe-Buglé, 2014-2029](#). De manera complementaria, representa uno de los principales proyectos de infraestructura del Banco en la zona, donde se apoyan otros proyectos de desarrollo social: (i) construcción de escuelas, a través del Programa de Innovación en la Infraestructura Escolar (2734/OC-PN); y (ii) intervención en centros de salud a través del Programa de Fortalecimiento de Redes Integradas de Servicios de Salud (3615/OC-PN). La armonización del desarrollo económico y social de la zona, de difícil acceso y gran carencia de servicios básicos, con la debida preservación de sus valores socioculturales, es uno de los principales desafíos al intervenir en la comarca.

Tabla 1. Conocimiento del BID sobre el sector y lecciones aprendidas

Lección aprendida	Acciones consideradas en la operación
Retrasos en la formulación y elaboración de diseños ocasiona demoras en la ejecución	Desarrollo de proyectos ⁶⁰ con aspectos técnicos y socioambientales definidos, previa licitación
El MOP debe garantizar la disponibilidad de recursos para el mantenimiento adecuado de las obras una vez concluidas las mismas	Ingreso de las obras al sistema de gestión de mantenimiento del MOP, con modalidad de acuerdo a las características de la vía (§2.8)
Debilidades en los procesos integrados de planificación estratégica de la institución dificultan la programación de actividades y la toma de decisiones oportuna al interior del programa	Inclusión de un sistema de gestión de proyectos y una plataforma integrada por módulos que contemple la planificación estratégica, presupuestal, operativa y de inversiones

1.22 El Banco también ha contribuido a la mejora del desempeño logístico de Panamá, a través del PBL “Apoyo al Programa de Reforma del Sector Transporte y Logística” (3486/OC-PN, 3675/OC-PN y PN-L1151), que ha permitido la consolidación de la estrategia logística y la implementación de medidas concretas en aspectos regulatorios, institucionales y de inversiones en infraestructura de transporte. La reciente aprobación del “Programa de Integración Logística Aduanera” ([4517/OC-PN](#)), contribuirá a la mejora del sector logístico de Panamá mediante la modernización de procesos, tecnología, infraestructura y equipos de control fiscal en los pasos de frontera. Asimismo, el Banco tiene experiencia en proyectos de mejora de caminos en pueblos indígenas⁶¹, y específicamente en la intervención en proyectos de infraestructura productiva y social en comarcas indígenas en Panamá⁶².

1.23 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Estrategia de País del Banco en Panamá 2015-2019 (GN-2838), dada la prioridad del gobierno de mejorar la competitividad y favorecer la inclusión social, en el marco de un modelo de desarrollo sostenible e incluyente, con el objetivo estratégico de profundizar los servicios logísticos, la eficiencia y la conectividad de la infraestructura productiva. De manera específica, contribuirá a la mejora, rehabilitación y mantenimiento de la red vial rural, a través del aumento en el indicador de porcentaje (%) en km de la red vial rural en condiciones óptimas de operación. También está alineado con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles; y (ii) inclusión social e igualdad, por medio de la mejora de infraestructura vial favoreciendo el acceso de población mayoritariamente pobre a servicios públicos y sociales esenciales (§1.14). El programa se alinea con las áreas transversales de: (i) igualdad de género y diversidad, según el criterio de aumentar el acceso a servicios de infraestructura y servicios públicos de calidad a comunidades indígenas; y (ii) cambio climático y sostenibilidad ambiental, por contribuir a mejorar la resiliencia de la infraestructura vial frente a los desastres naturales y efectos del CC. Aproximadamente el 1,28% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según la [metodología](#)

⁶⁰ El Banco apoya al MOP en la elaboración de los diseños de prefactibilidad y pliegos de licitación de los tres proyectos.

⁶¹ Mejoramiento de la Carretera Huánuco-Conococha (3881/OC-PE). Programa [FONCODES III](#) de Perú (1421/OC-PE): financió la construcción de 900 veredas en comunidades indígenas; Perafán et al. “[Guías de Etnoingeniería](#)”. BID (2005).

⁶² Programa Unificado de Agua Potable y Saneamiento en Provincias (2025/OC-PN), Programa de Innovación en Infraestructura Escolar (2734/OC-PN) y Programa de Espacios Educativos (2462/OC-PN).

[conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el CC a un 30% de todas las aprobaciones a finales del año 2020. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) con los indicadores de producto: km mejorados y/o rehabilitados y financiamiento climático.

- 1.24 El programa es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), contribuyendo con la primera dimensión de éxito enfocada en apoyar a la región a mejorar la cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura. El programa contribuye a la primera dimensión de éxito del Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-3) relacionada con aumentar la resiliencia de la infraestructura ante los riesgos de desastres y CC. Asimismo, el programa está alineado con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en su principio estratégico de planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo.
- 1.25 **Valor diferencial del programa.** Esta operación, además de atender los problemas descritos (¶1.7 y ¶1.10 a ¶1.14) y contribuir al fortalecimiento institucional del MOP, contempla elementos que dan adicionalidad al enfoque de desarrollo sostenible que el Banco y el MOP han considerado claves: (i) la construcción de infraestructura resiliente al CC, incorporando⁶³ en los diseños de las obras la realización de modelos hidrológicos e hidráulicos específicos que arrojen los parámetros de diseño de las obras de drenaje, estructuras y puentes (¶1.18 y ¶1.19); (ii) el mejoramiento en los parámetros y estándares de seguridad vial en el diseño de las carreteras intervenidas, incorporando inspecciones y auditorías en las fases de construcción; y (iii) la integración de la infraestructura al entorno sociocultural de las comunidades rurales indígenas, a través de la incorporación de elementos de etnoingeniería⁶⁴ (¶1.20).
- 1.26 **Cooperación técnica de apoyo al programa.** El Banco aprobó la Cooperación Técnica no reembolsable ATN/OC-16651-PN para garantizar la capacidad técnica y operativa de la OCP durante las fases de estructuración de las obras, gestión contractual y financiera, así como a los equipos de inspección. Comprende: (i) la formulación de guías sobre el esquema de ejecución, acuerdos y requisitos para la ejecución de adquisiciones, gestión financiera, actividades de seguimiento, monitoreo y control, así como las condiciones establecidas en el [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#) y en el PGAS; (ii) personal técnico y fiduciario complementario orientado a fortalecer las capacidades del personal asignado por el MOP en las respectivas direcciones técnicas y operativas (¶3.2); y (iii) el desarrollo de la Evaluación de Impacto del programa (¶3.12 y ¶3.13) y la capacitación metodológica asociada al MOP.

⁶³ Aplicación de la metodología de riesgo de desastre, enmarcada en la Política OP-704. Ver paso 3.2.3 del [EEO#8](#).

⁶⁴ BID. [Guías de Etnoingeniería](#). Washington D. C., 2005. Estas guías establecen metodologías participativas para asegurar la pertinencia cultural de las pequeñas obras de infraestructura que se construyen en comunidades locales, tanto en su etapa de diseño, como de mantenimiento.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.27 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la productividad en la región central y occidental de Panamá, a través de la provisión de infraestructura y la contribución al desarrollo de servicios de transporte seguros, confiables y accesibles, garantizando su disponibilidad para el acceso a mercados, y la accesibilidad de comunidades indígenas Ngäbe-Buglé. El objetivo específico del programa es mejorar los niveles de servicio y facilitar la accesibilidad de los tramos viales intervenidos mediante: (i) la reducción de los costos promedio de operación vehicular (US\$/vehículo-km) y tiempos promedio de recorrido (minutos-vehículo por proyecto); (ii) la disminución de los tiempos de acceso de las comunidades Ngäbe-Buglé a servicios básicos de salud; y (iii) mejorar la capacidad de gestión del MOP en la incorporación de estándares relacionados con: infraestructura resiliente al Cambio Climático; mejora de la seguridad vial e integración de la infraestructura al entorno sociocultural de las comunidades indígenas.
- 1.28 **Caracterización de los beneficiarios.** El Estudio de Impacto Ambiental y Social ([EIAS](#)) y el estudio de impacto sociocultural ([EEO#4](#)) realizados para el proyecto, indican que en el área del proyecto Atalaya-Mariato-Quebró-Flores existen unas 17.500 personas beneficiadas, creciendo a un 1,96% anual, estimando una población indirecta beneficiada del orden de las 21.000 personas, especialmente las cerca de 917 familias que cultivan arroz y los 52 productores que se encargan de su maquinación y distribución (§1.40 y [EEO#3](#)). Esta dinámica poblacional será influenciada con una población flotante, principalmente favorecida por una mayor afluencia de turismo al contar con un mejor acceso. Para el caso de los caminos rurales de Besikó la población directa⁶⁵ beneficiaria es de aproximadamente 8.000 personas y la indirecta que reside en los asentamientos del área de influencia del camino asciende a 12.000 personas. Por otra parte, el MOP como entidad ejecutora del programa será la agencia gubernamental beneficiada a través de su fortalecimiento mediante la introducción de instrumentos tecnológicos que permitan mejorar sus capacidades de gestión en la provisión de infraestructura y servicios de transporte (§1.4).
- 1.29 **Componente 1. Rehabilitación y/o mejoramiento de infraestructura vial (US\$84,63 millones).** Este componente financiará los siguientes proyectos:
- 1.30 **1.1. Construcción del segundo puente sobre el río Chico (US\$7,79 millones),** sentido Paso Canoas-David (122 m) en la carretera Panamericana, provincia de Chiriquí (§1.18).
- 1.31 **1.2. Rehabilitación corredor Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal Varadero (US\$60,74 millones),** de 113,26 km, en la provincia de Veraguas (§1.19).
- 1.32 **1.3. Rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales del Distrito de Besikó (US\$16,10 millones),** en la comarca indígena Ngäbe-Buglé, en una longitud de 22,90 km incluyendo la construcción de puentes (§1.20).

⁶⁵ Municipios de Camarón Arriba, Nämnoní y Cerro Patena.

- 1.33 Las intervenciones previstas incorporan medidas de seguridad vial, reducción de riesgo de desastres y adaptación al CC (¶1.10), elementos de etnoingeniería (en la comarca) y la implementación del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) (¶2.3) ([EEO#2](#)).
- 1.34 **Componente 2. Desarrollo de capacidades del MOP (US\$2,17 millones).** Este componente financiará estudios y herramientas técnicas de apoyo a la gestión institucional del MOP, el cual incluye:
- 1.35 **2.1. Transformación digital del MOP (US\$1,41 millones).** Apoyará al MOP en la implementación de herramientas tecnológicas para: la realización de inventarios, gestión y mantenimiento de sus activos viales; adquisición de *software*, licencias y desarrollo de metodologías para la planificación y priorización de inversiones⁶⁶; y sistemas de gestión de proyectos y gestión documental.
- 1.36 **2.2. Bienes y equipos (US\$175.000).** Apoyará en términos físicos al MOP financiando la compra de bienes informáticos como *laptops*, receptores GPS, equipos audiovisuales y de transporte.
- 1.37 **2.3. Preinversión y asistencia técnica (US\$585.000).** Apoyará la financiación de estudios de preinversión de proyectos a ser priorizados por el MOP en el marco de su estrategia sectorial; revisión y actualización de los manuales de procedimientos ambientales y sociales, incluyendo diversidad cultural y consideraciones de género; y actividades de asistencia y capacitación técnica y socioambiental ([EER#4](#)).
- 1.38 **Administración y gestión (US\$200.000).** Financiará la auditoría financiera del programa (¶3.10), y las actividades de monitoreo y evaluación ([EER#1](#)).
- 1.39 **Costos.** El programa tiene un costo total de US\$87 millones, con un 100% de Capital Ordinario (CO) del BID. El siguiente cuadro contiene un desglose de costos, por categoría de inversión.

⁶⁶ Incluyendo toma de decisiones bajo escenarios de incertidumbre. Ver punto 4 de [EEO#8](#).

Cuadro 1. Financiamiento del programa (US\$)

Programa	TOTAL BID (CO)
Componente 1. Rehabilitación y/o mejoramiento de infraestructura vial	84.630.000
1.1 Construcción del segundo puente sobre el río Chico	7.790.000
1.2 Rehabilitación corredor Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal Varadero	60.740.000
1.3 Rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales del Distrito de Besikó	16.100.000
Componente 2. Desarrollo de capacidades del MOP	2.170.000
2.1 Transformación digital del MOP	1.410.000
2.2 Bienes y equipos	175.000
2.3 Preinversión y asistencia técnica	585.000
Administración y gestión	200.000
Auditoría del programa	150.000
Monitoreo y evaluación	50.000
Total	87.000.000

C. Indicadores Clave de Resultados

- 1.40 Los principales resultados esperados para los tramos viales intervenidos son: la reducción de los tiempos y costos de viaje en el transporte de carga y pasajeros; los costos operativos de los vehículos usuarios de estas vías; y, el incremento del tránsito de bienes y personas. Para la provincia de Veraguas, los impactos en conectividad de la región a mercados productivos nacionales están asociados a incrementos en la producción de arroz en el área de influencia del proyecto⁶⁷. Con relación al desarrollo de capacidades del MOP se espera el incremento en el número de proyectos que incorporen adicionalidad (¶1.25). Estos resultados e impactos se detallan en la Matriz de Resultados (Anexo II), donde la línea de base es la referencia para la evaluación del programa, mientras que los indicadores de productos y resultados serán corroborados a través de medios de verificación válidos.
- 1.41 **Viabilidad técnica y económica del proyecto.** Se realizó un análisis económico ex ante ([EEO#1](#)), calculando el costo beneficio y la Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE), utilizando los modelos *Highway Development and Management Model Version 4* (HDM-4) y *Roads Economic Decision Model* (RED), con los que se compararon los flujos económicos identificados en la situación sin proyecto (contrafactual) y con proyecto. El análisis realizado a los proyectos del programa, utilizando una tasa de descuento del 12%, arrojó una TIRE de 18% y bajo condiciones y supuestos del escenario base. Se verificó la robustez del programa frente a escenarios más desfavorables realizándose un análisis de sensibilidad combinando con un incremento del costo de inversión del 10% y una reducción simultánea del 34,9% de la tasa de crecimiento del tránsito, verificándose que el Valor Actual Neto Económico (VANE) es superior a cero con una TIRE de 13,2%.

⁶⁷ Distritos de Atalaya y Mariato.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El programa es un préstamo de inversión por un monto total de US\$87.000.00. Los proyectos, cuentan con estudios básicos de preinversión⁶⁸ y la duración promedio prevista de las obras es de dos años. El MOP dispone de suficiente capacidad y [experiencia](#) en proyectos similares, y existe un amplio mercado de empresas constructoras en Panamá en condiciones de ejecutar este tipo de proyectos, por lo cual se considera adecuado un plazo de ejecución de cuatro años.
- 2.2 El plazo de desembolso es de cuatro años a partir de la fecha de vigencia del contrato respectivo, conforme al siguiente cronograma y de acuerdo al Plan Financiero definido ([EER#2](#)).

Cuadro 2. Cronograma tentativo de desembolsos (miles de US\$)

Fuente	2018	2019	2020	2021	2022	Total
BID	2.300	31.190	42.933	10.402	175	87.000
Total	2.300	31.190	42.933	10.402	175	87.000

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.3 La operación fue clasificada Categoría “A” en base a lo establecido por la Política Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), por los potenciales impactos negativos y riesgos para la población indígena en el área de incidencia de la comarca de Ngäbe-Buglé ([EEO#4](#)), y por afectaciones menores a franjas de tierra, actualmente dedicadas a actividades agrícolas, que invaden estrechos trechos de la franja del derecho de vía⁶⁹. Adicionalmente, se identificaron los riesgos e impactos socioambientales potenciales que se pueden presentar durante la etapa de construcción y operación de las obras del programa ([EIAS](#)⁷⁰). Para prevenir y mitigar los diferentes riesgos e impactos negativos, las medidas identificadas incluyeron: (i) la preparación de un estudio sociocultural ([EEO#4](#)), dando cumplimiento a la Política OP-765 y que confirmó la vulnerabilidad de la población indígena de la comarca Ngäbe-Buglé quienes, con excepción de cultivos de café y arroz, realizan actividades agropecuarias casi exclusivamente de subsistencia, en tierras de propiedad colectiva y de uso/usufructo individual, registrando un índice de pobreza que afecta al 96% de la población (§1.2). Ningún impacto directo conlleva reasentamiento involuntario por desplazamiento físico, y los identificados son relativos a cambios del uso del suelo, a ser mitigados mediante un plan de restitución de medios económicos para el cumplimiento de la Política OP-703; y (ii) para todas las obras del programa, se preparó un [PGAS](#) que incluye las medidas y buenas prácticas recomendadas para este tipo de obras de infraestructura, incluyendo los responsables y presupuesto para su implementación. Por otra parte, para el cumplimiento de la Política

⁶⁸ La apertura de los procesos de licitación está prevista para el segundo semestre de 2018.

⁶⁹ Según el diseño técnico básico son menores y localizadas en siete puntos, evaluadas caso por caso, sin afectaciones directas por cambio en los usos culturales de la tierra.

⁷⁰ Publicado el 8 de marzo de 2018.

OP-765 y OP-703, las dos consultas culturalmente apropiadas y significativas, llevadas a cabo para cada proyecto (ver [EIAS](#) para mayor detalle), confirmaron que existe: (i) evidencia de la necesidad y solicitud de mejora de la vía por parte de la comunidad y oportunidades para el desarrollo de soluciones técnicas que incorporen elementos de etnoingeniería en la comarca (§1.20); (ii) consentimiento compartido para la intervención y confirmación de que la participación de hombres y mujeres de las comunidades deberá continuar durante el ciclo del proyecto; y (iii) soluciones para impactos indirectos identificados por la población (principalmente en seguridad vial y señalética). Por otro lado, la operación está clasificada como “moderada” en cuanto a riesgos de desastres, ya que las obras pueden estar expuestas a eventos de deslizamiento e inundaciones por el tipo de suelos y los ciclos de lluvias prolongados.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.4 Durante la etapa de diseño se llevó adelante el taller de riesgos del programa, con la participación del equipo del proyecto junto con las entidades involucradas. Como resultado de esta actividad, se concluyó que, en materia fiduciaria, tanto de adquisiciones como en gestión financiera, el nivel de riesgo de retrasos en la ejecución del programa, por limitaciones en la capacidad de gestión administrativa y financiera de la Oficina Coordinadora de Programas, es medio.
- 2.5 Con base en los resultados del análisis de capacidad institucional ([EEO#5](#)), se constató que el personal a ser asignado al programa necesita ser fortalecido en la aplicación de las políticas e instrumentos financieros y de adquisiciones del Banco, como medida de mitigación de dicho riesgo. Se ha propuesto un arreglo de ejecución que contempla el apoyo a la OCP y las Direcciones del MOP asociadas, en las tareas de gestión de los temas fiduciarios (§3.1 y §3.2), orientado a la simplificación de procesos y tiempos de gestión de pagos; la asignación de personal específico (puntos focales) en materia de planificación y gestión financiera (transversalización de procesos administrativos internos); y la formulación de guías e instructivos operativos (§3.2 y §3.3).

D. Otros Riesgos y Temas Clave

- 2.6 **Riesgo de monitoreo y seguimiento de las inversiones.** Se calificó este riesgo como medio. Se identificaron limitaciones y retrasos relacionados con la captación de la información y gestión en la planificación de inversiones. Como medidas de mitigación se prevé la incorporación y aplicación de un sistema integrado de gestión presupuestal, planificación y gestión de proyectos que facilite el seguimiento de programas de inversión individuales, de acuerdo con sus características de fuentes de financiamiento y estructura programática.
- 2.7 **Análisis de sobrecostos.** Para valorar la eventual aparición de sobrecostos, debido a la incertidumbre relacionada con limitaciones de estudios durante el diseño, escalamiento de costos, imprevistos de obra, entre otros aspectos, se analizó el comportamiento de 42 proyectos de características similares ejecutados por el MOP en los últimos cuatro años, algunos de los cuales corresponden al programa de Rehabilitación y Mantenimiento Vial financiado por el préstamo 1785/OC-PN. Para esa muestra, el promedio de costos adicionales fue del 2,3% del valor de las obras, y se espera con una probabilidad de 88% que éstos

no sean superiores al 10%. El monto del programa se estimó a presupuestos de obra basados en precios de referencia de las licitaciones recientes del MOP, adicionándose el porcentaje indicado en carácter de contingencia por eventuales sobrecostos. En Panamá, los niveles de precios de la industria de la construcción, así como el tipo de cambio de la moneda local respecto al dólar, han tenido una tendencia histórica estable ([EEO#2](#)).

- 2.8 **Sostenibilidad de las inversiones.** Con el fin de garantizar la vida útil de diseño prevista, los caminos intervenidos se licitarán bajo la modalidad de Construcción y/o Rehabilitación con posterior mantenimiento por un período de dos años. Posteriormente, ingresarán en el Sistema de Gestión del Mantenimiento del MOP. En este sistema, 6.013,47 km (el 36,6% de la red de vías interurbanas) se encuentran en mantenimiento periódico y rutinario por administración del MOP, y 1.869,48 km adicionales (el 26,8% de la red vial pavimentada) cuentan con una cobertura bajo contratos de mantenimiento, la mayoría en la modalidad de estándares por niveles de servicio, supervisados por la UME. La Dirección de Mantenimiento deberá prever la incorporación de los recursos en su presupuesto anual de operación y presentar cada año al Banco el plan anual de mantenimiento y el informe sobre el estado de conservación de las obras del programa.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario será el GdP y el MOP será el OE del programa. Para ésta y otras operaciones financiadas por el BID y otras agencias, el MOP cuenta en su estructura orgánica con la OCP⁷¹.
- 3.2 La OCP, constituida por un coordinador general y un coordinador técnico⁷², se apoyará en las Direcciones técnicas y operativas del ministerio, a través de personal específico (puntos focales) y de acuerdo a la estructura institucional⁷³ existente, para garantizar el seguimiento a los aspectos técnicos, jurídicos, financieros, gestión social y ambiental⁷⁴, y contrataciones para la debida ejecución del programa. La inspección de las obras, siguiendo el esquema de otras operaciones financiadas por el Banco (1785/OC-PN y 1785/OC-PN-1, actualmente en ejecución), estará a cargo de la Dirección de Inspección del MOP y sus respectivas Direcciones Regionales, las cuales han demostrado un buen desempeño a la fecha.
- 3.3 Los resultados de la evaluación institucional realizada al MOP con la aplicación de la metodología SECI ([EEO#5](#)), complementado con una evaluación en materia técnica y socioambiental ([EEO#6](#)), permiten concluir que la institución cuenta con

⁷¹ La OCP posee antecedentes y experiencia favorable en la ejecución de proyectos de inversión financiados con recursos del Banco (¶1.21).

⁷² Encargado de coordinar al interior del MOP, entre las distintas unidades técnicas y operativas intervinientes, a fin de dar seguimiento al avance y obtener los productos de acuerdo con los estándares requeridos y la programación establecida en el programa. El coordinador general es el responsable último y frente al Banco de la planificación e implementación del programa.

⁷³ Ver [organigrama del MOP](#).

⁷⁴ La Dirección de Asuntos Comunitarios será la encargada de la gestión social y la Sección Ambiental (Secretaría General) brindará apoyo a la OCP en la gestión ambiental del programa ([EEO#6](#)).

capacidad suficiente para asumir las responsabilidades como OE del programa, si bien cuenta con nuevo personal y del cual recomienda su fortalecimiento a través de capacitación y actualización sobre las herramientas de planificación, las políticas de salvaguardias y procedimientos fiduciarios del Banco.

- 3.4 En este contexto, a fin de asegurar un esquema de ejecución efectivo y minimizar el riesgo fiduciario y de monitoreo (§2.5 a §2.6, y §3.2), se definió como **condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento, que el OE haya presentado evidencia de que las unidades operativas del MOP a cargo de los aspectos técnicos, jurídicos, financieros, gestión social y ambiental, y contrataciones, han asignado el personal necesario para apoyar a la OCP para la debida ejecución del programa**⁷⁵.
- 3.5 Adicionalmente, con el objeto de garantizar la sostenibilidad de las inversiones, se definió como condición contractual especial de ejecución, previo a la terminación de las obras previstas en el programa, la inclusión por parte del MOP de los proyectos intervenidos en los Contratos de Mantenimiento por Niveles de Servicio correspondientes, una vez concluido el período de mantenimiento posterior al de ejecución de las obras⁷⁶.
- 3.6 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de bienes y las contrataciones de obras y servicios contempladas en este programa, serán estructuradas por la OCP y llevadas a cabo por la Dirección de Administración de contratos del MOP, de acuerdo con las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9). El Anexo III presenta el marco de gestión general en materia de adquisiciones. La supervisión de las adquisiciones por parte del Banco se realizará de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones ([EER#4](#)).
- 3.7 **Financiamiento retroactivo y contratación anticipada.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta por la suma de US\$17.400.000 (20% del monto propuesto del préstamo) gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para cubrir la contratación de obras, bienes, servicios y servicios de consultoría, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 28 de diciembre de 2017, fecha de aprobación del PP, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo (Anexo III). El MOP prevé abrir los procesos licitatorios de dos de los proyectos del programa (§1.18 y §1.19), previa firma del contrato de préstamo (§2.1) en consistencia con las políticas del Banco.
- 3.8 **Gestión financiera.** La gestión financiera y de contabilidad del programa será desarrollada por la OCP del MOP con el apoyo de las respectivas Direcciones dentro de su estructura orgánica (§3.1). En materia de gestión financiera,

⁷⁵ Para verificar el cumplimiento de esta condición, el MOP deberá remitir al Banco una comunicación donde relacione el personal asignado de cada Dirección encargada de apoyar a la OCP de acuerdo con sus responsabilidades específicas.

⁷⁶ Para verificar el cumplimiento de esta condición, el MOP deberá remitir al Banco el plan anual de mantenimiento y conservación.

actualmente, el OE cuenta con limitada experiencia debido al nuevo personal de apoyo a la OCP, aunque anteriormente tuvo un satisfactorio manejo de los recursos del BID, según lo confirman los resultados de informes de auditorías anuales y las visitas semestrales de inspección fiduciaria a cargo del Banco. Adicionalmente cuenta con un adecuado sistema de control interno aplicado por la Contraloría y de la misma institución. El SECI ([EEO#5](#)) desarrollado durante la fase de preparación, sirvió para validar estas informaciones e incorporar sus recomendaciones en el diseño del programa.

- 3.9 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo la modalidad de anticipos de fondos, en función de la programación financiera para un período de hasta 180 días. El Banco podrá desembolsar un nuevo avance de fondos una vez que el 80% de los fondos previamente desembolsados hayan sido justificados. También se podrán realizar pagos directos a los proveedores y reembolsos de pagos efectuados.
- 3.10 **Auditoría externa.** El prestatario presentará al BID anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal o de la fecha de último desembolso, según sea el caso, los estados financieros del programa debidamente auditados por una firma independiente de auditoría aceptable para el BID. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.11 **Seguimiento y evaluación.** Durante la ejecución, el MOP deberá presentar al Banco un informe de avance semestral que incluirá, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) la programación de la ejecución física y financiera; (iii) el monitoreo de los indicadores acordados en la Matriz de Resultados (Anexo II); (iv) un programa de actividades semestral; (v) flujo de recursos (*cash flow*) semestral; (vi) el análisis de riesgos y eventos durante la ejecución de los proyectos; y (vii) información consolidada sobre la gestión socioambiental de las obras. El OE, presentará una evaluación intermedia y final al haberse alcanzado el 50% y el 90% de los desembolsos del programa, respectivamente, de acuerdo a la metodología descrita en el plan de monitoreo y evaluación del programa ([EER#2](#)). Además, complementará la información necesaria al Banco⁷⁷ para realizar la evaluación de impacto.
- 3.12 **Evaluación de impacto del programa.** La evaluación de impacto permite medir la contribución del programa al logro de los impactos alcanzados luego de las intervenciones previstas. La mayoría de los estudios de evaluación realizados hasta el momento en Transporte, se han basado en el uso de modelos de simulación y metodologías costo-beneficio ex post enfocados en cuantificar impactos sobre indicadores tradicionales, como son la reducción en los tiempos de viaje o el ahorro en los costos de operación. En general, existe aún muy poca evidencia⁷⁸ sobre el vínculo entre la inversión en caminos, la reducción de

⁷⁷ El levantamiento de línea de base, la adquisición de imágenes satelitales y datos, así como el análisis metodológico se apoyarán a través de la cooperación técnica ATN/OC-16651-PN.

⁷⁸ El Banco se encuentra actualmente financiando evaluaciones de proyectos de caminos rurales en Nicaragua ([ATN/OC-14997-NI](#)), Perú ([3587/OC-PE](#)) y Paraguay ([3600/OC-PR](#)).

pobreza, acceso a servicios y aumento de la producción de productos agrícolas, y las formas en que estos impactos ocurren.

- 3.13 **Innovación a través del uso de BIG DATA.** La evaluación de impacto se realizará sobre la vía Atalaya-Mariato-Quebró-Las Flores y ramal a Varadero en comparación con el “contrafactual”, o caminos de características similares que no serán mejorados en los próximos años. La metodología propuesta requiere una importante cobertura de información, tanto temporal como espacial, y considera el uso de diseños cuasi experimentales para responder a preguntas que tradicionalmente no se abordan en el sector del transporte ([EER#2](#)). De este modo, se contempla utilizar los beneficios de BIG DATA, que permitirá cubrir un área geográfica extensa y dispersa en un período acotado de tiempo sin requerir trabajo de campo. Más específicamente, mediante el uso de un método de diferencia en diferencias combinado con un método de pareamiento, la evaluación buscará generar conocimiento sobre los impactos del programa en los siguientes indicadores: (i) producción agrícola (arroz) en la zona de influencia del corredor: mediciones realizadas con datos satelitales; (ii) aumento de la actividad económica general en el área de influencia: incremento en el GDP, mediante imágenes satelitales de luminosidad nocturna; y (iii) aumento de la movilidad: número de viajes realizados en el área de influencia del proyecto: mediciones realizadas a partir de datos de telefonía *Smart Steps*.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		PN-L1147
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2838	Profundizar los servicios logísticos, la eficiencia y la conectividad de la infraestructura productiva
Matriz de resultados del programa de país	GN-2915	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2018.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución	10.0	
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	4.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0	
4. Análisis económico ex ante	9.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	3.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	3.0	
4.3 Supuestos Razonables	0.0	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2.0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	1.0	
5. Evaluación y seguimiento	9.3	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	6.8	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Bajo	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	A	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	CT PN-T1177 (párrafo 3.4) y Evaluación de Impacto (3.13)

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

El diagnóstico identifica y cuantifica correctamente los problemas principales que limitan la accesibilidad en la región Central y Occidental de Panamá. Esto ha permitido dimensionar los principales determinantes y factores que contribuyen a estos problemas y que la operación pretende abordar. Los dos componentes principales incluyen: i) la rehabilitación y/o mejoramiento de infraestructura vial; y ii) el desarrollo de capacidades del Ministerio de Obras Públicas, mediante el financiamiento de estudios y herramientas técnicas de apoyo a la gestión institucional del MOP.

El análisis planteado permite entender la lógica vertical del proyecto y mantiene consistencia entre los impactos esperados (incremento en las actividades productivas en el área de influencia del proyecto) y los resultados (reducción de tiempos y costos de viaje; incremento del tránsito de bienes y personas; la reducción del tiempo de acceso a servicios de salud), así como con los productos y actividades planteadas. La matriz de resultados es sólida.

El documento presenta evidencia basada en evaluaciones de impacto que demuestran el efecto de intervenciones similares. A su vez, plantea una innovadora evaluación de impacto basada en el uso de Big Data que tiene como meta generar mayor conocimiento sobre los impactos de la inversión en caminos rurales y su efecto sobre la producción agropecuaria, actividad económica y movilidad.

Por su parte, el análisis económico estima los beneficios obtenidos a raíz del ahorro de los costos generalizados del transporte, y para el proyecto localizado en la provincia de Veraguas, han sido identificados beneficios resultantes del incremento en las actividades agropecuarias, estimulado por la mejora de la transitabilidad en la zona del proyecto. El análisis de sensibilidad se presenta en función de los supuestos establecidos para la determinación de los costos y de los beneficios. Asimismo, el análisis es complementado con un estudio de valores de frontera, permitiendo comprobar la robustez de los indicadores de rentabilidad.

El plan de monitoreo y evaluación es consistente con la intervención y los indicadores presentados.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del programa:	El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la productividad en la región central y occidental de Panamá, a través de la provisión de infraestructura y la contribución al desarrollo de servicios de transporte seguros, confiables y accesibles, garantizando su disponibilidad para el acceso a mercados, y la accesibilidad de comunidades indígenas Ngäbe-Buglé.
-------------------------------	---

IMPACTO ESPERADO

Indicador Esperado	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta final (2022) ¹	Medios de Verificación	Comentarios
Impacto 1: Incremento en las actividades productivas del área de influencia del corredor vial Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal a Varadero mediante una mejora de la conectividad de estas zonas											
Número de toneladas de producción agrícola (arroz) en la zona de influencia del corredor ²	Tonelada	22.280 ³	2016	-	-	-	-	24.799	24.799	Valores a ser determinados en el año 2022 por investigaciones directas de campo (encuestas de la evaluación ex post) y análisis internos del Banco, con base en fotos satelitales contempladas en la Evaluación de Impacto del programa	Este indicador busca reflejar la incidencia de la mejora del transporte en el incremento de producción arrocería y actividad económica de la zona de influencia del tramo vial intervenido por el programa

¹ De acuerdo al cronograma de la Evaluación de Impacto.

² La zona de influencia es Atalaya y Mariato. En 2016, para el proyecto Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal a Varadero, la principal producción es el cultivo arroz (87%), seguido del maíz (7%). La provincia de Veraguas se sitúa como la segunda a nivel nacional de producción arrocería con 1.289.200 quintales (20,6%), tras Chiriquí (30,6%).

³ Los valores de línea de base y meta de indicador de impacto corresponden al área de influencia del proyecto, determinados de acuerdo a la metodología de la evaluación económica ex ante, encuestas realizadas e información proporcionada por la Dirección Regional del MIDA de Veraguas. Estos valores serán revisados de acuerdo a la metodología de la Evaluación de Impacto ([EER#3](#)) financiada con recursos de la cooperación técnica ATN/OC-16651-PN.

RESULTADOS ESPERADOS

Resultados Esperados	Unidad de medida	Línea de base (2018)	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta (2022)	Medios de verificación	Observaciones
Componente 1: Rehabilitación y/o mejoramiento de infraestructura vial									
1.1. Proyecto Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal a Varadero⁴									
1.1.1. Reducir los costos de operación vehicular⁵									
Costo promedio de operación vehicular ⁶	US\$ /vehículo-km	1,08	-	-	-	0,77	0,77 ⁷	Estudio de Costos de Operación Vehicular en base al HDM4-VOC del modelo RED	Responsable: MOP
1.1.2. Reducir los tiempos promedio de recorrido									
Tiempo promedio de recorrido en el tramo Atalaya-Mariato-Flores	Minutos	153	-	-	-	103	103	Análisis de tiempo promedio de recorrido a través de encuestas siguiendo la misma metodología que en la evaluación ex ante	Responsable: MOP

⁴ Este proyecto supone el 72% del monto total del financiamiento en el componente de Infraestructura.

⁵ A partir de la evaluación realizada con el Modelo RED del análisis económico ex ante y medido en 2022 en la evaluación ex post bajo la misma metodología.

⁶ Promedio calculado de los valores correspondientes a los tipos de vehículo siguientes: motocicleta, automóvil pequeño, 4X4, vehículo de reparto, autobús pesado, camión liviano, camión mediano, camión pesado y camión articulado.

⁷ Aunque se estima que la obra será finalizada en el año 2020, se considera tomar esta información de la Evaluación Final del programa.

Resultados Esperados	Unidad de medida	Línea de base (2018)	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta (2022)	Medios de verificación	Observaciones
1.1.3. Incremento del tránsito de bienes y personas									
Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) ⁸ en los subtramos del proyecto: <ul style="list-style-type: none"> Atalaya-Mariato Mariato-Las Flores Quebró-Varadero 	Vehículos	888 310 66	-	-	-	1.256 469 96	1.256 469 96	Estudio de tránsito	Responsable: MOP
1.2. Proyecto Camino rural distrito de Besikó⁹									
1.2.1. Reducir los costos de operación vehicular									
Costo promedio de operación vehicular	US\$ /vehículo-km	1,52	-	-	-	0,98	0,98	Estudio de Costos de Operación Vehicular en base al HDM4-VOC del modelo RED	Responsable: MOP
1.2.2. Reducir los tiempos promedio de recorrido									
Tiempo promedio de recorrido para el subtramo San Juan-Alto Potrero	Minutos	114	-	-	-	22	22	Análisis de tiempo promedio de recorrido a través de encuestas siguiendo la misma metodología que en la evaluación ex ante	Responsable: MOP
1.2.3. Incremento del tránsito de bienes y personas									
Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) ¹⁰	Vehículos	40	-	-	-	79	79	Estudio de tránsito	Responsable: MOP

⁸ La línea de base está compuesta por el tránsito normal tomando como referencia el año 2018 como línea de base para la evaluación económica ex ante; y como meta definida, el tráfico normal de la línea de base sumado al tráfico generado, tomando como referencia el año de la meta (2022).

⁹ Este proyecto supone el 19% del monto total del financiamiento en el componente de infraestructura.

¹⁰ Línea de base, año 2017 para el subtramo San Juan-Alto Potrero.

Resultados Esperados	Unidad de medida	Línea de base (2018)	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta (2022)	Medios de verificación	Observaciones
1.2.4.Reducción del tiempo promedio de acceso a servicios de salud de la comunidad Ngäbe- Buglé en el área de influencia del camino									
Tiempo de acceso de hombres y mujeres de la comunidad a servicios de salud: <div><div>- Puntos de atención de salud¹¹</div><div>- Hospital Regional (San Félix)</div></div>	Minutos	109	-	-	-	63	63	Encuestas ¹² realizadas en centros sanitarios y comunidades beneficiarias de acuerdo a la metodología y cuestionarios utilizados para la Evaluación Económica ex ante	Responsable: MOP
	Minutos	150				104	104		
Componente 2: Desarrollo de capacidades del MOP									
2.1. Incremento del número de licitaciones de proyectos del MOP incorporando adicionalidades técnicas									
Numero de licitaciones de proyectos priorizados por el MOP que incorporen adicionalidad en Resiliencia de la infraestructura al Cambio Climático; Seguridad vial y/o elementos de etnoingeniería	No. Licitaciones	2 ¹³	-	-	-	8	8	Informe semestral de seguimiento del programa	Responsable: MOP

¹¹ Promedio de los tiempos de acceso a los puestos de Camarón Arriba, Lajero y San Juan recogidos en las encuestas realizadas en la Evaluación ex ante.

¹² Desagregadas por sexo, edad y pertenencia étnica.

¹³ Licitaciones del Puente sobre río Chico y Atalaya-Mariato-Quebró-Flores.

PRODUCTOS

Productos	Costo estimado (US\$)	Unidad de medida	Línea de base 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Meta final	Medio de verificación	Comentarios
Componente 1: Rehabilitación y mejoramiento de infraestructura vial										
Número de km mejorados o rehabilitados										
<ul style="list-style-type: none"> Tramo Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal Varadero rehabilitado 	60.740.000	km	-	45,0	50,0	18,26	-	113,26	Informes de la supervisión	Responsable: MOP-BID
<ul style="list-style-type: none"> Tramo Camino rural distrito de Besikó mejorado 	16.100.000	km	-	5,0	17,90	-	-	22,90	Acta de recepción de las obras	
<ul style="list-style-type: none"> Puente sobre río Chico construido 	7.790.000	Ud.	-	-	1	-	-	1		
Componente 2: Desarrollo de capacidades del MOP										
Sistema de Gestión de Activos Viales estructurado e implementado	595.000	No. de sistemas	-	-	-	1	-	1	Informe final de consultoría	Responsable: MOP
Número de equipos informáticos adquiridos y funcionando (15 laptops, 15 receptores GPS, 15 dispositivos de registro de datos (tablets), 15 estaciones de trabajo para GIS y 15 cámaras fotográficas HD)	75.000	No. de equipos	-	10	35	-	-	45	Acta de Recepción de bienes	Responsable: MOP

Productos	Costo estimado (US\$)	Unidad de medida	Línea de base 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Meta final	Medio de verificación	Comentarios
Número de licencias de software adquiridas y en funcionamiento	185.000	No. de licencias	-	5	10	5	-	20	Acta de Recepción de bienes	Responsable: MOP
Número de equipos de transporte adquiridos y funcionando (dos vehículos <i>pick up</i>)	100.000	No. de equipos	-	-	2	-	-	2	Acta de Recepción de bienes	Responsable: MOP
Sistema de Documentación y Archivo adquirido e implementado	180.000	No. de equipos	-	-	1	-	-	1	Acta de recepción de bienes	Responsable: MOP
Sistema de gestión de proyectos adquirido e implementado	200.000	No. de sistemas	-	-	-	1	-	1	Acta de recepción de bienes	Responsable: MOP
Número de estudios de preinversión y asesorías técnicas contratadas y finalizadas	505.000	No. de estudios	-	1	3	3	2	9	Contratos de las firmas consultoras	Responsable: MOP
Manual de procedimientos ambientales revisado y adoptado por el MOP	80.000	Manual	-	-	1	-	-	1	Manual publicado en la web del MOP	-
Metodología " <i>Blue Spot Analysis</i> " desarrollada	250.000	Metodología	-	-	1	-	-	1	Contratos suscritos	Responsable: MOP

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	Panamá
Número de proyecto:	PN-L1147
Nombre del proyecto:	Apoyo al desarrollo de la logística y la conectividad territorial de la región occidental de Panamá
Organismo Ejecutor (OE):	Ministerio de Obras Públicas (MOP)
Equipo fiduciario:	Ezequiel Cambiasso, Christian Contin y David Ochoa (FMP/CPN)

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 1.1 El Organismo Ejecutor (OE) es el Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de una Oficina Coordinadora del Programa (OCP) que será conformada para el efecto y dependerá de la máxima autoridad institucional. Contará con autonomía para la planificación, gestión técnica y operativa, pero se apoyará en la estructura formal del MOP para los aspectos fiduciarios (adquisiciones y administración financiera), monitoreo y otras relacionadas con la ejecución del programa. El MOP presenta algunas oportunidades de mejora en lo que respecta a la gestión, que se evidencian principalmente en los procesos de planificación y monitoreo del desempeño, ausencia de planes estratégicos y operativos, así como falta de planificación financiera y de adquisiciones.
- 1.2 Puesto que lo que se plantea es una UCP de varias áreas funcionales del MOP, se desarrollará un instructivo con los detalles de su integración, funciones y mecanismos de coordinación.

II. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 2.1 El riesgo en materia fiduciaria es medio. Durante la etapa de diseño se llevó adelante el taller de riesgos del programa, con la participación del equipo del proyecto junto con las entidades involucradas. Como resultado de esta actividad, se concluyó que, tanto en materia de adquisiciones como en gestión financiera, el nivel de riesgo asignado es medio.
- 2.2 Adicionalmente, con base en los resultados del análisis de capacidad institucional ([EEO#5](#)), se constató que el personal a ser asignado al programa necesita ser fortalecido en la aplicación de las políticas e instrumentos financieros y de adquisiciones del Banco. Como medida de mitigación se ha propuesto un arreglo de ejecución que contempla el apoyo a la Oficina Coordinadora de Programas (OCP) y las Direcciones del MOP asociadas, en las tareas de gestión de los temas fiduciarios, orientadas a la simplificación de procesos y tiempos de gestión de pagos; asignación de personal específico (puntos focales) en las tareas de planificación y gestión financiera, transversalización de procesos administrativos internos; y la formulación de guías e instructivos operativos.

III. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO

- 3.1 Se incluyen a continuación aquellos acuerdos y requisitos a ser considerados en las estipulaciones especiales del contrato:
- a. Se aplicará lo establecido en la Guía OP-273-6 y de conformidad con ésta:
 - (i) se solicitarán estados financieros auditados del proyecto en forma anual por una firma auditora independiente aceptable para el Banco, antes de los 120 días posteriores del cierre de cada vigencia fiscal o de la fecha de último desembolso, según sea el caso; (ii) los anticipos se solicitarán para planes financieros de hasta 180 días; y (iii) se podrá solicitar un nuevo anticipo cuando se hayan rendido cuentas por el 80% de los recursos acumulados pendientes de justificación.
 - b. Existe paridad cambiaria en Panamá entre el dólar de los Estados Unidos y el Balboa, por lo cual se puede optar por cualquiera de las opciones de tipo de cambio previstas en las normas generales de los contratos de préstamo, según lo prefiera el prestatario.

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 4.1 Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el programa.

A. Ejecución de las adquisiciones

- 4.2 Se aplicarán las políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9), y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9).
- a. **Contratación de obras y adquisición de bienes y servicios diferentes de consultoría:** las Licitaciones Públicas Internacionales (LPI), se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) y de comparación de precios se ejecutarán utilizando los modelos definidos para esta operación. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial.
 - b. **Selección y contratación de consultores:** los contratos de servicios de consultoría se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco. La revisión de términos de referencia es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
 - c. **Selección de consultores individuales:** se tendrá en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de al menos tres candidatos.
 - d. **Uso de Sistema Nacional de Adquisiciones:** el Directorio del Banco aprobó (GN-2538-11) el uso de los subsistemas de los convenios marco hasta el umbral establecido para LPN US\$250.000 así como el mecanismo

de compras menores hasta US\$50.000, lo cual puede variar a medida que el Banco apruebe mayores niveles de uso.

- e. **Financiamiento retroactivo y contratación anticipada:** el Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta por la suma de US\$17.400.000 (20% del monto propuesto del préstamo) gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para cubrir la contratación de obras, bienes, servicios y servicios de consultoría, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 28 de diciembre de 2017, fecha de aprobación del PP, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo. El MOP prevé abrir los procesos licitatorios de dos de los proyectos del programa, previa firma del contrato de préstamo en consistencia con las políticas del Banco.
- f. **Preferencia nacional:** no aplica.
- g. **Plan de adquisiciones:** Se usará SEPA o la versión actualizada que le suceda como sistema electrónico de seguimiento a las adquisiciones.

Cuadro 1. Tabla de montos límites (US\$)

Obras			Bienes			Consultorías	
LPI	LPN/CP	CP para Obras complejas	LPI	LPN/CP	CP para Bienes complejos	Internacional	Nacional
Mayores o iguales a 3.000.000	Mayores a 250.000 y menores a 3.000.000	Menores a 250.000	Mayores o iguales a 250.000	Mayores a 50.000 y menores a 250.000	Menores a 50.000	Mayores a 200.000	Menores o iguales a 200.000

Cuadro 2. Adquisiciones principales

Actividad	Tipo de Proceso	Monto Estimado US\$
Obras		
Construcción segundo puente sobre Río Chico	LPI	7.790.000
Rehabilitación corredor Atalaya-Mariato-Quebró-Flores y ramal Varadero	LPI	60.740.000
Rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales. Distrito de Besikó	LPI	16.100.000

B. Supervisión de adquisiciones

- 4.3 Todas las LPI y las contrataciones directas de bienes, obras y servicios diferentes a consultoría, las selecciones de firmas consultoras mayores a US\$200.000 y las selecciones directas, serán revisadas en forma previa. En el resto de los contratos, el tipo de revisión que se utilizará será determinado caso por caso en el Plan de Adquisiciones.

C. Registros y archivos

- 4.4 El ejecutor deberá mantener los registros actualizados y los archivos debidamente ordenados de modo que los mismos puedan ser revisados por el Banco de acuerdo a:
- a. El archivo con la documentación de adquisiciones deberá estar en un solo archivo o carpeta única, perfectamente diferenciable de los procesos financiados con recursos del aporte local o financiado con recursos distintos a los del programa.
 - b. Los documentos se mantendrán y conservarán debidamente ordenados, foliados y numerados, para su clara e inmediata ubicación e identificación, estando disponibles en cualquier momento para fines de revisión del banco y auditoría.

V. GESTIÓN FINANCIERA

A. Programación y presupuesto

- 5.1 El MEF tiene la responsabilidad de formular y controlar el presupuesto. Antes del 31 de julio de cada vigencia debe presentar una propuesta a la Asamblea Nacional (AN) quien es la responsable de su aprobación, así como de cualquier incremento al mismo. El presupuesto tiene carácter anual e incluye la totalidad de las inversiones, ingresos y egresos del sector público. En la ley de presupuesto para la vigencia 2018 no se incluyeron recursos para este programa por lo que el MOP deberá hacer las gestiones correspondientes para incluirlo.

B. Contabilidad y sistemas de información

- 5.2 Con el objetivo de modernizar la gestión gubernamental, el Gobierno Nacional de Panamá, a través del Ministerio de Economía y Finanzas y la Dirección Nacional de Contabilidad (DNC) se encuentra en proceso de implementar el sistema de contabilidad y presupuesto ISTMO (Integración y Soluciones Tecnológicas del Modelo de Gestión Operativa). La OCP deberá realizar las gestiones necesarias ante la DNC para obtener sus respectivos usuarios, capacitación y parametrización del sistema para poder gestionar el presupuesto, comprometer gastos y realizar pagos a través del sistema.
- 5.3 La contabilidad se regirá bajo las normas expedidas por la Contraloría General de la República (CGR), que no se ajustan a las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP).

C. Desembolsos y flujo de caja

- 5.4 En Panamá en 2013 se aprobó la ley que establece la utilización del concepto de Cuenta Única del Tesoro (CUT) y su implementación comenzó finalizando 2014 por las cuentas del MEF y en 2015 en algunos ministerios. En 2018 se planea realizar una evaluación de la CUT, su relación con la implementación del ISTMO y los sistemas de control y seguimiento implementados, para determinar si puede ser utilizada en los proyectos del BID.

- 5.5 El BID transferirá los recursos a una cuenta designada y exclusiva para el programa en una entidad financiera, que deberá ser abierta por el MOP¹. Los desembolsos se realizarán con base en anticipos² que cubran las necesidades de liquidez, según el respectivo Plan Financiero para un período de hasta 180 días y se podrá solicitar un nuevo anticipo cuando se hayan rendido cuentas por el 80% de los recursos acumulados pendientes de justificación. También se podrán hacer reembolsos de pagos o pagos directos a los proveedores.
- 5.6 El plan financiero inicial indica que por fuente BID durante 2018 se requerirán desembolsos por USD\$2,3 millones.

D. Control interno y auditoría interna

- 5.7 Como consecuencia del control previo ejercido por la CGR, los sistemas de control interno y auditoría interna de las instituciones del gobierno son débiles, porque se descansa en la labor de control de la Contraloría, en lugar de tener procesos y controles efectivos, por lo cual no se consideran adecuados para ejercer la función de control requerido en los proyectos del Banco.

E. Control externo e informes

- 5.8 La CGR ha focalizado su actuación en el control previo ejercido sobre los actos de disposición de bienes del estado siendo débil su función de auditoría, además por participar en los procesos administrativos mediante el control previo, no tiene la independencia necesaria para realizar las auditorías, por lo cual se considera que no tiene la capacidad para realizar el control externo del programa.
- 5.9 Se recomienda la adopción de una herramienta ERP³ complementaria que permita contar con capacidades de planificación física y financiera integrada a nivel de programa, componente, actividad y producto, sobre la base de la estructura programática del Préstamo y como herramienta de seguimiento y evaluación. Dicha herramienta acompañaría al uso de la plataforma ISTMO/SAP.
- 5.10 Se solicitarán estados financieros auditados del proyecto en forma anual por una firma auditora independiente aceptable para el Banco, antes de los 120 días posteriores del cierre de cada vigencia fiscal o de la fecha de último desembolso, según sea el caso.

F. Plan de supervisión financiera

- 5.11 La supervisión financiera estará focalizada en los informes de los auditores mencionados en el párrafo anterior y la documentación soporte de los desembolsos será revisada en forma posterior por los auditores al realizar las auditorías o en las visitas de inspección financieras.

¹ Si la evaluación de la CUT mencionada es satisfactoria, los recursos se girarán a la cuenta designada por el MEF.

² De conformidad con lo establecido en la Guía OP-273-6.

³ Herramienta informática para Planificación de Recursos Empresariales (ERP).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/18

Panamá. Préstamo ____/OC-PN a la República de Panamá
Apoyo al Desarrollo de la Conectividad Territorial
de la Región Central y Occidental de Panamá

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Panamá, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del proyecto “Apoyo al Desarrollo de la Conectividad Territorial de la Región Central y Occidental de Panamá”. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$87.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el __ de _____ de 2018)