

PANAMA
MULTIFASE DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PLAN PUEBLA PANAMÁ PARA LA
COMPETITIVIDAD-FASE II
(PN-L1047)

PERFIL DE PROYECTO (PP)

I. DATOS BÁSICOS

| | | | |
|--------------------------------|--|------|--------------|
| Título del Proyecto: | Multifase de Infraestructura Vial del Plan Puebla Panamá (PPP) ¹ para la Competitividad Fase II | | |
| Número del Proyecto: | PN-L1047 | | |
| Equipo de Proyecto: | Ricardo Reyes (TSP/CPN), Jefe de Equipo; Nestor Roa (INE/TSP), Miroslava Nevo (INE/TSP), Miguel Coronado (LEG/SGO), Rosana Brandao (INE/TSP), Sandra Iriarte (INE/TSP), Ilia Nieto (CID/CPN), y Gina Cambra (CID/CPN). | | |
| Prestatario: | República de Panamá | | |
| Organismo Ejecutor: | Ministerio de Obras Publicas (MOP) | | |
| Plan de Financiamiento: | BID (CO): | US\$ | 70 millones |
| | Local: | US\$ | 50 millones |
| | Total: | US\$ | 120 millones |
| Salvaguardias: | Políticas identificadas: B.03 y B.11 Categoría: B | | |

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto General

- 2.1 **La infraestructura vial.** La red vial total en Panamá tiene una longitud de 16,717 Km. de carreteras de los cuales 13,702 km corresponden a red interurbana y los restantes 3,015 km a red urbana. La red vial interurbana pavimentada es de aproximadamente 5,022 km, es decir un 37 %, de esta red. Según datos del año 2008 aproximadamente el 46% de la red pavimentada interurbana se encuentra en regular y malas condiciones. El principal problema del estado de deterioro de la infraestructura vial panameña ha sido producto de muchos años de restricciones en la asignación de recursos para el mantenimiento y de la gestión concentrada de servicios prestados por administración directa por el MOP, en el pasado (incluidas las redes urbanas). La red vial rural tiene una longitud de 4,240 km (incluida en los 16,717 km), la cual brinda acceso a la población a los centros urbanos. Sin embargo, cerca del 80% de esta red se encuentra en malas condiciones por la falta de mantenimiento rutinario.
- 2.2 **Instituciones.** La responsabilidad por la planificación, construcción, control ambiental y mantenimiento de la red vial urbana e interurbana a nivel nacional le corresponde al MOP. En su rol ejecutivo, éste actúa a través de 3 direcciones nacionales: Administración de Contratos, Mantenimiento (DINAMAN) e Inspección

¹ Ahora Proyecto Mesoamérica

que cubren con su acción todo el país, incluidas las áreas urbanas, organizadas en 5 regiones (Occidental, Central, Azuero, Metropolitana y Oriental). Las tareas de construcción y rehabilitación de rutas son llevadas a cabo por medio de contratistas privados y supervisadas por firmas consultoras.

- 2.3 **Justificación y Estrategia del proyecto.** A partir de año 2005 el Gobierno de Panamá, otorga prioridad al mejoramiento de la infraestructura nacional, y es ratificado por la actual administración, especialmente al desarrollo de infraestructura para la exportación, la potencialización de los recursos naturales y la reforma y modernización del Estado. Para lo cual, inicia una serie de políticas gubernamentales relacionadas con el sector transporte, impulsando mecanismos con el énfasis en la conservación y rehabilitación de lo existente pavimentado. No obstante, la falta de inversión en vialidad durante muchos años ha llevado a que la red pavimentada se encuentre en muy malas condiciones, aumentos en los costos de mantenimiento, incremento de accidentalidad y aumentos de costos de operación que repercute en la competitividad del país. Lo anterior, dio origen, al Programa Multifase de Infraestructura Vial del PPP para la Competitividad que busca mejorar la integración física de la red vial, mayor accesibilidad y transitabilidad, preservación del patrimonio vial actual y optimización de la gestión.
- 2.4 **Multifase de Infraestructura Vial del PPP para la Competitividad (MIV).** En 2006, el Banco aprobó la propuesta de préstamo para el MIV (contrato No1785/OC-PN), el Programa tiene como fin contribuir al aumento de la competitividad del país, mediante la mejora del transporte terrestre de cargas y pasajeros en los corredores prioritarios de la red vial panameña. Este fue diseñado para ejecutarse bajo el concepto de programa multifase, con tres fases de ejecución, con una primera de seis años y dos fases posteriores con 5 años cada una, superponiéndose de tal forma que el total del Programa abarque 12 años de inversiones, y un financiamiento del Banco para la fase 1 por US\$ 70 millones que viene siendo ejecutada por el MOP. La fase 1 del programa se encuentra en un avanzado estado de ejecución y la presente operación financiaría la segunda fase con un componente piloto de caminos rurales.
- 2.5 **Evaluación de la Fase I y verificación del cumplimiento para pasar a la fase II** Las condiciones que deben ser satisfechas previo a la aprobación de la fase II del Programa, se refieren básicamente al cumplimiento de: (i) las metas físicas y financieras establecidas para las diversas categorías de inversión; (ii) el fortalecimiento institucional y (iii) el plan de manejo ambiental. Con base en los resultados de las revisiones adelantadas por el Equipo de proyecto, es posible concluir que se han cumplido sustancialmente las condiciones previas para procesar las fases II del MIV con excepción de algunas acciones que se encuentran demoradas, pero que serán cumplidas dentro del plazo de vigencia del contrato de préstamo. Hasta la fecha se encuentra comprometido el 90% de los recursos de la Fase I y se ha desembolsado 21% de los recursos del préstamo, se espera que hasta el primer trimestre del año 2010 se desembolsará el 50%, por lo que se recurrirá una excepción a la política de los préstamos de fases múltiples para proceder con la segunda fase con un nivel de desembolsos inferior al 50%. Asimismo, el MOP ha avanzado en la implementación del programa de fortalecimiento institucional y la nueva administración ha otorgado prioridad al proceso de fortalecimiento y ha propuesto reorientar el alcance del componente para focalizarlo en las áreas de

contratación, supervisión y modernización de la gestión vial. Las evaluaciones relacionadas con el fortalecimiento institucional se encuentran en proceso de preparación. Las obras se están ejecutando de manera satisfactoria, incluyendo los planes de manejo ambiental y en los contratos de rehabilitación se han incluido el mantenimiento por estándares, tal como fue planificado.

B. Objetivo y resultados esperados

- 2.6** La fase II del Programa mantiene el mismo fin y propósito ya definido en la fase I, continuará mejorando de manera sostenible el transporte terrestre de carga y pasajeros en los corredores prioritarios de la red vial panameña, a fin de aumentar la competitividad, mediante el mantenimiento, la rehabilitación, ampliación y el mejoramiento de una porción sustancial de los corredores y rutas nacionales prioritarias, que conectan sus centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, dada la necesidad que tiene el país de llevar los beneficios de su mejoría económica a la población más necesitada se ha visto la conveniencia de incluir un componente piloto de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales, para facilitar el acceso al mercado, la educación y los servicios de salud de las comunidades más aisladas en el país. Además, se busca promover la sostenibilidad del sistema vial mediante la implantación de mecanismos permanentes de mantenimiento, y consolidar el proceso de modernización del MOP. Para lograr estos objetivos, el programa en su fase II incluye los siguientes componentes:
- 2.7 1. Ingeniería y Administración.** Este componente incluye, recursos para contratar servicios de consultoría para la realización de 1.1 estudios de factibilidad técnica, económica y socio-ambiental y diseños finales de ingeniería para las obras del programa; 1.2 supervisión de la ejecución de las obras; 1.3 auditorías financieras; y 1.4 gastos de administración del Programa.
- 2.8 2. Costos Directos.** *2.1 Rehabilitación, ampliación y mejoramiento de carreteras* de tramos prioritarios de la red vial nacional, incluyendo su mantenimiento por un periodo de cinco años; *2.2 Contratos integrales de rehabilitación y mantenimiento por estándares²*, se continuará con la modalidad de gestión que se viene apoyando en la primera fase, es decir que se contratarán circuitos de redes y se efectuará una rehabilitación inicial de algunos tramos de esas redes, con criterios bien definidos por el MOP y con los correspondientes controles de calidad, estos contratos incluirán su mantenimiento posterior con actividades bien definidas y gestionadas por el contratista mediante indicadores de estado o por resultados; y *2.3 Proyecto piloto para la rehabilitación de caminos rurales*, cuyo alcance será definido durante la preparación del programa.
- 2.9** El monto inicialmente previsto es de US\$ 120 millones, de los cuales el Banco financiará US\$ 70 millones y US\$ 50.0 millones de contrapartida local. Los

² Servicio que se paga directamente por el “nivel de calidad del servicio”, es decir, por el estado del camino, que debe mantenerse durante todo el contrato, conforme haya sido especificado mediante indicadores medibles de la condición de la vía.

principales resultados esperados y que son parte esencial para la mejora de la competitividad de la economía son: i) el mejoramiento de la transitabilidad de los corredores atendidos y facilitación de acceso de productos; ii) disminución de los costos de operación y de tiempos de viajes; y iii) sostenibilidad del sistema vial.

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 La experiencia del Banco en programas de infraestructura vial en Panamá ha sido amplia. En particular con operaciones relacionadas con el mejoramiento y ampliación de carreteras (222/IC-PN, 769/OC-PN, 1116/OC-PN, y 1468/OC-PN) y la primera fase del Programa Multifase que trata este documento (PN-L1010). Asimismo, se ha venido trabajando de manera coordinada con los demás donantes, específicamente con el Banco Mundial, BCIE y CAF. Esta participación y las lecciones aprendidas de la ejecución de los mismos permite un entendimiento sobre la importancia de la continuidad institucional y apoyo permanente del Banco para el desarrollo de los diferentes programas de inversión en el curso de los años.
- 3.2 Asimismo se ha incorporado un sistema permanente y seguro de mantenimiento, a través de contratos con el sector privado. no expuesto a los problemas tradicionales de la gestión pública de equipos y recursos humanos, que ha significado un cambio en la gestión y una modificación sustancial en la cultura de mantenimiento en el país, que el Programa en su Fase II continuará apoyando.
- 3.3 Con la Fase I se continuará dando especial énfasis al fortalecimiento del MOP en el desarrollo de un sistema sostenible de gestión de su red.

IV. SALVAGUARDIAS Y ESTRATEGIA AMBIENTAL

- 4.1 **Salvaguardias.** Los tramos a intervenir corresponden a vías existentes y en solo un caso habrá un aumento de capacidad de uno de los tramos a ser rehabilitado. Sin embargo, la construcción de las dos vías adicionales a las existentes será totalmente realizada dentro del derecho de vía (DdV) en una región plana y de ocupación ya bastante consolidada con actividad de ganadería. No se prevén cambios de trazado, y se puede estimar que las obras no generarán impactos negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del DdV actual, por lo que no se prevén afectaciones prediales que requieran reubicar residentes, ni intervenciones en áreas ambiental o socialmente sensibles. El proyecto se ha clasificado como tipo B en conformidad con la Política OP-703. Durante la preparación de la operación, se desarrollará un *Análisis ambiental del Programa*. El tramo a duplicar requerirá la elaboración de un estudio ambiental específico.
- 4.2 La responsabilidad del manejo de proyectos viales en el área ambiental y social es de la Unidad Ambiental (UA) del MOP, creada en 1982, institución sólida, con buenos antecedentes de ejecución de programas anteriores con el Banco y que cuenta con personal con amplia experiencia en la rama ambiental del sector vial. La UA ha desarrollado, aplica y controla las normas ambientales y sociales específicas para estudios y ejecución de obras, de conformidad con su Manual de Especificaciones

Ambientales y Sociales y con el aval de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM). La UA participará en la fiscalización de los contratos de rehabilitación y mantenimiento, asegurando el cumplimiento de la legislación y sus normas, así como las especificaciones de los planes de manejo socioambientales (PMAS). Esta unidad recibe recursos de fortalecimiento como parte de las operaciones en ejecución.

V. ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 5.1 **En términos institucionales y fiduciarios** El MOP cuenta con una Oficina Coordinadora de Proyectos (OCP) que fue creada y capacitada con recursos de operaciones anteriores financiadas por el Banco. El proyecto se apoyará de la unidad administrativa financiera creada dentro de la estructura de la OCP. Esta unidad cuenta con personal calificado y entrenado en las políticas y procedimientos financieros establecidos por el Banco para préstamos de inversión.
- 5.2 Los recursos del proyecto, tanto del financiamiento, como de la contrapartida local, serán administrados bajo el Sistema Integrado de Administración Financiera de Panamá (SIAFPA). La operación prevé mantener los mecanismos de desembolso, contabilidad, reportes, monitoreo y seguimiento, establecidos por el Banco en materia de administración fiduciaria y en cumplimiento a las normas técnicas de control interno, para una operación de inversión en el sector vial. Para ello, la OCP adicionalmente utilizará el SAFOBID, para la administración financiera de los proyectos, atendiendo los requerimientos específicos del BID y utilizado actualmente por la OCP para la administración de los préstamos 1468/OC-PN y 1785/OC-PN. La OCP será la responsable del manejo fiduciario en primera instancia de la relación operativa con el Banco para esta operación.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación y establece los hitos necesarios para el alcance de las fechas para la aprobación de la operación al Directorio en el último trimestre de 2009, estando los principales hitos relacionados con la revisión de los estudios técnicos económicos y ambientales de preparación, los cuales ya han sido concluidos con recursos propios. Se utilizarán recursos de la TC no reembolsable PN-T1068 para la preparación del componente de Caminos Rurales. Adicionalmente, se requerirá asignar recursos del presupuesto administrativo del Banco para la realización de al menos 2 misiones (US\$16.200) y la contratación de consultores requeridos para la revisión y adecuación de los estudios de la Fase II (US\$57.300). El detalle de los costos y el cronograma de preparación se detalla en el Anexo V.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

PANAMA
MULTIFASE DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PPP PARA LA COMPETITIVIDAD-FASE II
(PN-L1047)

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

| | | |
|----------------------------|-------------------------------------|--|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Transportation and Communication |
| | Project Type | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Panama |
| | Project Status | Second Phase Operation or Repeat Loan |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Ricardo Reyes Richa |
| | Project Title | Multifase de Infraestructura Vial del PPP para la Competitividad - Fase II |
| | Project Number | <i>To be completed by assessor</i> |
| | Safeguard Specialist(s) | <i>To be completed by assessor</i> |
| | Assessment Date | 2009-04-29 |
| | Assessment Number | 2009-04291901-2 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|--|--|---|------------------------|
| SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS | Project Type | Investment Loan | |
| | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | An Environmental Assessment is going to be performed. | (B.05) |
| | | Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10). | (B.11) |
| | | The operation is a repeat or second phase loan. | (B.14) |
| | Potential Safeguard Policy Items (?) | No potential issues identified | |
| | Recommended Action | Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i> | |
| | Additional Comments | | |

| | | |
|-----------------------------|--|------------|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | |
| | Title | |
| | Date | 2009-04-29 |

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the Project Concept Document (or equivalent) (together with the Safeguard Policy Filter Report) and sent to ESR.

1. Save as a Word document. 2. Enter additional information in the spaces provided, where applicable. 3. Save new changes.

| | | |
|----------------------------|-------------------------------------|--|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Transportation and Communication |
| | Project Type | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Panama |
| | Project Status | Second Phase Operation or Repeat Loan |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Ricardo Reyes Richa |
| | Project Title | Multifase de Infraestructura Vial del PPP para la Competitividad - Fase II |
| | Project Number | PN-L1047 |
| | Safeguard Specialist(s) | <i>To be completed by assessor</i> |
| | Assessment Date | 2009-04-29 |
| | Assessment Number | 2009-04292530-2 |
| Additional Comments | | |

| | | | |
|---|-----------------------------------|---|--------------------------------|
| PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY | Project Category: B | Override Rating: | Override Justification: |
| | Conditions/Recommendations | <p><input type="checkbox"/> Category "B" operations normally require an environmental impact analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p><input type="checkbox"/> However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p> <p><input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and Screening Form Reports.</p> <p><input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP).</p> | |

| | | | |
|---|--|---|--------------|
| SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS | Identified Impacts/Risks | Potential Solutions | |
| | Generation of solid waste is <u>moderate</u> in volume and does not include <u>hazardous materials</u> . | <input type="checkbox"/> Solid Waste Management: The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration. | |
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | | Date: |
| | Comments: | | |

PANAMÁ
MULTIFASE DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PPP PARA LA COMPETITIVIDAD-FASE II
(PN-L1047)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. Antecedentes

- 1.1 Esa sería la segunda operación del Programa Multifase cuya estrategia busca maximizar las metas físicas de mejoramiento, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento vial, con la finalidad de incrementar sosteniblemente el porcentaje de vías en buen estado de la vialidad nacional total. Los beneficios resultantes de esta estrategia de actuación incluyen una mejor integración física de la red vial, mayor accesibilidad y transitabilidad, preservación del patrimonio vial actual, creciente optimización de la gestión de la red vial, y beneficios económicos de las intervenciones a realizar.
- 1.2 Para la Fase I del Programa fue preparada una Evaluación Ambiental y Social y Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS) específicos, incluyendo medidas para el control adecuado de los impactos negativos directos, y los relativos al mantenimiento y medidas para el control de los impactos negativos indirectos, sobre la red objeto del Programa; realización de estudios ambientales específicos para dos tramos particulares durante la ejecución, siguiendo la política nacional y la política ambiental del Banco; Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) de los demás tramos de rehabilitación y mantenimiento propuestos en el Programa, con recomendaciones específicas para cada uno; fortalecimiento institucional en la Unidad Ambiental del MOP; y adopción de medidas para hacer efectiva la aplicación en obra de las medidas propuestas.
- 1.3 También fue realizado un intensivo trabajo de campo por un equipo multidisciplinar, recorriendo la totalidad de los caminos objeto de evaluación, lo que ha permitido la definición de la línea base ambiental y social. La detallada prospección en campo ha permitido la identificación de la totalidad de los núcleos poblados, así como elementos de interés ambiental y sociocultural.
- 1.4 El componente de fortalecimiento institucional incluyó un Apoyo a la Unidad Ambiental con un valor de U\$S100,000 que contemplaba la contratación de expertos en temas específicos ambientales, cuando fuesen necesarios, compra de equipamiento para la Unidad, así como la adquisición de vehículos, y el diseño de un curso de especialización en gestión ambiental de proyectos viales. Asimismo, con recursos de cooperación técnica, se procedería a la actualización del Manual de Especificaciones Ambientales. Además fueran previstas realización de auditorías externas y evaluaciones en temas financieros, técnicos, operativos y ambientales y destinados US\$ 3.669.000 para mitigación ambiental.

- 1.5 Como condición de primer desembolso del Programa, en términos ambientales constaba: (i) *Personal de la Unidad Ambiental (UA)*: la UA será reforzada en su plantilla, en al menos un profesional adicional a los existentes, a efectos de apoyar el trabajo vinculado con la implantación del Programa y sin perjuicio de los planes del MOP para continuar dotando en el futuro de personal y fortaleciendo y capacitando a la UA en los términos planteados en el Informe Ambiental del Programa; (ii) *Manuales*: el MOP habrá aprobado y habrán entrado en vigencia los manuales operativos y de mantenimiento de la UME y la actualización del Manual de Especificaciones Ambientales, y para esto último se destinarán recursos de la Cooperación Técnica PN-T1018, de manera de contar con él al inicio de la operación.
- 1.6 La condición para que la segunda fase del Programa pudiera ser presentada a consideración del Directorio del Banco es la que se hayan cumplido sustancialmente los propósitos de la Fase I, incluida la ejecución satisfactoria de las obras de rehabilitación y mantenimiento, el componente de fortalecimiento institucional y el Plan de Manejo Ambiental. Específicamente la Propuesta de Préstamo establecía que uno de los requisitos previos para la consideración de la Fase II del Programa sería que se hubiera ejecutado satisfactoriamente el Plan de Manejo Ambiental para todas las obras de rehabilitación.

2. El Programa y su estrategia ambiental y social

- 2.1 El Programa Fase II consiste en continuar con la rehabilitación y el mantenimiento de las vías pavimentadas de la red vial de Panamá además, de incluir un componente de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales teniendo en cuenta la necesidad apremiante que tiene el país de llevar los beneficios de su mejoría económica a la población más necesitada, facilitando el acceso al mercado, la educación y los servicios de salud de las comunidades más aisladas en el país. Las vías pavimentadas a ser rehabilitadas (aprox. 333.5 km) pertenecían a la Fase I del Programa, pero no pudieron ser mejoradas ya que se agotaron los recursos del Programa. Esto se debió a que el trabajo de rehabilitación realizado en los primeros 537 km fue mucho mayor de lo estimado.
- 2.2 El Programa tendrá importantes impactos positivos pues contribuirá al Mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo económico y progreso social de los habitantes de las regiones beneficiadas con una conexión vial en buen estado. El propósito del Programa es reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje y preservar el patrimonio vial del país, mediante el mantenimiento, la rehabilitación y el mejoramiento de una porción sustancial de los corredores y rutas nacionales prioritarias, que conectan sus centros de producción con mercados locales y externos.

- 2.3 Los tramos a intervenir corresponden a vías existentes en su totalidad y no se prevé cambios de trazado, las obras no generarán impactos negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía actual, por lo que no se producirán afectaciones prediales que requieran reubicar residentes, ni se intervendrán en áreas ambiental o socialmente sensibles. En el caso de que eventualmente se identifique la afectación a población de bajos recursos será elaborado e implementado un plan de reasentamiento de acuerdo a la política OP-710 del Banco. El proyecto ha sido clasificado como tipo B en conformidad con la Política OP-703. Dado que no existen tramos nuevos no se requiere la elaboración de un estudio de impacto ambiental. Durante la preparación de la operación, se desarrollará un **Análisis Ambiental del Programa** que será realizada en el alcance de la Cooperación Técnica PN-T1068.
- 2.4 El Despacho Superior Ministerial cuenta con la Unidad Ambiental (UA), con muy buenos antecedentes de solidez institucional, relevancia funcional y personal capacitado para apoyar las actividades relacionadas con la protección y conservación del medio ambiente. La UA cuenta con tres oficinas (semi-autónomas) en distintas regiones del País, desconcentración ésta que permite una mayor cobertura y mejor calidad de la supervisión y monitoreo de los proyectos en ejecución, además de coordinación con autoridades locales, comunidades beneficiadas, sociedad civil y otras entidades públicas.
- 2.5 El MOP, a través de su UA ha desarrollado, aplica y controla las normas ambientales y sociales específicas para estudios y ejecución de obras, de acuerdo con su Manual de Especificaciones Ambientales y Sociales, y con el aval de la Autoridad Nacional del Medio Ambiente (ANAM). La UA participa activamente en la fiscalización de los contratos de rehabilitación y mantenimiento y supervisión viales, asegurando el cumplimiento en forma y sustancia de la legislación y las normas, así como las especificaciones de los PMAS.
- 2.6 La UA cuenta con: (i) los Manuales actualizados de Especificaciones Técnicas Ambientales para la contratación de proyectos de construcción de obras viales del Ministerio de Obras Públicas de la República de Panamá; (ii) el Manual Centroamericano de normas ambientales para el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), de 2002; (iii) el Programa de Prevención de Riesgos, referido a los eventuales accidentes en la infraestructura o insumos, y en los trabajos de construcción, operación y abandono de las obras y que formalmente, se corresponde con el Plan de Prevención de Riesgos que exige la normativa panameña de EIA.
- 2.7 Como encargado de los estudios y diseños, el contratista es responsable de realizar los estudios ambientales definitivos, con base en términos de referencia acordados

con el MOP y la ANAM y las normas establecidas en la Ley 41 (Ley General del ambiente), así como de ejecutar el Plan de Acción y Manejo Ambiental resultante y tramitar todas las licencias ambientales.

- 2.8 El equipo de proyecto elaborará un informe ambiental y social del Programa, que incluirá, entre otros: (i) el marco legal institucional de Panamá; (ii) el sistema de gestión socioambiental con que cuenta la UA; (iii) una síntesis de las evaluaciones ambientales desarrolladas para los caminos de la muestra representativa, incluyendo un resumen de los principales impactos y de las medidas de mitigación propuestas para cada uno de ellos; y (iv) los costos del manejo ambiental y social incorporados al financiamiento del Programa.

PANAMA
MULTIFASE DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL PPP PARA LA COMPETITIVIDAD-FASE II
(PN-L1047)

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| mas | Descripción | Fechas esperadas | Referencias y links a archivos técnicos |
|--|---|-------------------------|--|
| Opciones técnicas y diseño | Diseños de ingeniería y planes de manejo socioambiental | 31/08/09 | |
| Análisis técnico de la Operación | Contratación de estudio de evaluación | 10/08/09 | |
| Manejo financiero, temas fiduciarios y sistemas de seguimiento y evaluación. | Se cuenta con una evaluación institucional y financiera realizada para la primera operación, la cual se utilizará para diseñar las actividades complementarias necesarias | 10/09/09 | |
| Recolección de información y análisis para reportar resultados. | Equipo de Proyecto. Misión de Orientación | 31/08/09 | |
| Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación. | Misión de Análisis se revisará con las autoridades de MOP eventual necesidad de mejorar la capacidad de ejecución | 5/10/09 | |
| Grupos interesados y ambiente político | - | - | |
| Salvaguardias sociales y ambientales | Referirse a los anexos I, II y III | - | |
| Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector. | - | - | |

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL