



INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO

PCR

| | |
|---|---|
| Nombre del Proyecto: | Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del Plan Puebla Panamá (PPP) (Tramo Divisa - Santiago - El Pajal) |
| País: | Panamá |
| Sector: | Transporte |
| Equipo de Proyecto Original: | Carlos Trujillo (RE2/FI2), Jefe del Equipo, Javier Jiménez (LEG/OPR), Rolando Yon-Siu (COF/CPN), Rodrigo Coloane (COF/CPN), y Luis Hidalgo (Consultor) y María Fernanda Mariel (RE2/FI2). |
| Número de Proyecto: | PN0159 |
| Número de Préstamo: | 1468/OC-PN |
| Fecha del QRR: | 23 de agosto de 2010 |
| Fecha de Aprobación Final del PCR: | 06 de diciembre de 2010 |

Equipo PCR: Ricardo Reyes (TSP/CPN) Jefe de Equipo. Miembros: Ivet Anguizola (Consultora) y Caterina Vecco (INE/TSP)

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| I. RESUMEN EJECUTIVO..... | 3 |
| II. INFORMACIÓN BÁSICA | 3 |
| III. EL PROYECTO | 4 |
| A. Contexto del Proyecto | 4 |
| B. Descripción del Proyecto..... | 4 |
| C. Componentes | 5 |
| D. Revisión de la Calidad del Diseño..... | 5 |
| IV. RESULTADOS | 6 |
| A. Efectos Directos..... | 6 |
| B. Externalidades | 8 |
| C. Productos | 9 |
| D. Costos del Proyecto | 11 |
| V. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO | 11 |
| A. Análisis de los factores críticos | 11 |
| B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora..... | 12 |
| C. Desempeño del Banco | 12 |
| VI. SOSTENIBILIDAD | 13 |
| A. Análisis de Factores Críticos | 13 |
| B. Riesgos Potenciales | 13 |
| C. Capacidad Institucional | 13 |
| VII. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO | 14 |
| A. Información sobre Resultados | 14 |
| B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post..... | 14 |
| VIII. LECCIONES APRENDIDAS..... | 14 |

ANEXOS

| | |
|----------|----------------------------|
| ANEXO I | Acta del Taller de Cierre |
| ANEXO II | Evaluación del Prestatario |

Referencias Electronicas

| |
|---|
| 1. Costos de Operación Vehicular http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35320332 |
|---|

| |
|--|
| 2. Tiempos de Viaje http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35320341 |
|--|

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

| | |
|---------|---|
| ANAM | Autoridad Nacional del Ambiente |
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| COV | Costos de Operación Vehicular |
| CPA | Carretera Panamericana |
| EIAs | Estudios de Impacto Ambiental |
| DINAC | Dirección Nacional de Contratos |
| DINAMAN | Dirección Nacional de Mantenimiento |
| DNI | Dirección Nacional de Inspección |
| FOMAVI | Fondo de Mantenimiento Vial |
| GoP | Gobierno de Panamá |
| IRI | Índice de Rugosidad Internacional |
| MOP | Ministerio de Obras Públicas |
| OCP | Oficina Coordinadora de Programas |
| PPP | Plan Puebla Panamá |
| RIAM | Matriz de Evaluación Rápida del Impacto Ambiental |
| SAMI | Sistema de Administración Integrado |
| TPDA | Tráfico Promedio Diario Anual |
| TP | Transporte Público de Pasajeros |
| UA | Unidad Ambiental del Ministerio de Obras Públicas - MOP |
| UME | Unidad de Mantenimiento por Estándares |

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Con el objetivo de promover la integración física y el nivel de conexión de la región mesoamericana, reduciendo los costos de transporte, facilitando la movilización de pasajeros y de carga y mejorando la seguridad vial en el tramo Divisa – Santiago – El Pajal del Corredor de Integración del Pacífico del Plan Puebla Panamá, el Gobierno de la república de Panamá acordó con el Banco el Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico, por un monto de \$37.00 millones y una contrapartida local de \$10 millones. El objetivo específico fue la rehabilitación y mejoramiento del tramo Divisa – Santiago – El Pajal (92 km), adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). El tramo Divisa – Santiago fue ampliado a 4 carriles.
- 1.2 Aprobado el 23 de julio de 2003, con fecha original de desembolso final del 26 de noviembre de 2007, la ejecución de este proyecto se vio afectada significativamente por el abandono de los proyectos, en el segundo tramo, por parte de las empresas contratistas, aunque las prórrogas otorgadas por el Banco, hasta el 26 de diciembre de 2009, y las transferencias de fondos entre partidas, permitieron la culminación de las obras al rescindir los contratos iniciales y realizar nuevas licitaciones, lográndose los productos esperados.
- 1.3 Los objetivos de desarrollo se cumplieron en cuanto a:
 1. Los costos de operación vehicular se redujeron, en promedio, en un 10.7% para el tramo Divisa-Santiago y un 21.6% para Santiago-El Pajal.
 2. El tiempo promedio de viaje disminuyó, para los vehículos pesados en un 33% y para los vehículos livianos en un 23.5%.
 3. El crecimiento del tránsito de vehículos se dio, aunque por debajo de las proyecciones esperadas. En lugar de tasas de crecimiento anual de 10%, las mismas fueron de 6% para Divisa-Santiago y 2% para Santiago-El Pajal.
 4. El movimiento, entre los países de la región y Panamá, de vehículos de carga se ha incrementado un promedio de 23.6%, desde el 2006 al 2009, y el de pasajeros presenta un incremento promedio de 11%.
 5. El Gobierno de Panamá ha complementado la rehabilitación de los tramos El Pajal-Guabalá, Guabalá-David (Las Vueltas) y la rehabilitación y ensanche del tramo Concepción-Frontera; mejorando la conectividad en estos tramos.
- 1.4 No se cumplió el objetivo de reducción de accidentes en las provincias de Herrera y Veraguas, ya que el índice global de accidentes se incrementó; siendo una causa posible el incremento, a nivel nacional, en la tenencia de autos. Sin embargo, en el tramo Divisa-Santiago los accidentes de frente se eliminaron al 100%; y la construcción de pasos peatonales, en ambos tramos, ha contribuido a una reducción en la cantidad de atropellos.

- 1.5 En relación al componente de Apoyo a la Administración del Programa se dieron 3 consultorías puntuales para la gestión y administración vial, algunos productos han sido y están siendo aplicados en los procedimientos del MOP; se fortalecieron las oficinas regionales de la Unidad Ambiental; se financió capacitación a especialistas ambientales y de la OCP y se adquirieron equipos para el laboratorio de Ensayos y Materiales.
- 1.6 El PCR incluye factores críticos en relación a la Implementación y sostenibilidad del proyecto, así como también Lecciones Aprendidas en relación al cumplimiento de los objetivos de desarrollo, a la capacidad institucional relacionada a la implementación y el seguimiento del desempeño del Proyecto y Supervisión del Banco.

II. INFORMACIÓN BÁSICA

| Datos Básicos (monto en US\$) | | | | | | | |
|--|---|----------------------|-----------------------|-------|--|--|--|
| Proyecto: PN0159 | Título: Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del Plan Puebla Panamá (Tramo Divisa-Santiago-El Pajal) | | | | | | |
| Prestatario: República de Panamá Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Obras Públicas | Fecha aprobación Directorio: 23 julio de 2003 Fecha efectividad contrato préstamo: 26 de noviembre de 2003 Fecha elegibilidad primer desembolso: 14 de julio de 2004 | | | | | | |
| Préstamo: 1468/OC-PN Sector: Transporte | I.1.a.1.1 Meses en ejecución * desde aprobación: 76 * desde efectividad del contrato: 72 | | | | | | |
| Instrumento de préstamo: Inversión – Proyecto Específico | Períodos de desembolso Fecha original desembolso final: 26 de noviembre de 2007 Fecha actual desembolso final: 26 de diciembre de 2009 Extensión acumulativa (meses): 25 meses Extensión especial (meses): n/a | | | | | | |
| Reducción de Pobreza (PTI): No Equidad Social (SEQ): Si/No Clasificación ambiental: A, B, o C | Monto préstamo(s) * Monto original: 37,000,000 * Monto actual: 37,000,000 * Pari Passu (si aplica): 78.7% BID y 21.3% Gobierno I.1.a.1.2 I.1.a.1.3 Desembolsos Monto a la fecha: (98.3%) Costo Total del Proyecto (Estimado Original): Redireccionamiento Este proyecto: - recibió fondos de otro proyecto? [] - Envío fondos a otro proyecto? [] - N/A [✓] <table border="1"><thead><tr><th>De/Para No. Proyecto</th><th>Para No. Sub-préstamo</th><th>Monto</th></tr></thead><tbody><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></tbody></table> * <i>Monto actual (ajustado para redireccionamiento)</i> I.1.a.1.4 En estado de "Alerta" Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No De ser afirmativo, favor indicar razones (Clasificaciones OD, PI, y/o indicadores relevantes de PAIS): | De/Para No. Proyecto | Para No. Sub-préstamo | Monto | | | |
| De/Para No. Proyecto | Para No. Sub-préstamo | Monto | | | | | |
| | | | | | | | |

| Resumen de la Clasificación de Desempeño | | | | |
|--|---|---|--|---|
| OD | <input type="checkbox"/> Muy Probable(MP) | <input checked="" type="checkbox"/> Probable (S) | <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) | <input type="checkbox"/> Improbable (MI) |
| PI | <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |
| SO | <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

III. EL PROYECTO

A. Contexto del Proyecto

- 3.1 A comienzo de los noventa, el Gobierno inició la preparación de proyectos para rehabilitar la infraestructura del país. En el sector transporte, en agosto de 1993 el Banco y el BIRF aprobaron un financiamiento para un Plan Plurianual de Inversiones Viales para el periodo 1994 – 1997 y los recursos se concentraron en la rehabilitación de la red urbana e interurbana del país. No obstante que los objetivos de inversión de ese Plan se lograron plenamente, la red rural, que representaba alrededor del 80% de la red nacional, estaba deteriorada y los sectores productivos no tenían acceso confiable y eficiente a los mercados. Para atender esta necesidad, y asimismo promover objetivos de desarrollo y equidad social el Ministerio de Obras Públicas inició, entre otros, la ejecución de un programa de inversiones para rehabilitar la infraestructura vial en las áreas rurales, con el apoyo del Banco. Cuando la ejecución del proyecto se vio afectada, no así su habilidad para lograr sus resultados de desarrollo, se permitió la reestructuración del programa con el fin de contratar el ensanche a cuatro vías de la carretera Aguadulce-Divisa, parte fundamental del proyecto Plan Puebla Panamá y que complementaba otros trabajos en la Carretera Panamericana.
- 3.2 Con el objetivo de continuar mejorando la integración física de la región mesoamericana y proseguir con la modernización de la Red Vial de la república de Panamá, proporcionando un servicio eficiente y seguro a los usuarios se acordó con el Banco el Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico. Aunque la ejecución de este proyecto se vio afectada significativamente por el abandono de los proyectos, en el segundo tramo, por parte de las empresas contratistas, las prórrogas otorgadas por el Banco permitieron la culminación de las obras al rescindir los contratos iniciales y realizar nuevas licitaciones.

B. Descripción del Proyecto

3.3. Objetivos del Desarrollo.

1. Promover la integración física y el nivel de conexión de la región mesoamericana, reduciendo los costos de transporte, facilitando la movilización de pasajeros y de carga y mejorando la seguridad vial en el tramos Divisa – Santiago – El Pajal del Corredor de Integración del Pacífico del Plan Puebla Panamá.

2. Objetivo específico: rehabilitación y mejoramiento del tramo Divisa – Santiago – El Pajal (92 km), adaptando sus características funcionales a las acordadas en el Memorando de Entendimiento de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).

C. Componentes

- 3.5 **Componente 1: Rehabilitación y mejoramiento del tramo Divisa – Santiago.** Reposición de losas de hormigón y colocación de sella juntas, sello de fisuras transversales y longitudinales y una superficie final de carpeta asfáltica para los carriles existentes, que fueron ampliados de 3.05 a 3.60 metros por carril. Además se construyeron dos carriles adicionales en hormigón con 250 mm de espesor y ancho de rodadura de 3.60 metros por carril, con hombros exteriores de 2.50 m e interiores de 1.0 m de ancho. Los carriles existentes y los nuevos se encuentran separados por una mediana central de 3.65 m. Se construyeron 13 puentes peatonales, dos puentes paralelos a los actuales y un tercer puente vehicular de cruce de la vía en Santiago, además se repararon 2 puentes vehiculares existentes. También se financiaron bajo este componente, obras de drenaje, señalización vertical y horizontal, elementos de seguridad vial y actividades de mitigación ambiental.
- 3.6 **Componente 2: Rehabilitación y mejoramiento del tramo Santiago – El Pajal.** Reposición de losas de hormigón y colocación de sella juntas, sello de fisuras transversales y longitudinales para los carriles existentes que fueron ampliados de 3.05 a 3.60 m por carril. Se construyeron hombros exteriores de 2.50 m y 3 puentes peatonales y se dio mantenimiento a los 4 puentes vehiculares existentes. También se financiaron bajo este componente, obras de drenaje, señalización vertical y horizontal, elementos de seguridad vial y actividades de mitigación ambiental.

D. Revisión de la Calidad del Diseño

| Revisión de la Calidad del Diseño | | | |
|---|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS) | <input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I) |

IV. RESULTADOS

A. Efectos Directos

| Logro del los Objetivos de Desarrollo (OD) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|---|---------------------|-------------------|-----|-------------------|--|---------------------|------|------|-----------------|-------|-----------------|--|-----|------|------|-----------------|-------------------|-------|---------------|------|------|------|---------|------|------|------|------|----------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|
| Objetivos de Desarrollo / Propósito: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Costo de Transporte reducido. Tiempo de Viaje reducido. Volumen de tráfico incrementado. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Clasificación: Muy Probable (MP). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indicadores Claves de Efectos Directos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Efectos Directos Planeados: | | Efectos Directos Logrados | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Al primer año de ponerse en servicio las obras los costos de operación de vehículos se reducen, en promedio en un 17.6%, al pasar de \$0.28 veh/km a \$0.20 veh/km para el tramo Divisa-Santiago y un 19.8%, al pasar de \$0.37 veh/km a \$0.30 veh/km para Santiago-El Pajal. | | 1.1 Los costos de operación vehicular se redujeron, en promedio, en un 10.7% al pasar de \$0.28 veh/km a \$0.25 veh/km para el tramo Divisa-Santiago y un 21.6%, al pasar de \$0.37 veh/km a \$0.29 veh/km para Santiago-El Pajal. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table><tr><td></td><td colspan="2">Divisa - Santiago</td><td colspan="2">Santiago - El Pajal</td></tr><tr><td></td><td colspan="2">COV (\$ veh/km)</td><td colspan="2">COV (\$ veh/km)</td></tr><tr><td>año</td><td>2003</td><td>2008</td><td>2003</td><td>2010</td></tr><tr><td>Sedan</td><td>0.17</td><td>0.15</td><td>0.17</td><td>0.15</td></tr><tr><td>Pick Up</td><td>0.20</td><td>0.19</td><td>0.21</td><td>0.19</td></tr><tr><td>Microbus</td><td>0.31</td><td>0.30</td><td>----</td><td>0.35</td></tr><tr><td>Liviano</td><td>0.21</td><td>0.18</td><td>0.21</td><td>0.18</td></tr><tr><td>Mediano</td><td>0.60</td><td>0.48</td><td>0.60</td><td>0.50</td></tr><tr><td>Mula</td><td>0.66</td><td>0.63</td><td>0.82</td><td>0.64</td></tr><tr><td>Bus</td><td>----</td><td>0.63</td><td>0.71</td><td>0.66</td></tr></table> | | | | Divisa - Santiago | | Santiago - El Pajal | | | COV (\$ veh/km) | | COV (\$ veh/km) | | año | 2003 | 2008 | 2003 | 2010 | Sedan | 0.17 | 0.15 | 0.17 | 0.15 | Pick Up | 0.20 | 0.19 | 0.21 | 0.19 | Microbus | 0.31 | 0.30 | ---- | 0.35 | Liviano | 0.21 | 0.18 | 0.21 | 0.18 | Mediano | 0.60 | 0.48 | 0.60 | 0.50 | Mula | 0.66 | 0.63 | 0.82 | 0.64 | Bus | ---- | 0.63 | 0.71 | 0.66 |
| | Divisa - Santiago | | Santiago - El Pajal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | COV (\$ veh/km) | | COV (\$ veh/km) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| año | 2003 | 2008 | 2003 | 2010 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sedan | 0.17 | 0.15 | 0.17 | 0.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pick Up | 0.20 | 0.19 | 0.21 | 0.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Microbus | 0.31 | 0.30 | ---- | 0.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Liviano | 0.21 | 0.18 | 0.21 | 0.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mediano | 0.60 | 0.48 | 0.60 | 0.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mula | 0.66 | 0.63 | 0.82 | 0.64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bus | ---- | 0.63 | 0.71 | 0.66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Línea de Base Intermedia Término del Proyecto | | Nota: los valores VOC promedio se basan en la distribución porcentual de los tipos de vehículos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1B (Mayo 2003) 1.1I____NA 1.1E Marzo 2010 | | Las reducciones en COV más significativas se dieron en los vehículos de carga. Detalles en Anexo 3. (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Facilitar la movilización de pasajeros y de carga, reduciendo el tiempo promedio de viaje a partir del primer año de haberse rehabilitado y mejorado la carretera Divisa-Santiago-El Pajal. Reducción de 33%, de vehículos pesados, al pasar de 1:45 horas a 1:10 horas y de 23.5% para vehículos livianos al pasar de 1:25 horas a 1:05 horas. | | 1.2 El tiempo promedio de viaje disminuyó, para los vehículos pesados en un 33%, al pasar de 105 minutos a 70 minutos y para los vehículos livianos en un 23.5%, al pasar de 85 minutos a 65 minutos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Línea de Base Intermedia Término del Proyecto | | Para estimar el tiempo medio de viaje se realizaron recorridos de los dos tramos en vehículos livianos. Para los buses y camiones se registraron las horas en 4 puntos de control, con el uso de cámaras fotográficas. Detalles en Anexo 4. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2B (Mayo 2003) 1.2I____NA 1.2E Marzo 2010 | | (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 Evolución creciente del tránsito de vehículos, según las proyecciones siguientes: | | 1.3 El TPD creció, según se muestra: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table><tr><td></td><td>Divisa Santiago</td><td>Santiago El Pajal</td></tr><tr><td>Año</td><td colspan="2">(Vehiculos/Dia)</td></tr><tr><td>2003</td><td>7241</td><td>2200</td></tr><tr><td>2008</td><td>11463</td><td>3684</td></tr></table> | | | Divisa Santiago | Santiago El Pajal | Año | (Vehiculos/Dia) | | 2003 | 7241 | 2200 | 2008 | 11463 | 3684 | <table><tr><td></td><td>Divisa Santiago</td><td>Santiago El Pajal</td></tr><tr><td>Año</td><td colspan="2">Vehiculos/Dia</td></tr><tr><td>2003</td><td>7241</td><td>2200</td></tr><tr><td>2008</td><td>9946</td><td>----</td></tr><tr><td>2010</td><td>----</td><td>2483</td></tr></table> | | | | Divisa Santiago | Santiago El Pajal | Año | Vehiculos/Dia | | 2003 | 7241 | 2200 | 2008 | 9946 | ---- | 2010 | ---- | 2483 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divisa Santiago | Santiago El Pajal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Año | (Vehiculos/Dia) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 7241 | 2200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 11463 | 3684 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divisa Santiago | Santiago El Pajal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Año | Vehiculos/Dia | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 7241 | 2200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 9946 | ---- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | ---- | 2483 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Línea de Base Intermedia Término del Proyecto | | El crecimiento del tránsito de vehículos se dio, aunque por debajo de las proyecciones esperadas. En lugar de tasas de crecimiento anual de 10%, las mismas fueron de 6% y 2% respectivamente. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3B (Mayo 2003) 1.3I____NA 1.3E Marzo 2010 | | (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Logro de los Objetivos de Desarrollo (OD) Continuación

Indicadores Claves de Efectos Directos

Efectos Directos Planeados:

1.4 Mejorar la seguridad vial en las provincias de Herrera y Veraguas, después de construidas las obras. Índices de accidentalidad se reducen en 2% anual.

Línea de Base Intermedia Término del Proyecto
1.4B (Mayo 2003) 1.4I____NA 1.4E Marzo 2010

Efectos Directos Logrados

1.4 Índices de accidentalidad actuales, datos de la Policía Nacional.

Indice de Accidentes *

| Provincia | Herrera | | Veraguas | |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| Tipo de Accidente | 2001 | 2009 | 2001 | 2009 |
| Colision | 357.2 | 531.6 | 292.5 | 419 |
| Atropello | 62.5 | 24.1 | 23.5 | 19.9 |
| Vuelco | 39.0 | 32.1 | 31.7 | 45.5 |
| Choque | 57.6 | 114.2 | 46.1 | 76.9 |
| Caida | 10.7 | 10.7 | 26.2 | 2.7 |
| Otros | 15.6 | 13.4 | 2.3 | 6.2 |
| Total | 542 | 726 | 422 | 570 |

* Por Cada 100,000 Habitantes

El índice global de accidentes se incrementó, una causa posible es el incremento, a nivel nacional, en la tenencia de autos. Sin embargo, en el tramo Divisa-Santiago los accidentes de frente se eliminaron al 100%.

La construcción de pasos peatonales, en ambos tramos, ha contribuido a una reducción en la cantidad de atropellos.

En entrevistas realizadas a lugareños, éstos indican que ahora es más seguro caminar debido a la construcción de los hombros en el tramo Santiago- El Pajal, condición que también les permite caminar por ellos cuando llueve, anteriormente tenían que compartir la superficie de rodadura con los automóviles.

(Marzo 2010)

2. Mejorar la integración y conectividad de la Región Mesoamericana, así como el centro y la Región Oeste de Panamá.

Clasificación: Muy Probable (MP).

Efectos Directos Planeados:

2.1 Evolución creciente de las estadísticas de comercio y tráfico de pasajeros entre los países de la región y entre Paso Canoas en la frontera con Costa Rica y Ciudad de Panamá, a partir del 2006. Evolución creciente de las estadísticas de comercio y tráfico de pasajeros desde y hacia las provincias del oeste de Panamá.

Línea de Base Intermedia Término del Proyecto
2.1B (Mayo 2003) 2.1I____NA 2.1E Marzo 2010

Efectos Directos Logrados

2.1 El movimiento de vehículos de carga se ha incrementado un promedio de 23.6%, desde el 2006 al 2009, según los registros de la Dirección General de Aduanas y el de pasajeros presenta un incremento promedio de 11%.

Se puede observar que el crecimiento del 2006 al 2007 ha sido el mayor de todos; después de la ampliación de la vía Divisa-Santiago, el incremento promedio de los vehículos de carga es de 7.6% y el de los vehículos de pasajeros es de 10.6%.

Vehículos que entran y salen por Paso Canoas

| AÑO | Permisos Salida | | Permisos Entrada | |
|------|-----------------|--------|------------------|--------|
| | PART.* | CARGA | PART.* | CARGA |
| 2006 | 7,080 | 8,498 | 9,266 | 9,118 |
| 2007 | 7,784 | 13,047 | 10,401 | 14,280 |
| 2008 | 8,497 | 14,619 | 11,138 | 15,820 |
| 2009 | 10,134 | 15,371 | 12,120 | 16,276 |

*Vehículos Particulares

Este incremento, también, es consecuencia de las inversiones que el Estado Panameño ha realizado en los restantes tramos del Corredor del Pacífico hasta la frontera con Costa Rica.
Marzo 2010

| Logro del los Objetivos de Desarrollo (OD) Continuación | |
|---|--|
| Objetivos de Desarrollo(s) (Propósito) | |
| <u>Efectos Directos Planeados:</u> | <u>Efectos Directos Logrados</u> |
| <p>2.2 Se incrementa el tránsito y se reduce el tiempo de espera para el transporte de carga en los pasos fronterizos, según registros estadísticos.</p> <p><u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del Proyecto</u> 2.2B (Mayo 2003) 2.2I____NA 2.2E Marzo 2010</p> | <p>2.2 El incremento en el tránsito de carga está explicado en el aparte anterior. La verificación de la reducción de los tiempos de espera para el transporte de carga no se puede establecer porque no existen registros estadísticos de los mismos. Estos tiempos dependen de si existe cola o no al momento de llegar a la frontera (ambos lados). (Marzo 2010).</p> |
| <p>2.3 Con fondos del FFD desde el Pajal, se complementa la rehabilitación de los 187 km faltantes de la CPA hasta la frontera a fines de 2006 y se mejora la conectividad en estos tramos.</p> <p><u>Línea de Base</u> <u>Intermedia</u> <u>Término del Proyecto</u> 2.3B (Mayo 2003) 2.3I____NA 2.3E Marzo 2010</p> | <p>2.3 Con fondos del FFD se ha complementado la rehabilitación de los tramos El Pajal-Guabalá, Guabalá-David (Las Vueltas) y la rehabilitación y ensanche del tramo Concepción-Frontera; mejorando la conectividad en estos tramos. (Marzo 2010).</p> |
| Reajuste ISDP: EL ISDP no fue ajustado. | |
| Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD): | |
| <input type="checkbox"/> Muy Probable(MP) <input checked="" type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (MI) | |
| Estrategia de País: El proyecto mejora la comunicación con los países de la Región Mesoamericana a la vez que mejora los niveles de seguridad tanto de los usuarios que utilizan la Carretera Panamericana para viajar del interior del país a la ciudad capital y viceversa, como de las comunidades de las áreas adyacentes a la CPA y que se ven en la necesidad de caminar a lo largo de la vía. | |

B. Externalidades

- 4.1 El aumento, a nivel internacional, tanto del costo del combustible como de los materiales de construcción en general, coadyuvo al incremento significativamente del costo estimado, inicialmente, de las obras del tramo Santiago-El Pajal.

C. Productos

| Progreso en la Implementacion (PI) | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|------------------------------|----------------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---|---|------------|-------------------|--|
| Componentes (Productos) | | Indicadores Claves del Producto | | | | | | | | | | | |
| <p>1. Componente 1 : Rehabilitación del tramo Divisa - Santiago (58.8% del costo total del Programa).</p> <p>Costo total Componente 1: US\$27,643,320.00</p> <p>Contrapartida: US\$ 3,610,315.36</p> <p>Banco Interamericano de Desarrollo - BID: US\$24,033,004.64</p> <p>Desembolso Banco Interamericano de Desarrollo - BID: 100%</p> <p>1.1.a.1.4.1.1.1 Clasificación: Muy Satisfactorio(MS)</p> | | <table><thead><tr><th colspan="2"><u>Productos Planeados</u></th><th><u>Término</u></th></tr><tr><th><u>Línea de Base</u></th><th><u>Intermedia</u></th><th><u>del Proyecto</u></th></tr></thead><tbody><tr><td>1. 39 Km. (Julio 2003)</td><td>1.1I_ (NA)</td><td>1.1E (Marzo 2010)</td></tr></tbody></table> <p>.</p> | | <u>Productos Planeados</u> | | <u>Término</u> | <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia</u> | <u>del Proyecto</u> | 1. 39 Km. (Julio 2003) | 1.1I_ (NA) | 1.1E (Marzo 2010) | <p><u>Término de Proyecto</u></p> <p>1. 39 Km. rehabilitados, mejorados y ampliados. Incluye 13 pasos peatonales y un paso vehicular a desnivel.</p> <p>El tramo tiene 5 años de mantenimiento por contrato, lo cual contribuye a la sostenibilidad del proyecto. Marzo 2010</p> |
| <u>Productos Planeados</u> | | <u>Término</u> | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia</u> | <u>del Proyecto</u> | | | | | | | | | | | |
| 1. 39 Km. (Julio 2003) | 1.1I_ (NA) | 1.1E (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | |
| <p>2. Componente 2: Rehabilitación del tramo Santiago – El Pajal (30% del costo total del Programa).</p> <p>Costo total Componente 2: US\$14,106,680.00</p> <p>Contrapartida: US\$1,589,684.64</p> <p>Banco Interamericano de Desarrollo - BID: US\$12,516,995.36</p> <p>Desembolso Banco Interamericano de Desarrollo - BID: 97.3%</p> <p>1.1.a.1.4.1.1.2 Clasificación: Satisfactorio(S)</p> | | <table><thead><tr><th colspan="2"><u>Término</u></th></tr><tr><th><u>Línea de Base</u></th><th><u>Intermedia del Proyecto</u></th></tr></thead><tbody><tr><td>2. 53 Km. (Julio 2003)</td><td>1.1I_ (NA) 1.1E (Marzo 2010)</td></tr></tbody></table> <p>Marzo 2010</p> | | <u>Término</u> | | <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia del Proyecto</u> | 2. 53 Km. (Julio 2003) | 1.1I_ (NA) 1.1E (Marzo 2010) | <p>2. 53 Km rehabilitados y mejorados, incluyendo 3 puentes peatonales y el mantenimiento periódico de 4 puentes vehiculares.</p> | | | |
| <u>Término</u> | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia del Proyecto</u> | | | | | | | | | | | | |
| 2. 53 Km. (Julio 2003) | 1.1I_ (NA) 1.1E (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | | |
| <p>Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales (si aplica).</p> <p>En el tramo Santiago-El Pajal se construyeron 3 puentes peatonales con el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios.</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente)(si aplica). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios.</p> <p>[✓] N/A</p> | | | | | | | | | | | | | |
| [] Muy Satisfactorio (MS) | [✓] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (PS) | [] Muy Insatisfactorio (MI) | | | | | | | | | | |
| <p>3. Componente 3: Apoyo a la Administración del Programa (0.96% del costo total del Programa).</p> <p>Costo total Componente 1: US\$ 450,000.00</p> <p>Contrapartida:US\$ 0.00</p> <p>Banco Interamericano de Desarrollo - BID: US\$450,000.00</p> <p>Desembolso Banco Interamericano de Desarrollo - BID: 100%</p> | <p>3.1 Consultorías puntuales para la gestión y administración vial.</p> <p>3.2 Equipamiento y sistemas de informática de las oficinas regionales de la UA.</p> <p>3.3 Cursos de capacitación de HDM4</p> <p>3.4 Capacitación a especialistas ambientales y de la UECP</p> <table><thead><tr><th colspan="2"><u>Término</u></th></tr><tr><th><u>Línea de Base</u></th><th><u>Intermedia del Proyecto</u></th></tr></thead><tbody><tr><td>3. Dic. 2006</td><td>3. I_ (NA) 3. E (Marzo 2010)</td></tr></tbody></table> | | <u>Término</u> | | <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia del Proyecto</u> | 3. Dic. 2006 | 3. I_ (NA) 3. E (Marzo 2010) | <p>3.1 Se llevaron a cabo 3 consultorías:</p> <p>a. Asistencia Técnica para el "Diseño, Dimensionamiento y Elaboración de Pliegos de Cargos de Licitación para los contratos de Rehabilitación y Mantenimiento". Los documentos elaborados están siendo aplicados en las licitaciones del MOP. Se tiene ya una segunda generación de Términos de Referencia que se aplica a los programas de mantenimiento por estándares.</p> | | | | |
| <u>Término</u> | | | | | | | | | | | | | |
| <u>Línea de Base</u> | <u>Intermedia del Proyecto</u> | | | | | | | | | | | | |
| 3. Dic. 2006 | 3. I_ (NA) 3. E (Marzo 2010) | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|--|---|
| <p>I.1.a.1.4.1.1.3 Clasificación: <i>Satisfactorio</i> (S)</p> <p>I.1.a.1.4.1.1.4 Clasificación: <i>MS, S, PS,</i> <i>MI</i></p> | | |
| Progreso en la Implementacion (PI) | | |
| Componentes (Productos) | Indicadores Claves del Producto | |
| | <p><u>Término de Proyecto</u></p> <p>b. Asistencia Técnica de Apoyo al "Diseño del Fondo de Mantenimiento Vial de Panamá (FOMAVI)". Presentó recomendaciones para la creación del Fondo Vial, una propuesta de Ley para su creación, Términos de Referencias para estudios adicionales y actividades a desarrollarse. Se está trabajando en la elaboración del Borrador Final de la propuesta de Ley.</p> <p>c. Asistencia Técnica de Apoyo a la "Modernización del Ministerio de Obras Públicas"</p> <p>3.2 Las oficinas regionales de la UA se fortalecieron con equipamiento y el nombramiento de dos especialistas ambientales.</p> <p>3.4 Se brindó Capacitación a especialistas ambientales y de la UECP.</p> <p>3.5 Se adquirieron equipos para el Laboratorio de Ensayos y Materiales, como apoyo a la inspección y control de los proyectos.</p> | |
| <p>Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales (si aplica). Se incluyó la adquisición de equipo e insumos que coadyuvaron a la mejora y modernización del Laboratorio de Ensayos y Materiales a nivel nacional.</p> | | |
| <p>Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [✓] N/A</p> | | |
| Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI): | | |
| [] Muy Satisfactorio (MS) | [✓] Satisfactorio (S) | [] Poco Satisfactorio (I) [] Muy Insatisfactorio (MI) |

D. Costos del Proyecto

| Costo Total del Proyecto - Planeado (US\$000) | | | | Costo Total del Proyecto - Actual (US\$000) | | | | % Diferencia | |
|--|--------------|---------------------|--------------|---|--------------|---------------------|--------------|---------------------------------------|--------------|
| I.1.a.1.4.2 | | | | | | | | | |
| COSTO TOTAL Y SU FINANCIAMIENTO (equivalente en millones US\$) | | | | COSTO TOTAL Y SU FINANCIAMIENTO (equivalente en millones US\$) | | | | COSTO TOTAL (% diferencia) | |
| Categorías De Inversión | Banco | Aporte Local | Total | Categorías De Inversión | Banco | Aporte Local | Total | Categorías De Inversión | Total |
| 1.0 Supervisión y Administración | 2.16 | 0.33 | 2.49 | 1.0 Supervisión y Administración | 0.81 | 0.13 | 0.94 | 1.0 Supervisión y Administración | -62.2% |
| 2.0 Costos Directos | 30.92 | 4.62 | 35.54 | 2.0 Costos Directos | 35.75 | 4.87 | 40.62 | 2.0 Costos Directos | 14.3% |
| 3.0 Apoyo Administración del Programa | 0.45 | --- | 0.45 | 3.0 Apoyo Administración del Programa | 0.45 | 0.01 | 0.46 | 3.0 Apoyo Administración del Programa | 2.2% |
| 4.0 Costos sin asignación específica | 3.10 | --- | 3.10 | 4.0 Costos sin asignación específica | --- | --- | --- | 4.0 Costos sin asignación específica | -100% |
| 5.0 Costos Financieros | 0.37 | 4.80 | 5.17 | 5.0 Costos Financieros | --- | 5.23 | 5.23 | 5.0 Costos Financieros | 1.3% |
| 5.1 Intereses | ---- | 4.45 | 4.45 | 5.1 Intereses | ---- | 5.06 | 5.06 | 5.1 Intereses | |
| 5.2 Comisión de crédito | ---- | 0.35 | 0.35 | 5.2 Comisión de crédito | ---- | 0.17 | 0.17 | 5.2 Comisión de crédito | |
| 5.3 Inspección y Vigilancia | 0.37 | --- | 0.37 | 5.3 Inspección y Vigilancia | ---- | ----- | --- | 5.3 Inspección y Vigilancia | 0.5% |
| COSTO DEL PROGRAMA | 37.00 | 10.00 | 47.00 | COSTO DEL PROGRAMA | 37.00 | 10.25 | 47.25 | Costo Del Programa | |
| Porcentaje (%) | 78.7% | 21.3% | 100% | Porcentaje (%) | 78.3% | 21.7% | 100% | | |
| <i>Explique brevemente diferencias.</i> | | | | | | | | | |
| Se realizaron dos transferencias de fondos entre categorías. De la Categoría 1.0 tramo Divisa-Santiago y de la Categoría 4.0 Costos sin asignación específica a la Categoría 2.0 tramo Santiago-El Pajal para cubrir el incremento de costos, en las Secciones I, II y III, que presentaban mayor deterioro por el atraso en el inicio de las obras. | | | | | | | | | |

V. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 5.1 Los Informes de Progreso: requeridos por el Banco reportando semestralmente el Estado del Programa, el avance de las obras, los compromisos contractuales y el plan de acción a seguir en el año próximo han permitido que se haga un buen seguimiento de la implementación del proyecto.
- 5.2 Ejecución de obras: el incumplimiento en la entrega de documentos y firma del contrato correspondiente por parte de la empresa contratista, que recibió la adjudicación provisional de las 3 secciones del tramo Santiago – El Pajal, tras la primera licitación en febrero del 2003, hizo que el MOP revocara la adjudicación y realizara un nuevo acto público de licitación en febrero del 2006. El atraso en el inicio de las obras ocasionó un mayor deterioro de la vía, lo cual aunado al aumento, a nivel internacional, de los materiales de construcción y del combustible incrementó el costo de las obras. Las transferencias de fondos entre las diferentes categorías del Préstamo permitió cubrir el mencionado aumento.

- 5.3 Ejecución de obras: por el abandono e incumplimiento de la empresa contratista en las secciones I y II del tramo Santiago – El Pajal, el MOP tomó la medida de rescindir los contratos y realizar una tercera licitación, con la cual finalmente se logró la ejecución completa y por tanto el producto planeado.

B. Desempeño del Prestatario / Agencia Ejecutora

- 5.4 La ejecución del Programa estuvo a cargo del Ministerio de Obras Públicas - MOP a través de la Unidad Coordinadora BID – BIRF – CAF que se estableció en ese Ministerio para la ejecución del Programa de Rehabilitación y Administración Vial (769/OC-PN), continuó con el Programa Fortalecimiento de la Administración Vial y Rehabilitación de Caminos Vecinales (1116/OC-PN) y con este Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del PPP. Actualmente lleva el Programa Multifase de Infraestructura Vial Plan Puebla – Panamá para la Competitividad-Fase I 1785/OC-PN. Esta Unidad actúa como agencia de coordinación de los Convenios de Préstamo celebrados entre el MOP y el Banco; la misma realiza sus funciones con el apoyo de las direcciones administrativas y técnicas del MOP.
- 5.5 Debido al incumplimiento de las empresas contratistas, en el tramo Santiago-El Pajal, hubo retrasos de los planes anuales presentados por la agencia ejecutora que incluían, de manera principal, el plan de adquisiciones correspondiente, el calendario de actividades e inversiones, tanto para los recursos de la contrapartida como los del financiamiento del Banco.

| I.1.a.1.4.2.1 Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

C. Desempeño del Banco

- 5.6 La Evaluación del Prestatario, en cuanto al desempeño del Banco, se presenta en el Anexo 2.

| Clasificación del Desempeño del Banco | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

VI. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 6.1 El MOP, con el Programa 1785/OC-PN, ha iniciado el Programa de mantenimiento por Estándares, encontrándose en ejecución el Circuito de Coclé con 204.5 km, el de Panamá con 102.2 km está en espera de la Orden de Proceder. Además, están contratados 6 Proyectos Específicos incluyendo 2 tramos de la CPA y 1 tramo de la Transistmica, para una cobertura total de 321.1 km. Se espera que se incorporen en este Programa el mantenimiento por contrato en el tramo Divisa-Santiago, vence en el año 2011, y el tramo Santiago-El Pajal, no tiene mantenimiento en este momento, una vez que se coloque la carpeta asfáltica. El MOP deberá asignar y garantizar los fondos requeridos, a través de su presupuesto, para estas actividades de mantenimiento.

B. Riesgos Potenciales

- 6.2 Retraso en la colocación de la carpeta asfáltica: Es urgente la colocación de la carpeta en el tramo Santiago-El Pajal, retrasos en el proceso de evaluación y licitación ocasionarían un incremento en la cantidad de losas deterioradas y daños en los hombros; lo cual llevaría a perder la inversión realizada. Se recomienda darle seguimiento a este proceso.
- 6.3 Gestión ambiental deficiente en la etapa de mantenimiento: como la Unidad Ambiental no tiene participación directa sobre este seguimiento, se espera que la Unidad de Mantenimiento por Estándares le preste la debida atención a los aspectos ambientales, para lo cual debe contar con los especialistas adecuados y que no tiene en este momento. Se recomienda la capacitación al personal técnico de la UME en aspectos ambientales.

C. Capacidad Institucional

- 6.4 Administración de proyectos: los Pliegos de Cargo producto de la Asistencia Técnica para el "Diseño, Dimensionamiento y Elaboración de Pliegos de Cargos de Licitación para los contratos de Rehabilitación y Mantenimiento" y recomendaciones allí planteadas están sirviendo de base para los procesos de licitación y contratación del Programa de Mantenimiento por Estándares brindando un apoyo significativo a este Programa.
- 6.5 Laboratorio de ensayo de materiales: la adquisición de equipos y materiales ha permitido incrementar la capacidad del mismo para la realización de pruebas para un mejor control de los proyectos en ejecución.

| Clasificación de Sostenibilidad (SO) | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) | <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) | <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) | <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI) |

VII. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

7.1 Los resultados presentados se obtuvieron de:

- Documentación relacionada al convenio de crédito (contrato, informes semestrales, ISDP, informes de consultorías, correspondencia, otros).
- Informe preliminar e informe de la actualización del estudio de factibilidad de Divisa-Santiago.
- Informes de la DINAMAN.
- Estadísticas de la Policía Nacional, Contraloría General de la República, Autoridad Nacional de Turismo y Dirección General de Aduanas.
- Visitas a los dos tramos de la vía rehabilitados y mejorados.
- Medición de tiempos de viajes.
- Aplicación del Modelo HDM-VOC para cálculo de costos de operación vehicular.
- Encuestas a usuarios (pasajeros y transportistas).

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

7.2 El MOP debe mantener informado al Banco sobre el mantenimiento rutinario en el tramo Divisa-Santiago, así como de la preparación y ejecución de las obras para la colocación de la carpeta asfáltica al tramo Santiago-El Pajal.

VIII. LECCIONES APRENDIDAS

8.1. **Para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo:** se recomienda, para una mejor evaluación final de los indicadores de cumplimiento:

- Establecer, en el marco lógico, indicadores relacionados directamente a los proyectos (Ej. El índice de accidentalidad en la vía y no en la provincia o definir cómo mejora la seguridad en el tramo ampliado al reducir a cero los accidentes de frente); e indicadores más realistas (Ej. Tasas de crecimiento muy altas, como 10%, son extraordinarias y no fáciles de alcanzar).
- Establecer, en el convenio de crédito, la obligatoriedad para el prestatario de realizar aforos de tránsito periódicos, antes, durante y después de la ejecución del proyecto ya que la ATTT no tiene los recursos para cubrir la demanda del MOP.

- El MOP debe realizar inventarios periódicos de condición de la vía, de toda la red vial o por lo menos de los proyectos con financiamiento externo, para lo cual se recomienda reactivar la Unidad de Gestión de Pavimentos.

8.2. Capacidad Institucional relacionada a la implementación:

- Empresas Contratistas Extranjeras: Hay que buscar un mecanismo que permita estudiar y conocer mejor a estas empresas, antes de adjudicarles los contratos, ya que ganan las licitaciones y luego no cumplen los compromisos contractuales, por falta de liquidez y de organización.
- Empresas Contratistas Extranjeras: Se recomienda establecer un mecanismo para que las empresas extranjeras contraten, como parte de su plantel organizativo y técnico, profesionales panameños, quienes conocen mejor las condiciones locales del mercado y la industria de la construcción, de esta forma también se reduce la pérdida de divisas por salarios pagados a los profesionales extranjeros.
- Incumplimiento de Empresas: El MOP debe buscarse un mecanismo para que rápidamente se puedan rescindir los contratos por incumplimiento de manera que la aseguradora o el MOP puedan llamar a una segunda licitación sin tanta pérdida de tiempo.

8.3 Seguimiento del Desempeño del Proyecto y Supervisión del Banco:

- Se recomienda, para los nuevos programas, continuar con el seguimiento y la evaluación de los mismos basada en los Planes Anuales de Acción, que se efectuó mediante la realización de informes semestrales de progreso y reuniones semestrales, entre los responsables designados por el Ministerio de Obras Públicas y el Banco. El Equipo de Proyecto participó en las reuniones semestrales correspondientes durante la ejecución del Programa. Las mencionadas reuniones tuvieron, entre otros fines, los siguientes: (a) Evaluar el progreso en la ejecución del plan de acción incluidos los relacionados con la asistencia técnica, el mantenimiento, los aspectos ambientales, los requerimientos del personal de la Unidad Ejecutora, el análisis de las dificultades que hubieran surgido en la ejecución y la forma de superarlas; (b) revisar las proyecciones financieras del Ministerio de Obras Públicas - MOP; y (c) acordar el plan de acción para el periodo siguiente.
- La preparación del préstamo, después de la licitación (realizada con los TdR del Banco) de uno de los dos componentes directos, el tramo Divisa-Santiago fue positiva ya que permitió establecer costos precisos y se logró reducir los tiempos de espera hasta el inicio de las obras.
- La inclusión de un monto sin asignación específica permitió, realizando las transferencias correspondientes, llevar a cabo la segunda licitación tras el incumplimiento de la empresa contratista (el segundo componente directo – tramo Santiago-El Pajal); ya que el atraso en el inicio de las obras coincidió con el incremento del costo de combustible y de los materiales de construcción en general.



PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ

**Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del Plan Puebla Panamá
(Tramo Divisa-Santiago-El Pajal)**

PRÉSTAMO 1468/OC-PN

ACTA DEL TALLER DE CIERRE

29 DE MARZO DE 2010

I. PARTICIPANTES

Asistieron al Taller de Cierre del Programa los siguientes participantes por parte del Ministerio de Obras Públicas - MOP: Eduardo Porras, Jefe de la Oficina Coordinadora de Programas –OCP-; Ricardo Valdés, Coordinador de Proyectos BID de la OCP; Miriam de Solís, OCP; Eliezer Broce, Director de Inspección; Alfonso Bósquez, Supervisión Regional de Inspección – Veraguas; Vielka Tuñón Directora de la Dirección de Planificación y Presupuesto; Haydeé Pinzón, funcionaria de la Dirección de Planificación y Presupuesto; Jorge Chow, Director Nacional de Mantenimiento; Rafael Caballero, Director de Obras de la DINAMAN; José Luis Fernández, Jefe Encargado de la UME - DINAMAN; Vielka de Garzola, Coordinadora de la Sección Ambiental. Por parte del Banco Interamericano de Desarrollo -BID, asistió Ricardo Reyes R, Especialista Sectorial del Banco (TSP/CPN). Además se contó con la participación de Ivet Anguizola, Consultora.

II. METODOLOGIA DE TRABAJO

En horas de la mañana del 29 de marzo de 2010, en la sede de la Oficina Coordinadora de Programas MOP-BID-BIRF-CAF, se reunieron los funcionarios del MOP y el especialista sectorial del Banco a fin de analizar la ejecución del Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del Plan Puebla Panamá (Tramo Divisa – Santiago – El pajal) financiado con el Préstamo 1468/OC-PN. Los resultados del Programa fueron analizados a partir de la evaluación final del mismo hecha por la consultora Ivet Anguizola.

La consultora Anguizola realizó la presentación del Informe cuyos resultados fueron sometidos a discusión entre los presentes.

REN

ACTA DEL TALLER DE CIERRE – continuación.

III. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES

Los funcionarios del MOP que participaron en el Taller de Cierre del Programa, consideran que el informe contiene los principales indicadores de evaluación. No obstante, se sugiere que se amplíe la información concerniente al incremento del índice de accidentes, el cual esta condicionado al incremento del Parque Automotor Nacional y al aumento de la velocidad de desplazamiento de los usuarios que utilizan la vía, al incrementarse la capacidad vial del tramo: Divisa-Santiago (que pasó de dos carriles a cuatro carriles) y al rehabilitar las condiciones del tramo: Santiago-El Pajal. Por lo tanto, se deberá aclarar, que éste índice está calculado para toda la provincia y no para los tramos específicos de la Carretera Panamericana mejorados y ampliados, puesto que los resultados de los indicadores reflejan datos sobrestimados.

Con la culminación de estas obras de infraestructura vial, se le da continuidad a la modernización de la Carretera Panamericana, el cual contribuye al desarrollo económico de áreas adyacentes de ambos tramos, igualmente a la región central del país, a través del aumento de la actividad comercial y turística, como también al movimiento de carga terrestre provenientes de las Ciudades de Panamá y Colón con destino a las Provincias de Chiriquí y Bocas del Toro, así como los países Centroamericanos.

Entre las recomendaciones podemos señalar:

1. Colocar la carpeta asfáltica al Tramo Santiago-El Pajal en corto plazo, para evitar deterioros que puedan incrementar los costos.
2. Dar continuidad a ambos tramos, en la etapa de post construcción y mantenimiento, con el fin de mantener la sostenibilidad de la gestión ambiental.

RC bb

ACTA DEL TALLER DE CIERRE – continuación.

3. El MOP necesita realizar aforos de tránsito e inventarios periódicos de condición superficial, lo cual permitiría realizar una mejor planificación de la inversión de las obras viales.

IV LECCIONES APRENDIDAS

1. Se deber buscar la forma de corroborar la información que presentan la empresa extranjeras que participan en las licitaciones; así como utilizar mecanismos que permitan evaluar la ejecución de los proyectos que presentan en su currículum, para evitar el incumplimiento en la ejecución de las obras.
2. Buscar mecanismos para que cuando se liciten varios tramos simultáneos, a la misma empresa, no se les adjudique más de un tramo; así como mecanismos que permitan rescindir por incumplimiento los contratos de forma rápida y reducir los tiempos de retraso, lo que evitará desfase en el calendario de ejecución de los proyectos.
3. El logro del Objetivo de Desarrollo del Proyecto no sólo depende del MOP, debido a que las variables y supuestos también están relacionadas con la Dirección General de Aduana, referido al tema de la modernización de los procesos y registros aduanales, para reducir los tiempos de espera de la frontera.

RCB

ACTA DEL TALLER DE CIERRE – continuación.

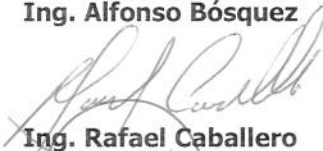


Lic. Eduardo Porras



Ing. Miriam de Solís

Ing. Alfonso Bósquez



Ing. Rafael Caballero



Lic. Vielka Tunón



Lic. Vielka de Garzola



Ing. Ivet Anguizola



Ing. Ricardo Valdés



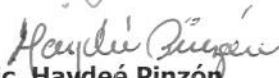
Ing. Eliécer Broce



Ing. Jorge Chow



Ing. José L. Fernández



Lic. Haydeé Pinzón



Ing. Ricardo Reyes



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ASUNTO: TALLER DE LA CONSULTORIA "EVALUACIÓN FINAL DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL CORREDOR PACIFICO TRAMO: DIVISA-SANTIAGO-EL PAJAL", PRESTAMO No.1468/OC-PN (PRESENTADO POR LA INC
 FECHA: Lunes 29 de marzo de 2010
 LUGAR: Oficina Coordinadora de Programas-MOP BID BIRF CAF
 HORA: 10:00 a.m.

| INSTITUCION | NOMBRE | CARGO | TELÉFONOS | | CORREO ELECTRÓNICO |
|----------------------|---------------------|--------------------------------|-----------|-----------|---------------------------------|
| | | | OFICINA | CELULAR | |
| MOP | Ricardo R. Valdés | Ing. EN OCP | 507-9515 | 6534-8995 | RRVALDES@ ^{MOP} gob.pa |
| MOP | Rafael Calvo | Ing. R. Dir. Obras | 507-9642 | | rcalvo11eo@mop.gob.pa |
| MOP | Edgar Porras | OCP | 507-9511 | 66732704 | eporras@mop.gob.pa |
| MOP | José Luis Fernández | ENCARGADO UME | 507-9638 | 6578-5682 | jfernandez@mop.gob.pa |
| MOP | ELIEZER BROCE | INSPECCIÓN | | 6676-6128 | ebroce@mop.gob.pa |
| M.O.P. | JORGE CHOW | DIR. DE MANTENIMIENTO | 507-9640 | 6674-4760 | jchow@mop.gob.pa |
| OCP-MOP-AID-BIRF-CAF | MISION de Solís | OCP-MOP-BID-BIRF-CAF | 507-9511 | 6649-4984 | misiondeSolis@gmail.com |
| MOP | VICTORIA JÚNIÓN | Directora | 507-9458 | 6539-5158 | vJunon@mop.gob.pa |
| MOP | Haydee Quezada | Economista | 507-9482 | - | hpinzon@mop.gob.pa |
| MOP | Liliana Garza | Coordinadora Sec. Ases. | 507-9679 | 6779-9935 | lgarza@mop.gob.pa |
| MOP | Alfonso Bósgovz | Supervisor Region In. Veraguas | 998-4879 | 64500487 | alfonso65@hotmail.com |
| BID | Ricardo Reyes | Especialista | 206-0913 | | ricardoreyes@iadb.org |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Observaciones: | | | | | |

| Banco Interamericano de Desarrollo Informe de Terminación de Proyecto – 2010 PCR Evaluación del Prestatario | |
|---|---|
| Nombre del Proyecto: Programa de Mejoramiento del Corredor Pacífico del Plan Puebla Panamá (PPP) (Tramo Divisa-Santiago-El Pajal) PN0159 – 1468/OC-PN | |
| Agencia Ejecutora: Ministerio de Obras Públicas | |
| Prestatario: República de Panamá | |
| Fecha de Aprobación del Proyecto: 23 julio de 2003 | Fecha Efectividad Contrato: 06 Noviembre de 1998 |
| Fecha Evaluación Prestatario: 19 de marzo de 2010 | Fecha Esperada Taller de Cierre: 29 Marzo de 2010 |
| Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario | |
| <p><u>La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:</u></p> <p>[] Muy Probable (MP) [✓] Probable (P) [] Poco Probable (PP) [] Improbable (I)</p> <p><u>Implementación del Proyecto:</u></p> <p>[] Muy Satisfactorio (HS) [✓] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PC) [] Muy Insatisfactorio (MI)</p> <p><u>Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:</u></p> <p>[] Muy Probable (MP) [✓] Probable(P) [] Poco Probable (PP) [] Improbable (I)</p> <p><u>Comentarios:</u> El mantenimiento del tramo Divisa-Santiago se está desarrollando satisfactoriamente, y se está en etapa de preparación de la licitación de la carpeta asfáltica del tramo Santiago-El Pajal, ambas actividades coadyuvan a la sostenibilidad de resultados del proyecto.</p> | |

| Desempeño del Prestatario |
|---|
| <p>Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:</p> <p>[] Muy Satisfactorio (HS) [✓] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PC) [] Muy Insatisfactorio (MI)</p> <p><u>Comentarios:</u> La licitación, previa a la preparación del préstamo, del tramo Divisa-Santiago, aplicando pliegos del Banco permitió la inclusión de este proyecto en el programa.</p> |

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto:

[] Muy Satisfactorio (HS) [✓] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PC) [] Muy Insatisfactorio (MI)

La Unidad Especial Coordinadora de Programas - UECP ha mantenido una estrecha relación con la representación del Banco en Panamá, en cuanto a comunicación y toma de decisiones, lo que es un aspecto clave para el éxito de los proyectos.

El Banco responde de manera rápida y satisfactoria a las interrogantes que se le plantean. Un aspecto clave ha sido el apoyo del Banco en el otorgamiento de prórrogas para la ejecución de los proyectos y desembolsos correspondientes.

El permitir, durante la preparación, la inclusión de un monto sin asignación específica fue un punto relevante ya que permitió, después de todos los problemas afrontados, terminar la ejecución de obras en el tramo Santiago - El Pajal.

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.