**NOTA TÉCNICA: SISTEMAS DE APOYO AL COMERCIO EXTERIOR DE PANAMÁ**

1. **Antecedentes**

Entre los años 2013 y 2014 durante el proceso de formulación formulación del primer instrumento de ordenamiento del sector logístico del país – el Plan Nacional de Logística de Cargas PNLOG –, Panamá identificó la necesidad de profundizar la digitalización de los procesos de control de operaciones de comercio exterior con el fin de hacer más eficiente el sistema actual y prepararse al crecimiento y diversificación futura de las actividades logísticas en respuesta a los esfuerzos actuales para impulsar un hub logístico de valor agregado.

El PNLOG fue un instrumento de carácter estratégico del cual derivaron otros instrumentos de política pública más o menos amplios. Destacan en orden cronológico el Plan Estratégico de Gobierno, la Hoja de Ruta del Gabinete Logístico de Panamá – o plan de acciones inmediatas del PNLOG al cual se agregaron otras acciones a nivel urbano –, el Plan Maestro de Infraestructura y Logística de la Zona Interoceánica del Canal de Panamá, y la reciente Estrategia Logística Nacional. Todos estos instrumentos destacaron la importancia de avanzar en la modernización y digitalización de procesos de control y de aprovechar dicho esfuerzo para implementar funcionalidades dirigidas a optimizar los procesos logísticos vinculados a las actividades auxiliares en los principales nodos de comercio exterior. Otros instrumentos sectoriales tales como el Plan Estratégico de la Autoridad Nacional de Aduanas, el Plan Maestro de Gobierno Electrónico, etc. igualmente ratificaron esta línea de trabajo.

Para entender el por qué de la importancia de impulsar este complejo componente es importante entender cómo funciona el sistema logístico panameño.

1. **Configuración del sistema logístico panameño y los sistemas de control de operaciones de comercio exterior.**

El sector logístico de Panamá contribuye de forma importante al PIB del país. La oferta logística asociada a esta actividad está ubicada mayoritariamente en la zona influencia de la región interoceánica del Canal de Panamá, definida como tal en la Ley 21 de 1997 que define la zona de conservación del Canal y establece las pautas para su desarrollo.

En la zona se ubican 3 “polos” funcionales que concentran la oferta de la zona interoceánica:

* Colón, en el cual ubican no solo los puertos de contenedores de Cristóbal, Colón y Manzanillo sino además numerosos terminales de graneles y petroleros. En el mismo se ubica la Zona Libre de Colón así como zonas francas comerciales e industriales. Igualmente en esta zona se encuentra el aeropuerto internacional de Colón.
* Tocumen y su área de influencia, en el cual se localiza el Aeropuerto Internacional de Tocumen y numerosos parques logísticos, y zonas francas comerciales e industriales. En la misma se tiene en proyecto la creación de la Zona Franca de Tocumen, una zona logística de iniciativa pública prevista como zona de carga complementaria al aeropuerto orientada a promover las operaciones intermodales y actividades logísticas de valor agregado orientada a los segmentos cautivos del modo aéreo.
* La zona Pacífico, integrada por los puertos de contenedores Balboa y PSA, terminales de cruceros, petroleros y el terminal pesquero, la Zona Económica Especial Panamá Pacífico – ZEEPP –, así como numerosas zonas francas comerciales e industriales ubicadas en las inmediaciones de Balboa. En la En el futuro se tiene previsto desarrollar el puerto de contenedores de Corozal y la futura zona logística en la margen oeste del Canal, ambos iniciativas de la Autoridad del Canal de Panamá.
* A estos activos ubicados en la zona interoceánica cabe añadir la actividad que se da en la frontera de Paso Canoas, la principal frontera del país con Costa Rica y única frontera a lo largo del Corredor Pacífico, así como el paso de frontera en Guabito. Otros puertos menores sirven el movimiento de exportaciones de banano panameño y costaricense en la frontera con Costa Rica – Almirante –, o los movimientos nacionales de carga – Vacamonte, Chiriquí, Armuelles, sólo para citar los más relevantes.

El grueso de la actividad logística que se lleva a cabo actualmelnte en Panamá consiste en actividad auxiliar de apoyo a los intensos movimientos de transbordo y tránsito así como actividades de almacenamiento y redistribución de la Zona Libre de Colón. Los transbordos de contenedores – 87 % del total del tráfico portuario – se dan bien a nivel intraportuario, entre puertos de una misma costa – Atlántica o Pacífica – bien entre puertos de las dos costas (interportuario). En la actualidad los movimientos de transbordo interportuario y tránsito se hacen bien a través del FFCC que conecta sólo 2 puertos – MIT en el Atlántico y Balboa en el Pacífico – o través de lo que en la legislación Panameña se denomina Decreto 6, el instrumento que regula los tránsitos nacionales por vía carretera. Los transbordos intraportuarios representan 65% del total, en tanto que los ferroviarios y los carreteros 27% y 8%, respectivamente.

A estos movimientos de transbordo se suman tránsitos inmediatos desde y hacia los países de Centroamérica por carretera, tránsitos intermodales entre los puertos y el aeropuerto internacional de Tocumen, así como tránsitos de mercancías bajo régimen de admisión temporal – para respetar la denominación aduanera - entre los puertos y Tocumen y las zonas económicas especiales, en las cuales los bienes son producto de transformación industrial, simple depósito para posterior distribución, y en mucho menor grado, logística de valor agregado que implican transformaciones menores sin cambio de origen del producto.

**Reparto modal del transbordo (%) y movimiento de transbordo en Panamá (TEU/año)**

*Fuente : PM-ZIC, 2017*

Panamá ambiciona consolidarse como un hub logístico de valor agregado, ambición cuyo logro ciertamente impactará la composición de los flujos. En concreto, se espera una reducción relativa de los transbordos y un incrementos de los flujos de mercancía bajo control de autoridades aduaneras, fito y zoosanitarias, entre otras, hacia las zonas de agregación de valor. Esto implica un reto enorme para Panamá dado que en la actualidad el país no cuenta con sistemas sofisticados que sirven de apoyo a la trazabilidad de mercancías, condición indispensable para el desarrollo de un hub de escala global.

1. **Sistemas de apoyo actual**

En la actualidad Panamá cuenta con varios sistemas automatizados para la gestión de trámites oficiales vinculados a las autorizaciones y permisos de operaciones de tráfico marítimo y de comercio exterior, a saber:

* El sistema de gestión aduanera – o SIGA, por las siglas del proveedor –, sistema que contempla todos los regímenes aduaneros y es de uso obligatorio. En Panamá el sistema adoptado un sistema propietario del proveedor – CrimsonLogic – sin código abierto, lo cual no permite adaptaciones por parte de la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA), lo cual implica que todas las adaptaciones deben formar parte del contrato de mantenimiento y de gestión suscrito entre la ANA y el proveedor.
* El sistema VUMPA – o Ventanilla Única Marítima de la República de Panamá – implementado para dar cumplimiento al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65 del año 1965), ratificado por Panamá en 2008. Este sistema integra el sistema de autorización de tráfico por el Canal de la Autoridad del Canal de Panamá e informatiza los procedimientos de recepción y zarpe de naves de la Autoridad Marítima de Panamá, y simplifica el proceso de inspección de la nave. Es un sistema desarrollado por la ACP.
* La Ventanilla Unica de Comercio Exterior, a cargo del Ministerio de Industria y Comercio (MICI), aún en fase experimental, y que a la fecha se focaliza sobre algunos rubros de exportación. Originalmente concebido como una oficina localizada en varios centros poblados de Panamá para facilitar los trámites del exportador, en la actualidad está siendo informatizado en el sistema SIGA de la ANA ya que es un módulo estándar de la solución del proveedor.

1. **Esquema funcional de los sistemas de apoyo a las operaciones de comercio exterior de Panamá**

Los sistemas en uso actual sólo cubren parcialmente los requerimientos de un hub logístico de valor agregado, y específicamente, los que derivan de la configuración del sistema logístico de Panamá. Si bien la tipología de flujos pueden ser encontrados en casi cualquier país latinoamericano – a excepción, claro, de los transbordos ferroviarios y carreteros entre terminales portuarias –, es el volumen de los flujos fuera de zona primaria y que transcurren bajo control aduanera lo que resulta excepcional en Panamá. Esta condición tenderá a incrementarse y a complejizarse en el futuro en la medida que se incrementen las actividades de transformación industrial y las actividades logísticas de valor agregado que se llevan a cabo en zonas bajo regímenes económicos especiales.

Por otra parte, el esfuerzo de sistematización no puede tener como único objetivo facilitar el control. El sistema logístico de Panamá, en particular en la zona interoceánica, se superpone a las principales conurbaciones urbanas del país, Ciudad de Panamá y Colón. Como resultado del rápido desarrollo de esta franja territorial, la infraestructura vial urbana no está segregada adecuadamente de los movimientos de larga distancia, lo que impacta la eficiencia de los flujos de carga. A largo plazo, la congestión podría impactar la eficiencia del hub logístico e incrementar su riesgo operacional, situación que amerita explorar sistemas de optimización de la cadena logística portuaria como un todo, los movimientos internos de puertos y el aeropuerto, y los movimientos de corta distancia entre puertos y zonas logísticas adyacentes.

En virtud de lo anterior Panamá ha formulado un modelo conceptual para el desarrollo de un Portal Tecnológico de Comercio Exterior y Logíatica que busca implementarse modularmente y que se describe seguidamente.

* 1. **Objetivos**

El objetivo general del Portal Tecnológico de Comercio Exterior y Logística (PORTCEL) de Panamá consiste en digitalizar los procesos y trámites de comercio exterior, así como toda información documental, logística, comercial y física, de forma de optimizar las operaciones de control de comercio exterior, asegurar la trazabilidad física de las cadenas logísticas entre los principales nodos de comercio exterior del país, y optimizar dichos flujos, todo ello con el fin de contribuir a maximizar la eficiencia del Hub Logístico de Panamá.

De forma específica, la plataforma busca:

* la digitalización al 100% de la tramitología previa optimización de los procesos de importación, exportación, tránsito y transbordo correspondientes.
* la optimización de los procesos logísticos en los principales nodos de comercio exterior, en particular puertos y aeropuerto, así como entre estos y los destinos temporales y definitivos dentro y fuera del país.
* la implementación de herramientas de trazabilidad de las mercancías y los medios de transporte.
* la generación de estadísticas continua de movimientos de carga en el sistema que permitan la medición del desempeño, la generación de alertas tempranas de congestión del sistema y la implementación de soluciones pertinentes.
  1. **Modelo Conceptual**

El modelo conceptual del portal contempla los siguientes sistemas:

**Modelo Conceptual del Portal Tecnólógico de Panamá**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **COMPONENTES** | | |
| **Sistemas COMEX** | **Plataforma de Interoperabilidad** | **Sistemas logísticos** |
| **Interacciones**  Unidireccionales entre usuarios privados y entidades del Estado | **Interacciones**  Pluridireccionales entre los sistemas de base | **Interacciones**  Pluridireccionales usuarios y entidades del estado, y entre usuarios privados directamente |
|  |  |  |
| **Flujos de datos**  Documentales | **Flujos de datos**  Consolidación de flujos documentales y flujos logísticos procedentes de otros sistemas | **Flujos de datos**  Comerciales, documentales y logísticos |
| **Información de Base**  Documentos administrativos | **Información de Base**  Integración de información | **Información de Base**  Documentos administrativos, comerciales y logísticos |
| **Beneficios**  Directos, permiten agilizar y optimizar las funciones de control de entidades del Estado | **Beneficios**  Indirectos, permite optimizar el intercambio de información entre sistemas optimizando la eficiencia de la acción del Estado | **Beneficios**  Directos, permite optimizar la trazabilidad de la carga y unidades de transporte, optimizar los recursos de los actores privados y facilita la función fiscalizadora del Estado en lo que respecta la trazabilidad de flujos |

De forma específica, los sistemas previstos son los siguientes:

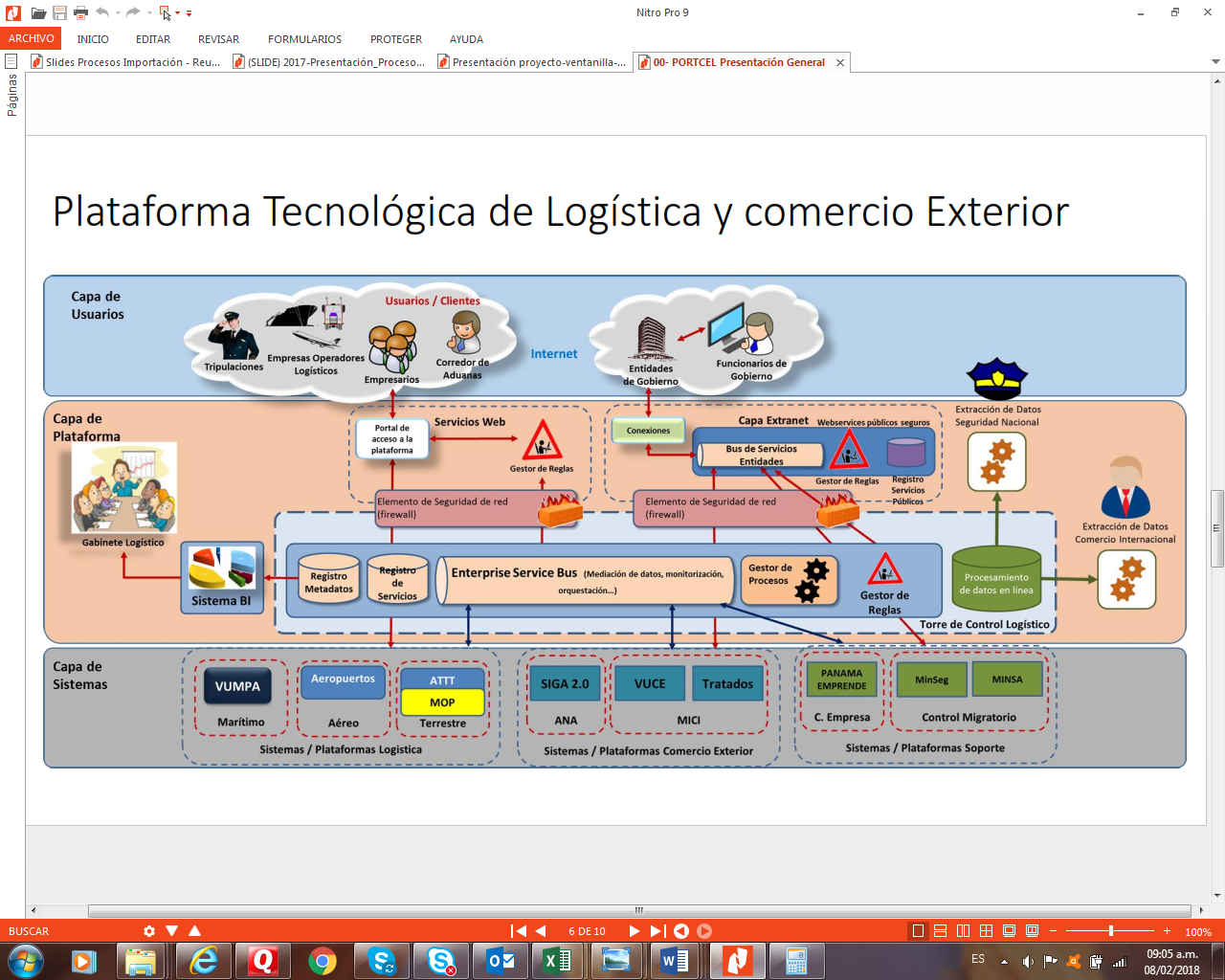
**Sistemas componentes del portal tecnológico de Panamá**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipología** | **Sistema** | **Descripción** |
| Sistemas de Comercio Exterior y autorizaciones del Estado | Ventanilla Única Marítima de Panamá – VUMPA | Ventanilla única de la ACP y la AMP en lo que concierne la recepción y zarpe de naves de las aguas del Canal y de los puertos del sistema panamaño. Permite dar cumplimiento al Convenio FAL 65. |
| Sistema de Gestión Aduanera | * Presentación de Manifiestos * Presentación de Declaraciones para todos los tipos de regímenes aduaneros * Gestión de las Inspecciones Aduaneras * Gestión de Riesgos Aduaneros * Valoración * Pagos de depósitos de garantías, derechos y multas * Registro de entrada y salida de vehículos |
| Sistema de Transbordo | Sistema de digitalización de trámites requeridos por Aduanas, AUPSA y MIDA para autorizar los transbordos en ferrocarril y carreteros, es decir, aquellos que requieren salida del recinto portuario. Además del registro documental el sistema prevé la trazabilidad de la mercancía y los medios de transporte, en una primera fase mediante trazabilidad documental (entrada y salida), y posteriormente trazabilidad a tiempo real. |
| Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE | Ventanilla única para la obtención de permisos, certificados o licencias para importación y exportación. Se prevé a futuro la incorporación de la mercancía en tránsito desde y hacia Panamá. |
| TIM – Tránsito Internacional de mercancías | Sistema de trazabilidad de bienes en tránsito en Centroamérica. |
| Otros Sistemas Centroamericanos | Otros sistemas podrían surgir en el marco del SIECA en seguimiento a los acuerdos regionales de transmisión de certificados fito y zoosanitarios, migratorios, trazabilidad del transporte, entre otros. |
| Sistemas de coordinación logística | Port Community System | Plataforma electrónica neutral y abierta que permite  intercambio de información entre actores públicos y privados a fin de optimizar, gestionar y automatizar los procesos físicos, documentales y comerciales que permiten la trazabilidad de la mercancía y las unidades de transporte a lo largo de la cadena logística portuaria. |
| Airport Community System | Idem para el entorno aeroportuario. |
| Sistemas de trazabilidad de mercancía en tránsito | Trazabilidad de mercancía y unidades de transporte en tránsito en el territorio panameño. |
| Plataforma integradora (ESB) | Plataforma de interoperabilidad | Plataforma MULE de interoperabilidad entre los sistemas de comercio exterior y los sistemas logísticos descritos anteriormente. |

El último componente listado en el cuadro anterior (plataforma integradora) corresponde a la solución que permitirá que todos los sistemas actuales y futuros se comuniquen entre si y realicen el intercambio de información asociadas con las actividades de comercio exterior. En las figuras de las siguientes dos páginas se observa de manera gráfica cómo e portal tennológico va a integrar los diferentes componentes del sistema logístico y de comercio exterior panameño.

La versatilidad de esta plataforma permitirá que los diferentes sistemas existentes, que han sido desarrollados en ambientes diferentes, con lenguajes diferentes y que en la mayoría de los casos no permiten la intercomunicación entre ellos, puedan comunicarse e interactuar entre sí. En otras palabras, la plataforma de interoperabilidad servirá como un bus integrador que permitirá que estos sistemas interactúen entre sí, recibiendo la información relevante de cada sistema operado por las instituciones que de una u otra manera están involucrados en las operaciones de comercio exterior, traduciendo esta información a un lenguaje común a través de conectores, filtrando la información relevante para cada entidad y la traduciendo nuevamente al lenguaje propio de cada sistema en el momento de distribuirla. De esta manera, la plataforma no es intrusiva y cada institución recibirá la información pertinente para sus propios análisis y aprobaciones y devolverá nuevamente la información de aprobación, certificados, etc. a la plataforma para que esta realice el proceso inverso y la distribuya a las instituciones encargadas en permitir el movimiento de la carga e comercio exterior.

**Esquema Conceptual General de la Plataforma Tecnológica de Logística y de Comercio Exterior en sus Diferentes Capas de Operabilidad**



**Interoperabilidad de la Plataforma Tecnológica de Logística y de Comercio Exterior**



* 1. **Grado de avance a la fecha**

**Cronograma de implementación a la fecha**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sistema** | **Hasta 2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| Ventanilla Única Marítima de Panamá – VUMPA |  |  |  |  |  |
| Sistema de Gestión Aduanera |  |  |  |  |  |
| Sistema de Transbordo |  |  |  |  |  |
| Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE |  |  |  |  |  |
| TIM – Tránsito Internacional de mercancías |  |  |  |  |  |
| Otros Sistemas Centroamericanos |  |  |  |  |  |
| Port Community System |  |  |  |  |  |
| Airport Community System |  |  |  |  |  |
| Sistemas de trazabilidad de mercancía en tránsito (GPS, RFID...) |  |  |  |  |  |
| Plataforma integradora (ESB) |  |  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Sistemas de iniciativa pública o regional para el control de operaciones de Comercio Exterior |
|  | Implementado |

1. **Iniciativas del BID para Reforzar la Implementación de los Sistemas de Apoyo a las Operaciones de Comercio Exterior en Panamá**

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) viene desarrollando diferentes actividades conjuntas con el Gobierno de Panamá, las cuales incluyen el desarrollo de reformas políticas, la mejora en la planificación de la infraestructura y servicios logísticos, y la articulación y capacitación de actores públicos y privados relevantes en el desempeño las actividades de comercio exterior del país, con el fin de fortalecer el sector logístico panameño y convertir al país en un centro logístico de categoría mundial. Entre estas actividades, sobresalen dos iniciativas para mejorar el desempeño logístico del país: i) el Programa de Actuación Inmediata de Logística (PAIL), y ii) el programa Panamá en Línea.

El PAIL, financiado a través de la Cooperación Técnica PN-T1186, tiene como objetivo contribuir a mejorar el desempeño logístico de Panamá, a través de la reingeniería de los procesos y la reducción de las restricciones normativas e institucionales que afectan al sector de transporte y logística. Este programa está en curso actualmente y sus actividades específicas incluyen: (i) el diseño de la estructura de gobernanza de la plataforma tecnológica de logística y de comercio exterior; (ii) reingeniería de procesos de comercio exterior, lo cual contempla la automatización de proyectos de trasbordo, la implementación de pagos en línea para las entidades del Estado, la reingeniería de procesos de importación, exportación y tránsito, y la definición del marco legal y regulatorio que apoye los procedimientos de comercio exterior; (iii) plan de negocio para el desarrollo del segmento de perecederos; y (iv) fortalecimiento institucional para la gestión de logística de cargas, lo cual está dirigido a reforzar el conocimiento en logística de cargas de los mandos medios de las instituciones logísticas.

El programa Panamá en Línea (PN-L1114) también se encuentra actualmente en ejecución y tiene como objetivo general mejorar la eficiencia y equidad en la prestación de servicios públicos, a fin de mejorar la competitividad económica y la inclusión social. Este objetivo se alcanzará con otros objetivos específicos, entre los cuales se incluyen la modernización del acceso a un conjunto de transacciones estratégicas para las empresas y los ciudadanos, y el fortalecimiento de la Agencia Nacional para Innovación Gubernamental (AIG) y otras entidades gubernamentales con responsabilidades en el gobierno electrónico. Entre las actividades de este programa, y particularmente dentro de los componentes de modernización de sectores estratégicos, y en particular logística, se encuentra el desarrollo del Portal Tecnológica de Comercio Exterior y Logística descrito anteriormente.

Por último, vale la pena mencionar que hay una tercera iniciativa que se encuentra en proceso de aprobación denominado Programa de Integración Logística y Aduanera (PILA). El PILA (PN-L1107), tiene como objetivo contribuir a mejorar el desempeño del sector logístico en Panamá mediante la modernización de sistemas y procesos aduaneros por medio de tecnología e infraestructura para atender las exigencias de comercio exterior, integrándose igualmente a la Plataforma Tecnológica de Logística y de Comercio Exterior, lo cual permitirá reducción de costes operativos e incremento en la recaudación, reducción y monitoreo de tiempos de tránsito y de despacho, y la trazabilidad y trasparencia de procesos e indicadores.

1. **Estado Actual de las Diferentes Iniciativas de Apoyo a las Operaciones de Comercio Exterior**

Estos programas se vienen desarrollando de manera paralela y con diferentes niveles de avance, con algunas actividades que son comunes para dichos programas, o que son pre-requisito o sirven como insumos para otros componentes críticos. Es por esto que es de vital importancia una coordinación de alto nivel que permita aprovechar las sinergias de los programas, evitar la duplicación de actividades, asegurar el progreso de los mismos y garantizar una exitosa implementación y consecución de los objetivos planteados dentro de los cronogramas establecidos. A continuación se describe de manera general el grado de avance de las diferentes actividades que se están desarrollando a través de las iniciativas del Banco para el apoyo de las operaciones de comercio exterior.

* 1. **Portal Tecnológico de Comercio Exterior y Logística**

Este portal el eje central a través del cual se articularán los diferentes esfuerzos y acciones para el fortalecimiento del sector logístico panameño. Dentro del programa de Panamá en Línea, la AIG se realizó un proceso licitatorio para el diseño, desarrollo e implementación de la plataforma, y la cual fue asignada a la empresa de origen suizo Webb Fontaine. El contrato con esta empresa fue refrendado por la Contraloría de la República en Diciembre de 2017, y las actividades del mismo iniciaron de manera formal en enero de 2018.

El desarrollo del portal se está realizando bajo un ambiente de nube Google y que a su vez tendrá tres ambientes de desarrollo independientes entre sí y que incluyen ambiente de desarrollo (diseño), ambiente de prueba (testing) y ambiente de producción. El ambiente de producción, corresponde al ambiente de operación real.

Para que el contratista pueda iniciar el desarrollo de la plataforma es pre-requisito contar con el mapeo de los diferentes procesos que componen cada uno de los módulos de comercio exterior. Sin embargo, muchos de estos procesos no existen y por lo tanto es necesario un esfuerzo paralelo en el que se realice el levantamiento de dichos procesos. Este esfuerzo se está efectuando como parte de las iniciativas de apoyo del Banco.

En el desarrollo del cronograma detallado de las actividades de diseño e implementación del portal han estado involucrados activamente el contratista, la AIG, y el Gabinete Logístico y el BID con el fin de priorizar el desarrollo de los componentes más críticos para el comercio exterior, así como aquellos componentes para los cuales ya existe información disponible para que el contratista pueda avanzar en el desarrollo. El orden de prioridad establecido para el desarrollo de los diferentes módulos es el siguiente:

* Transbordo
* Importaciones
* Exportaciones
* Tránsito

El sistema de transbordo tiene prioridad ya que como se indicó anteriormente, aproximadamente un 87 por ciento de la carga manejada en Panamá corresponde a transbordos. En el inciso “C” se describen las actividades relacionadas con el desarrollo del Sistema de Transbordo, pero en lo que respecta a su incorporación al portal, actualmente se encuentra en ambiente de desarrollo y se espera que pase a ambiente de prueba a medidos de marzo, y posteriormente al ambiente de producción a principios de Abril de 2018.

El módulo de importaciones ya existe y corresponde al sistema SIGA utilizado actualmente por la ANA. El levantamiento de los diferentes procesos de importación se está realizando a través de dos esfuerzos conjuntos que incluyen una primera fase asignada a la consultora McKinsey (ver descripción más adelante) y una segunda fase que se contratará posteriormente. Se espera que el módulo de importaciones entre en fase de pruebas en mayo y posteriormente entre en ambiente de producción en junio de 2018.

El módulo de exportaciones corresponde a la llamada Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y que actualmente se encuentra bajo el control del MICI. Se espera que el desarrollo de este módulo inicie en julio y que entre en ambiente de producción en agosto de 2018.

El último módulo a desarrollar corresponde al módulo de tránsito de mercancías. Estas mercancías corresponden a aquellas que ingresan temporalmente a territorio panameño a través de alguno de los puertos nacionales (principalmente aquellos ubicados en la zona del canal) pero que su destino final no es territorio panameño sino algún otro país centroamericano. Este módulo se empezará a probar en el mes de septiembre y se espera que entre en ambiente de producción en octubre de 2018.

Vale la pena mencionar que existen otras actividades de comercio exterior que corresponden a combinaciones de las actividades arriba mencionadas. Por ejemplo las actividades de valor agregado o las de acopio y distribución que se realizan a través de las diferentes zonas libres o zonas francas ubicadas en el territorio nacional. Sin embargo, estas actividades se manejarán dentro del portal como importación, si el destino final es posteriormente territorio panameño, y como una re-exportación si el destino final es en el extranjero, por lo que no se requiere diseño de módulos adicionales para este tipo de actividades.

Por último, vale la pena mencionar que la incorporación de otros módulos relevantes (VUMPA, ATTT, etc.) se irán conectando al portal medida que se vaya avanzando en el desarrollo del mismo. El contrato con Webb Fontaine tiene una duración de 3 años, los que permitirá ir ajustando el portal a requerimientos adicionales que vayan surgiendo, así como realizar mejoras y optimización a diferentes procesos y ajustar el funcionamiento del portal a estas mejoras.

* 1. **Levantamiento y Mejora de Procesos de Transbordo**

Dada la relevancia de las actividades de transbordo en los puertos panameños y su preponderancia en relación con los volúmenes totales de comercio exterior en el territorio nacional, el Gabinete Logístico identificó el proceso de transbordo como una de las actividades críticas para iniciar las actividades de mejora del sector logístico panameño. En este sentido, a través del programa PAIL, el Gabinete hizo el levantamiento, análisis y mejora de los procesos de transbordo entendido como un proceso de negocios (*business process*), transversal que involucra no sólo a la ANA sino a entidades anuentes y actores privados.

Durante el proceso se identificaron varios hallazgos a diferentes niveles que incluían flujos de trabajo, sistemas de información, motivación y medidas de desempeño, recursos humanos, políticas y marco regulatorio, e infraestructura. Con base en estos hallazgos, se desarrollaron nuevos procesos optimizados que permitieron igualmente el desarrollo de una aplicación digital más eficiente y con mejoras concretas para los diferentes actores involucrados en el proceso de transbordo y que en el futuro se incorporará dentro del PORTCEL.

Actualmente, el equipo de AIG en colaboración con la OCGL se encuentran finalizando la Fase 1 del el diseño de la aplicación que permitirá incorporar el módulo de transbordo al portal. La solución está compuesta de los siguientes elementos:

* Módulo de Lectura y Procesamiento del Archivo CUSCAR (Customs Card)
* Módulo de Lectura y Procesamiento de los Archivos de instrucciones de carga y descarga.
* Aplicación Web para visualización de datos para análisis de riesgo.
* Sistema de Facturación MIDA.
* Webservices para registro y consulta de pagos.
* Paquete de cambios para Integración de aplicaciones de MIDA y AUPSA con Aplicación WEB y Sistemas de facturación

A continuación se presenta la arquitectura para la Fase 1 de implementación (previo a la implementación de pago electrónico).



La Fase 2 del programa de mejora tiene como objetivo agilizar el pago electrónico y realizar ajustes finales a la herramienta que permitan asegurar la rastreabilidad de la carga de transbordo en su recorrido desde una terminal a otra dentro de la Zona Interoceánica. Se espera que esta fase termine en Abril de 2018.