**Matriz de Progresos Alcanzados desde la Aprobación del PN-L1110**

Los Cuadros abajo retratan los progresos alcanzados en cada grupo de reformas del PBL, de acuerdo con los problemas planteados.

**Cuadro 1: Progresos alcanzados en el marco normativo de logística (2014-2015)**

| **Problemas específicos y sus causas** | **Reformas de Política para atacar el Problema** | **Progresos alcanzados** |
| --- | --- | --- |
| **El marco normativo actual no contempla una política pública de largo plazo para tratar bajo una visión integral, los problemas del sector de logística.** La principal causa es que el país no cuenta con un instrumento normativo que oriente y defina políticas integradas para todo el sector. El único marco normativo de referencia existente, la Estrategia Marítima Nacional de 2008, está enfocada al modo marítimo. | Aprobación por el Gabinete Logístico (GL) y envío al Consejo de Gabinete del **PMLOG, incluyendo objetivos, programas y proyectos**.  Aprobación por el GL y envío al Consejo de Gabinete de la **ELN, incluyendo la visión del sector, estrategia de abordaje y sistema de monitoreo.** | El GDP panameño llevó a cabo reformas normativas que posicionan la logística como uno de los sectores prioritarios del país y que definen las principales directrices a largo plazo para el sector:  1. El Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2015-2019 reconoció la logística como uno de los ejes principales de desarrollo económico, y estableció la elaboración de un Plan Maestro de Logística (PMLOG), de una Estrategia Logística Nacional (ELN) y de una Ley Nacional de Logística.  2. Con el apoyo del sector privado, académico y organizaciones internacionales, el gobierno de Panamá elaboró el Plan Nacional de Logística (PNLOG).  3.En 2016 el Gobierno de Panamá aprueba y remite una revisión del PNLOG, el cual incluye objetivos, programas y proyectos y aprobando una hoja de ruta que forma parte consistente de la ELN, la cual incluye una visión del sector, una estrategia de abordaje y un sistema de monitoreo.  4. En 2017 el Gobierno de Panamá elaboró su Estrategia Logística Nacional 2030, la cual define el mejor uso del territorio, infraestructura y activos logísticos nacionales para el desarrollo de Panamá como Hub regional, a la vez que identifica y prioriza las actividades económicas para aprovechamiento de las ventajas competitivas y formaliza la función de planeación estratégica para el sector logístico de manera sostenible en un horizonte de 30 años.  4. Se ratificó en Asamblea Nacional la **Ley de Transporte Automotor de Carga (Ley 51 del 28 de junio del 2017), la cual** establece el marco legal, organizacional y técnico en materia del transporte de carga que circula en la República de Panamá y promueve condiciones que incentivan la productividad y eficiencia del transporte de carga terrestre, así como la competitividad del país, dentro del marco de iniciativas públicas y privadas para convertir a la República de Panamá en un centro logístico a nivel internacional.  Está pendiente la reglamentación de la ley, la cual se prevé con recursos de CT del BID en el 2018. |
| **El marco legal aduanero no está armonizado con los acuerdos de integración centroamericana[[1]](#footnote-2).** La principal causa es que el marco legal no cuenta con los reglamentos que simplifiquen y agilicen los trámites aduaneros, y los procesos de comercio exterior. Además, no se definieron, conforme esperado, los mecanismos de sanción adecuados en caso de incumplimiento por parte de las empresas privadas. | Aprobación y promulgación de la Ley de Aduanas que permite la **armonización con el código aduanero regional de Centroamérica**, incluyendo, entre otros la simplificación de trámites aduaneros, la facilitación de procesos, y la creación del Tribunal Penal Aduanero y la Defensoría de Oficio. | La reforma del marco aduanero contempla dos dimensiones: la administrativa penal y la de normas complementarias para facilitación. En el ámbito administrativo penal, el Anteproyecto de Ley que pasa a contemplar, entre otras cosas, el Tribunal Penal Aduanero y la Defensoría de Oficio, está en proceso de revisión por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para que sea enviado a la Asamblea General. Las normas de facilitación comercial serán aprobadas por medio de un Decreto Ejecutivo que está en revisión por el Consejo de Gabinete[[2]](#footnote-3).  En 2017 se elaboró el anteproyecto de ley que reorganiza la Autoridad Nacional de Aduanas, su funcionamiento y modernización en el ejercicio de la potestad aduanera, orientado a la facilitación, transparencia y control del comercio internacional con el propósito de establecer un servicio aduanero eficiente y eficaz. Igualmente tiene por objeto actualizar y combatir las conductas, actos, omisiones y tentativas de transgresión a la legislación aduanera que constituyan infracciones aduaneras, sus sanciones y procedimiento aplicable. Pendiente presentación en la Asamblea.  Decreto de Gabinete 34 del 10 de octubre de 2017 que modifica unos artículos del Decreto de Gabinete Nº 12 del 29 de marzo de 2016, dicta disposiciones complementarias al código Aduanero Uniforme Centroamericano y a su reglamento, entre otras. |
| **Baja diversificación de empresas en los servicios marítimos auxiliares.** La principal causa es que el marco legal existente no estimula adecuadamente la inversión directa en los servicios marítimos auxiliares[[3]](#footnote-4). | **Aprobación por parte de la AMP de un Plan de Desarrollo de IED** en servicios marítimos auxiliares. | En el 2016, la AMP mediante Nota ADM no. 0374-DGPIMA-SDIMA-02-216) presentada a Gabinete Logístico remite las siguientes iniciativas aprobadas por la AMP con el fin de promover el fortalecimiento de la IED en servicios marítimos auxiliares: modelo de clúster de servicios marítimos auxiliares, listado de empresas, con licencias de operación vigentes provisionales y publicadas en la página web de AMP, y la resolución 063-2015 que aprueba el reglamento de multas y sanciones por infracciones a las normas de licencias de operación.  La nueva Ley de Servicios Marítimos Auxiliares fue aprobada por la Asamblea Nacional Legislativa, eliminando las restricciones de capital societario a las empresas solicitantes de licencias de operación para equipos flotantes o de servicios de lancha y víveres. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) está elaborando un diagnóstico de necesidades de inversión pública y privada en los servicios auxiliares. |

**Cuadro 2: Progresos alcanzados en el marco institucional de logística (2014-2015)**

| **Problemas específicos y sus causas** | **Reformas de Política para atacar el Problema** | **Progresos alcanzados** |
| --- | --- | --- |
| **Marco institucional de logística y transporte fragmentado**. La principal causa es la inexistencia de un organismo rector que integre y priorice las diversas acciones llevadas a cabo en el sector de logística y que promueva la articulación entre los entes públicos y privados. Las entidades existentes fueron creadas para responder a áreas específicas o a la necesidad de ejecución de ciertos proyectos y no cuentan con mandato ni capacidad institucional para dar seguimiento a un plan maestro o estrategia de logística[[4]](#footnote-5). Tampoco hay un mecanismo de participación sistemática y duradera del sector privado en la formulación de la política sectorial[[5]](#footnote-6). | **Fortalecimiento de la gestión de la CL** por medio de la a**probación del plan de trabajo plurianual de la CL incluyendo** la asignación de recursos humanos y técnicos para la elaboración de: (i) el proyecto de ley del Sistema Logístico Nacional; y (ii) la definición los indicadores de seguimiento y el esquema de monitoreo y evaluación.  Aprobación por el GL **del Informe de Gestión de la CL con los productos y resultados vinculados al plan de trabajo del año precedente** así como directrices estratégicas para el próximo año. | Por Decreto Ejecutivo 235 del 25 de marzo del 2015, el Ministerio de Presidencia creó una Secretaría de Competitividad y Logística, modificando el Decreto Ejecutivo 236 del 23 de julio de 2009 con la función de coordinar los entes públicos y privados en el sector logístico nacional.  Como instituciones de dialogo, el Ministerio de Presidencia creó el GL, con la participación de las principales instituciones del país, que realiza el rol de instancia rectora de alto nivel de la logística en el país. Bajo este Gabinete, el Ministerio de Presidencia aprobó el Decreto Modificatorio No. 696 del 21 de octubre de 2015, que crea el Comité Consultivo Permanente, que consolida la participación del sector privado, con el objetivo de garantizar el dialogo con este sector, el cual estará conformado por cuatro miembros del Consejo Empresarial Logístico y tres miembros con amplia experiencia en el sector, seleccionados por el Ejecutivo.  Como instancia técnica de trabajo del gabinete, se instituyó una Coordinación Logística (CL), con recursos humanos y financieros, y plan de trabajo definido. *Georgia Tech,* una de las instituciones académicas más prestigiosas en el sector, se incorporó al equipo técnico de la CL y les apoya en la elaboración del Plan de Trabajo Plurianual.  En 2016, el Gobierno de Panamá remite el Plan de Trabajo plurianual de la CL, el cual incluye la asignación de recursos humanos y técnicos para la elaboración de, entre otros: (i) el proyecto de ley del Sistema Logístico Nacional; y (ii) la definición los indicadores de seguimiento y el esquema de monitoreo y evaluación.  Igualmente, en el 2016, el Gobierno de Panamá presenta la Memoria Anual de la Secretaría de Competitividad y Logística a la Asamblea Nacional, la cual incluye los productos y resultados vinculados al Plan de Trabajo del año precedente, y directrices estratégicas para el siguiente año. |

**Cuadro 3: Progresos alcanzados en el proceso de planificación integral (2014-2015)**

| **Problemas específicos y sus causas** | **Reformas de Política para atacar el Problema** | **Progresos alcanzados** |
| --- | --- | --- |
| **Insuficiente capacidad de planificación del sector**. La principal causa es que el país no tiene instrumentos que integren las acciones de planificación del sector de logística[[6]](#footnote-7). El sector no cuenta con: (i) un plan maestro de transporte y logística que integre la zona interoceánica, ni que integre la planificación multimodal de infraestructura y los servicios logísticos a nivel nacional, tomando en cuenta los principales sectores económicos incluyendo los productos agrícolas; y (ii) instrumentos de ordenamiento y planificación territorial a nivel nacional que permitan el adecuado uso de las potencialidades productivas y logísticas del país, lo que incluye:   * Desarrollar una política de ordenamiento territorial a nivel nacional para fortalecer y alinear las capacidades políticas institucionales * Modificar, simplificar y desarrollar el marco legal vigente en materia de planificación y gestión de desarrollo territorial. | **Elaboración del PTLZI, incluyendo los siguientes aspectos**:   * Tamaño de la futura demanda de valor agregado en la zona interoceánica; * Suelos disponibles; * Planes y proyectos de transporte e infraestructura logística relevantes; * Requerimientos de inversión; * Propuestas de mecanismos que permitan armonizar las competencias de diferentes entidades públicas;   Evaluación estratégica ambiental.  **Elaboración del PMTL e incorporación de su seguimiento a las actividades de las mesas de trabajo.** El PMTL debe incluir:   * Identificación de necesidades de infraestructura y servicios de los principales segmentos logísticos, y los flujos nacionales e internacionales derivados; * Integración de las iniciativas existentes en materia de infraestructura y servicios; * Propuesta de los proyectos de transporte e infraestructura logística relevantes; y   Priorización de las inversiones, y propuesta de modelos de gestión para la inversión privada en dicha infraestructura.  **Aprobación de la PNOT** enfocado en las potencialidades productivas y logísticas del país.  **Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y el Atlántico, incorporando cambios originados en las consultas públicas,** con el objetivo de identificar áreas prioritarias para fortalecer el desarrollo logístico nacional. | 1. En 2016 el Ministerio de Presidencia creó un comité interinstitucional para el proceso de elaboración de un Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI), que ordenará las inversiones en el área del Canal y fomentará el desarrollo de actividades de valor agregado. La Autoridad del Canal (ACP) fue responsable de la responsable de ejecutar la elaboración de este plan. 2. En 2017 se concluyó la elaboración del PTLZI. 3. En 2016, la Oficina de Coordinación del Gabinete Logístico presenta al Ministerio de la Presidencia, una propuesta para revisión y viabilidad legal para simplificar y optimizar el proceso de planificación del sector compuesta por dos pilares: técnico y legal, financiero de gobernanza que buscan integrar los avances de cada una de las instituciones para generar un Sistema de Planificación y Transporte a nivel nacional. 4. La elaboración del Plan Maestro de Transporte se encuentra en la fase de inventario de planes (mapa de vialidad, lineamentos del plan de ordenamiento de las áreas metropolitanos del Atlántico y del Pacífico, Plan Estratégico de Carga Aérea del Aeropuerto de Tocumen, propuestas de desarrollo portuario de la AMP) y de una propuesta de fortalecimiento institucional del MOP.   En el ámbito de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, el Plan de Gobierno 2015-2019 prioriza la elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y de la Ley de Ordenamiento Territorial.  Se aprueba en Asamblea Legislativa la Ley No. 14 de 2015 aprobatoria del reglamento de ordenamiento territorial para el desarrollo urbano igualmente que la Resolución No. 732 de 2015 del MIVIOT aprobando lineamientos para la tramitación de Planes y Esquemas de Ordenamiento Territorial, como parte constitutiva del PNOT.  En el 2016, El Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT) convoca talleres de dialogo con las diferentes entidades afines al Ordenamiento Territorial con el objetivo de crear lineamientos de políticas y las consultas ciudadanas para la actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas metropolitanas el Pacífico y del Atlántico para posterior confección y firma del Decreto Ejecutivo que aprueba la revisión y actualización del plan.  Se convocarán mesas de trabajo con los principales involucrados de la sociedad civil para discutir los nuevos lineamentos de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial. La institución también modificó la política de gestión de riesgos y desastres por medio de la modificación de la Resolución 402/2010.  En noviembre de 2017 se realizó el taller de lanzamiento del proceso de formulación de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial. La PNOT se formulará en un **horizonte a 2030**. Para el proceso se creó un Comité Técnico Coordinador integrado por los Ministerios de Ambiente, Desarrollo Agropecuario, Economía y Finanzas, Presidencia, Secretaria de Descentralización y MIVIOT, y un Comité Técnico Ampliado que añade las universidades, ACP, AMP, MINSA y otros gremios de consulta.  En el tema de desarrollo urbano, el MIVIOT lanzó una convocatoria de consultas públicas del Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y Atlántico. El borrador del plan está en fase de revisión por el MIVIOT. |

**Cuadro 4: Progresos alcanzados en los procesos de facilitación comercial (2014-2015)**

| **Problemas específicos y sus causas** | **Reformas de Política para atacar el Problema** | **Progresos alcanzados** |
| --- | --- | --- |
| **Demoras en el despacho de mercancías internacionales debido a iineficiencias en los procesos.** Las principales causas residen en que:   * 1. Las operaciones de control de comercio exterior no están sistematizadas[[7]](#footnote-8);   2. La trazabilidad integral de flujo de mercancía es débil debido a que las actividades de apoyo al control de operaciones en comercio exterior no están completamente digitalizadas[[8]](#footnote-9);   3. Baja integración de los sistemas existentes, lo que genera largas esperas en ventanillas, siendo necesario uso de tramitadores;   4. Número de trámites excesivos para verificación de los documentos de entrada, estancia y salida de naves. Además, Panamá todavía no ha implementado de forma completa los Acuerdos de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65), el Paquete de Bali y las medidas de implementación de corto plazo del Consejo de Integración y Comercio de Centroamérica (COMIECO), que buscan agilizar los procesos aduaneros de los países partes. | **Aprobación de procesos armonizados entre los sistemas de recepción de naves de la ACP y la AMP** en el área de influencia del canal **en el marco del acuerdo FAL65.**  **Preparación de anteproyecto de Ley** para aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de **la OMC ‑Paquete de Bali.**  **Definición de medidas para implementación en el corto plazo en el marco acordado por el COMIECO**, incluyendo asignación de presupuesto o recurso de cooperación técnica para su implementación.  **Incorporación a las plataformas SIGA y VUCE** de las modificaciones de los procesos aduaneros definidos en el **marco del proceso de integración regional centroamericano (CAUCA, RECAUCA).**  **Aprobación por la CL y remisión al GL del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional**, incluyendo: (i) regulación de transferencia y seguridad de datos;(ii) estandarización de base de datos de entidades del Estado.  **Aprobación de esquema de intercambio de información estadística entre la AMP y la ANA** para obtener información de parte de empresas individuales. | El gobierno de Panamá ha tomado medidas a nivel institucional para mitigar este problema:  Durante el 2016:   * 1. La AMP aprueba avances sobre la armonización de procesos entre los sistemas de recepción de naves de la ACP y la AMP en el área de influencia del canal en el marco del acuerdo FAL65 realizando presentaciones de avances dentro de la agenda del gabinete logístico.   2. Se publica en la gaceta Oficial de la Ley No. 55 del 9 de septiembre de 2015, que adopta el Protocolo del Acuerdo de Marrakech, por el cual se establece la OMC, y el Anexo a dicho Protocolo referente al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.   3. ANA somete una Nota Oficial que especifica el conjunto de medidas prioritarias de corto plazo en el marco de COMIECO, incluyendo asignación de presupuesto o recurso de cooperación técnica para su implementación.   4. Nota oficial del MICI (VICOMEX N-019-16) presentando los avances logrados en torno a la plataforma VUCE, en el marco del proceso de integración regional centroamericano. MICI presenta informe donde resume la fase de incorporación de las diversas instituciones. Se armo un plan de trabajo donde se segmentan las instituciones menos complejas que en la actualidad solo revisan, firman y sellan la pre-declaración de importación o exportación de productos y las más complejas que requieren la emisión previa de los documentos, licencias o permisos sellados y firmados y el pago de los servicios en revisión. Presentaron un plan de implementación para lograr el objetivo y los acuerdos interinstitucionales firmados con MIDA, Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá, AUPSA, Cuerpo de Bomberos, Instituto Conmemorativo Gorgas y Ministerio de Salud. Señalaron como pendiente: acuerdos con MEF y Ministerio de Ambiente.   5. Nota Oficial de ANA presentando los avances logrados en torno a la incorporación de acciones propias del proceso de integración regional centroamericana (CAUCA y RECAUCA), relacionados con la plataforma SIGA.   6. Nota oficial de la AIG (AIG-IAH-N-No.147-2016) se remite al Gabinete Logístico la propuesta del modelo conceptual de la Plataforma Tecnológica de Integración de Logística y de Comercio en su versión conceptual, incluyendo: la Regulación de transferencia y seguridad de datos y la estandarización de base de datos de entidades del Estado. La AIG presenta un diseño conceptual del plan maestro de digitalización al sector.   7. Mediante Nota Oficial de ANA (no.013-2016-ANA-DG) a la coordinadora del Gabinete Logístico se aprueba el esquema de intercambio de información estadística y señalando avances en los siguientes puntos: AMP puede generar la información estadística de acuerdo a los requerimientos indicados, que se presentaron a Crimson Logic solicitudes de cambio en el sistema informático SIGA para que los datos sean obligatorios, que los requerimientos se los cambios en el SIGA para pasar de datos no obligatorios a obligatorios se implementaran durante la actualización de versión del archivo CUSCAR que se utiliza para la transmisión de datos entre las navieras y la ANA, y que se incluirán en el SIGA, modificaciones en las pantallas de captura del manifiesto de carga para que los campos indicados por la AMP sean obligatorios   8. La Agencia Nacional de Aduanas (ANA) creó una Unidad de Asuntos Internos y Transparencia para atender y reportar quejas de usuarios en el marco de sus funciones relacionadas con la ética, conducta, integridad y transparencia institucional. Además, ANA solicitó a la empresa que administra el contrato de gestión y mantenimiento del SIGA el presupuesto necesario para implementar los nuevos requerimientos técnicos del Formulario Aduanero Único (FAUCA). En relación a la Declaración Aduanera Única Centroamericana (DUCA) y Declaración Única de Tránsito, se espera una definición final de los requerimientos entre los socios regionales en el ámbito de Centroamérica.   9. Hasta ahora, el Ministerio de la Presidencia lanzó un decreto promoviendo el cumplimiento de las actividades relacionadas a tecnología de información para trazabilidad del flujo de mercancías, por medio de, entre otros: regulación de transferencia y seguridad de datos; estandarización de base de datos de entidades del Estado. La Agencia de Inteligencia Gubernamental (AIG), responsable de los planes tecnológicos de las instituciones del gobierno de Panamá, está preparando la propuesta del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico.   10. La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) ya contiene una arquitectura técnica para su integración con las distintas entidades. El Ministerio de Comercio e Industria (MICI) está recolectando las firmas de los convenios de las instituciones que se incorporaran a la VUCE electrónica, que empieza a operar en agosto de 2016. En enero, se espera empezar la operación de la VUCE con las tres principales instituciones: Desarrollo Agropecuario, Bomberos y Autoridad para Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP). Además, la AMP y la ANA firmaron un convenio estableciendo medidas para facilitar el intercambio de información estadística. Se definirán, por lo tanto, los lineamentos sobre el esquema de intercambio de información.   11. Para reducir el número de trámites excesivos y cumplir los acuerdos de facilitación comercial el país puso en marcha las siguientes reformas:       1. La AMP lanzó un plan de trabajo para implementar una Ventanilla Única Portuaria en el ámbito del Comité Nacional de Facilitación, que siga las normas del Convenio FAL 65 de Mercancías de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este plan fue validado en los últimos talleres de gestión marítima y dispone de un presupuesto para la implementación en 2016.       2. La ANA definió cinco medidas de facilitación comercial de corto plazo asignando recursos para la implementación de por lo menos tres de ellas[[9]](#footnote-10), en el ámbito de COMIECO.       3. El Protocolo de Marrakech fue homologado por medio de la Ley No. 55 del 9 de septiembre de 2015, en el ámbito de la Organización Mundial de Comercio (OMC) - Paquete de Bali.   5. El 12 de junio de 2017 se promulga en Gaceta Oficial el Decreto Ejecutivo 281 que establece disposiciones para dar eficaz cumplimiento al convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965, enmendado y adoptado por Panamá mediante la ley 44 del 15 de julio de 2008 y deroga el decreto ejecutivo no.512 del 1 de agosto del 2013. En este sentido, el decreto establece que todo buque deberá declarar la información requerida de forma electrónica a través del sistema VUMPA, para que todas las instituciones de Gobierno realicen la evaluación de riesgo en su totalidad a través de dicho sistema, previo a la llegada del buque y que la primera inspección al arribo de un buque de navegación internacional sea ejecutada por un solo inspector de la República de Panamá (Inspector país), y que la misma sea reconocida tanto por ACP como por AMP independientemente de quien la realizó. Adicionalmente mediante la utilización del nuevo sistema se institucionaliza el concepto de “Libre Plática” automatizada lo que agilizará las operaciones de carga y descarga en los recintos portuarios.  6. En Enero 2017 se inician las certificaciones de las empresasdentro del Programa del Operador Económico Autorizado (OEA) para garantizar la seguridad y confiabilidad de la cadena logística internacional a través de la participación de empresas exportadoras, importadoras, transportistas (aéreo, terrestre, marítimo), operadores de carga internacional (puertos, aeropuertos), agente corredor de Aduana, almacenistas o recintos aduaneros y operadores logísticos.  En junio de 2017 se desarrolló consultoría para la mejora de los procesos de obtención de permisos de importación y registros sanitarios de medicamentos de la Dirección de Farmacias Y Drogas del Ministerio de Salud.  En abril de 2017 se inició el análisis y mejora del proceso de transbordo/transito internacional como parte de la iniciativa para la promoción de “Panamá Hub: Una Terminal con dos océanos”. Esta iniciativa cuenta con la participación de los grupos de interés de la Zona Interoceánica de alto nivel con el objetivo de potenciar el área estratégica y replantear el modelo de negocio de Panamá.  En enero 2017 se inicia el diseño y elaboración de un modelo lógico de base de datosy de una solución informática para la captura/gestión de datos y aplicaciones asociadas para la recepción y análisis de los datos del manifiesto de carga para los procesos de comercio exterior del Ministerio de Desarrollo Agropecuario y la Autoridad de Protección Seguridad de Alimentos (MIDA/AUPSA). Este proyecto busca eliminar la dependencia de los documentos físicos y disminuir los costos administrativos para las instituciones y para los usuarios. Igualmente, busca incrementar la capacidad de la ANA de garantizar la fiscalización, control y monitoreo de los flujos de carga que usan Panamá como punto de paso, y mejorar el desempeño de las instituciones dentro del proceso, en términos de tiempo y de costos para actividades como el análisis de riesgos. Adicionalmente se buscar elaborar una solución informática (web service) para la captura de datos y conjunto de aplicaciones asociadas para la recepción, procesamiento, análisis y almacenamiento de los datos del manifiesto de carga.  Plataforma Tecnológica de Logística y Comercio Exterior con fondos del préstamo BID 3683/OC-PN, la AIG contrató la implementación, operación, mantenimiento y soporte de los servicios de la Plataforma Tecnológica para la Integración de los Sistemas de Logística y Comercio Exterior de Panamá. Se estima que para el 2018, estarán integradas todas las entidades del Gobierno Nacional que intervienen en los procesos de importación, exportación y tránsito de mercancías por el territorio nacional. Con la plataforma se busca la **d**igitalización al 100% de la tramitología, e implantación de la capacidad de rastrear y trazar físicamente las mercancías y vehículos de transporte; por medio de un Sistema de Comunidad Portuaria y Logística, que optimice las operaciones multimodales, marítimo-portuarias, de transporte terrestre (ferroviario y carretero), y aeroportuarias; en el territorio de la República de Panamá. Se está avanzando en la definición de la **Gobernanza de la Plataforma Tecnológica de Comercio Exterior, con fondos de CT del BID.**    En junio de 2017 Costa Rica y Panamá firmaron el Acuerdo Marco Nacional para establecer controles bajo un esquema de integración física en sus puestos fronterizos  Proyecto de Ley 569 de octubre de 2017 que crea la Dirección General para el suministro de medicamentos, insumos médicos quirúrgicos, tecnología sanitaria y otros productos para la salud humana |
| **Insuficiente oferta de recursos humanos en el mercado laboral panameño para llevar a cabo funciones técnicas y gerenciales en el ámbito de logística**. La principal causa es la ausencia de una estrategia de recursos humanos para el sector de logística que contemple un plan permanente de reciclaje y capacitación profesional. | **Remisión al GL del plan piloto de capacitación en Logística**. | La Alta Comisión del Empleo emitió un informe en 2015 con recomendaciones del Estudio de Necesidades, Ofertas Académicas y Plan Piloto de Formación en Logística. El Plan Piloto de Formación Logística está en fase de elaboración.  En 2015, mediante **Decreto Ejecutivo no.782 del 23 de noviembre de 2015,** el Ministerio de la Presidencia crea la estructura de proyecto para el desarrollo del Instituto Técnico Superior del Ester ITSE con el objeto de mejorar la calidad de formación técnica profesional para reducir la brecha existente entre la demanda y oferta formativa de técnicos profesionales incluyendo los que compete al sector logístico.  En 2016, la Coordinación del Gabinete Logístico del Ministerio de la Presidencia aprueba los lineamientos destacados para consolidar las acciones tendientes a fortalecer e incentivar la formación y capacitación en el sector de logística, a partir de las iniciativas y competencias desarrolladas en Panamá en la materia y la elaboración de un plan pilotor de formación y capacitación a ser ejecutado por las instituciones pertinentes en el sector. Prepara un plan de acción de Capacitación y formación en Logística 2016-2017 y términos de referencia para el diagnóstico de recursos humanos en logística y plan piloto de capacitación y formación.  En el 2018, mediante recursos que se prevén de cooperación técnica del BID, se pretende desarrollar un programa de capacitación para funcionarios de mandos medios del sector público en logística. |

1. Como compromiso de la adhesión de Panamá al Sistema de Integración Centroamericana (SICA) en 2013, Panamá debe ajusta la Ley al Código Uniforme Aduanero (CAUCA) y al Reglamento del Código Uniforme Aduanero (RECAUCA). [↑](#footnote-ref-2)
2. El Decreto de Gabinete atenderá: los compromisos y parámetros operativos que hay en el RECAUCA, los pagos electrónicos, la expectativa de uso de firma digital como obligatoria, uso de dispositivos tipo GPS para reducir el uso de los custodios físicos y trazabilidad de los tránsitos por ferrocarril. [↑](#footnote-ref-3)
3. La Ley de Servicios Marítimos Auxiliares obliga a las empresas de *bunkering* que operan mediante material flotante a contar al menos con un 75% de capital panameño. Actualmente, solamente 50% de las empresas de *bunkering* actúan con participación de capital extranjero. [↑](#footnote-ref-4)
4. La falta de una instancia ejecutiva encargada de la política de logística es suplida por agencias autónomas entre las que se destacan: la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA). [↑](#footnote-ref-5)
5. El gobierno tenía pendiente la definición de un mecanismo de participación sistemática y duradera del Consejo Empresarial Logístico (COEL), organización del sector privado, en la formulación de la política sectorial. [↑](#footnote-ref-6)
6. La ausencia de instrumentos de planificación de largo plazo es marcada; salvo los Planes Maestros Portuarios y el Plan Estratégico de Aduanas, el país no cuenta con planes de transporte (urbano y de carga) y planes viales, relacionados con componentes del Sistema Logístico Nacional. [↑](#footnote-ref-7)
7. El SIGA no se encuentra en su óptima operación y presenta fallas de transmisión en un porcentaje elevado (50%), así como errores de registro y congestión. El sistema no está interconectado con los depósitos aduaneros y la firma electrónica no está implementada completamente. [↑](#footnote-ref-8)
8. La VUCE no está completamente informatizada y no integra a todas las entidades (solamente tres presentan sistemas informatizados). [↑](#footnote-ref-9)
9. Las cinco medidas son: declaración anticipada tanto de importación cómo de exportación, trámites migratorios una sola vez con intercambio de información, intercambio electrónico de certificados fito y zoosanitarios, uso de tecnología a radio frecuencia y tarjetas que se colocaran en los medios de transporte para dar trazabilidad a los plazos de cruce de en los puntos fronterizos y colocación de cámaras de video en los puntos fronterizos para acompañar las filas. [↑](#footnote-ref-10)