

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	Panamá
▪ Nombre de la CT:	Apoyo operativo a la tercera fase del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá
▪ Número de CT:	PN-T1186
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Sergio Deambrosi (TSP/CPN), Jefe de Equipo Alterno; Daniel Cabrera (INE/TSP); Alejandra Caldo (TSP/CPN); Ezequiel Cambiasso y David Ochoa (VPC/FMP); Margarita Libby (INT/TIN); y Mónica Centeno (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Tercera Fase del Préstamo Programático de Políticas (PBP), Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá
▪ Fecha de autorización del Abstracto de CT:	3 de mayo de 2017
▪ Beneficiario	Secretaría Logística y de Competitividad (Ministerio de la Presidencia, Panamá)
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Agosto 2017
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas consultoras locales o internacionales y consultores individuales locales o internacionales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	Representación en Panamá (TSP/CPN)
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	No
▪ CT incluida en CPD:	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	La CT se alinea con el desafío de desarrollo de integración económica y productividad

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO ASOCIADO

- 2.1 La presente CT apoyará acciones vinculadas a la tercera operación del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá¹, estructurado como un Préstamo

¹ La fase I del PBP, PN-L1110, fue aprobada en junio de 2010 y la fase II, PN-L1119, fue aprobada en mayo de 2016, la fase III está prevista para 2018.

Programático de Políticas (PBP). La CT apoyará acciones que contribuyen a concretar y dar sostenibilidad a las reformas acordadas en el PBP.

- 2.2 El principal objetivo de la serie programática es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Panamá, a través de la reducción de restricciones normativas e institucionales que afectan el desempeño del país, especialmente en los ámbitos de: (i) Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA); (ii) logística de apoyo al sector agrícola; y (iii) logística de apoyo al comercio regional. Los objetivos específicos incluyen: (i) fortalecimiento del marco legal y regulatorio; (ii) consolidación del marco institucional de logística y transporte; y (iii) fortalecimiento del sistema de planificación multisectorial y de facilitación comercial.
- 2.3 La primera operación (PN-L1110) se enfocó en establecer las prioridades de reforma y la institucionalidad necesaria para su implementación. La segunda operación (PN-L1119) se enfocó en la elaboración de los instrumentos legales, de planificación y de mejora de procesos. Esta tercera operación, se enfocará en concretar los instrumentos legales y los instrumentos de planificación, permitiendo un vínculo concreto y de largo plazo con las políticas públicas.
- 2.4 La presente CT apoya acciones que contribuyen a concretar las reformas acordadas en el marco del PBP, así como acciones que materialicen y garanticen la sostenibilidad de las reformas luego del cierre de la serie programática.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 **Situación actual.** El sector logístico y de transporte tiene un rol estratégico en Panamá, dada su contribución a la economía² y generación de empleos y divisas. Desde el 2010, el sector ha crecido a un ritmo promedio del 5,1% anual y se prevé que continúe siendo uno de los principales motores de crecimiento. Las inversiones en el sector se han reflejado en mejoras en los indicadores logísticos internacionales. De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (LPI), Panamá ocupó en 2016 la posición 40 entre 160 países; mientras que en 2007 se encontraba en la posición 54 de 150 países.
- 3.2 Sin embargo, a pesar de estos avances y tras la expansión del Canal de Panamá (Canal), el país busca pasar de su tradicional visión marítima de trasbordos³ a una nueva visión de agregar valor a través de servicios logísticos asociados al Canal, capitalizando las oportunidades que surgen a partir de su ampliación.
- 3.3 Dentro de los elementos que limitan la competitividad del país y la posibilidad de agregar más valor, se mencionan aspectos relacionados con la disponibilidad de infraestructura multimodal y servicios logísticos, así como barreras derivadas y vinculadas con aspectos legales, regulatorios e institucionales⁴. Consciente de esta realidad, Panamá está abordando los retos del sector desde una visión multisectorial coordinada a nivel nacional.
- 3.4 Como parte de las actividades de reforma impulsadas por las etapas ya aprobadas del programa de reformas, se están finalizando dos herramientas de carácter estratégico que trazan las líneas de desarrollo del sector: la Estrategia Logística Nacional 2030 (ELN 2030) y el Plan Maestro de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PMTLZI). Ambas herramientas han identificado como reto estratégico y prioritario, la

² El sector representa alrededor de 19% del PIB.

³ Alrededor de 95% de la carga manejada en los puertos panameños corresponde a transbordo.

⁴ Si bien Panamá ocupa el lugar 40 a nivel global en el Índice de Desempeño Logístico de 2016, en el análisis desagregado se observa un rezago significativo en el subíndice de trazabilidad y seguimiento de envíos (ocupa la posición 63).

integración del *hub* logístico y la inmediata necesidad de alcanzar la máxima fluidez en los movimientos de mercancías, y la obtención de trazabilidad documental y de información. Para lograr esta integración, se hace necesario trabajar en sinergia con las instituciones del Estado que componen el sector logístico, a fin de impulsar iniciativas de corto plazo que tengan por objeto alcanzar fluidez en los procesos y en la información, y excelencia en costos.

- 3.5 Con miras a lo anterior, la Oficina de Coordinación del Gabinete Logístico (OCGL), dependiente del Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá, planteó la necesidad de ejecutar un Programa de Actuación Inmediata de Logística (PAIL) para la generación del funcionamiento integrado de las instituciones logísticas, en cuanto a sus procesos, normativas, gestión de cambio organizacional y tecnología.
- 3.6 Para la definición del PAIL, con el apoyo técnico y financiamiento del BID y con la participación de los mandos medios de las instituciones públicas vinculadas a la logística⁵, se realizaron una serie de talleres de trabajo a fin de consensuar un listado de proyectos prioritarios para asegurar la fluidez en los movimientos de mercancías y la trazabilidad documental y de la información relacionada a los procesos del sector logístico.
- 3.7 En este contexto, el objetivo de la presente CT es 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. El objetivo específico es apoyar la implementación del PAIL con énfasis en acciones que contribuyan o se derivan de las reformas acordadas en el programa “Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá”.
- 3.8 La presente CT es consistente con la Estrategia de País de Panamá 2015-2019, específicamente con el objetivo estratégico de “profundizar los servicios logísticos, la eficiencia y la conectividad de la infraestructura productiva” al apoyar las reformas regulatorias e institucionales que complementen las inversiones logísticas que se realizan en el país. Asimismo, la CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 del Banco (GN-T2788-5) al alinearse con el desafío de desarrollo de integración económica al apoyar operativamente la tercera fase del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá, cuyo objetivo es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Panamá y a la mejora de su competitividad.

IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 4.1 La presente cooperación técnica se estructura en un único componente:
- 4.2 **Componente 1. Plan de Acción Inmediata de Logística (PAIL).** Este componente financiará la implementación del PAIL, el cual se conforma de los siguientes proyectos: (i) arquitectura tecnológica que contempla la definición e implementación de una plataforma tecnológica de logística y comercio exterior y el diseño de la estructura de gobernanza de la misma; (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

⁵ Autoridad del Canal de Panamá, Aeropuerto Internacional de Tocumen, Autoridad Marítima de Panamá, Ministerio de Agropecuario- Cuarentena Agropecuaria, Autoridad de Protección de Alimentos AUPSA, Autoridad Nacional de Aduanas.

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.

- 4.3 La implementación del PAIL demandará la contratación de un equipo de consultores de apoyo a la OCGL en las siguientes disciplinas: (i) rediseño de procesos y desarrollo de *software*; (ii) ajuste de marcos normativos y legales; (iii) gestión de cambio; (iv) logística; y (v) administración de proyectos.
- 4.4 **Resultados esperados.** El detalle de los resultados y productos esperados de la ejecución de la CT se presenta en la siguiente matriz.
- 4.5 **Presupuesto.** El presupuesto total de la CT será de US\$500.000, el cual será financiado por recursos del capital ordinario del Banco. El monto de financiamiento requerido por componente principal para lograr los resultados esperados se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1. Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	Descripción	BID/ Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente 1: Plan de Acción Inmediata de Logística	Este componente financiará la ejecución el Plan de Acción Inmediata de Logística elaborado por la OCGL	485.000	-	485.000
Seguimiento, evaluación y supervisión de la ejecución de la CT		15.000	-	15.000
Total		500.000	-	500.000

- 4.6 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 **Agencia ejecutora.** A solicitud del beneficiario, el Banco, a través de la División de Transporte en la oficina de país en Panamá (TSP/CPN), será el ejecutor de la CT. Esta ejecución comprenderá: (i) la contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales; y (ii) el seguimiento administrativo de las contrataciones. TSP/CPN junto con la oficina de país del Banco en Panamá (CID/CPN) serán responsables de la administración del programa, y coordinarán con la OCGL la ejecución de la presente CT.
- 5.2 Las agencias gubernamentales de Panamá, a través de la OCGL, colaborarán con TSP/CPN en: (i) la elaboración de los TdR para la contratación de los servicios de consultoría; (ii) el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que cumplan los lineamientos del gobierno; y (iii) la coordinación de las actividades locales requeridas para la realización de talleres y otros eventos de concertación y difusión requeridos para definir y aprobar la estrategia y la agenda nacional en logística de cargas.
- 5.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** El Banco realizará las contrataciones de conformidad con las Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-1). El plan de adquisiciones se presenta en el Anexo III. TSP/CPN actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones.

- 5.4 **Supervisión.** La supervisión de la ejecución de la CT, será realizada por el equipo de proyecto del Banco, para lo cual podrá contratar consultores. El seguimiento de la ejecución será realizado a través de informes semestrales y reuniones periódicas de evaluación de avance.
- 5.5 **Estructura de ejecución.** El período de ejecución será de 18 meses y el plazo de desembolsos será de 24 meses.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. En relación a los riesgos asociados con la ejecución del proyecto, el jefe de equipo concluye que son mitigados por el hecho que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. Otro factor que contribuye a esta mitigación es el fuerte compromiso del Gobierno de Panamá con las reformas de políticas del PBP al que esta operación apoya. Durante la ejecución se hará especial énfasis en la colaboración de las diversas instituciones gubernamentales y el sector privado con los consultores contratados, a fin de garantizar la provisión de la información necesaria para elaborar los estudios propuestos.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 Esta CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. De acuerdo a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), esta CT se clasifica como Categoría "C", ([Ver Filtros de Salvaguarda](#)).

Anexos:

Anexo I. [Carta de Solicitud de Presidencia](#)

Anexo II. [Matriz de Resultados](#)

Anexo III. [Términos de Referencia para actividades/componentes a ser adquiridos](#)

Anexo IV. [Plan de Adquisiciones](#)