

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Panamá
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Línea 2 del Metro de Panamá
▪ Número de CT:	PN-T1117
▪ Nombre del préstamo/Garantía asociado:	N/A
▪ Número del préstamo/Garantía asociado:	N/A
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Juan Manuel Leño (TSP/CPN), Jefe de Equipo; Carlos Mojica (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Harvey Scorcia (TSP/CVE); Virginia Navas (INE/TSP)
▪ Fecha de autorización del Abstracto de CT:	28 de junio, 2013
▪ Beneficiario:	Panamá
▪ Agencia ejecutora y nombre de contacto:	Secretaría del Metro de Panamá
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	N/A
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$1.500.000
▪ Contrapartida local:	US\$1.500.000
▪ Periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	29 de agosto, 2013
▪ Tipos de consultores:	Firma y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	TSP/CPN
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Sí

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Problemática.** El Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá cuenta actualmente con más 1,5 millones de habitantes convirtiéndola en la ciudad más importante del país con casi el 50% de sus habitantes concentrados en ella. La movilidad urbana en la Ciudad de Panamá está caracterizada por el predominio de los viajes periferia-centro, en los que el transporte público es el modo preponderante. Sin embargo, la presencia del auto particular es también importante y su uso se encuentra en una tendencia creciente. Según las estimaciones disponibles, al día de hoy el modo privado supera el 40% de los viajes origen-destino en el período pico de la mañana, la tasa de motorización se encuentra alrededor de 235 vehículos por cada 1.000 habitantes lo cual es alto para el contexto regional¹ y la tasa de crecimiento del parque automotor es de 7,7%.
- 2.2 El creciente parque automotor y la baja calidad del transporte público ponen en peligro la sostenibilidad del transporte. Al día de hoy los tiempos de viaje son sumamente elevados (en promedio en la hora pico son de 70 minutos) con problemas de operación del tránsito severos. Sin las mejoras necesarias en la calidad

¹ Por ejemplo, la tasa de motorización en mega ciudades de la región como Rio de Janeiro es de 238 o la de Sao Paulo es de 270 vehículos por cada 1.000 habitantes.

del servicio transporte público y la adecuada planeación de la movilidad el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá puede entrar en el “círculo vicioso del transporte urbano”. En este círculo la mala calidad del servicio de transporte público increpa a las personas a comprar y/o utilizar más sus autos particulares lo que empeora el tráfico; esto hace menos rentable y atractivo el transporte público lo que disminuye aún más su calidad de servicio.

- 2.3 Como parte de la estrategia para promover el transporte sostenible y mejorar la movilidad, las autoridades con apoyo del BID se han embarcado en distintos proyectos e iniciativas como: i) la implementación de las Líneas 1 y 2 de Metro; ii) la implementación del sistema Metrobus; iii) la integración de los sistemas de transporte público Metro y Metrobús; y iv) el Plan Integral de Movilidad Urbana para el Área Metropolitana de Panamá (PIMU-AMP).
- 2.4 Al día de hoy la Línea 1 de Metro se encuentra en desarrollo y espera comenzar operaciones en 2014. La Línea 1 con 13 km (fase 1) espera transportar más de 127.000 viajes diarios en sus primeros años de operación. Dado el futuro crecimiento poblacional de la Ciudad de Panamá y la necesidad de tener un transporte público de calidad a lo largo de toda la ciudad, es necesaria la construcción de una red de metro que forme parte de la red jerarquizada de transporte público de la Ciudad de Panamá.
- 2.5 Por esta razón el Gobierno de Panamá se encuentra en etapa de planeación de la Línea 2 del Metro. Esta línea estaría conformada por dos grandes tramos: i) el tramo este desde San Miguelito hasta la Barriada 24 de Diciembre, a lo largo de la Av. Domingo Díaz hasta la intersección con el Corredor Sur y a partir de allí por la Vía Panamericana hasta la Barriada 24 de Diciembre; i) y el tramo oeste, que no se ha previsto dentro del horizonte de planificación (año 2035) desde San Miguelito hasta la Av. Balboa, con un intercambio con Línea 1 a la altura de la Estación Iglesia del Carmen. Se espera que el tramo este de la Línea 2 tenga alrededor de 20 km de longitud, 15 estaciones y transporte 152.000 viajes diarios (en un escenario optimista) en sus primeros años. Cabe anotar que preliminarmente, la Línea 2 está concebida con una inserción de tipo elevado, similar al que se está construyendo para el tramo Los Andes – 12 de Octubre de Línea 1.
- 2.6 **Objetivo.** El objetivo general de la Cooperación Técnica (CT) es apoyar a las autoridades en la planificación y la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Línea 2 del Metro de la Ciudad de Panamá, su integración con el resto del sistema de transporte público y la puesta en marcha del ente operador del Sistema Metro.
- 2.7 **Adicionalidad.** Las Línea 1 y 2 de Metro se enmarcarán dentro de los principios de la movilidad sostenible, entendida esta como la movilidad que privilegia formas de desplazamiento más eficientes, limpias y seguras dentro de una ciudad, como el transporte público. Con las Líneas 1 y 2 de Metro se mejorará la cobertura del transporte público masivo y su calidad del servicio, se ofrecerá una alternativa de buena calidad a los usuarios del vehículo, se desincentivará a los usuarios con capacidad económica a comprar vehículos particulares y se reducirá la cantidad de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

- 2.8 Esta estrategia se encuentra alineada con los objetivos del GCI-9, en particular por ser una iniciativa cuyos resultados tienen co-beneficios en la mitigación de los efectos del cambio climático. La División de Transporte promueve los principios de movilidad limpia a través de la Estrategia Regional de Transporte Sostenible (REST) a través de la cual ha apoyado numerosas iniciativas. Igualmente, las Líneas de Metro de Ciudad de Panamá se encuentran alineadas con los objetivos de la iniciativa de ciudades sostenibles en la cual se promueve el uso de modos limpios en los contextos urbanos. Finalmente, el transporte es uno de los seis ejes principales de actuación del Banco en Panamá y mediante esta CT se da continuidad al trabajo en el sub-sector de transporte urbano.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

El proyecto consta de dos componentes.

- 3.1 **Componente 1.** Los estudios de estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Línea 2 del Metro, incluyendo la evaluación económica, financiera y fiscal del mismo. Este componente espera:

- i) Desarrollar la estructura técnica del proyecto a nivel de factibilidad y diseño conceptual: a través de estudios permitirán actualizar las estimaciones de demanda de pasajeros, harán levantamiento topográfico con inventario físico adyacente a las vías, examinará las afectaciones, dimensionará el sistema y seleccionará su tecnología;
- ii) Desarrollar la estructuración financiera del proyecto: se examinarán distintas alternativas para el financiamiento y licitación de la Línea 2, se definirá el modelo de administración y gestión operativa y se hará la modelación financiera del proyecto para distintos actores;
- iii) Desarrollar la estructuración legal del proyecto: se elaborarán, entre otros, los estudios para definir la estructuración legal del proyecto incluyendo la elaboración de los pliegos para la licitación del diseño y construcción del sistema;
- iv) Elaborar la evaluación económica y social del proyecto: se elaborará para distintos escenarios la evaluación de los beneficios y costos económicos, sociales y ambientales del proyecto;
- v) Estudio del impacto fiscal de la construcción y operación de la Línea 2 de Metro: se examinará los impactos fiscales principalmente en el gobierno como resultado de la construcción de la Línea 2 de Metro teniendo en cuenta su interacción con la Línea 1 y el resto del sistema de transporte público. Además proveerá estrategias para mitigar los riesgos relacionados con estos impactos; y
- vi) Apoyar la puesta en marcha de la operación y del ente operador del sistema Metro.

3.1.1 Los productos finales del componente serán los siguientes:

- a) Estudios técnicos de factibilidad para el diseño, construcción de obras civiles, e instalaciones de la Línea 2;

- b) Estudios técnicos para el diseño conceptual de la Línea 2;
- c) Estudio de estructuración financiera del metro incluyendo distintos escenarios;
- d) Estudio de estructuración legal del proyecto incluyendo los contratos y pliegos para la construcción, operación y mantenimiento de la Línea 2 del sistema Metro;
- e) Estudio de evaluaciones económicas y sociales del proyecto Línea 2 del sistema Metro;
- f) Estudio del impacto financiero en las finanzas del gobierno de la construcción Línea 2 de Metro; y
- g) Estudios técnicos para la administración y puesta en marcha de la operación y del ente operador del sistema Metro.

3.2 **Componente 2.** Puesta en Marcha y Fortalecimiento Institucional, mediante este componente se espera:

- i) Apoyar a la Secretaría del Metro con el proceso de planeación de la Línea 2; y
- ii) Coordinar la integración de las Líneas de Metro entre sí y con el resto del sistema de transporte público.

3.2.1 Los productos finales del componente serán:

- a) Reportes de consultores especializados en diversas áreas (incluyendo a un experto contrataciones) como arte del fortalecimiento institucional del ente operador.

IV. PRESUPUESTO

Con esta CT se financiarán estudios y consultores por un monto total de US\$ 1.500.000.

Presupuesto indicativo

Componente	Descripción	Fondos BID	Fondos contraparte	Total
Componente 1	Estudios	US\$1.400.000	US\$ 1.500.000	US\$2.900.000
Componente 2	Consultores	US\$100.000	-	US\$100.000
Total		US\$1.500.000	US\$1.500.000	US\$3.000.000

V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

5.1 La agencia ejecutora será la Secretaría del Metro de Panamá (SMP), quien contratará y ejecutará los recursos asignados mediante esta CT. La SMP fue creada en 2009 originalmente con el fin de planear y ejecutar las obras del sistema de transporte masivo Metro de Panamá. Para este efecto la agencia cuenta con un grupo técnico de alta calidad técnica que ha preparado, ejecutado y desarrollado estudios relacionados con la planificación del transporte urbano.

VI. PRINCIPALES RIESGOS

6.1 La construcción de grandes obras de infraestructura como los sistemas Metro pueden imponer una alta carga fiscal que genera un riesgo de sostenibilidad financiera a los

gobiernos tanto por su alto costo de construcción, que puede elevarse más allá de lo presupuestado, como por los subsidios de operación que se pueden requerir. Los estudios financiados a través de esta CT permiten mitigar este riesgo de la siguiente manera: i) los estudios de estructuración técnica, legal y financiera permitirán conocer a mayor precisión los costos de operación del proyecto; y ii) el estudio del impacto financiero de la Línea 2 de Metro examinará en detalle los impactos fiscales y proveerá estrategias para mitigar los riesgos alineados al mismo.

VII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL

- 7.1 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios de asesoría técnica, la presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales, por lo que ha sido clasificada con la categoría “C”. IDBDOCS No. 37860550.