

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica de la CT

| | |
|---|---|
| ▪ País/Región: | PANAMA |
| ▪ Nombre de la CT: | Apoyo al desarrollo de los proyectos de transporte masivo de la Ciudad de Panamá - Extensión de la Líneas del Metro de Panamá y Cable aéreo de San Miguelito |
| ▪ Número de CT: | PN-T1347 |
| ▪ Jefe de Equipo/Miembros: | Bayona Pulido, Mauricio (INE/TSP) Líder del Equipo; Gomez De Las Heras, Eduardo (INE/TSP); Monteiro Silva Maria Emilia (INE/TSP); Wever Vargas, Anabelle Dafhne (CID/CPN); De Obaldía Fierro, Ana Victoria (CID/CPN); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO) |
| ▪ Taxonomía: | Apoyo al Cliente |
| ▪ Operación a la que la CT apoyará: | - |
| ▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT: | 23 May 2024. |
| ▪ Beneficiario: | Metro de Panamá, S.A. (MPSA) |
| ▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto: | Inter-American Development Bank |
| ▪ Financiamiento solicitado del BID: | US\$300,000.00 |
| ▪ Contrapartida Local, si hay: | US\$0 |
| ▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución): | 36 meses |
| ▪ Tipos de consultores: | Individuos; Empresas |
| ▪ Unidad de Preparación: | INE/TSP-Transporte |
| ▪ Unidad Responsable de Desembolso: | CID/CPN-Representación Panamá |
| ▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n): | Si |
| ▪ CT incluida en CPD (s/n): | Si |
| ▪ Alineación a Estrategia Institucional: Transformación para una Mayor Escala e Impacto | Objetivos:(i) abordar el cambio climático; y áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva. |

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Objetivos.** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar el proceso de planificación de la red maestra del metro de Panamá, actualizando en primera fase la base de datos socioeconómica y de movilidad para el Área Metropolitana de Panamá (Distritos de Capira, Chorrera y Arraiján, en la provincia de Panamá Oeste, y los distritos de Panamá, San Miguelito y Chepo, en la provincia de Panamá), mediante la realización una Encuesta de Movilidad que incorpore a las metodologías convencionales una nueva herramienta que utilice datos de la posición geográfica de usuarios de teléfonos móviles.
- 2.2 **Justificación.** El Área Metropolitana de Panamá (AMP) alberga a más de 2 millones de habitantes¹ y comprende parte del territorio correspondiente a dos provincias: Panamá y

¹ [Alcaldía de Panamá, 2024.](#)

Panamá Oeste, las cuales representan el 48,6% de la población total del país². Actualmente, el 57% de los habitantes se movilizan en Transporte Público (TP) con un promedio de duración de viaje de 54 minutos, condicionado por la extensión de la ciudad y la presencia del metro sólo en varios distritos³. Según datos oficiales de movilidad, en el 2014 en el AMP se realizaban diariamente 2.258.8273 viajes, de los cuales el 45,41% son en automóvil (9,31% en taxi y 36,10% en vehículo privado), el 38,05% en transporte público y el 16,55% restante en otros modos, destacando un 8,11% caminando y un 0,16% en bicicleta⁴. Para potenciar el uso de transporte público e incentivar su demanda frente al vehículo privado resulta fundamental generar un sistema de movilidad que garantice eficiencia, seguridad, comodidad y economía en el desplazamiento diario de las personas en el AMP. En este sentido, contar con información actualizada, desagregada y georreferenciada que permita generar una modelación de los patrones de movilidad actuales, se vuelve imprescindible para una planificación, diseño y operación efectivos de la movilidad en el AMP.

- 2.3 **Revisión de los patrones de movilidad y planificación futura.** Metro de Panamá, S.A. (MPSA), como parte de las actividades de planificación de las futuras líneas previstas en su Red Maestra, ha identificado la necesidad de afinar el dimensionamiento de los proyectos de extensión de la Línea 3 de metro hasta Chorrera y de la Línea 2 de metro hasta Paitilla, así como del Cable Aéreo de San Miguelito. Aprovechando la información socioeconómica actualizada, producto de un reciente censo, se cuenta con un buen punto de partida para revisar las estimaciones socioeconómicas y de demanda de transporte en el AMP, las cuales se han derivado de la encuesta de movilidad realizada en el año 2014, en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS), financiado por el BID. Desde entonces y hasta la fecha se han apreciado cualitativamente algunos cambios en los patrones de movilización de la población de la ciudad, a propósito de la puesta en marcha de importantes proyectos de transporte como lo son las Líneas 1 y 2 del metro, la restructuración de rutas que ha llevado adelante MiBus y la construcción de obras viales como la extensión del Corredor Norte hasta la Panamericana en el área de Tocumen. Asimismo, resulta fundamental tener más claridad en cuanto a la diferenciación por género en el comportamiento de los viajes, cuantificar el impacto ocasionado por nuevos proyectos urbanos y los cambios generados por la pandemia.
- 2.4 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto ([CA-631](#)) y se alinea con los objetivos de: (i) abordar el cambio climático, dado que la CT promueve el apoyo a la planificación del desarrollo de TP sostenible en el país. La CT también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva. Además, la CT es consistente con el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-12](#)) en sus líneas de acción: (i) promover la movilidad de pasajeros urbana e interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; (ii) fortalecer las instituciones y regulaciones del sector; (iii) impulsar la transformación tecnológica del sector; y (iv) incrementar la disponibilidad de información y conocimiento sobre el sector.
- 2.5 Asimismo, la CT se alinea con la Estrategia País de Panamá ([GN-3055](#)) en sus área prioritaria de modernización de la gestión pública; y en su objetivos estratégicos de: (i) promover la transformación digital de la administración pública; (ii) desarrollar servicios de infraestructura de calidad con criterios de inclusión y sustentabilidad ambiental, por priorizar la digitalización

² [Perfil de Movilidad Humana en las ciudades: AMP, Panamá](#) (ACNUR, OII, ONU-Hábitat, 2022).

³ Ídem.

⁴ [Plan de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de Panamá](#) (Alcaldía de Panamá, BID, 2016).

de la información socioeconómica para una planificación de proyectos de infraestructura más acertada y orientada al impacto.

- 2.6 **Beneficiarios.** El apoyo a la planificación del metro de Panamá y su Red Maestra, en base a datos actualizados y concretos, beneficiará a toda la población del AMP, aproximadamente 2 millones de personas⁵, que dispondrán de una planificación más eficiente de la movilidad metropolitana, basada en evidencias *Top of Form*.

III. Descripción de los componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente I. Estudios para el fortalecimiento de la preparación de proyectos de transporte (US\$ 275.000).** Este componente financiará la elaboración e implantación de una metodología para la recolección y el análisis de datos actualizados y georreferenciados sobre la movilidad en el AMP. La Encuesta de Movilidad atenderá a información socioeconómica y demográfica desagregada por los parámetros necesarios para impulsar una movilidad inclusiva y sostenible.
- 3.2 **Componente II. Actividades de conocimiento y diseminación (US\$ 25.000).** Este componente financiará actividades de socialización y difusión del conocimiento, más específicamente, los resultados del estudio socioeconómico y de movilidad georreferenciado.
- 3.3 **Resultados.** A través de las actividades de la CT, se espera ampliar los conocimientos socioeconómicos, demográficos, así como los patrones de movilidad de los habitantes del AMP, para que las autoridades metropolitanas lleven a cabo una mejor planificación del metro, atendiendo a cuestiones como conectividad, accesibilidad, inclusión y sostenibilidad, entre otras. Más concretamente la CT pretende obtener los siguientes resultados: (i) base de datos socioeconómica y de movilidad, georreferenciada actualizada al año 2024, que sirva de sustento para el afinamiento del dimensionamiento de los proyectos de extensión de la línea 2 (Línea 2 A), extensión de línea 3 y cable aéreo de San Miguelito, así como para sustentar la formulación de nuevas políticas y proyectos de movilidad metropolitana; (ii) caracterización de la movilidad que incluya aspectos sobre los que se ha profundizado poco hasta la fecha (comportamiento de viajes desagregado por género, el peso de la última milla en la segmentación del viaje *OverDrive* [O/D], en tiempo y costo); y (iii) confirmar la utilidad/pertinencia de incorporar el uso de Big Data como parte de las metodologías de levantamiento de información.
- 3.4 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$300.000,00. El 100% será financiado con recursos del Programa Estratégico de Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC-SDP) Ventanilla 2 Infraestructura Sostenible. No habrá contrapartida local y la distribución es la siguiente:

Presupuesto Indicativo (US\$)

| Componente | Financiamiento BID (US\$) | Financiamiento Total (US\$) |
|---|---------------------------|-----------------------------|
| Componente I. Estudio socioeconómico y de movilidad georreferenciado | 275.000 | 275.000 |
| Componente II. Socialización y difusión de resultados | 25.000 | 25.000 |
| Total (US\$) | 300.000 | 300.000 |

⁵ [Alcaldía de Panamá, 2024.](#)

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 En respuesta a la solicitud recibida por el Gobierno de Panamá, la ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28. INE/TSP será la encargada de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Asimismo, el Banco como ejecutor será el encargado de la administración de los contratos, realizar las aprobaciones, informes, pagos y evaluación de las consultorías.
- 4.2 La estructura de ejecución propuesta se justifica por la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos considerados en el marco de esta CT. Particularmente, las razones para asignar al Banco la ejecución de esta CT consideran que: (i) la experiencia previa de INE/TSP permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de los estudios requeridos por esta CT, con la posibilidad de generar una diferencia en la calidad de los productos a ser desarrollados; y (ii) para la ejecución de esta CT se requiere un alto nivel de coordinación con distintas partes interesadas, posición en la que el Banco es visto como un socio estratégico.

V. Riesgos importantes

- 5.1 El principal riesgo que podría afectar a la ejecución de las actividades enmarcadas en el alcance de esta CT está relacionado con la efectiva coordinación y comunicación entre las diferentes partes interesadas. Para mitigar este riesgo, el Banco liderará la ejecución de las actividades y garantizará la efectiva coordinación y comunicación entre las partes.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VII. Salvaguardias ambientales

- 7.1 Esta CT está destinada a financiar un estudio socioeconómico y de movilidad georreferenciado. En caso de que se financien estudios ambientales y sociales, tanto los términos de referencia como los productos de esta CT serán coherentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.