

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Mejoras de logística y transporte de carga para las principales cadenas de valor de exportación en Panamá

PANAMÁ

PN-T1348

Apoyo a la consolidación de la Estrategia Nacional de Logística en Panamá

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. El Hub panameño, centrado en el Canal de Panamá y complejos portuarios, junto con el aeroportuario de Tocumen, constituye el núcleo del sistema logístico nacional. Este Hub está situado en una posición estratégica que abarca el 3% del comercio global marítimo y ofrece un alto potencial para integrarse en cadenas de valor globales y regionales, para lo cual se requiere impulsar la diversificación y generación de mayor valor agregado a los servicios logísticos. Al interior de Panamá, la red de carreteras son el eje integrador de los nodos logísticos, a partir de dos ejes principales, la carretera Panamericana (corredor Pacífico) y el corredor Panamá – Colón.
- 1.2. La Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030 (ELNP), es la hoja de ruta que permite priorizar las actividades económicas y posible diversificación hacia nuevas actividades para el mejor aprovechamiento de las ventajas competitivas de Panamá. Esta identifica los requerimientos de infraestructura y tierras para viabilizar la ELNP de manera sostenible al año 2030 y recomienda el marco institucional, la estructura organizacional, los procesos y sistemas necesarios para formalizar la función de planificación estratégica y de inteligencia competitiva para el sector logística. En complemento a la ELNP, la Ley 51, de junio de 2017, establece que será la aún no creada Dirección de Transporte de Carga Terrestre (DTCT), adscrita a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), la responsable del desarrollo ordenando y eficiente del transporte de carga por carretera y que deberá controlar, regular y fiscalizar este tema.
- 1.3. Panamá tiene dos grandes retos logísticos con enfoques completamente distintos. El primero pertenece a los procesos logísticos de carga (principalmente internacional) enmarcados dentro del corredor interoceánico que conecta los Océanos Atlántico y Pacífico, que corresponde mayoritariamente al tránsito fluvial a través del Canal de Panamá y a operaciones de transbordo de carga (89% de la carga movilizada en puertos panameños en 2022 fue carga de transbordo), los cuales se mueven entre Panamá y Colón, que se ubican en cada extremo del canal. Los modos utilizados en este corredor incluyen el ferroviario, carretero, fluvial y aéreo. Debido a su alta importancia a nivel mundial, es indispensable garantizar la competitividad del corredor interoceánico y a su vez fomentar una logística de valor agregado que beneficie a más sectores productivos del país.

- 1.4.** El segundo reto corresponde a las demás regiones del país, donde la infraestructura y la capacidad logística son altamente deficientes o inexistentes, lo que no ha permitido vincular la economía local a los beneficios que ofrece el corredor interoceánico, generando a la vez una gran desigualdad. El modo de transporte principal al interior del territorio es la carretera. Sin embargo, solo el 20,9% de las carreteras interurbanas se encuentra en buen estado, mientras que el 46% de las carreteras pavimentadas tienen un estándar aceptable. La vía terrestre más importante es la Carretera Panamericana, la cual atraviesa el país de oriente a occidente, empezando en Yaviza al oriente y conectando con Costa Rica en la frontera occidental. Esta constituye la columna vertebral de la red vial de Panamá.
- 1.5.** Adicionalmente, fuera del Corredor Interoceánico existen cinco puertos menores en el país, todos al occidente del territorio, más algunos centros logísticos en Santiago, Penonomé y David. No obstante, su capacidad e importancia a nivel internacional es mucho menor y su oferta es escasa. Esto hace que este segundo reto implique un nivel de fortalecimiento muy distinto a lo encontrado alrededor del Canal de Panamá. Con ello, es viable robustecer la cadena de valor, mejorando las condiciones del transporte de carga al interior del país, reduciendo tiempos de viaje, disminuyendo costos de transporte y de procesos logísticos, entre otros, y así aumentar la productividad y la competitividad y mejorar las oportunidades económicas a toda la población panameña.
- 1.6.** Los grandes retos presentes en el país y la necesidad de fortalecer los procesos logísticos en el país generan un incremento en los requerimientos institucionales para poder gestionar adecuadamente la logística nacional e internacional. Por esa razón es indispensable fortalecer la capacidad institucional y operacional de las entidades e instituciones responsables o que tengan mayor relevancia en las principales cadenas de valor.
- 1.7.** La CT permitirá desarrollar un análisis del estado del arte de las condiciones de las cadenas de valor de exportación en el territorio panameño. A partir de este, se podrán desarrollar propuestas para incrementar la competitividad de estas y robustecer la logística de transporte, no solo en el Hub panameño, sino en todo el territorio panameño, buscando mejorar la capacidad de exportación de los sistemas productivos e incrementar las condiciones socioeconómicas de la población de manera inclusiva y sostenible a través de mejoras en la logística y el transporte. Además, se busca fortalecer institucionalmente al sector, a través del apoyo a la ATTT en la creación de la DTCT.
- 1.8.** El objetivo de la CT PN-T1348 contribuir a la competitividad de Panamá a través de mejoras logísticas que permitan la diversificación de actividades para consolidar su posición como Hub logístico interoceánico mundial, promoviendo mejoras en la logística de transporte para generar condiciones competitivas más favorables para las principales cadenas de valor exportadoras, integrando la economía local a estas cadenas, así como generando logísticas en las instituciones responsables de las principales cadenas de valor exportadoras.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es apoyar a la implementación de actividades definidas en la Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030 enfocadas a generar mejoras logísticas y de transporte para incrementar la competitividad de las principales cadenas de valor exportadoras, integrando la economía local a estas cadenas. Asimismo, se busca desarrollar actividades de divulgación de los resultados relacionados con la implementación de las actividades definidas en la ELNP.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con todos los estudios e informes que son necesarios para impulsar mejoras de logística de las principales cadenas de valor de exportación del país en concordancia con lo estipulado en la ELNP, así como para la divulgación de las actividades y procesos realizados. El alcance de los servicios incluye: (i) una caracterización de las cadenas de valor y logísticas de exportación en Panamá, que incluya una descripción de los grupos de interés directos, tanto privados como gubernamentales; (ii) un plan de acción de mejoras en logística y transporte que incluya el acompañamiento correspondiente a las instituciones correspondientes en el desarrollo de las actividades propuestas; y (iii) actividades de divulgación de lo desarrollado y planteado en el plan de acción.

4. Actividades Clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos. Se espera que los consultores desarrollen las siguientes actividades generales:
- 4.2. Inicio. (i) Reunión de inicio de proyecto *kick-off*; y (ii) elaboración del cronograma e identificación de los actores.
- 4.3. Planificación. Elaboración y presentación del Plan de Dirección del Proyecto, la cual deberá contar con: (i) Plan de Gestión del Alcance (incluidos los criterios de aceptación de los entregables); (ii) Plan de Gestión del Tiempo; (iii) Plan de Gestión de RRHH; (iv) Plan de Gestión de Riesgos; y (v) Plan de Gestión de los Actores.
- 4.4. Ejecución. Las actividades incluirán, entre otras, las siguientes:
 - **Delimitación y sectorización del área de estudio.** El ámbito espacial general del trabajo es la República de Panamá. Las sectorizaciones que se realicen deben ser coherentes con lo descrito en la ELN 2030.
 - **Diseño de la metodología:** Se deberá desarrollar una metodología en donde se estipule el proceso que va a realizar la firma contratada para el desarrollo de las actividades. Esta debe incluir actividades a desarrollar y la descripción de cómo se ejecutarán. Además, debe incorporar cronograma, reuniones, visitas y demás información complementaria.

- **Caracterización de las cadenas de valor de exportación en Panamá:** Se debe realizar una caracterización que incluya un análisis del estado del arte de las cadenas de valor de exportación en todo el país, incluyendo:
 - Sectores productivos e industria, incluyendo el panorama de las empresas productoras de los bienes a exportar.
 - Centros de producción y procesamiento, incluyendo un análisis geográfico de su ubicación, discriminado por tipo y capacidad.
 - Corredores de transporte de carga, incluyendo las características de la red de corredores, su estado, costes asociados, esquema del servicio de transporte y las empresas asociadas a este.
 - Centros logísticos y de exportación, incluyendo centros logísticos de carga, puertos, aeropuertos y otra infraestructura relacionada para el manejo y exportación de bienes. Se deben describir los bienes manejados, el tipo de carga y los destinos internacionales.
 - Descripción de la operación de los esquemas y sistemas de exportación en el país.
 - Análisis poblacional en donde se describan las características de las poblaciones en cercanías de los centros de producción, procesamiento, logísticos y de exportación, así como de corredores de transporte de carga. En este se debe identificar las condiciones de la comunidad, incluyendo aspectos socioeconómicos (nivel de ingresos, empleo, nivel educativo, entre otros), ambientales, de equidad, género, inclusión, salud y calidad de vida. Asimismo, se debe evaluar el impacto que tienen estas industrias en los habitantes.
 - Análisis de grupos de interés directos e indirectos, así como su rol y relación entre sí.
 - Políticas y normativas asociadas a los procesos productivos, de transporte, logísticos y de exportación.
- **Plan de acción de mejoras logísticas:** Teniendo en cuenta la caracterización realizada, se debe desarrollar un plan de acción que se enfoque en el fortalecimiento de las cadenas de valor de exportación de la República de Panamá, con el fin de mejorar la competitividad del país y de esta manera afianzar su posición como Hub logístico interoceánico mundial. Para ello, se deben analizar y proponer actividades y procesos de mejora acompañados de metodologías, lineamientos y recomendaciones para su adecuado desarrollo. Asimismo, el consultor debe realizar un acompañamiento a las entidades correspondientes para el desarrollo del plan de acción propuesto. El plan de acción debe considerar los siguientes aspectos:
 - Debe fortalecer las principales cadenas de valor de exportación de Panamá mediante mejoras logísticas y de transporte.
 - Debe considerar no solo del Hub interoceánico, sino el territorio panameño en general.
 - Debe incluir la economía local a dichas cadenas, con el fin de incrementar la capacidad de exportación de los sectores productivos del país y vincular

la economía local a los beneficios que ofrece el corredor interoceánico.

- Debe orientarse al desarrollo de las actividades definidas en la ELNP relacionadas con mejoras logísticas y de transporte.
- Debe velar por la sostenibilidad económica, ambiental y de recursos naturales.
- Debe incorporar actividades y acciones concretas orientadas a contribuir a la inclusión social y la equidad de género, especialmente en poblaciones vinculadas con las cadenas de valor de exportación. Las demás actividades que no estén orientadas directamente para ello deben buscar, siempre que sea posible, impactar positivamente a estas comunidades.
- **Divulgación:** Se debe desarrollar un proceso divulgación de los estudios y las actividades desarrolladas y planteadas para mejorar los procesos de logística y transporte en las principales cadenas de valor de exportación del país. La diseminación se realizará ante instituciones, gremios sectoriales del transporte de carga de Panamá y grupos de interés relevantes.
- **Consolidado:** Se debe realizar un consolidado final con las caracterizaciones, análisis y propuestas realizados en esta consultoría. En caso de que se presenten cambios significativos en el estado del arte de las cadenas de valor y aspectos relacionados, este informe final deberá contener dicha caracterización actualizada.

4.5. Cierre. Reunión de cierre del proyecto y lecciones aprendidas.

4.6. Elaboración de entregables. El consultor tendrá la responsabilidad de realizar las actividades necesarias para elaborar los productos detallados en el apartado 5.

5. Resultados, Productos Esperados y Cronograma

5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado:

Productos	Plazo¹
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2: Informe metodológico.	2 meses
Producto 3: Caracterización de las cadenas de valor de exportación en Panamá.	9 meses
Producto 4: Plan de acción de mejoras logísticas.	19 meses
Producto 5: Informe de divulgación de la implementación.	23 meses

¹ Plazo desde el inicio del contrato.

Productos	Plazo¹
Producto 6: Informe final con resumen ejecutivo que recopile los análisis, propuestas y recomendaciones realizados a lo largo del proyecto.	24 meses

6. Requisitos de los Informes

- 6.1.** Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Dirección de Proyecto inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes deberán ser presentados en el idioma español.

7. Criterios de aceptación

- 7.1.** Modalidad de contratación y tipo de contrato: Selección Competitiva Simplificada (SCS), contrato a Suma Alzada
- 7.2.** Duración del contrato: 25 meses
- 7.3.** Fecha de inicio: Marzo de 2025
- 7.4.** El Banco, a través del Jefe de Equipo, será responsable de la aprobación de los entregables.

8. Otros Requisitos

- 8.1.** La empresa consultora deberá mantener una comunicación regular con el Equipo del BID y las contrapartes designadas. Todos los servicios contratados por la empresa consultora deben ser presentados y aprobados por el Jefe de Equipo del BID.
- 8.2.** Las actividades de consultoría y los informes se presentarán en español.

9. Supervisión e Informes

- 9.1.** La supervisión estará a cargo del Jefe de Equipo, Mauricio Bayona Pulido (INE/TSP), mauricioba@iadb.org

10. Calendario de Pagos

- 10.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco

no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

- 10.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SPD se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Cronograma de pagos	
Entregable	Pago
1. Producto 1	5%
2. Producto 2	15%
3. Producto 3	20%
4. Producto 4	20%
5. Producto 5	15%
6. Producto 6	25%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para apoyar el fortalecimiento institucional de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá

PANAMÁ

PN-T1348

Apoyo a la consolidación de la Estrategia Nacional de Logística en Panamá

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. El Hub panameño, centrado en el Canal de Panamá y complejos portuarios, junto con el aeroportuario de Tocumen, constituye el núcleo del sistema logístico nacional. Este Hub está situado en una posición estratégica que abarca el 3% del comercio global marítimo y ofrece un alto potencial para integrarse en cadenas de valor globales y regionales, para lo cual se requiere impulsar la diversificación y generación de mayor valor agregado a los servicios logísticos. Al interior de Panamá, la red de carreteras son el eje integrador de los nodos logísticos, a partir de dos ejes principales, la carreta Panamericana (corredor Pacífico) y el corredor Panamá – Colón.
- 1.2. La Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030 (ELNP), es la hoja de ruta que permite priorizar las actividades económicas y posible diversificación hacia nuevas actividades para el mejor aprovechamiento de las ventajas competitivas de Panamá. Esta identifica los requerimientos de infraestructura y tierras para viabilizar la ELNP de manera sostenible al año 2030 y recomienda el marco institucional, la estructura organizacional, los procesos y sistemas necesarios para formalizar la función de planificación estratégica y de inteligencia competitiva para el sector logística. En complemento a la ELNP, la Ley 51, de junio de 2017, establece que será la aún no creada Dirección de Transporte de Carga Terrestre (DTCT), adscrita a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), la responsable del desarrollo ordenando y eficiente del transporte de carga por carretera y que deberá controlar, regular y fiscalizar este tema.
- 1.3. Panamá tiene dos grandes retos logísticos con enfoques completamente distintos. El primero pertenece a los procesos logísticos de carga (principalmente internacional) enmarcados dentro del corredor interoceánico que conecta los Océanos Atlántico y Pacífico, que corresponde mayoritariamente al tránsito fluvial a través del Canal de Panamá y a operaciones de transbordo de carga (89% de la carga movilizada en puertos panameños en 2022 fue carga de transbordo), los cuales se mueven entre Panamá y Colón, que se ubican en cada extremo del canal. Los modos utilizados en este corredor incluyen el ferroviario, carretero, fluvial y aéreo. Debido a su alta importancia a nivel mundial, es indispensable garantizar la competitividad del corredor interoceánico y a su vez fomentar una logística de valor agregado que beneficie a más sectores productivos del país.

- 1.4.** El segundo reto corresponde a las demás regiones del país, donde la infraestructura y la capacidad logística son altamente deficientes o inexistentes, lo que no ha permitido vincular la economía local a los beneficios que ofrece el corredor interoceánico, generando a la vez una gran desigualdad. El modo de transporte principal al interior del territorio es la carretera. Sin embargo, solo el 20,9% de las carreteras interurbanas se encuentra en buen estado, mientras que el 46% de las carreteras pavimentadas tienen un estándar aceptable. La vía terrestre más importante es la Carretera Panamericana, la cual atraviesa el país de oriente a occidente, empezando en Yaviza al oriente y conectando con Costa Rica en la frontera occidental. Esta constituye la columna vertebral de la red vial de Panamá.
- 1.5.** Adicionalmente, fuera del Corredor Interoceánico existen cinco puertos menores en el país, todos al occidente del territorio, más algunos centros logísticos en Santiago, Penonomé y David. No obstante, su capacidad e importancia a nivel internacional es mucho menor y su oferta es escasa. Esto hace que este segundo reto implique un nivel de fortalecimiento muy distinto a lo encontrado alrededor del Canal de Panamá. Con ello, es viable robustecer la cadena de valor, mejorando las condiciones del transporte de carga al interior del país, reduciendo tiempos de viaje, disminuyendo costos de transporte y de procesos logísticos, entre otros, y así aumentar la productividad y la competitividad y mejorar las oportunidades económicas a toda la población panameña.
- 1.6.** Los grandes retos presentes en el país y la necesidad de fortalecer los procesos logísticos en el país generan un incremento en los requerimientos institucionales para poder gestionar adecuadamente la logística nacional e internacional. Por esa razón es indispensable fortalecer la capacidad institucional y operacional de las entidades e instituciones responsables o que tengan mayor relevancia en las principales cadenas de valor.
- 1.7.** La CT permitirá desarrollar un análisis del estado del arte de las condiciones de las cadenas de valor de exportación en el territorio panameño. A partir de este, se podrán desarrollar propuestas para incrementar la competitividad de estas y robustecer la logística de transporte, no solo en el Hub panameño, sino en todo el territorio panameño, buscando mejorar la capacidad de exportación de los sistemas productivos e incrementar las condiciones socioeconómicas de la población de manera inclusiva y sostenible a través de mejoras en la logística y el transporte. Además, se busca fortalecer institucionalmente al sector, a través del apoyo a la ATTT en la creación de la DTCT.
- 1.8.** El objetivo de la CT PN-T1348 contribuir a la competitividad de Panamá a través de mejoras logísticas que permitan la diversificación de actividades para consolidar su posición como Hub logístico interoceánico mundial, promoviendo mejoras en la logística de transporte para generar condiciones competitivas más favorables para las principales cadenas de valor exportadoras, integrando la economía local a estas cadenas, así como generando logísticas en las instituciones responsables de las principales cadenas de valor exportadoras.

2. Objetivos

- 2.1. El objetivo de esta consultoría es: (i) apoyar a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá en la creación de la Dirección de Transporte de Carga Terrestre, en aras de contar con una división responsable del desarrollo ordenado y eficiente del transporte de carga por carretera que controle, regule y fiscalice este tema, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 51 de junio de 2017; y (ii) desarrollar actividades de concertación, socialización y divulgación de la propuesta.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. Estos Términos de Referencia (TDR) serán usados para la contratación de servicios de consultoría para las actividades relacionadas con todos los estudios, asesorías y acompañamiento necesarios para fortalecer la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá mediante la creación de la Dirección de Transporte de Carga Terrestre, así como para la concertación, socialización y divulgación de la propuesta de creación de la DTCT. El alcance de los servicios incluye: (i) una caracterización de la estructura institucional de las entidades responsables del sector transporte en Panamá; (ii) un plan de acción de fortalecimiento institucional con lineamientos y recomendaciones, orientado a la creación de la DTCT, que incluya el acompañamiento correspondiente a la ATTT en la puesta en marcha de esta nueva división; y (iii) actividades de concertación, socialización y divulgación de la nueva entidad, sus características, funciones e implicaciones.

4. Actividades Clave

- 4.1. Los servicios de consultoría incluirán la realización de las siguientes tareas como parte de la consecución de los objetivos del contrato, sin perjuicio de aquellas otras tareas que los consultores consideren pertinentes para alcanzar dichos objetivos. Se espera que los consultores desarrollen las siguientes actividades generales:
- 4.2. Inicio. (i) Reunión de inicio de proyecto *kick-off*; y (ii) elaboración del cronograma e identificación de los actores.
- 4.3. Planificación. Elaboración y presentación del Plan de Dirección del Proyecto, la cual deberá contar con: (i) Plan de Gestión del Alcance (incluidos los criterios de aceptación de los entregables); (ii) Plan de Gestión del Tiempo; (iii) Plan de Gestión de RRHH; (iv) Plan de Gestión de Riesgos; y (v) Plan de Gestión de los Actores.
- 4.4. Ejecución. Las actividades incluirán, entre otras, las siguientes:
- **Delimitación y sectorización del área de estudio.** El ámbito espacial general del trabajo es la República de Panamá. Las sectorizaciones que se realicen deben ser coherentes con lo descrito en la ELN 2030.
 - **Diseño de la metodología:** Se deberá desarrollar una metodología en donde se estipule el proceso que va a realizar la firma contratada para el desarrollo de las actividades. Esta debe incluir actividades a desarrollar y la descripción de cómo se ejecutarán. Además, debe incorporar cronograma, reuniones, visitas y demás información complementaria.

- **Caracterización institucional:** con el fin de contar con el panorama completo de la institucionalidad del transporte en Panamá, se debe realizar una caracterización que incluya un análisis del estado del arte de la estructura institucional de las entidades del Estado responsables del transporte, con énfasis en el transporte de carga terrestre y en la ATTT. La caracterización debe incluir lo siguiente:
 - Debe incorporar un análisis de roles, responsabilidades, interacciones y capacidades operativas y presupuestales.
 - Debe considerar la interacción entre entidades nacionales y otras de menor jerarquía, como provinciales y distritales, en donde se identifique su relevancia y responsabilidades.
 - Debe identificar la normativa que regula o reglamenta las instituciones correspondientes.
- **Propuesta de creación de la DTCT:** Se debe desarrollar una propuesta para crear la DTCT por parte de la ATTT. Esta debe incluir todo lo necesario para que esta autoridad pueda crear la entidad y posteriormente ponerla en marcha. Asimismo, el consultor debe presentar los ajustes que deban realizarse al interior de la ATTT y en otras entidades involucradas para lograr un adecuado funcionamiento de la DTCT una vez entre en operación. La DTCT se debe desarrollar teniendo en cuenta que debe atender las necesidades emergentes de la ELNP. Finalmente, la creación de la DTCT debe contar con criterios de sostenibilidad, inclusión social y equidad de género, por lo que debe incluir políticas y medidas para: (i) prevenir la discriminación, violencia de género y otras condiciones desfavorables para mujeres y poblaciones vulnerables al interior de la dirección; y (ii) promover, a través de su gestión, la equidad de género e inclusión social en las organizaciones, operaciones y proyectos que se encuentren bajo su administración, control o vigilancia.
- **Acompañamiento y divulgación:** Se deben desarrollar actividades de concertación, socialización y divulgación de la propuesta de creación de la DTCT y procesos relacionados, así como las características de la nueva entidad y los cambios en la institucionalidad que tendrá el sector transporte con la entrada en operación de esta nueva entidad. Lo anterior incluye actividades de acompañamiento al proceso de creación durante el periodo de la consultoría. La disseminación se realizará ante instituciones, gremios sectoriales del transporte de carga de Panamá y grupos de interés relevantes.

4.5. Cierre. Reunión de cierre del proyecto y lecciones aprendidas.

4.6. Elaboración de entregables. El consultor tendrá la responsabilidad de realizar las actividades necesarias para elaborar los productos detallados en el apartado 5.

5. Resultados, Productos Esperados y Cronograma

5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado:

Productos	Plazo²
Producto 1: Plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.	14 días
Producto 2: Informe metodológico	2 meses
Producto 3: Caracterización institucional	4 meses
Producto 4: Propuesta de creación de la DTCT	7 meses
Producto 5: Informe de acompañamiento y divulgación.	10 meses

6. Requisitos de los Informes

6.1. Los requisitos de los informes y entregables deberán ser definidos en el Plan de Dirección de Proyecto inicial que indique la metodología a utilizar, la estructura de trabajo, el equipo propuesto, cronograma, actividades, entregables, así como cualquier otro punto que se considere necesario. Deberá incluir, entre otros: el alcance y la cronología de los informes de progreso; la necesidad de visitas de campo y cronogramas; la cobertura y cronología de los informes, estableciendo los resultados de la consultoría. Los informes deberán ser presentados en el idioma español.

7. Criterios de aceptación

- 7.1.** Modalidad de contratación y tipo de contrato: Selección Competitiva Simplificada (SCS), contrato a Suma Alzada
- 7.2.** Duración del contrato: 11 meses
- 7.3.** Fecha de inicio: Marzo de 2025
- 7.4.** El Banco, a través del Jefe de Equipo, será responsable de la aprobación de los entregables.

8. Otros Requisitos

- 8.1.** La empresa consultora deberá mantener una comunicación regular con el Equipo del BID y las contrapartes designadas. Todos los servicios contratados por la empresa consultora deben ser presentados y aprobados por el Jefe de Equipo del BID.
- 8.2.** Las actividades de consultoría y los informes se presentarán en español.

9. Supervisión e Informes

- 9.1.** La supervisión estará a cargo del Jefe de Equipo, Mauricio Bayona Pulido (INE/TSP),

² Plazo desde el inicio del contrato.

mauricioba@iadb.org

10. Calendario de Pagos

- 10.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 10.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SPD se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Cronograma de pagos	
Entregable	Pago
1. Producto 1	10%
2. Producto 2	15%
3. Producto 3	20%
4. Producto 4	30%
5. Producto 5	25%
Total	100%