

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información básica del proyecto

▪ País:	PANAMA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la consolidación de la Estrategia Nacional de Logística en Panamá
▪ Número de CT:	PN-T1348
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	BAYONA PULIDO, MAURICIO (INE/TSP) Líder del Equipo; DE OBALDIA FIERRO, ANA VICTORIA (CID/CPN) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; WEVER VARGAS, ANABELLE DAFHNE (CID/CPN); LUGO MORENO, MONICA BIBIANA (LEG/SGO); MONTEIRO SILVA, MARIA EMILIA (INE/TSP); GOMEZ DE LAS HERAS, EDUARDO (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	22 de marzo de 2024
▪ Beneficiario:	Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT)
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200.000,00
▪ Contrapartida Local:	US\$0,00
▪ Periodo de Desembolso:	30 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable 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 (ii) impulsar un crecimiento regional sostenible; y áreas de enfoque operativo: (i) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (ii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva.

II. Objetivos y justificación de la CT

- 2.1 **Objetivos.** El objetivo general es contribuir a la productividad y competitividad de Panamá a través de mejoras logísticas en las principales cadenas de valor de exportación. Los objetivos específicos son: (i) identificar las principales cadenas de valor exportadoras del país y sus brechas de productividad; (ii) desarrollar y promover reformas de política y normativas enfocadas a generar mejoras logísticas y competitivas, a través de la logística del transporte; y (iii) generar capacidades logísticas de las instituciones responsables y presentes en los procesos nacionales de exportación.
- 2.2 **Justificación.** 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, 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, resolver los problemas de falta de agua en la cuenca del Canal, lograr la sostenibilidad de los puertos menores y mejorar los procesos aduaneros. Para impulsar la diversificación y generar mayor valor agregado en los servicios logísticos, es crucial continuar modernizando la

infraestructura y logística portuaria, así como, estableciendo vínculos entre las actividades económicas en la cuenca del Canal y las provincias, priorizando servicios de valor añadido, sectores y productos con alto potencial para proyectos de exportación e inversión extranjera, alineados con las tendencias en las cadenas globales y regionales de valor.

- 2.4 La Estrategia Logística Nacional 2030 (ELN), 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, identifica los requerimientos de infraestructura y tierras para viabilizar la ENL 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 ENL, la Ley 51, de junio de 2017, establece que será la Dirección de Transporte de Carga Terrestre, adscrita a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, la responsable del desarrollo ordenando y eficiente del transporte de carga por carretera y que deberá controlar, regular y fiscalizar este tema.
- 2.5 Esta CT permitirá abordar las brechas de conocimiento y capacitación, sobre logística y transporte, identificadas en las instituciones panameñas presentes en los procesos exportación. La implementación de esta CT permitirá formar, estructurar y optimizar procesos y dinámicas para impulsar el crecimiento económico y comercial de Panamá.
- 2.6 **Apoyo del Banco.** El BID ha sido un gran aliado de Panamá en la identificación y desarrollo de las políticas enfocadas a generar mejoras logísticas y condiciones competitivas más favorables para las principales cadenas de valor exportadoras, es así como a través de las operaciones de Policy Base Loan (PBL) denominadas “Apoyo al programa de reformas del sector transporte y logística de Panamá I, II y III”, PN-L1110, PN-L1119 y PN-L1151, se desarrollaron importantes acciones para contribuir a la mejora del desempeño logístico de Panamá a través de la reducción de restricciones normativas e institucionales que limitan 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.
- 2.7 Para seguir contribuyendo a la productividad y competitividad de Panamá a través de mejoras logísticas en las principales cadenas de valor de exportación, se requiere desarrollar y promover nuevas reformas de política y normativas enfocadas a generar mejoras logísticas y condiciones competitivas más favorables, así como, generar capacidades logísticas de las instituciones responsables de las principales cadenas de valor exportadoras.
- 2.8 **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; y (ii) impulsar un crecimiento regional sostenible dado que la CT promueve el desarrollo de dinámicas logísticas sostenibles en toda la cadena de valor de exportación, a través del fomento de capacidades y reformas de política, y con impacto regional importante debido a la estratégica ubicación del Canal de Panamá. La CT también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (ii) 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) mejorar el desempeño logístico de ALC, promoviendo el desarrollo de servicios logísticos eficientes y sostenibles; (ii) fortalecer las instituciones y regulaciones del sector; y (iii) incrementar la disponibilidad de información y conocimiento sobre el sector. Asimismo, la CT se alinea con la Estrategia País de Panamá ([GN-3055](#)) en sus áreas prioritarias de: (i) modernización de la gestión pública; y (ii) reactivar y diversificar la actividad productiva; y en su objetivo específico de desarrollar servicios de

infraestructura de calidad con criterios de inclusión y sustentabilidad ambiental, por centrarse en la capacitación e impulso del sector logístico. Por centrarse en la capacitación e impulso del sector logístico.

- 2.9 **Beneficiarios.** La mejora de las condiciones logísticas beneficia en última instancia a toda la población del país, 4,4 millones de personas¹, que se beneficiarán de una mejor competitividad y dinamismo del mercado. Mas directamente, se beneficiarán todas las empresas exportadoras del país y, en especial, las 200.000 MIPYMES presentes en el país, las cuales representan el 96,3% del total de empresas y el 49% del empleo formal².

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 **Componente I: Análisis de reformas de política y organizacionales.** Este componente financiará: (i) desarrollar y promover reformas de política y normativas enfocadas a generar mejoras logísticas y condiciones competitivas más favorables para las principales cadenas de valor exportadoras; (ii) generar capacidades en logística de las instituciones responsables de las principales cadenas de valor exportadoras, a través de acciones como el apoyo a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre en la creación de la División de Carga.
- 3.2 **Componente II: Socialización de resultados.** Este componente financiará actividades de socialización y concertación de los resultados de los análisis de las propuestas de reforma políticas y organizacionales.
- 3.3 **Resultados.** A través de las actividades de la CT, se espera incrementar el potencial productivo de las diferentes cadenas de valor exportadoras de Panamá, mediante el análisis y difusión de las reformas de política y normativas necesarias para propiciar un entorno más competitivo, y el refuerzo de las capacidades logísticas de las autoridades competentes.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por BID (US\$)	Contrapartida Local (US\$)	Financiamiento Total (US\$)
Componente 1: Análisis de reformas de política y organizacionales	180,000.00	0.00	180,000.00
Componente 2: Socialización de resultados	20,000.00	0.00	20,000.00
Total (US\$)	200,000.00	0.00	200,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 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-

¹ [Banco Mundial](#), 2022.

² [BID](#), 2021.

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.

- 5.2 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, particularmente por el amplio conocimiento en las áreas de logística y apoyo a los diferentes estratos de las cadenas de valor exportadoras, 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.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 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, incluyendo instituciones, sector privado y consultores. Para mitigar este riesgo, el Banco liderará la ejecución de las actividades y garantizará la efectiva coordinación y comunicación entre las partes.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 Mediante esta CT, no se pretende financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos ni estudios socioambientales relacionados. Por lo tanto, los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS) no aplican a esta CT.