

PANAMÁ

**APOYO AL PROGRAMA DE REFORMAS DEL SECTOR
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE PANAMÁ
TERCERA FASE**

(PN-L1151)

PLAN DE MONITOREO Y EVALUACIÓN

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto compuesto por: Isabel Granada (INE/TSP), Jefe de Equipo; Sergio Deambrosi, Jefe de Equipo Alterno (TSP/CPN); Reinaldo Fioravanti, Ana María Pinto y Tania Alonso (INE/TSP); Alejandra Caldo (TSP/CPN), Margarita Libby (INT/TIN); Ignacio Barragán (LEG/SGO); Gerónimo Frigerio, Juan Benavides, Marelía Martínez y Marcio Cracel (consultores).

I. INTRODUCCIÓN

- 1.1 El presente documento describe las tareas de monitoreo y evaluación necesarias respecto a las actividades, compromisos de política y resultados del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística. Cabe señalar que, por tratarse de una serie programática compuesta por tres fases, las tareas de monitoreo serán realizadas de manera específica para la tercera fase (operación PN-L1151), mientras que las tareas de evaluación serán realizadas considerando la totalidad de la serie programática, compuesta por las operaciones PN-L1110, PN-L1119 y PN-L1151.
- 1.2 El objetivo del programa es 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: (a) servicios logísticos de valor agregado, (b) logística de apoyo al sector agrícola, y (c) logística de apoyo al comercio regional. Los objetivos específicos del programa son: (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.
- 1.3 El método adecuado de evaluación para un préstamo de políticas de tipo programático (PBP) con objetivos y metas específicas es el de evaluación reflexiva o comparación antes y después, por medio del cual se realiza un seguimiento de los cambios en los resultados para los beneficiarios del programa a lo largo del tiempo, utilizando mediciones antes y después de la implementación del programa o la política, sin utilizar un grupo de comparación. En este sentido, el equipo evaluará la consecución de los objetivos del programa tomando como referencia las metas e indicadores establecidos en las matrices de política y de resultados de las operaciones del programa.
- 1.4 Adicionalmente, se llevará a cabo una evaluación de impacto ex post utilizando el método de control sintético para evaluar el impacto de la implantación del Programa de Reformas en el Sector Transporte y logística en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial

II. MONITOREO.

- 2.1 El objetivo del monitoreo es verificar el cumplimiento de los compromisos de política del Gobierno de Panamá establecidos en la matriz de políticas (Anexo II del POD) y en la Matriz de Medios de Verificación, específicamente de la operación PN-L1151;
- 2.2 El monitoreo de las metas incluidas en la matriz de política / Medios de Verificación será realizada por el equipo de proyecto y con los insumos provistos por el equipo del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), la Contraloría General de la República (CGR), la Secretaria Integración Económica Centroamérica (SIECA), el Gabinete Logístico (GL), la Coordinación Logística (CL), la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA), la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), el Ministerio de la Presidencia (MP), la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT), y el Ministerio de Comercio e Industria (MICI), la Autoridad de Innovación Gubernamental (AIG). Los medios de verificación serán la fuente de información que determinará el cumplimiento de las

metas de política. El monitoreo de las metas de la matriz de políticas tendrá inicio después de la aprobación de la operación en el Directorio del Banco, con el objetivo de elaborar el Memorando de Desembolso.

a. Indicadores de producto.

Tabla 1. Monitoreo			
Indicador	Colecta de Datos y Verificación	Medio de Verificación	Costos y Responsables
Componente II. Reforma y consolidación del marco normativo e institucional de logística			
2.1 Marco estratégico de logística que incluya – en su texto ordenado- los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y competencias institucionales, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo.	2018	Decreto del Poder Ejecutivo Nacional aprobando marco estratégico de logística que incluya – en su texto ordenado- los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y	US\$ 2,000 Ministerio de Economía y Finanzas US\$ 6,000 BID – Costos del Proyecto
2.2 Reglamentación del nuevo marco legal aduanero para la armonización con el código aduanero regional de Centroamérica implementada	2018	Resolución de Aduana certificando que la reglamentación del nuevo marco legal aduanero para la armonización con el código aduanero regional de Centroamérica ha sido debidamente implementada, enumerando las principales medidas de reforma	
2.3 Anteproyecto de Ley aduanera remitido al Consejo de Gabinete de Ministros	2018	Remisión del MEF al Consejo de Gabinete de Ministros del Anteproyecto de Ley de Aduanas.	
2.4 Nota Técnica sobre las acciones y resultados del Plan de Desarrollo de IED en servicios marítimos auxiliares finalizada	2018	a. Nota Técnica de la AMP reportando las acciones del Plan de Desarrollo de IED en servicios marítimos auxiliares, con foco en la ley de Financiamiento Naval	
2.5 Sistema de indicadores de seguimiento, y esquema de monitoreo y evaluación de las acciones y resultados de la gestión de la CL, implementado	2018	Nota de la CL al ministro de la Presidencia validando el informe de Georgia Tech que certifica la implementación del sistema de monitoreo y evaluación	

Tabla 1. Monitoreo			
Indicador	Colecta de Datos y Verificación	Medio de Verificación	Costos y Responsables
2.6 Sistema de monitoreo y evaluación presentado al GL	2018	Minuta oficial de la CL presentando el sistema de monitoreo y evaluación al Gabinete Logístico	
2.7 Proyecto de cuenta satélite de logística ingresado en el Sistema Nacional de Inversiones Públicas (SINIP) y certificado por el MEF.	2018	Certificación del MEF, a través de la Dirección de Programación de Inversiones dirigida al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos a efectos evidenciar la elegibilidad del proyecto de la cuenta satélite de logística en el Sistema Nacional de Inversiones Públicas	
2.8 Estructura institucional de la CL consolidada bajo la Secretaría de Competitividad y Logística	2018	Nota del Ministerio de la Presidencia reportando las acciones de consolidación de la estructura de la CL bajo la Secretaría de Competitividad y Logística de conformidad con lo dispuesto en la Estrategia Logística Nacional 2030	
2.9 Informe de Gestión de la CL con los productos y resultados vinculados al plan de trabajo del año precedente, así como directrices estratégicas para el próximo año, aprobado por el GL	2018	Nota del Ministro de Presidencia aprobando el Informe de Gestión de la CL, el cual debe incluir productos y resultados vinculados al Plan de Trabajo correspondiente y directrices estratégicas.	
Componente III. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral y facilitación comercial			
3.1 PTLZI aprobado por el GL	2018	Minuta del GL aprobando el Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI).	

Tabla 1. Monitoreo			
Indicador	Colecta de Datos y Verificación	Medio de Verificación	Costos y Responsables
3.2 Reglamento de evaluación estratégica Ambiental para los planes de Infraestructura (PTLZI, PMTL, entre otros) aprobado	2018	Resolución del Ministerio de Ambiente aprobando el Reglamento que define los Lineamientos Estratégicos para la evaluación ambiental de los Planes de Infraestructura.	
3.3 PMTL aprobado por el GL	2018	Nota de la CL al Ministro de la Presidencia ratificando que los planes individuales del sector logístico y de transporte forman parte de una estrategia integral del sistema multimodal de planificación.	
3.4 Estrategia Logística Nacional 2030, que integre los principios del PMTL propuestos en el Sistema de Planificación de Transporte y Logística, aprobada mediante Decreto del Poder Ejecutivo Nacional	2018	Decreto del Poder Ejecutivo Nacional aprobando la ENL que integre los principios del PMTL propuestos en el Sistema de Planificación de Transporte y Logística, conforme fueran definidos en el segundo programa de reformas	
3.5 Nota técnica del MIVIOT con la descripción del proceso para alcanzar consensos en materia de Integración, Ordenamiento y Desarrollo Territorial elaborada	2018	Nota Técnica del MIVIOT describiendo el proceso implementado a nivel nacional para alcanzar consensos en materia de Integración, Ordenamiento y Desarrollo Territorial	
3.6 Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y el Atlántico aprobado	2018	Decreto del Poder Ejecutivo ratificando el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico.	
3.7 Convenio de colaboración entre ACP y AMP, para la integración de sus sistemas, suscrito	2018	Suscripción de Convenio de Colaboración entre ACP y AMP evidenciando la integración de los sistemas y formalizando el lanzamiento de la VUMPA	

Tabla 1. Monitoreo			
Indicador	Colecta de Datos y Verificación	Medio de Verificación	Costos y Responsables
3.8 Normativa que ratifica los compromisos del convenio FAL 65 de facilitación del tráfico marítimo de mercancías aprobada	2018	Decreto del Poder Ejecutivo estableciendo disposiciones para dar cumplimiento al convenio FAL 65.	
3.9 Tres medidas de corto plazo acordadas por el COMIECO implementadas.	2018	Resolución de la ANA certificando la implementación de al menos 3 medidas acordadas por el COMIECO: la instalación de la tecnología de radio frecuencia; el uso de la Declaración Única Centroamericana (DUCA) y recepción e implementación de cámaras de video en los puntos fronterizos.	
3.10 Auditoría funcional de la plataforma SIGA y VUCE que evalúa la alineación con los procesos estipulados en el marco de integración regional centroamericano (CAUCA, RECAUCA) realizada	2018	Auditoría AIG a la plataforma SIGA y VUCE evaluando la alineación con los procesos CAUCA Y RECAUCA	
3.11 Módulo de transbordo incorporado a la plataforma SIGA	2018	Nota Técnica de Aduana que describe los cambios incorporados al sistema a fin de incorporarse a la plataforma SIGA en los temas relacionados con transbordo.	
3.12 Contrato para la implementación de la Plataforma Tecnológica para la integración de los Sistemas de Logística y Comercio Exterior refrendado por la Contraloría	2018	Refrendo de Contraloría al Contrato de Servicios de Plataforma Tecnológica para la Integración de los Sistemas de Logística y de Comercio Exterior .	
3.13 Informe de evaluación de acciones y resultados del esquema de intercambio de información estadística entre la AMP y la ANA aprobado	2018	Nota de AMP aprobando el Informe de Evaluación de acciones que releve el intercambio de información estadística con la ANA.	

Tabla 1. Monitoreo			
Indicador	Colecta de Datos y Verificación	Medio de Verificación	Costos y Responsables
3.14 Plan piloto de capacitación en logística incorporado a las mesas de trabajo e implementado.	2018	Aprobación de la Ley de creación del Instituto Técnico Superior Especializado a fin de impartir educación superior técnica orientada	

III. Evaluación

3.1 El objetivo de la evaluación es verificar que:

- a. los impactos y resultados del proyecto fueron alcanzado, a través de una evaluación reflexiva con base en la matriz de resultados;
- b. el proyecto generó un impacto en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, a través de una evaluación de impacto utilizando el método de control sintético.

3.2 Como se mencionó anteriormente, las evaluaciones previstas serán realizadas considerando los resultados e impactos del periodo total de la serie programática.

3.3 La evaluación reflexiva será realizada por el Ministerio de Economía y Finanzas con el apoyo del BID, y para la **evaluación de impacto** se contratará una consultoría específica.

A. Principales preguntas de evaluación.

3.4 Las siguientes preguntas serán empleadas para guiar el proceso de evaluación de las actividades apoyadas por el programa:

- a. ¿Se ha mejorado el desempeño logístico de Panamá?
- b. ¿Se ha logrado incrementar el valor agregado del sector logístico en el país?
- c. ¿Ha aumentado la inversión pública ejecutada en el sector transporte y logística?
- d. ¿Se ha facilitado el comercio exterior del país y la inclusión de los productores nacionales en las cadenas logísticas internacionales?
- e. ¿Se ha logrado fortalecer la capacitación de personal cualificado en materia de logística en el país?
- f. ¿Ha disminuido el tiempo promedio de despacho de carga de Aduanas en Paso Canoas?

B. Conocimiento existente. En la última década, la economía de Panamá ha mostrado un sostenido y fuerte crecimiento que ha posicionado al país como uno de los más estables en América Latina y el Caribe. En 2017 la economía panameña creció un 5,4% (superior al crecimiento del 5% del 2016). El sector de logística y de transporte de Panamá constituye uno de los pilares más importantes de la economía así mismo es un vector de crecimiento económico representando aproximadamente 20% del PIB. El Canal es el activo más importante, el cual sirve como punto de convergencia para las principales rutas comerciales

internacionales. El 2017 reflejó los beneficios de su ampliación, presentando aumentos frente al 2016 del 22.2% en el tonelaje y del 15.3% en los ingresos que alcanzaron los US\$ 2.238 millones. Por otro lado, la Zona Libre de Colon (ZLC) registró un crecimiento del 0.3% frente al 2016 por transacciones, acumulando US\$ 19.713 millones. No obstante, a pesar de los altos niveles de inversión en infraestructura de los últimos años, el 93,6% de la carga que entra o sale de los puertos panameños hace apenas transbordo, con baja penetración en las cadenas globales y baja agregación de valor lo que se refleja en una balanza comercial deficitaria¹. Además, Panamá necesita potencializar su integración con Centroamérica, que es un importante socio comercial. Dichas limitaciones están directamente relacionadas con una insuficiente disponibilidad de infraestructura y servicios logísticos orientados a integrar los mercados internos y regionales, agravados por la necesidad de mejorar y modernizar los instrumentos legales, regulatorios e institucionales. En ese contexto, el Banco impulsó en 2015 el Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá, el cual se estructura en tres fases, habiendo hasta el momento aprobado dos de ellas (la primera en 2015 y la segunda en 2016), y siendo la tercera la que se aprobará con la presente operación. El objetivo del programa es 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) SLVA; (ii) logística de apoyo al sector agrícola; y (iii) logística de apoyo al comercio regional. Los objetivos específicos del programa son: (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, que contribuirán a una mejor planificación de la inversión en el sector de logística y transporte, la ampliación del área logística utilizada, a la reducción del tiempo del despacho de mercancías y a la provisión de recursos humanos en el área de logística

C. Indicadores principales para la evaluación. Los indicadores principales considerados para la evaluación del programa son:

Tabla 2. Evaluación Reflexiva					
Indicador	Colecta de Datos y Verificación das Metas			Medio de Verificación	Costos y Responsables
	2014	2018	2020		
IMPACTOS					IDB US\$ 10,000 Costos del proyecto (Informe Intermedio y final)
1.Índice de Desempeño en Logística de Panamá (LPI)	3.19	3.34	3,46	<i>Logistics Performance Index Report</i> LPI– Banco Mundial	
RESULTADOS					

¹ El grueso de la actividad logística que se desarrolla en Panamá consiste en actividades auxiliares de apoyo a los movimientos de transbordo y tránsito, así como actividades de almacenamiento y redistribución de la (ZLC).

1. Porcentaje de la inversión pública ejecutada en el sector de transporte y logística sobre la inversión total ejecutada en el período 2015- 2020.	5.9%	6,50%	7.55	Informes Anuales de la Coordinación Logística con base en el presupuesto Nacional y en el Plan
2. Tiempo de despacho de aduanas promedio para carga en Paso Canoas	15h	15h	8:45h	Informe de Gestión de la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA)
3. Porcentaje del total de puertos habilitados para la exportación de productos agrícolas nacionales sobre el total de puertos a nivel nacional.	18%	21%	25%	Boletín Estadístico Autoridad Marítima de Panamá (AMP)
4 Porcentaje de la superficie de logística con actividad real sobre la superficie de logística total disponible en el país.	39%	60%	80%	Informes Anuales del Ministerio de Comercio e Industria (MICI).
5. Perfiles ocupacionales en disciplinas de logística que cuentan con oferta de cursos o certificaciones (universitarias, vocacionales o cursos	29 ²	36	42	Informe del observatorio regional de logística Mesoamérica

D. Metodología de Evaluación. Las metodologías propuestas consisten en: i) Una Evaluación de Impacto semi-experimental, de la forma de control sintético; y ii) Una evaluación antes – después para medir el alcance de los resultados e impactos, utilizando el método de evaluación reflexiva;

3.5 Evaluación de Impacto. Se propone un análisis de impacto con el método de control sintético, que tiene como objetivo el verificar el impacto de las acciones de política implementadas por el Gobierno de Panamá dos años después de la implementación de la tercera fase del Programático, el cual está orientado al fortalecimiento del sector de logística (para ver mayor detalle de la metodología y el cálculo **EEO**).

3.6 El análisis de atribuciones³. Después de concluida la evaluación ex–post, se propone conducir a través de la comparación de la performance de: (i) los indicadores de control; y (ii) de los indicadores de la matriz de resultados con la variable de interés de la evaluación, con la finalidad de identificar con mejor precisión los efectos de las intervenciones del programa en los indicadores utilizados, posibles causalidades, así como sus inter-relaciones, a través de la comparación de la performance de los indicadores del programa con la variable de interés.

3.7 Para tales fines, se recomienda preparar una tabla con los 17 indicadores de control utilizados en la evaluación de impacto, además de los indicadores contemplados en la matriz de resultados, incluyendo sus líneas de base (2014) y sus valores en la ocasión de la medición. Calcular los porcentajes de evolución (aumento/disminución) de estos indicadores y compararlos con el porcentaje de evolución presentado por la variable de interés. En caso se encuentre grandes discrepancias en la relación de la performance de estos indicadores con la variable de interés, se deberá proceder a un análisis detallado de lo ocurrido, verificando caso a caso los indicadores con performance diferenciadas. Las conclusiones de este análisis servirán de importante insumo para la toma de decisiones en el sector

² Línea de Base: disciplinas logísticas demandadas que son impartidas en el país = 29 (13 universitarias, 13 vocacionales y 3 cursos cortos)

logístico, a partir del conocimiento con más seguridad de la inter-relación entre indicadores, las causalidades que puedan tener ocurrido, así como ayudará a mejorar los insumos para futuras evaluaciones en el sector. Conclusiones como conocer mejor el peso de una variable en relación a un impacto, son de extrema importancia en una evaluación.

3.8 Método antes – después a través de la evaluación reflexiva. Para definir si los resultados se han alcanzado, se realizará una medición antes – después de los indicadores de impacto y resultado establecidos en la matriz de resultados, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 3. Descripción / Cálculo / Línea de base / Monitoreo de los Impactos y Resultados	
Impacto 1: Índice de Desempeño en Logística de Panamá (LPI)	<p>Descripción: El Índice de Desempeño en Logística es una herramienta de benchmarking creada por el Banco Mundial que permite identificar los retos y oportunidades en el sector de logística en los países. El indicador consiste en medidas cualitativas y cuantitativas de desempeño de 160 países en las cadenas de valor en el sector de logística en los países.</p> <p>El índice de Desempeño Logístico Internacional cualifica 160 países en seis dimensiones de comercio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aduanas: Eficiencia de las aduanas y gestión de despacho aduanero en las fronteras • Infraestructura: Calidad en infraestructura de comercio y transporte • Facilidad en envío de mercancías a precios competitivos • Calidad de los servicios logísticos: competencia y calidad de los servicios logísticos, como transporte fletado, agencias de transporte y operadores logísticos. • Rastreo y seguimiento: habilidad en rastrear y dar seguimiento a los envíos comerciales • Tiempo de transacción comercial: Frecuencia en que los envíos comerciales alcanzan sus clientes en el tiempo esperado. <p>Atendiendo las reformas de sistematización de los procesos de comercio exterior, implantación de la ventanilla única, de planificación de las obras de infraestructura logística y homologación de los acuerdos intrarregionales en facilitación comercial, el país contribuirá para la reducción de los tiempos de los despachos aduaneros, para la gestión aduanera en fronteras y para la mejora de la infraestructura de logística, impactando, por lo tanto, en la mejora del desempeño logístico de Panamá.</p> <p>Metodología de Cálculo: El Índice agregado sigue métodos estadísticos previstos por el Banco Mundial, que consolida una calificación de 1 – 5, siendo 1 nivel más bajo en el agregado de las seis categorías y 5 el más alto en el agregado de las seis categorías. Para más informaciones, consultar http://lpi.worldbank.org/.</p> <p>Línea de Base: El índice es calculado con la periodicidad de dos años por el Banco Mundial. La Línea Base corresponde al LPI de 2014, en el Reporte de Desempeño Logístico.</p> <p>Fuente: http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/PAN/2014#chartarea</p> <p>Aspectos de Monitoreo y Evaluación: Este indicador será evaluado por la Coordinación Logística (CL), con el insumo del Reporte del Índice del Desempeño Logístico 2018 y 2020 del Banco Mundial.</p>

<p>Indicador de Resultado 1: Porcentaje de la inversión pública ejecutada en el sector de transporte y logística sobre la inversión total ejecutada en el período 2015-2020.</p>	<p>Descripción: Este indicador mide una mejora en la ejecución de la inversión pública en el sector de transporte y logística, debido a la planificación del sector, por medio de los planes maestros de transporte y de la zona interoceánica, y de la definición de una estrategia de largo plazo para logística. La relación entre la inversión pública ejecutada en el sector en relación a la inversión pública total ejecutada aumenta, ya que la planificación identifica proyectos con presupuesto estimado, propone mecanismo de gobernanza para la implementación y abarca actividades para el fortalecimiento institucional en temas de ejecución presupuestaria.</p> <p>Metodología de Cálculo: El cálculo se base en la relación entre lo que fue ejecutado en el sector de transporte y logística sobre la inversión total ejecutada en el período 2015-2020, por la fórmula: Inversión pública ejecutada en el sector de transporte y logística / inversión pública total ejecutada en el periodo de análisis.</p> <p>Línea de Base: Ejecución de la inversión pública total: B/. 17.762.905.404,00. Ejecución de la inversión pública en el sector de logística y transporte: B/. 1.045.024.258,89.</p> <p>Aspectos de Monitoreo y Evaluación: Este indicador será determinado en coordinación con Coordinación de logística, por medio de la evaluación reflexiva, usando los insumos de los reportes oficiales del Ministerio de Economía y Finanzas.</p>
<p>Indicador de Resultado 2: Tiempo de despacho de aduanas promedio para carga en Paso Canoas</p>	<p>Descripción: El tiempo de despacho de aduanas es un indicador que mide básicamente la eficiencia de la gestión aduanera en los despachos de las mercancías y en el tránsito entrada-salida. Se espera una reducción del tiempo de despacho de aduanas, por medio de las reformas de armonización de los códigos aduaneros, de homologación de los acuerdos de facilitación comercial y la implantación de la ventanilla, que son reformas previstas en el PBL. Se usa como benchmarking de resultado Paso Canoas por concentrar más de 80% de exportación e importación de carga terrestre del país.</p> <p>Metodología de Cálculo: Se calcula como Σ de tiempos de exportación, importación, tránsitos entrada-salida y vacíos (entrada-salida) de mercancías. Este indicador incluye el tiempo promedio que tarda una unidad de transporte en atravesar el puesto fronterizo incluyendo todos los controles y esperas inherentes. El indicador toma en cuenta desde el momento en que la UT se integra a la fila del primer control existente hasta que obtiene el permiso por parte de aduanas para abandonar la zona primaria y continuar hacia su destino.</p> <p>Línea de Base: La línea de base fue determinada por la Autoridad Nacional de Aduanas, que indica que el tiempo medio que toma liberar la mercancía desde el registro de la declaración es de 15 horas.</p> <p>Aspectos de Monitoreo y Evaluación: Este indicador será determinado en coordinación con la ANA, por medio de la evaluación reflexiva. Según el estudio de Pasos de Frontera para Paso Canoas (EPYPSA 2013) la reducción promedia en el despacho de cargas tras la mejora en infraestructura y procesos del paso de frontera sería del 87%. Considerando que la mitad de esta reducción es consecuencia de la armonización con los códigos aduaneros regionales se obtendría una reducción del tiempo de despacho de aduanas del 43.5%.</p>
<p>Indicador de resultado 3: Porcentaje del total de puertos</p>	<p>Descripción: Los puertos son puerta de salida y entrada de productos importados y exportados por Panamá. Panamá posee 32 terminales portuarias, pero solamente 6 están habilitadas a hacer transacciones comerciales por container, lo que significa, básicamente, servir de puerta de entrada y salida de productos (agricultura, industria y servicios). Las</p>

habilitados para la exportación de productos agrícolas nacionales sobre el total de puertos a nivel nacional.	reformas de planificación de la infraestructura de transporte contemplan la inversión en infraestructura portuaria, con el objetivo de ampliar el número de puertos con capacidad de recibir container.
	Metodología de Cálculo: La fórmula utilizada es: Número de puertos habilitados para la exportación de productos agrícolas nacionales / Total de puertos (%)
	Línea de Base: La línea de base fue definida por: <ol style="list-style-type: none"> 1. El número de puertos habilitados para recibir container: 6 2. El número de puertos totales de Panamá: 32 <p>La fuente se encuentra en Boletines Estadísticos de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y consolidada por GeorgiaTech (http://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/all)</p>
	Aspectos de Monitoreo y Evaluación: El indicador será evaluado por la Coordinación Logística (CL), por medio del apoyo de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).
Indicador de Resultado 4: Porcentaje de la superficie de logística con actividad real sobre la superficie de logística total disponible en el país	Descripción: La ampliación de los espacios logísticos en Panamá es esencial para brindar el país de una oferta logística de clase mundial para el establecimiento de servicios en este sector. El espacio logístico significa toda el área de zonas dentro de las terminales portuarias, superficie dentro de áreas especiales, superficie de áreas de almacenamiento en la Ciudad de Panamá y tierras identificadas bajo la jurisdicción de la Unidad de Bienes Revertidos (UBR) donde hay potencial de establecer empresas de servicios logísticos..
	Metodología de Cálculo. El indicador fue calculado por: <ul style="list-style-type: none"> • Superficie de logística con actividad real: suma de las superficies utilizadas por empresas del área logística en zonas especiales, terminales portuarias, tierras de UBR y áreas de almacenamiento – 836 has • Superficie logística total disponible: superficie logística potencial de Panamá, según los planes de expansión – 2.100 has. <p>Superficie de logística con actividad real / superficie logística total disponible * 100</p>
	Línea de Base: Se calcula por la fórmula: Superficie de logística con actividad real (836 has) / superficie logística total disponible (2.100) * 100 = 39%.
	Aspectos de Monitoreo y Evaluación: El indicador va a ser evaluado con el apoyo de la Coordinación Logística, a partir de los insumos del Informe del Ministerio de Comercio e Industria.
Indicador de Resultado 5: Perfiles ocupacionales en disciplinas de logística que cuentan con oferta de cursos o certificaciones (universitarias, vocacionales o cursos cortos)	Descripción: El indicador refleja el aumento del número de perfiles de las disciplinas logísticas demandadas por el sector que cuentan con oferta en Panamá, lo que impacta en la ampliación de la oferta de cursos de capacitación a nivel técnico y académico en el país. La definición e implementación de un Plan de Capacitación en Logística, que abarcan disciplinas técnicas y académicas, resultará en esta ampliación esperada en la oferta.
	Metodología de Cálculo: El indicador será calculado por: <p style="text-align: center;">Disciplinas logísticas demandadas que son impartidas en el país/total de disciplinas logísticas existentes en el medio académico * 100 (%)</p>
	Línea de Base: Se calculó de la siguiente manera: <p style="text-align: center;">Disciplinas logísticas demandadas que son impartidas en el país = 29 (13</p>

universitarias, 13 vocacionales y 3 cursos cortos)

Total de disciplinas logísticas existentes en el medio académico = 60 = 29/60*100 =39%

Cuadro 1: Oferta de formación académica según Posiciones en el Directorio

OFERTA ACADÉMICA	POSICIONES
Universitaria	3. Administrativo de Logística 39. Técnico Portuario-Patio 40. Técnico Portuario-Planeador 41. Técnico Marítimo-AB 45. Coordinador de Inventarios 47. Coordinador de Servicio al Cliente 48. Responsable de Atención al Cliente 53. Técnico en Mercadotecnia 54. Técnicos en Ventas (Cotización) 56. Técnico en Informática 57. Técnico en Atención al Cliente 58. Técnico en Logística Portuaria 59. Técnico en Recursos Humanos 60. Finanzas y Planillas
Vocacional/técnica	4. Operador de Montacarga Vertical 5. Operador de Grúa Móvil 7. Operador de Montacarga Horizontal 10. Montacarguista 13. Operador de Grúas de Procesos de Construcción 15. Operario de Carretillas 18. Conductor de Vehículo Pesado de Transporte de Mercancías por Carretera 24. Técnico en Logística de Almacenes 25. Técnico en Gestión de Stock y Almacenes 26. Jefe de Almacén 35. Operador de Grúa Viajera 36. Conductor de Torre Grúa 38. Operador Grúas Pórtico
Otra/cursos cortos	17. Conductor 20. Conductor Profesional de Transporte 21. Conductor de Camiones
Ninguna	1. Ayudante de Bodega 2. Estibador 6. Operador Grúa Hidráulica móvil telescópica neumáticos todo terreno convencional para instalaciones petroleras 8. Operario logística 9. Aprovevisionador Logístico 11. Empleado Servicios Control Peso 12. Empleado Suministro 14. Preparador Pedidos 16. Empacador/Reempaques 19. Conductor de Transporte de Mercancías Peligrosas 22. Responsable Expedición Mercancías 23. Responsable Recepción Mercancías 27. Encargado de Bodega 28. Encargado de Almacén 29. Planificador de Control de Inventario 30. Técnico de Aprovevisionamiento 31. Jefe de aprovisionamiento 32. Técnico Logística Aprovevisionamiento 33. Jefe Tráfico 34. Técnico Consolidador 37. Operador Grúa Bordo Buque 42. Técnico Marítimo-Tanqueros 43. Técnico Reparación Naval 44. Coordinador Área 46. Encargado Agencia Transporte 49. Técnico Salud Ocupacional /Seguridad Industrial 50. Agentes de Protección Física Perimetral y Operacional 51. Coordinador de Protección Física Perimetral y Operacional 52. Agencias Gubernamentales de Aduanas, Cuarentena Agropecuaria 55. Técnico en Mantenimiento de Equipo y Limpieza de Áreas

Fuente: Estudio de Necesidades, Ofertas Académicas y Plan Piloto de Formación a nivel técnico en Logística, 2014.

Aspectos de Monitoreo y Evaluación: El indicador va a ser evaluado con el apoyo de la Coordinación Logística, a partir de los insumos del Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano.

3.9

E. Otras evaluaciones. Informe de Terminación del Proyecto (PCR)

3.10 El Informe de Terminación de Proyecto o PCR, por sus siglas en inglés, es el principal instrumento de rendición de cuentas que utiliza el Banco para mostrar tanto a stakeholders internos y externos al Banco, el desempeño de sus operaciones con garantía soberana y la efectividad en el Desarrollo de las mismas. Asimismo, presenta los principales hallazgos y recomendaciones a fin de fortalecer el diseño y ejecución de futuros proyectos.

3.11 El PCR será realizado conforme las [nuevas guías](#) que entraron en vigencia en 2018

3.12 La evaluación será conducida a partir del análisis de los criterios centrales y criterios no centrales. Los criterios centrales del PCR, básicamente evalúan el desempeño del proyecto y se determinan en forma objetiva con base en los resultados y productos del mismo, y se califica a través de cuatro criterios: (i) Efectividad, (ii) Eficiencia⁴, (iii) Relevancia y (iv) Sostenibilidad.

⁴ En este caso, el criterio de eficiencia se evalúa pero no se califica al ser un programático

- 3.13 Los criterios no centrales del PCR son aquellos evaluables, pero que no califican la efectividad de la intervención. En su defecto evalúan la contribución de la operación a los objetivos de desarrollo del Banco; la contribución a los objetivos de desarrollo del país; el cumplimiento del plan de monitoreo y evaluación; el uso de sistemas país y la implementación y mitigación de salvaguardas ambientales y sociales.

3.14 Será realizado hasta 6 meses después de haber desembolsado la tercera operación.

Tabla 4. Plan de Trabajo de Evaluación							
Actividad	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Responsable y Costo
Evaluación reflexiva						Informe Final	US\$ 10,000 BID - Proyecto
Informe de Terminación de Proyecto (PCR)				PCR			US\$20,000 BID - Proyecto
Evaluación de impacto		Exante				Expost Final	US\$15.000 BID - Proyecto
Total							60,000

F. Recolección de la Información

- 3.15 La colecta de la información para la evaluación será realizada por los consultores responsables por la realización de las evaluaciones reflexiva, de impacto, y también para el PCR.

Tabla 5. Plan de Trabajo Para la Colecta de la información							
Actividad	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Responsable y Costo
Evaluación reflexiva						Informe Final	Consultor – Costo Includo en los honorarios
Evaluación de Impacto						Expost Final	Consultor – Costo Includo en los honorarios
Informe de Terminación de Proyecto (PCR)				PCR			Consultor – Costo Includo en los honorarios