

MATRIZ COMPARATIVA

CONDICIONES DEFINITIVAS DE LA TERCERA OPERACIÓN VS. CONDICIONES ACORDADAS PARA LA TERCERA OPERACIÓN EN LA PROPUESTA DE PRÉSTAMO DE LA SEGUNDA OPERACIÓN DEL PBL

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
Componente I. Estabilidad macroeconómica			
1. Marco de política macroeconómica adecuado.	1. El marco macroeconómico del prestatario es estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial.	Sin cambios	
Componente II. Marco normativo e institucional de logística y transporte			
Subcomponente II.1 Marco normativo de logística			
2. Marco normativo de logística consolidado, que introduzca una visión de largo plazo y establezca los lineamientos del sector, incluyendo tres niveles: <ul style="list-style-type: none"> Objetivos, programas y proyectos; Visión de largo plazo, estrategia de abordaje y sistema de monitoreo; Lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector de logística y competencias institucionales. 	2.1 Aprobación por el GL y envío al Consejo de Gabinete del proyecto de Ley Nacional de Logística incluyendo los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y competencias institucionales.	2.1. Aprobación del Poder Ejecutivo de un marco estratégico de logística que incluya – en su texto ordenado- los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y competencias institucionales.	El marco normativo de Panamá en materia de logística se ha conformado de serie de decretos los cuales han de consolidarse en un decreto cuyo texto ordenado armonice los anteriores. En consecuencia y conforme ha asesorado la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Presidencia de Panamá un Decreto de Poder Ejecutivo que ordene la normativa prevalece por sobre la conveniencia jurídico - institucional de una Ley. El Decreto del Poder Ejecutivo de un marco estratégico de logística que incluya – en su texto ordenado- los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y competencias institucionales cumple con el objetivo de la medida de política.
3. Marco legal aduanero reformado a fin de dar cumplimiento al protocolo de integración de Panamá a la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y armonizarlo con el código aduanero regional (CAUCA, RECAUCA).	3.1 Aprobación de la reglamentación del nuevo marco legal aduanero que permite la armonización con el código aduanero regional de Centroamérica, incluyendo, entre otros la simplificación de trámites aduaneros, la facilitación de procesos, y la creación del Tribunal Penal Aduanero y la Defensoría de Oficio	Sin cambios	

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
4. Marco legal de servicios marítimos modificado con el objetivo de estimular la inversión directa extranjera (IED) en el subsector de servicios marítimos auxiliares.	4.1 Evaluación de las acciones y resultados del Plan de Desarrollo de IED en servicios marítimos auxiliares.	Sin cambios	
Subcomponente II.2 Marco institucional de logística y transporte			
5. Marco organizacional y el contexto institucional fortalecido, con el propósito de consolidar una instancia interinstitucional al más alto nivel de Gobierno que facilite la coordinación y la toma de decisiones en materia de logística integrando el sector privado.	5.1 Evaluación de las acciones y resultados de la gestión de la CL mediante la implementación y análisis de indicadores de seguimiento y el esquema de monitoreo y evaluación.	Sin cambios	
		5.2 Consolidación de la estructura institucional de la CL bajo la Secretaría de Competitividad y Logística (SCL) para fortalecer su sustentabilidad.	A fin de asegurar la sostenibilidad del programa de reformas es esencial asegurar la consolidación del marco institucional de logística y transporte. A partir de esta nueva condición se busca dejar evidencia de las acciones de consolidación de la estructura de la CL que se han llevado a cabo, de conformidad con lo dispuesto en la Estrategia Logística Nacional 2030.
6. Instancia interinstitucional al más alto nivel de Gobierno consolidada, que facilite la coordinación y la toma de decisiones entre todas las instituciones clave del sector de logística e integrando también al sector privado.	6.1 Aprobación por parte del GL del 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.	Sin cambios	
Componente III. Procesos de planificación integral y facilitación comercial			
Subcomponente III. 1 Procesos de planificación integral			
7. Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI) desarrollado, con el fin de ordenar las inversiones en el área del Canal y fomentar el desarrollo de actividades de valor agregado.	7.1 Aprobación por el GL del PTLZI, el cual debe incluir los aspectos definidos en el segundo programa de reformas.	Sin cambios	

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
	7.2 Elaboración de los reglamentos de evaluación estratégica Ambiental para los Planes de Infraestructura (PTLZI, PMTL, entre otros).	Sin cambios	
8. Plan Maestro de Transporte y Logística (PMTL) desarrollado, a fin de integrar la planificación multimodal de infraestructura y los servicios logísticos a nivel nacional, tomando en cuenta los principales sectores económicos incluyendo los productores agrícolas.	8.1 Aprobación por parte del GL del PMTL, el cual debe incluir los aspectos definidos en el segundo programa de reformas.	Sin cambios	
9. Instrumentos de ordenamiento y planificación territorial a nivel nacional desarrollados que permitan el adecuado uso de las potencialidades productivas y logísticas del país. Lo que incluye: <ul style="list-style-type: none"> • desarrollar una política de ordenamiento territorial a nivel nacional para fortalecer y alinear las capacidades político institucional. 	9.1 Presentación ante Asamblea del proyecto de Ley Orgánica de Integración, Ordenamiento y Desarrollo Territorial, enfocado en las potencialidades productivas y logísticas del país.	9.1 Elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial	El cambio de Ley a Política obedece a los resultados de un diagnóstico que el MIVIOT realiza con el apoyo del Banco. Este análisis pone de manifiesto la necesidad de avanzar de manera escalonada, primero con una política de ordenamiento como paso previo a una Ley, la cual supone un proceso mucho más extenso en el tiempo y la reforma a la actual Ley 6 de 2006 de ordenamiento y a la Ley 37 de 2009 que descentraliza la Administración Pública. La política hoy en elaboración sentará las bases conceptuales de una futura Ley.

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
<ul style="list-style-type: none"> • modificar, simplificar y desarrollar el marco legal vigente en materia de planificación y gestión del desarrollo territorial • actualizar el Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y Atlántico. 	<p>9.2 Aprobación del Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y el Atlántico con el objetivo de identificar áreas prioritarias para fortalecer el desarrollo logístico nacional.</p>	<p>Sin cambios</p>	
Subcomponente III. 2 Procesos de facilitación comercial			
<p>10. Los compromisos asumidos por Panamá sobre los acuerdos de facilitación de comercio establecido con organizaciones internacionales para modernizar de facilitación comercial implementados:</p>	<p>10.1. Integración de los sistemas de ACP y AMP en una misma plataforma informática.</p>	<p>Sin cambios</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Los compromisos del convenio FAL 65 de Facilitación del Tráfico Marítimo de Mercancías establecido en la Organización Marítima Internacional (OMI). • Los compromisos de Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) – Paquete de Bali. 	<p>10.2. Presentación a la asamblea del proyecto de Ley para aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC - Paquete de Bali.</p>	<p>10.2 Aprobación de la normativa que ratifica los compromisos del convenio FAL 65 de Facilitación del Tráfico Marítimo de Mercancías establecido en la Organización Marítima Internacional (OMI).</p>	<p>El cambio de esta condición se da como resultado de que el convenio FAL 65 es adoptado por la República de Panamá mediante la Ley No.44, de 15 de julio de 2008 quedando como compromiso el desarrollo reglamentario.</p>

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
11. Compromisos asumidos por Panamá en torno de los acuerdos de facilitación de comercio acordadas por el Consejo de Ministros de Integración y Comercio de Centroamérica (COMIECO) implementados.	11.1 Implementación de al menos tres medidas de corto plazo acordadas por el COMIECO	Sin cambios	
12. La sistematización de las operaciones de control de comercio exterior promovidas, incluyendo, entre otros: <ul style="list-style-type: none"> •Modernización del Sistema de Gestión Aduanera (SIGA) •La adaptación completa del (SIGA) a los procedimientos y prácticas panameñas y las derivadas de la integración regional centroamericano (CAUCA, RECAUCA); •El desarrollo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). 	12.1 Auditoría funcional externa SIGA y VUCE que evalúa la alineación con los procesos estipulados en el marco de integración regional centroamericano (CAUCA, RECAUCA) y el grado en que los cambios efectuados resuelven los problemas destacados por los usuarios.	Sin cambios	
13. La trazabilidad integral del flujo de mercancías promovidas por medio de la digitalización integral de las actividades de apoyo al control de operaciones de comercio exterior.	13.1 Implementación del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional el cual debe incluir los aspectos definidos en el segundo programa de reformas.	13.1. Implementación del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional: Plataforma Tecnológica para la integración de los Sistemas de Logística y de Comercio Exterior, el cual debe incluir los aspectos definidos en el segundo programa de reformas.	El Plan Maestro de Digitalización, se materializa de manera concreta en el desarrollo de la Plataforma Tecnológica para la integración de los Sistemas de Logística y de Comercio Exterior.
14. Intercambio de información entre entidades del Estado promovido, para monitorear el desempeño del sistema logístico y facilitar la toma de decisión relacionada a políticas públicas e inversiones.	14.1 Evaluación de acciones y resultados del esquema de intercambio de información estadística entre la AMP y la ANA para obtener información de parte de empresas individuales.	Sin cambios	

Componente y Resultado buscado	Desencadenantes para la tercera operación establecidas en la Propuesta de Préstamo del segundo PBL	Condiciones revisadas y acordadas para la tercera operación	Comentarios
15. Plan de capacitación técnica en logística desarrollado a fin de generar una oferta de recursos humanos adaptada en calidad y cantidad a las necesidades de los distintos subsistemas logísticos del país.	15.1 Implementación del plan piloto de capacitación en logística, y su incorporación a las actividades de las mesas de trabajo...	Sin cambios	