

PANAMA PLAN ESTRATEGICO DE GOBIERNO 2010-2014



Resumen Ejecutivo
Elaborado por Ade Excal Panamá
Marzo 2010



Índice

Introducción	2
1. Inversiones en servicios de logística de valor agregado	4
2. Secuencia de las inversiones en infraestructuras de turismo para un desarrollo secuencial de las regiones geográficas	7
3. Construcción de carreteras para facilitar el acceso a los centros de producción agropecuaria	13
4. Secuencia en las inversiones	14
5. Algunos proyectos relevantes	15
6. Programa de cobertura de agua potable y plan de saneamiento urbano y rural	16
7. Vivienda Social	17
8. Proyecto de la Ciudad de las artes	17
9. Cuadro resumen de proyectos 2010-2014	19

Estrategia para el Crecimiento Económico 2010-2014

Introducción

El Plan Estratégico de 5 años para el crecimiento económico tiene como objetivo preparar a Panamá para enfrentar los nuevos retos después de una década de rápido crecimiento y superada una crisis económica financiera internacional. Se llevó a cabo un análisis cuidadoso de los sectores económicos del país para identificar las áreas donde la inversión pública y la acción gubernamental rendirían la mejor rentabilidad en términos de crecimiento económico y generación de empleo.

La Logística, el Turismo, la Agricultura y los Servicios Financieros fueron identificados como los motores de crecimiento en los que el país tiene o puede desarrollar una ventaja competitiva sostenible, en los que las fuerzas globales son favorables, las acciones gubernamentales pueden ser utilizadas más eficazmente para liberar el potencial, y, por lo tanto, en los que el Gobierno debería concentrar su atención inicial.

Aprovechar el potencial no explotado de estos sectores es una oportunidad relevante: de 6%-9% de crecimiento económico anual y la generación de 860,000 nuevos empleos o de mejor calidad, a partir de la fecha hasta el año 2020; sin embargo, para lograrlo, Panamá tendrá que efectuar inversiones importantes de largo plazo en infraestructura por un monto total estimado de B/.9.6 mil millones. Este monto representa un 70 % del total de las inversiones programadas (B/.13.6 mil millones) para los próximos cinco años.

Dicho porcentaje incluye alrededor de B/.3.8 mil millones en infraestructura destinadas a programas de carácter social como lo son:

- ☐ Construcciones de escuelas,
- ☐ Hospitales,
- ☐ Viviendas de interés social,
- ☐ Acueductos y alcantarillados,
- ☐ Construcciones de nuevos centros penitenciarios
- ☐ El Metro Urbano
- ☐ Entre otros
- ☐ El restante B/.5.8 mil millones de las inversiones en infraestructura estarán dirigidas a otros programas de carácter económico que confieren a los motores para el crecimiento tales como:
 - ☐ Los Sistemas de Riego a nivel nacional
 - ☐ La Cadena de Frío.
 - ☐ Plan de Turismo desarrollado en sitios estratégicos
 - ☐ Una serie de infraestructura viales a nivel del territorio tales como los intercambiadores de vías en la ciudad de Panamá en conexión con los corredores, carreteras regionales en la región de Azuero, sector occidental del país, etc.
 - ☐ Construcción de nuevos aeropuertos en el interior del país.

Existen cuatro aspectos críticos en la ejecución del Plan Estratégico: a) secuencia del programa de inversiones para identificar las prioridades correctas y alinear a las principales partes interesadas en torno a los objetivos principales, para afrontar la escasez de recursos, b) el desarrollo de capacidades a nivel de gobierno para garantizar que existe un nivel apropiado de conocimientos para impulsar las inversiones, los cambios de política y los cambios organizativos necesarios, c) el desarrollo del capital humano, para lograr una mano de obra calificada y especializada en todo el país y en todos los sectores, con un fuerte énfasis en los motores de crecimiento identificados, y, d) garantizar la existencia de fondos gubernamentales y no-gubernamentales, en particular, involucrar

la participación del sector privado tanto como sea posible para liberar los recursos del gobierno y para maximizar la eficiencia operativa.

1. Inversiones en servicios de logísticas de valor agregado

Con la posición de Panamá en una ruta comercial global, la evolución del arbitraje laboral entre Oriente y Occidente y la volátil fijación de precios de tránsito, el nuevo milenio de oportunidad para Panamá será la diversificación del valor captado por la posición única del Canal. El planteamiento para hacer posible la logística de valor agregado en Panamá es de hecho la estrategia necesaria para reducir el costo real de hacer negocios en Panamá al generar soluciones para los factores que incrementan este costo:

1. Reducir el tiempo de las mercancías en tránsito
2. Reducir la volatilidad en tiempo de las mercancías en tránsito
3. Reducir los costos de insumo directos de las actividades de logística

Una inversión de aproximadamente B/.1,000.0 millones podrían estimular en gran medida la actividad logística de valor agregado.

Construcción de infraestructura de enlace

La construcción de cinco vías es fundamental para el desarrollo de una industria logística de valor agregado en Panamá. La construcción de infraestructura de superficie une los activos de logística medulares uno con el otro. Estas inversiones reducirán los tiempos de tránsito y la volatilidad causada por la congestión – reduciendo el tamaño del país de manera real. Tomados en su conjunto, podrían reducir el tiempo de tránsito entre activos en un 50%, así como aumentar enormemente la confiabilidad (un factor más importante que los tiempos de viaje para una diversidad de productos). El resultado es un flujo más fácil de mercancías y materiales de activo logístico a activo logístico. Las inversiones en vías de acceso, también ayudarán a Panamá a lograr la meta deseada por largo tiempo de convertirse en un “centro multi-modal.”

Cuadro 1 El establecimiento de Servicios de logística de valor agregado en Panamá, requerirá una inversión sustancial en infraestructura de carreteras



Estas inversiones ayudan a Panamá a lograr la meta deseada por largo tiempo de ser un “centro multi-modal” y se pueden completar dentro del mandato de la administración de Martinelli. Tal inversión pondría los cimientos para que el sector SLVA creciera y enviara una fuerte señal al sector privado sobre el compromiso de largo plazo de Panamá de tener un sector privado eficiente. Los caminos son:

▣▣Extensión de la autopista Panamá-Colón

El proyecto incluye terminar los 15 últimos kilómetros de la carretera Panamá-Colón de Quebrada López a Colón, incluyendo las suficientes conexiones y zonas de amortiguamiento en infraestructura local para impedir la formación de cuellos de botella en la circulación. Esta inversión resolverá la circulación del tráfico de un solo carril en cada dirección en la vecindad de Colón que actualmente está sumamente congestionada, reduciendo de manera significativa el tiempo de tránsito y la volatilidad del transporte de carga transístmica. Como resultado, Colón y sus activos logísticos estarán “más cercanos” de manera real al Puerto de Balboa, al desarrollo logístico Howard y a la terminal de carga del aeropuerto Tocumen. Los beneficios adicionales también serían significativos para Colón.

▣▣Conectividad entre Corredores de la Ciudad de Panamá

Para mejorar la conectividad dentro de la ciudad de Panamá, se construirán cinco intercambiadores en las intersecciones de Vía Brasil con: Ricardo J. Alfaro, Transístmica, Vía España, Calle 50, Vía Israel. Adicionalmente se construirá una conexión directa, entre la Ave. Balboa y el intercambiador de Vía Martín Sosa con Transístmica.

▣▣Solución para la congestión Intra-Colón

Aún cuando se complete el proyecto de la carretera Transístmica, el tránsito dentro de Colón todavía sufrirá por la congestión entre los puertos, la Zona de Libre Comercio y la estación de trenes dentro de los límites de la ciudad. El estudio del tráfico, el modelado y la modernización de la infraestructura municipal de superficie liberará la congestión y permitirá una circulación de mercancías más predecible entre los activos logísticos.

▣▣Vía de circunvalación de Howard al Puente Centenario

La construcción de una vía de circunvalación directa de Howard al Puente Centenario puede reducir el tiempo de conducción al puente en un 40-50% y proporcionaría una velocidad de autopista moderna sin congestiones. El proyecto requeriría la construcción de dos nuevos cruces en las intersecciones de la vieja Autopista Panamericana de los accesos, principal y occidental de la carretera Howard. Estos cruces requerirían especificaciones de construcción para tráfico de transporte de carga, tales como mayor radio de giro, límites de carga y ancho de los caminos.

▣▣Extensión del Corredor Norte para llegar al aeropuerto Tocumen

Terminar el Corredor Norte (11 kilómetros) proporcionará una ruta más adecuada para el tráfico del aeropuerto que no se origina en la Ciudad de Panamá. La inversión reduciría de manera efectiva los tiempos de tránsito y volatilidad de Tocumen a los activos logísticos de Colón, al desarrollo logístico Howard, al Puerto de Balboa y a las regiones con potencial de producción agrícola en el Centro y Occidente de Panamá. El único acceso por una autopista moderna a Tocumen es por el Corredor Sur, el cual requiere circular a través de la Ciudad de Panamá y a menudo está congestionado durante las horas pico.

▣▣Conexión directa a las instalaciones de transporte de carga de Tocumen

Actualmente, el centro de carga aérea de Panamá está escondido en el extremo más lejano de la instalación, lo que requiere circular alrededor del aeropuerto por caminos que están en malas condiciones y pobremente iluminados. La seguridad del transporte multi-modal de Panamá está en riesgo dado que circula a menudo tarde en la noche. Una conexión moderna de cuatro carriles directa a la terminal de transporte de carga, potencialmente con un túnel por debajo de la pista de rodaje entre las pistas de aterrizaje, reducirá los tiempos de tránsito en 20 minutos en cada dirección.

Establecer una agencia para la promoción de la inversión

A Panamá actualmente le hace falta una interacción bien coordinada y profesional con la comunidad internacional de negocios. Las firmas que buscan invertir en Panamá deben navegar en una red intrincada de instituciones gubernamentales y privadas para abrir sus puertas. Una agencia para la promoción de la inversión bien concebida podrá:

- ▣Comercializar la propuesta de valor de Panamá a través de la red de consulados de Panamá alrededor del mundo

- ▣Comunicarse y asistir a las firmas que estén en proceso de hacer *due diligence* para invertir en Panamá. Una agencia de promoción debe de contar con la capacidad para comunicarse usando un lenguaje técnico con las compañías interesadas en invertir

- ▣Conectarse con el sector privado panameño para comprender las ineficiencias y las barreras para la promoción de la inversión

- ▣Trabajar con el gobierno para encontrar soluciones a las ineficiencias en Panamá y eliminar las barreras a la inversión

Mejorar las industrias de soporte

Las industrias complementarias de transporte en camiones local y de carga aérea internacional deben ser fortalecidas para apoyar un centro logístico globalmente competitivo, multi-modal y de valor agregado.

▣Mejores tarifas de los transportes en camiones y servicio de clase mundial

Actualmente, las tarifas de Panamá se encuentran entre las más altas por kilómetro en el mundo – mayores que las que cabría anticipar con base en su proporción de rutas de trayectos cortos. La industria de transporte en camiones se ve afectada por el bajo número de participantes independientes, por las varias barreras a la entrada de nuevos competidores y por un sistema aduanero ineficiente que depende de las relaciones con los funcionarios. Los beneficios de la desregulación mundial del transporte en camiones todavía no se han atestiguado en Panamá. El gobierno panameño puede promover la competencia al proporcionar créditos de bajo costo para la compra de nuevos camiones, promover programas temporales con competidores internacionales y crear una alianza pública-privada para asesorar la política de transporte en camiones.

▣Crear un plan maestro para un centro de transporte de carga en Tocumen

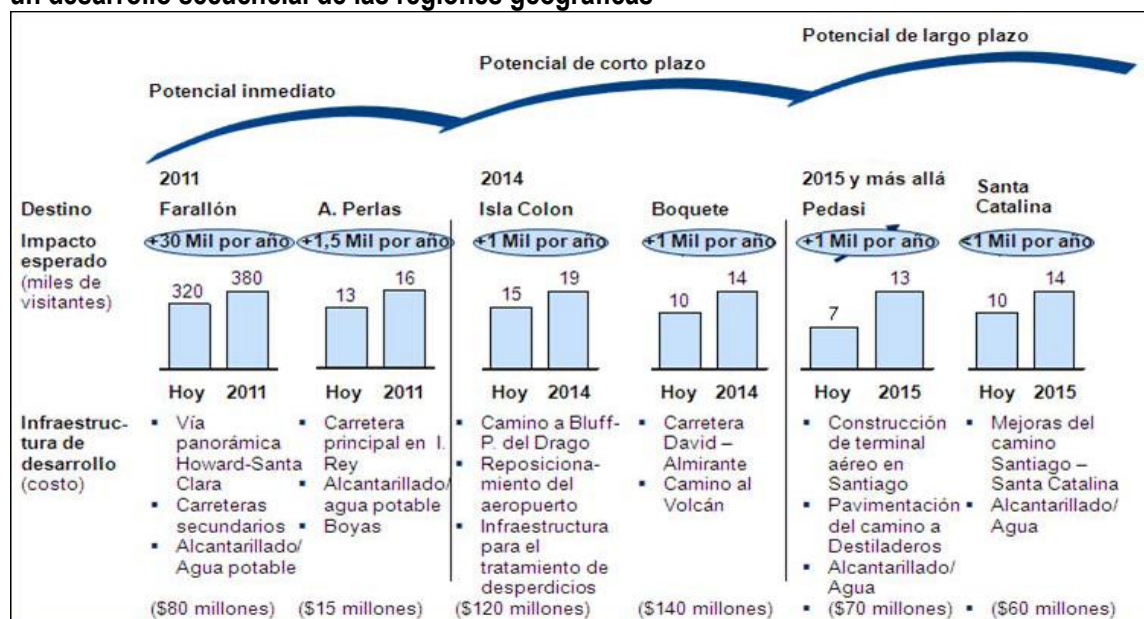
Con exportaciones limitadas, la industria de carga aérea de Panamá ha sido históricamente pequeña y enfrenta un bajo crecimiento. Panamá está en una encrucijada pues se requiere una industria de carga aérea bien desarrollada para atraer servicios logísticos de valor agregado, pero a su vez no existe todavía el volumen para justificar el crecimiento de la industria. Promover el crecimiento inducido por el tránsito en el corto plazo podría crear una conectividad de transporte mejorada para

Panamá de la misma manera que el tráfico inducido por pasajeros ha ayudado a conectar a Panamá con el continente Americano.

2. Secuencia de las inversiones en infraestructuras de turismo para un desarrollo secuencial de las regiones geográficas

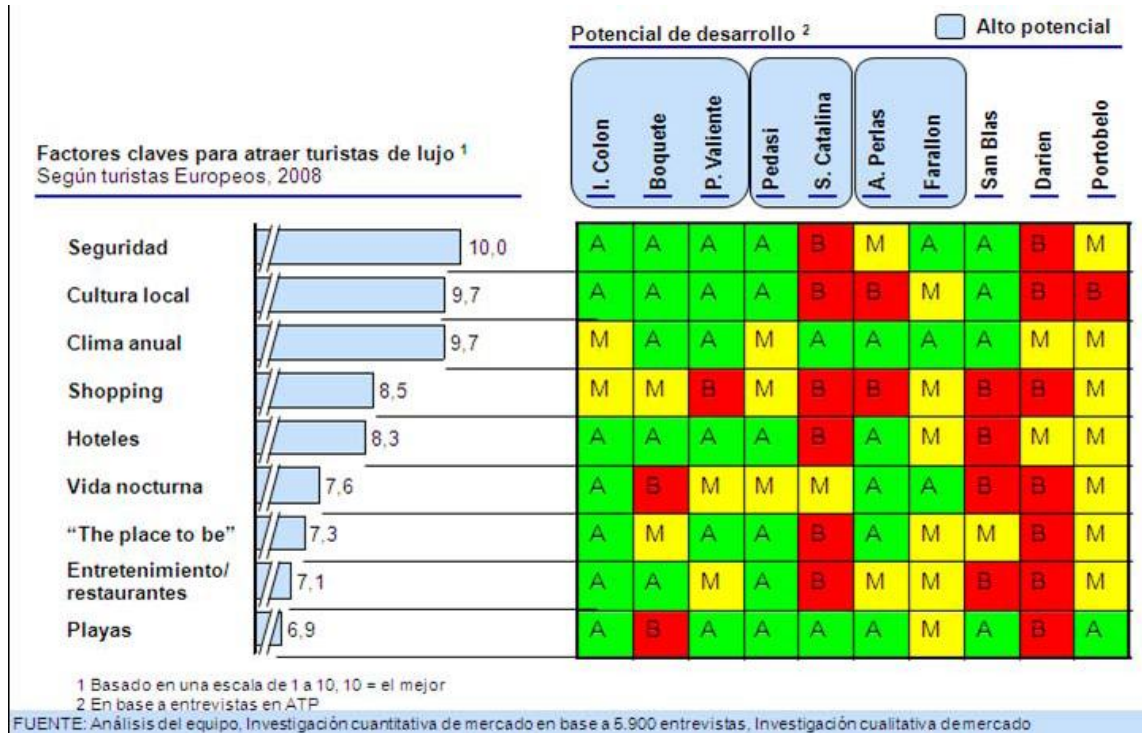
La inversión y los cambios en la regulación en el sector de turismo deben orientarse hacia los destinos con mayor potencial para convertirse en destinos de clase mundial y de lujo. Las áreas para el desarrollo inmediato incluyen el litoral al sur de Farallón y el Archipiélago Perlas, con inversiones simultáneas en la Ciudad de Panamá para mejorar la experiencia de los visitantes en tránsito así como de los turistas de negocios y de compras. Los destinos con potencial en el mediano plazo son Isla Colón-Boquete (Estrategia Occidental). Las oportunidades para el largo plazo son Pedasí y Santa Catalina.

Cuadro 2: Una secuencia definida de las inversiones en infraestructura de turismo, permitirá un desarrollo secuencial de las regiones geográficas



La forma como se determinó la prioridad de estos destinos refleja tanto las preferencias de los turistas de lujo como las características intrínsecas del destino.

Cuadro 3: Los atributos de las diferentes regiones determinan la oportunidad de atraer turismo de alto valor



Cuadro 4: La necesidad de solucionar los problemas en los destinos turísticos de alto potencial determinarán los requerimientos de inversión

Alto potencial

Características de los destinos ¹

		I. Colon	Boquete	P. Valiente	Pedasi	S. Catalina	A. Perlas	Farallon	San Blas	Darien	Portobelo
Consideraciones locales y temas intrínsecos	Titularidad de las tierras	B	A	B	B	B	A	M	B	B	B
	Clima seco	M	B	M	M	M	A	A	M	M	B
	Apoyo local al turismo	A	A	B	M	M	A	B	B	A	A
	Recursos naturales (e.j., playas)	M	A	A	M	A	A	A	A	M	A
	Riqueza cultural	M	M	M	A	M	B	B	A	B	A
Actividades/Entretenimiento	M	M	B	A	A	B	A	M	B	M	
Infraestructura	Conectividad (terrestre, aérea, marítima)	M	M	B	M	M	M	A	M	B	M
	Agua potable	M	M	B	B	M	B	A	B	B	M
	Saneamiento	B	A	B	A	A	M	A	B	B	B
	Gestión del desperdicio	M	A	B	A	M	M	B	B	B	B
Niveles actuales de turismo	Visitantes actuales ²	M	M	M	M	M	M	A	B	B	B
	Capacidad hotelera actual ³	A	M	B	M	B	M	A	B	B	M
	Deal breakers										

¹ Basado en las visitas al sitio y en las entrevistas en ATP
² Bajo es menos de 50 mil visitantes por año; Medio es entre 50 mil y 100 mil visitantes por año; Alto es por encima de 100 mil visitantes por año
³ Bajo es menos de 200 habitaciones; Medio es entre 200 y 500 habitaciones; Alto es por encima de 500 habitaciones a partir del 2007

Las necesidades específicas de infraestructura y de gestión pública varían por región y en conjunto alcanzan alrededor de B/.800.0 millones de inversión:

Farallón

▣▣Vía panorámica entre Howard y Campana

Actualmente les lleva a los turistas un promedio de más de 90 minutos en la Autopista Panamericana para llegar a Farallón, mucho más allá de la barrera de los 75 minutos de viaje que la Organización Mundial del Comercio (OMC) calcula que los turistas evitarán desplazarse después de un vuelo de 4-5 horas. Construir un camino panorámico a lo largo del litoral (35 kilómetros) reducirá el tiempo de viaje entre Panamá y Río Hato en un 20-30%. Esta inversión evitará la necesidad futura de una pista de aterrizaje en el área.

▣▣Mejoras a las vías de acceso de playas secundarias

Las vías de acceso de la Autopista Panamericana necesitan ser modernizados para que los turistas lleguen a las playas de alto potencial. Además, es necesario construir infraestructura de vías urbanas cerca de Río Hato para ayudar al desarrollo de un centro turístico de lujo, atrayendo a los turistas con restaurantes, comercios y otros entretenimientos.

▣▣Marina cerca de Farallón

El aumentar el tráfico de naves privadas requiere aumentar la capacidad de la marina en el área de Farallón. Dada la variabilidad de las mareas y la poca profundidad del fondo marino, se requiere una inversión significativa para dragarlo y permitir que naves más grandes lleguen a puerto.

▣▣Agua potable, alcantarillado y manejo de desechos

La demanda de servicios públicos se incrementará debido a los 60,000 nuevos visitantes esperados anualmente y los 20,000 nuevos habitantes. Para dar servicio a esta nueva población, será necesario invertir en el sistema de agua potable y construir un sistema de biodigestión para el tratamiento de aguas residuales. Además del tratamiento de aguas, el sistema de biodigestión generará suficiente energía incremental para satisfacer el 20-30% de la demanda urbana local. El sistema de Manejo de Residuos Sólidos Municipales también necesita ser reubicado y modernizado para cubrir la capacidad, incluyendo un ~50% de incremento en la flota de camiones que actualmente maneja los residuos sólidos así como mejoras operativas para aumentar la efectividad de la recolección.

Archipiélago Perlas

▣▣Mejoras a la pista de aterrizaje de Isla del Rey

El mejorar la pista de aterrizaje de Isla del Rey permitirá que aviones más grandes aterricen y que se reduzca el riesgo actual de quedar atrapadas en el archipiélago durante la presencia condiciones climáticas desfavorables.

▣▣Infraestructura de caminos

Isla del Rey tiene más de 20 kilómetros de playas que son accesibles sólo por el mar. El construir un camino del Canal Ventura Ruiz al extremo meridional de la isla, con dos o tres caminos de acceso a la playa (3-5 kilómetros) de cada lado hará posible el acceso terrestre a la mayoría de las playas de la isla sin perturbar el terreno de la playa.

▣▣Conectividad marítima

Se necesitan colocar varias boyas para facilitar el flujo de circulación de las embarcaciones de tamaño pequeño y mediano a través del archipiélago de 200 islas.

▣▣Agua, alcantarillado y manejo de basura

El crecimiento del número de visitantes requerirá expandir la infraestructura de agua potable y alcantarillado en Isla del Rey, así como implementar un sistema de barcas para la recolección de residuos sólidos que sirva a todo el archipiélago.

Ciudad de Panamá

▣Habilitar los vuelos locales saliendo de Tocumen

El mover los vuelos comerciales locales a Tocumen permitirá una conexión al interior más rápida y fácil, optimizando las conexiones a medida que el volumen de visitantes locales se añade, liberando terrenos de alto valor en Albrook. La operación de la aviación comercial de PTY estaría limitada a las rutas de volúmenes medios y regionales (ej., Bocas, David) ya que un gran número de aviones podría retardar el tráfico de los aviones más grandes. La aviación general y los vuelos comerciales de bajo volumen serían operados desde Albrook y Howard. Todos los participantes (Tocumen, S.A., las líneas aéreas, las Autoridades de Aviación) deben de participar en estudios futuros para evaluar los requerimientos operativos de este movimiento (por ejemplo el espacio de rampa y el apoyo de las oficinas internas del aeropuerto).

▣Mejoras a las infraestructuras de vías, vías peatonales y señalización

Un sistema de recuperación exhaustivo de la señalización de las calles, de las banquetas, de senderos peatonales, parques, pistas para bicicletas y estacionamientos públicos hará posible el tráfico peatonal, el reducir la circulación de automóviles y la contaminación visual, aumentar la seguridad y en última instancia mejorar la experiencia tanto de los habitantes locales como de los visitantes. Sin esta inversión la Ciudad de Panamá no llevará a cabo su aspiración de convertirse en un centro de crecimiento.

▣Construcción de estacionamientos públicos

Se contempla la habilitación de nuevas áreas para estacionamientos públicos, públicos-privados y privados, utilizando áreas de espacios públicos incluyendo la construcción subterránea en parques y en algunas avenidas o calles con amplias servidumbres, con el propósito de hacer más fluida la circulación vehicular en calles congestionadas y permitir el desarrollo comercial de áreas de entretenimiento y esparcimiento para residentes y turistas.

▣Ampliación de la Cinta Costera

Con el fin de darle un rápido y estético acceso al Casco Viejo de la ciudad capital, el futuro Centro de Convenciones, al Museo de la Biodiversidad y la Calzada de Amador se proyecta extender la Cinta Costera desde el Mercado de Mariscos hasta la Presidencia y de San Felipe al Puente de las Américas. También se contempla la extensión alrededor de Punta Pacífica y Punta Paitilla a través de un tramo marino.

▣Facilitar el acceso de atracciones turísticas

Unas nuevas instalaciones que incluyan caminos peatonales, tiendas de conveniencia y de souvenirs, restaurantes así como la distribución de guías turísticas a través de los hoteles y de los operadores turísticos pueden ampliar tanto el conocimiento como el acceso a los principales destinos turísticos de la ciudad.

Estrategia Occidental

▣Conectividad aérea

Una nueva pista aérea en Bocas del Toro complementará las instalaciones actuales de Isla Colón, que se ubican cerca de un área residencial y no pueden ser ampliadas para satisfacer las necesidades de los aviones más grandes.

▣Infraestructura de Caminos

o David – Boquete – Costa de Bocas del Toro

Construir una conexión vial directa para facilitar el movimiento de turistas entre las provincias de Chiriquí y Bocas del Toro.

o Boquete – Volcán Barú

La experiencia del volcán Arenal en Costa Rica sugiere que el volcán Barú tiene un alto potencial como destino turístico. La construcción de la carretera de comunicación entre Boquete y Volcán a través de la ruta sur (Cuesta de Piedra) es necesaria.

o **Playa Bluff – Boca del Drago**

Un camino de 12 kilómetros proporcionará acceso a varias playas prístinas que son apropiadas para el desarrollo de centros turísticos de lujo.

o **Rambala – Boca de Río Caña Pantano -- Kausapín**

Una conexión de 90-100 kilómetros hará posible el acceso a la Península Valiente, un área con playas vírgenes después del desarrollo de Bocas del Toro. El construir este camino requiere de una estrecha coordinación con las autoridades comarcales Ngöbe Bugle.

▣▣**Marina en la Isla Colón y la Laguna de Chiriquí**

El actual puerto deportivo en la Isla Colón no tiene la capacidad para atrancar a los 1,000-1,200 visitantes adicionales que se anticipa llegarán cada año por mar. De manera similar, conforme la Península Valiente se desarrolla como un destino turístico, será necesario construir capacidad de la marina cerca del área de Kausapín, donde las condiciones del fondo del mar y de la marea son más atractivas.

▣▣**Agua, alcantarillado y manejo de basura**

El occidente de Panamá ya está llegando a los niveles tope de su capacidad de agua y basura. Para el 2015 se esperan 45,000 turistas anuales quienes requerirán un nuevo sistema de bombeo horizontal así como duplicar la capacidad existente de agua potable de Boquete. Aumentar la administración de residuos líquidos requiere ampliar la laguna de oxidación de Isla Colón y duplicar la capacidad de Boquete. La administración de residuos sólidos es ya un problema visible en la Isla Colón y en Almirante. Mejorar la recolección de basura requerirá un nuevo sistema de barcasas y la expansión del vertedero de Boquete.

Península de Azuero y Santa Catalina

Pedasí, Tonosí, Cambutal y Santa Catalina cuentan con espléndidas características intrínsecas para atraer a los turistas de todo el mundo, sin embargo la falta de infraestructura, los bajos niveles de población y de interés local en la región, así como la relativa larga distancia de la Ciudad de Panamá, hacen que estos destinos sean posibilidades de más largo plazo, que requieren las siguientes inversiones:

▣▣**Pista de aterrizaje en las Provincias Centrales**

▣▣**Repavimentar el camino Pedasí – Tonosí – Cambutal**

▣▣**Mejorar la señalización en el camino Santiago – Santa Catalina**

▣▣**Marina en la Isla Cañas:** Un puerto deportivo privado incrementará el flujo a Pedasí de la Ciudad de Panamá de buques privados.

▣▣**Agua, alcantarillado y manejo de basura :** A medida que la población aumenta, Pedasí requerirá un sistema terrestre de agua potable, ampliación del sistema de alcantarillado a Destiladeros y un nuevo vertedero para residuos sólidos. El desarrollo de Santa Catalina requiere un nuevo sistema de bombeo horizontal para agua potable, una laguna de oxidación y un sistema de barcasas para la recolección de residuos sólidos.

Hacer más eficiente la titulación de tierras

La reciente aprobación de la Ley 71 permitirá la titulación de derechos posesorios en islas y costas de forma ágil y transparente, facilitando de esta forma la tenencia de la tierra para futuros desarrollos turísticos.

Definir una estrategia de zonificación

Los esfuerzos actuales del gobierno municipal son incompletos, descoordinados y sujetos a las opiniones de los ingenieros y arquitectos locales. La pobre planeación y aplicación, ha llevado a un crecimiento sub-óptimo de los destinos medulares, cuyos desarrollos aportan un bajo valor y son antiestéticos.

Un proceso apropiado de zonificación consiste de cinco pasos básicos:

1. Definir la estrategia
2. Llevar a cabo estudios de mapeo y de uso del suelo
3. Definir los estándares de desempeño
4. Hacer cumplir los estándares
5. Revisar y actualizar la estrategia de zonificación

Los objetivos de zonificación y los estándares de desempeño para cada destino deben ser coordinados de manera centralizada por el recientemente creado puesto de Viceministro de Tierras y alineados con la estrategia general de turismo del país (Ej., enfocarse en los mercados objetivo) y deben ser definidos en coordinación con las autoridades tanto municipales como nacionales (ANAM, ARAP, Autoridades Marinas, ATP, etc.).

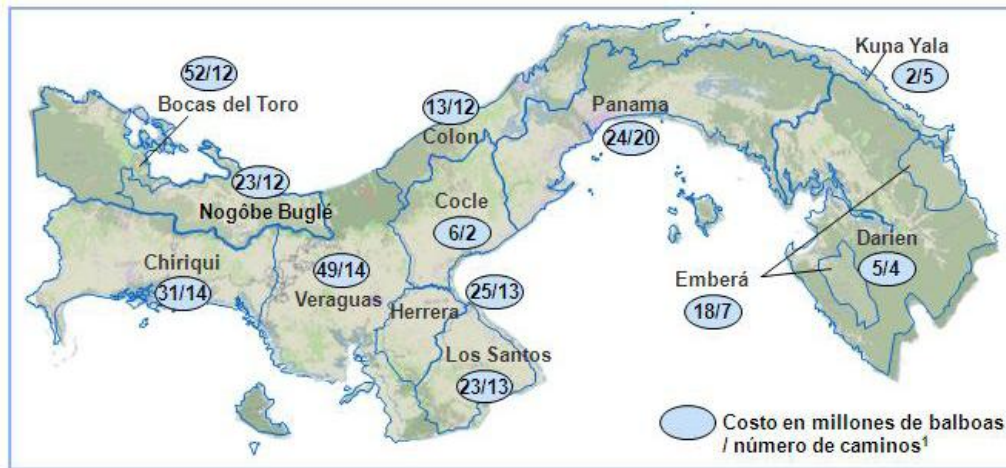
3. Construcción de carreteras para facilitar el acceso a los centros de producción agropecuaria

Una nueva infraestructura de carreteras es esencial para habilitar una estrategia de “eje troncal”, en donde los productores pueden transportar mayores volúmenes por la autopista Panamericana y apalancar las instalaciones portuarias de mar y aéreas de clase mundial en la Ciudad de Panamá y Colón. El agregar volumen para crear escala reduce en forma significativa los costos de producción, incentivando el crecimiento en exportaciones de alto valor agregado.

128 carreteras de producción, nuevas o rehabilitadas han sido identificadas de una lista de más de 600 inversiones potenciales MOP basadas en la prioridad de las regiones de producción. Los proyectos cubren todas las regiones del país, con la mayoría de los proyectos ubicados dentro de los centros de producción del Oeste y el Centro de Panamá.

Pocas de estas carreteras exceden un costo en capital de B/.1.0 millón, y las inversiones mejorarán la accesibilidad en general de muchas de las comunidades aisladas, así como reducirán en forma significativa los tiempos de los camiones de transporte para reducir aún más los costos del comercio local.

Cuadro 5: El Transporte de los cultivos a los mercados requiere una inversión en caminos de acceso primario y secundario a través de las regiones claves de producción



1 No incluye caminos de acceso secundario (incluido como programas regionales en términos de costo total)

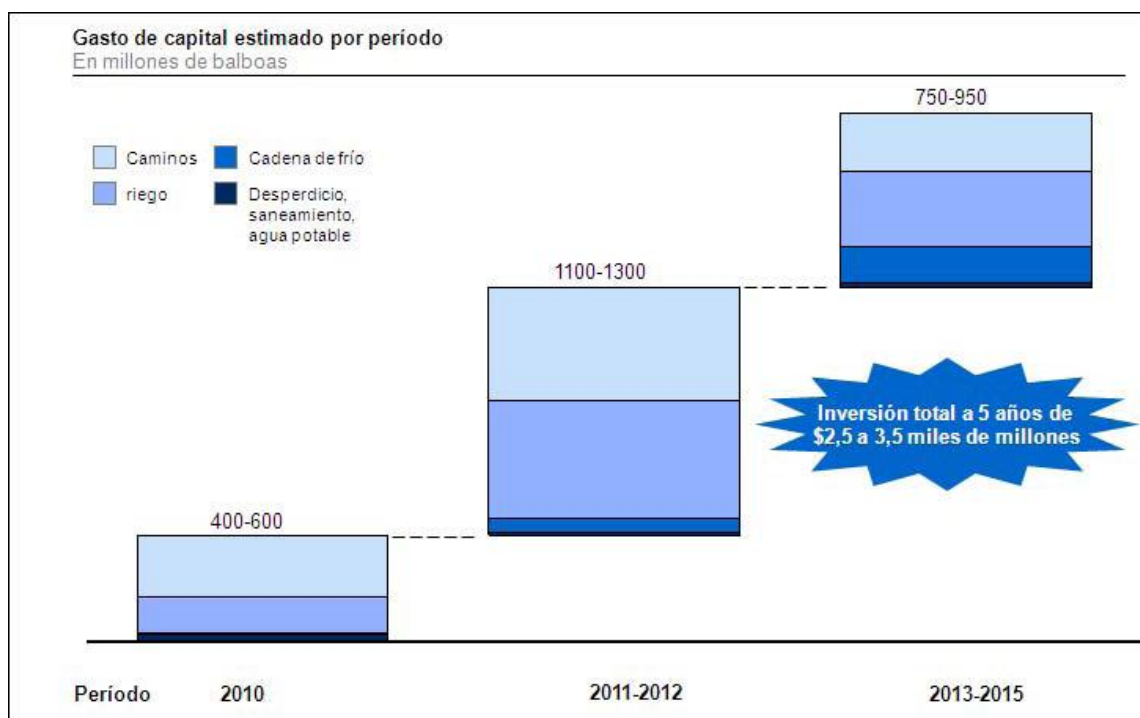
FUENTE: MIDA, MOP

4. Secuencia en las inversiones

La ejecución de las iniciativas de inversión requiere dar un orden de prioridad a las diferentes iniciativas y adaptarlas a la capacidad ejecutiva del gobierno. La jerarquización estratégica es primordialmente una función del valor actual de los beneficios netos proyectados – determinando de dónde puede derivarse el beneficio dólar por dólar. Las restricciones de planificación, la habilidad de las instituciones, y la disponibilidad de financiación impulsan directamente la viabilidad del gobierno para entregar de acuerdo con un calendario.

En el primer semestre del 2010, las inversiones estarán orientadas hacia la ejecución de proyectos pequeños con alta visibilidad que tengan consecuencias inmediatas en el desarrollo del sector (Ej., la conexión Howard al Puente del Centenario, o carreteras de la más alta prioridad para conectar áreas agropecuarias de potencial alto); Entre el segundo semestre del 2011 y el primer semestre del 2012 el gobierno ejecutará proyectos de tamaño mediano que requieren una mayor planeación del tiempo de entrega (Ej., la conclusión de la construcción del Corredor Norte, la ampliación a cuatro vía de la carretera Divisa-Las Tablas y de la carretera David-San Félix y David-Boquete, la carretera Rodeo Viejo-Soná o la construcción de carreteras para la habilitación de desarrollos turísticos de mediano plazo, como la conexión entre Almirante y Boquete), y a partir del segundo semestre del 2012 al 2015, serán ejecutados proyectos con una planeación sustancial y tiempo de entrega requeridos mayores (Ej., la infraestructura de carreteras Intra-Colón, o la habilitación de una infraestructura de conexión para las regiones de Darién con potencial agropecuario).

Cuadro 6: Secuencia de las inversiones en infraestructura, según tipo



5. Algunos proyectos relevantes

La Ciudad Gubernamental

El proyecto Ciudad Gubernamental está orientado hacia la centralización física de las principales instituciones gubernamentales que se encuentran albergadas en propiedades arrendadas al sector privado como lo son: Ministerio de Trabajo (MITRAB), Ministerio de Comercio e Industrias (MICI), Ministerio de Obras Públicas (MOP), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), las dependencias de la Contraloría General de la República (CGR) ubicadas en el Edificio Gusromares, Tribunal Electoral (TE), Ministerio de Desarrollo Social (MIDES), Ministerio de Vivienda (MIVI), Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), entre otros.

Para llevar a cabo este proyecto, el Gobierno dispondrá de un polígono de 64 hectáreas, mayoritariamente propiedad de la Nación, localizado en el área de Curundú. El costo estimado del proyecto asciende a la suma aproximada de \$450 millones de dólares.

Entre los beneficios de dichos proyecto podemos citar el ahorro de aproximadamente \$48 millones anuales en el gasto de arrendamiento de las instalaciones actuales de dichas entidades; la disminución en los tiempos de trámite para los usuarios finales de estas entidades; una comunicación más efectiva entre entidades gubernamentales; una mejor infraestructura y ambiente de trabajo para más de 20,000 funcionarios y el público en general; así como la transformación de un gasto corriente en un activo fijo del Estado.

Torre Financiera

Este proyecto será desarrollado en las instalaciones que ocupaba la Embajada de los Estados Unidos en la Avenida Balboa y el lote inmediatamente contiguo a este. Esta torre tendrá 70 niveles, 100,000 m² de construcción, y capacidad para atender las necesidades de 10,000 usuarios aproximadamente. Hasta la mitad del espacio podrá ser vendido al sector privado, con el fin de que

la ganancia obtenida de la venta, sirva para amortizar el costo de las instalaciones que utilizará el sector público.

Por su localización privilegiada frente al mar y su cercanía a la primera línea del metro, se proyecta que agrupará las oficinas de la Casa Matriz del Banco Nacional de Panamá, la Superintendencia de Bancos, la Superintendencia de Seguros, la Comisión Nacional de Valores, la Autoridad de Turismo de Panamá, la Secretaría de Energía y la Autoridad de los Servicios Públicos, entre otras.

La Torre Financiera también se convertirá en un centro de atracción turística, ya que su cúspide habrá un mirador accesible a todo el público que será complementado con otras atracciones. La edificación será iluminada prominentemente en la noche y podrá ser vista desde muy lejos por las embarcaciones que navegan hacia la entrada del Canal de Panamá.

Centro de Convenciones

El Centro de Convenciones permitirá aprovechar las múltiples ventajas competitivas que ofrece Panamá para convertir nuestro país en la sede de eventos internacionales de gran escala, que actualmente no se pueden realizar en Panamá por la falta de una infraestructura adecuada. Su diseño moderno y funcional, permitirá también proveer una amplia gama de servicios para los organizadores de este tipo de eventos, así como para la comunidad en general.

El desarrollo de este proyecto está contemplado sobre un relleno que se realizará entre las áreas de Barraza y Amador. Su costo aproximado es de B/.150.0 millones y su construcción potenciará el área de Amador como un destino turístico. La atracción de eventos de clase mundial, beneficiará directamente a los sectores de turismo y hotelería, incidiendo de manera directa en otros sectores formales de la economía.

Tercer Puente Sobre el Canal de Panamá

Esta obra será financiada por la Autoridad del Canal de Panamá sin incidencia alguna sobre el nivel de aportes de esta entidad al Estado. Se construirá sobre las esclusas de Gatún, en el área de Madden, en la provincia de Colón. Este puente fomentará la creación de un polo de desarrollo en el área de la costa abajo de Colón.

El costo estimado de esta obra es de B/.250.0 millones y su construcción deberá iniciarse antes de completarse las obras de ampliación del Canal de Panamá, dentro del quinquenio 2009-2014, bajo la administración del Presidente Ricardo Martinelli.

La construcción de este nuevo puente le dará acceso permanente a la Costa Abajo de Colón y eventualmente permitirá el desarrollo de la Costanera del Atlántico, que unirá a la provincia de Colón con Bocas del Toro atravesando por las áreas de Costa Caribeña de Veraguas y la comarca Ngöbe Bugle.

6. Programa de cobertura de agua potable y plan de saneamiento urbano y rural

Panamá, un país de ingresos medios y con un alto potencial de desarrollo económico, debe tener una cobertura universal y una gestión eficiente y eficaz en la prestación de los servicios de agua potable y saneamiento para su población lo que permitiría reducir drásticamente la incidencia de enfermedades de origen hídrico como la malaria, el dengue y la diarrea.

Para que en el año 2015, el subsector alcance niveles de cobertura del orden de 90% o más en agua potable y 76% para alcantarillado, se requerirán inversiones del orden de B/.530.0 millones en rehabilitación y ampliación de los servicios de agua potable y saneamiento, adicionales a los

aproximadamente B/.450.0 millones que se están invirtiendo en el Programa de Saneamiento de la Ciudad y la Bahía de Panamá.

Este Programa, actualmente en ejecución, incluye proyectos como la Construcción Redes las de Alcantarillados en Tocumen con un monto estimado de B/.1.0 millones, construcción del Sistema Colector e Interceptor Este por B/.24.9 millones, Construcción de la Colectora Las Lajas y sub. Colectora Rogelio Sinán por un monto de B/.8.9 millones, Construcción del Túnel de Conducción de Agua / Sistema Interceptor con un monto de B/.122.8 millones, Construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Ciudad por un monto de B/.211.0 millones, la segunda Etapa de la Construcción Redes de Alcantarillados de San Miguelito por un monto de B/.12.8 millones, Colectora de Río Abajo y Monte Oscuro por un monto de B/.2.3 millones, Colectora Matías Hernández, Quebrada Palomo y Santa Rita por un monto de B/.3.7 millones, Colectora y Subcolectoras del Río Juan Díaz-II Etapa por un monto de B/.12.5 millones, Colectora del Río Curundú y Matasnillo por un monto de B/.8.4 millones. Adicionalmente, este programa incluye la Construcción del Programa de Interconexiones por un monto aproximado de B/.2.0 millones. Además, se incluye el Estudio, Diseño y Supervisión de las obras mencionadas anteriormente. Tales inversiones deberán ir acompañadas con un fortalecimiento de las capacidades institucionales de los actores más relevantes del sector como el Ministerio de Salud (MINSa), la Autoridad de los Servicios Públicos (ASEP), el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN) y las Juntas Administradoras de Acueductos Rurales JAAR's.

7. Vivienda Social

Para reducir el déficit habitacional acumulado de 125,000 viviendas y garantizar una vivienda digna a los panameños el Gobierno buscará desarrollar nuevos y más ágiles instrumentos que promuevan la construcción de soluciones de vivienda focalizada en las familias de escasos recursos tanto de la economía informal como aquellas con ingresos formales por dejado de los B/.416.00 (salario mínimo a partir de enero 2010) , incluyendo éstos instrumentos los mecanismos que incentiven al sector privado (empresas, promotoras, banca y seguros).

Para reducir costos de administración, para apalancar recursos y lograr sinergias se homologarán y fusionaran algunos de los programas como: (a) PARVIS y Vivienda Social y; (b) Programa de Mejoramiento de Barrios (PROMEBA) – Programa de Préstamos Habitacionales – Programa de Mensura y Legalización.

Los recursos presupuestarios, para el quinquenio 2010-2014, necesarios para cumplir con las inversiones programadas por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial están por el orden de B/.535.0 millones, los cuales están destinados a brindar 80,000 soluciones de vivienda que beneficiarán a una población de 391 mil familias, aproximadamente.

8. Proyecto de la Ciudad de las Artes

El estado deplorable y de total abandono en el que se encuentran las 5 grandes Escuelas de Arte de la Capital y en las cuales actualmente cursan estudios alrededor de 5,000 estudiantes es la causa principal de que no podamos implementar una oferta curricular al nivel de los países más avanzados en este aspecto. Sumado a eso la Orquesta Sinfónica Nacional y el Ballet Nacional de Panamá, ambos exponentes de la más alta cultura de nuestro país, no cuentan con las cedes que para cada caso se requieren, afectando severamente el desarrollo de nuestros artistas y propiciando la fuga talentos.

El Proyecto de la Ciudad de las Artes es la solución a la perentoria necesidad de brindarles a nuestros artistas y estudiantes un conjunto de infraestructuras modernas, equipadas con los últimos avances tecnológicos en todas las áreas de especialización que incluye la enseñanza artística y el quehacer cultural. De igual forma sus instalaciones brindarán los espacios necesarios para el correcto desarrollo de los artistas profesionales y de esta forma poder lograr la calidad y excelencia artística a la que todos aspiramos. Dignificar el trabajo de nuestros artistas es una necesidad impostergable.

Por otro lado en nuestros tiempos se hace más evidente la necesidad de fomentar, potenciar e incentivar las manifestaciones creativas y culturales ya que sin lugar a dudas la cultura nos permite conocer en profundidad al ser humano, humaniza la sociedad y propicia las transformaciones que se necesitan en el mundo actual.

El Proyecto de la Ciudad de las Artes beneficiará de manera directa a alrededor de 20,000 personas y de manera indirecta a más de 250,000 por año ya que tendrán acceso a una cultura de calidad sin que ello les represente costo alguno. La ciudad de las Artes será un modelo para el mundo de lo que significa la Democratización de la Cultura, aspirando a que se convierta en centro obligatorio de referencia cultural para la región al contar con una amplia oferta curricular y artística.

Esta nueva infraestructura, se propone ser ubicada en el área de Curundú, corregimiento de Ancón, ubicado en un terreno adyacente al Museo Reina Torres de Arauz, propiedad del INAC. El mismo contará con alrededor de 14 hectáreas, desarrollándose en dos etapas:

▣ **Primera etapa:** Incluye el diseño de la Sede Administrativa del INAC, el Edificio de Artes Plásticas, el Museo, Galería, la Biblioteca, el Auditorio y el Edificio de estacionamientos.

▣ **Segunda etapa:** Incluye la Escuela de Danzas y Ballet, Escuela de Teatro, Escuela de Música, sede de la Sinfónica Nacional, Teatro, Auditorio y el Edificio de estacionamientos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN DE PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES
2010 – 2014
(En Millones de Balboas)

SECTOR	MONTO
Actividad Logística de Valor Agregado	1,000
Secuencia de Inversiones en Infraestructuras de Turismo	800
Construcción de Carreteras para facilitar acceso a centros de producción agropecuaria	271
Secuencia en la Inversiones	2,500 a 3,500
Algunos Proyectos Relevantes	
La Ciudad Gubernamental	450
Torre Financiera	N/E
Centro de Convenciones	150
Tercer Puente sobre el Canal de Panamá	250
Programa de Cobertura de Agua Potable y Plan de Saneamiento Urbano y Rural	
Rehabilitación y Ampliación de los Servicios de Agua Potable y Saneamiento	530
Programa de Saneamiento de la Ciudad y la Bahía de Panamá	450
Vivienda Social	535
Proyecto de la Ciudad de las Artes	N/E

N/E: Proyectos en que no se han estimado los costos.

BIBLIOGRAFIA

<http://www.mef.gob.pa/Portal/DocumentosInteres.html>

Documento original 141 paginas

Gaceta Oficial Digital, martes 12 de enero de 2010