



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

Urbanista Ana Laura Morais
Directora de Planificación


amorais@metrodepanama.com.pa



Objetivo

Compartir el camino andado hasta el momento en el proceso de conformación del Sistema Integrado de Transporte Público del Área Metropolitana de Panamá, partiendo de una caracterización general de la movilidad y del transporte público actuales de la ciudad

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

- La Movilidad en el Área Metropolitana de Panamá
 - El Transporte Público
 - La Red actual, características y demanda
 - El Metro Bus
 - El Metro de Panamá
 - La Integración Modal como objetivo estratégico
 - La política y la estrategia para la integración
 - El PIMUS
 - El Sistema Integrado de Transporte Público
 - Estructura Institucional
 - Estructura Operativa
 - Estructura Económica y Financiera
 - Reflexiones finales
- 



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

LA MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ

Marco Socio Económico

5,303 Km² - 7% del país

Población 2014
1,77 Millones hab
45% del país

Población 2035
2,790,102 hab (TIC 2.2%)

Empleo 2014
770,756

Empleo 2035
1,521,526 (TIC 3.3%)

70% del PIB Nacional



80 Km
Densidades entre 300 y 30 hab/ha

Indicadores de Movilidad

Año 2015

VIAJES DIARIOS

- 2.3 MM
- 4.46 por hogar
- 1.28 por persona

PERÍODO PICO 6 a 8 am

483mil viajes 21%



Año 2035

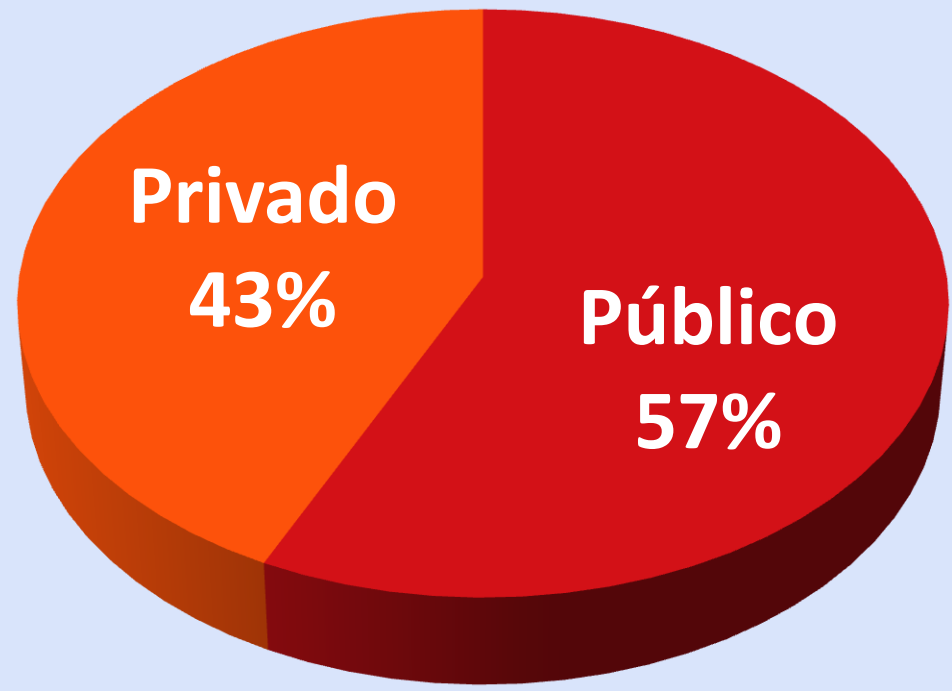
VIAJES DIARIOS

- 3.3 millones de viajes

PERÍODO PICO 6 a 8 am

706 mil viajes

REPARTO MODAL DE LOS VIAJES MOTORIZADOS A NIVEL DIARIO



Tiempo de viaje (min)	
Modo	Periodo
	6 am a 8 am (2015)
Transporte público	85
Transporte privado	63

Fuente: Encuesta domiciliaria y resultados del modelo, 2015 PIMUS



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

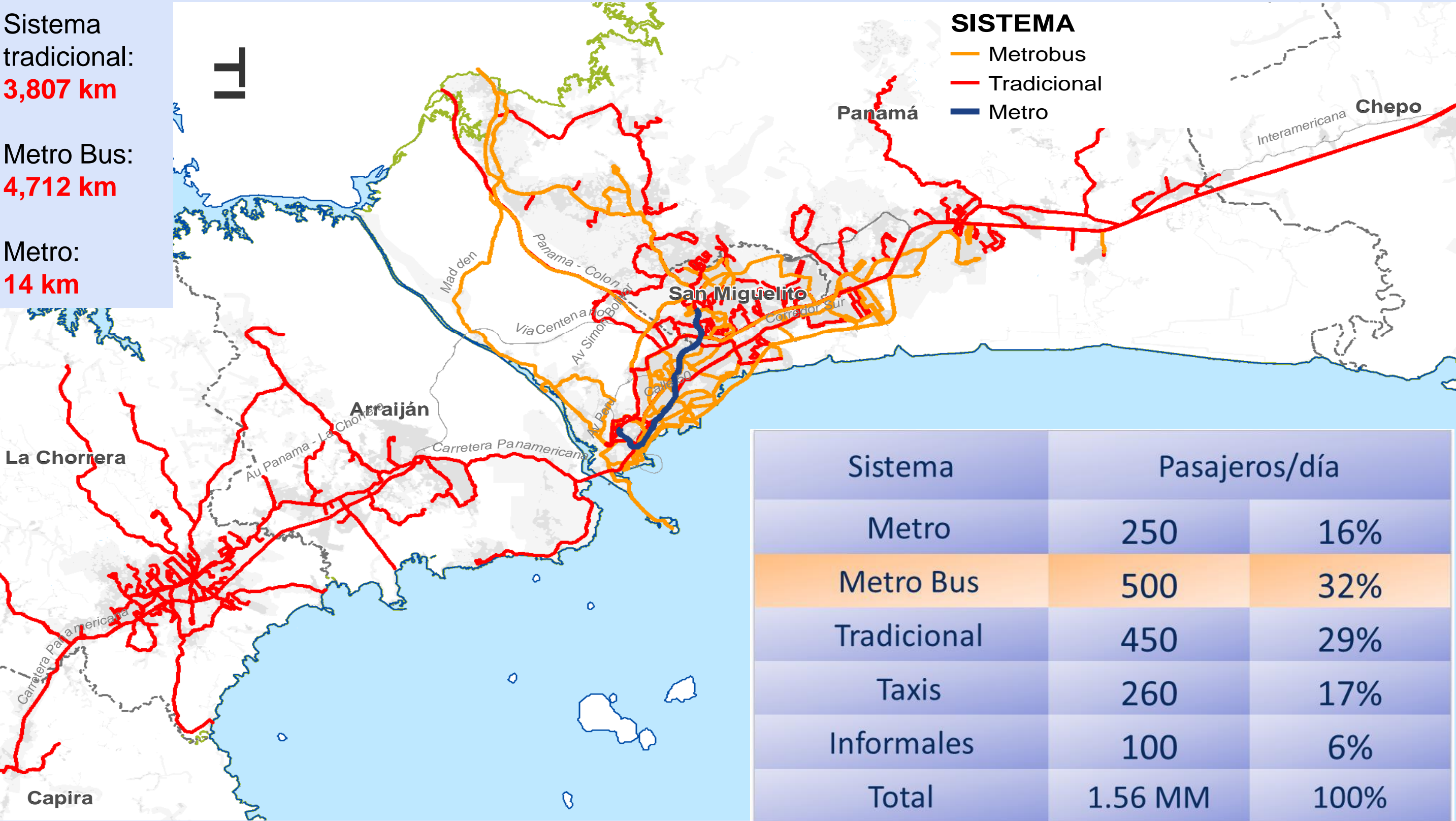
EL TRANSPORTE PÚBLICO

La red actual

Sistema tradicional:
3,807 km

Metro Bus:
4,712 km

Metro:
14 km



Sistema	Pasajeros/día	
Metro	250	16%
Metro Bus	500	32%
Tradicional	450	29%
Taxis	260	17%
Informales	100	6%
Total	1.56 MM	100%

Características



- Existe una cooperación entre Metro y Metro Bus para lograr la integración operacional de sus servicios, no es un mecanismo formal
- La estructura de rutas y la reducida oferta vial de la ciudad, concentra servicios en los corredores longitudinales.
- El sistema tradicional al oeste y este presenta largos recorridos y altos tiempos de viaje.
- El sistema de buses no responde a las expectativas de los usuarios.
- El éxito de la primera línea de Metro denota la importancia de la calidad y el tiempo de viaje
- Falta prioridad vial para el transporte público.
- No hay control en la operación de los taxis.
- Creciente participación del mercado informal.



El Metro Bus Situación Actual

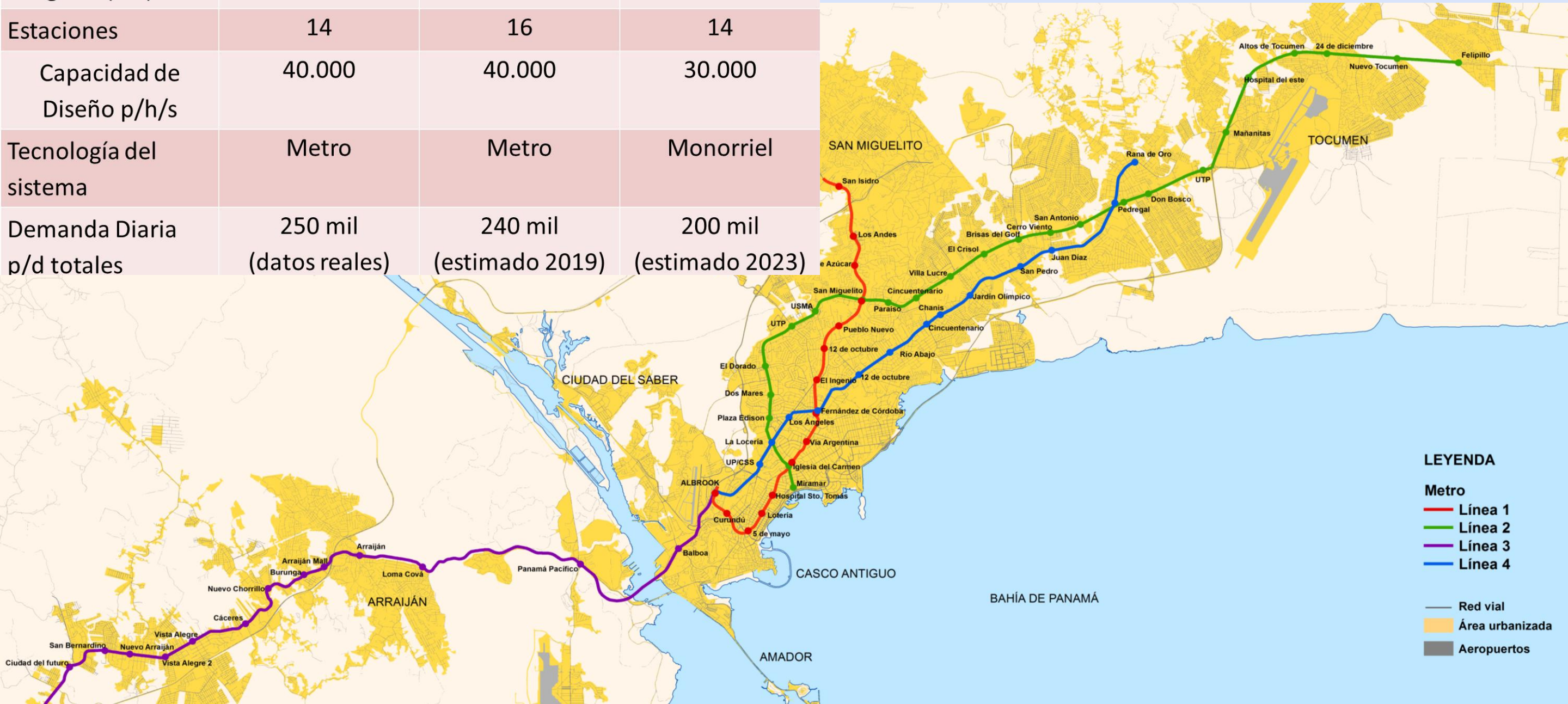
- Los usuarios empezaron a rechazar la calidad del servicio ofrecido
- Las relaciones entre la autoridad y el concesionario fueron empeorando día a día
- En Junio de 2014, la operadora presenta una demanda contra el Estado en tribunales de arbitraje, por incumplimientos al Contrato de Concesión.
- Se retira la demanda y el Estado inicia negociaciones para comprar la empresa
- La finalización del proceso de adquisición se estima para finales de año
- Metro de Panamá, S.A. será el propietario de las acciones de la empresa operadora, pero se aspira que haya independencia administrativa entre ambas empresas.



El Metro de Panamá

La Red Maestra

Característica	Línea 1	Línea 2 Fase 1	Línea 3 Fase1
Tramo	Los Andes-San Miguelito - Albbrook	Nuevo Tocumen - San Miguelito	Albrook – Ciudad del Futuro
Longitud (km)	16	21	26
Estaciones	14	16	14
Capacidad de Diseño p/h/s	40.000	40.000	30.000
Tecnología del sistema	Metro	Metro	Monorriel
Demanda Diaria p/d totales	250 mil (datos reales)	240 mil (estimado 2019)	200 mil (estimado 2023)





Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

LA INTEGRACIÓN MODAL COMO OBJETIVO ESTRATÉGICO

La Política

- **Crear un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) Metro, MetroBus y el resto**
- **Sistema de Recaudo Unificado con Tarifa Integrada.**
- **La planificación y administración del SITP debe estar en manos del Estado.**
- **La operación puede ser contratada a privados.**
- **La empresa Metro de Panamá S.A. albergará a MetroBus**
- **Realizar una reestructuración Institucional del sector transporte**

Estrategia para la integración:

Realización del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMUS)

- Fase 1 concluida.

Desarrollo de estudios técnicos para la integración física, funcional y tarifaria METRO - METROBÚS

- Se realizan además del PIMUS análisis específicos para temas tarifarios
- Se lleva adelante el proceso de adquisición del Metro Bus por parte del estado
- Se cuenta con sistema de recaudo unificado y un solo medio de pago Metro y Metro Bus

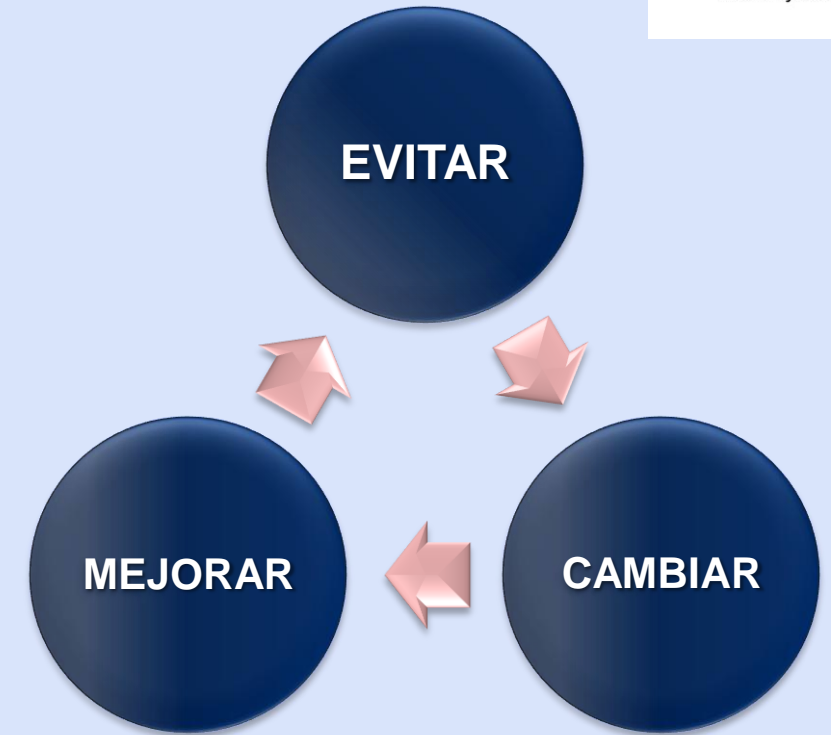
Ejecución de las obras requeridas para la integración física Metro- Metrobus

- Se lleva adelante el proceso de adquisición del Metro Bus por parte del estado

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable



Herramienta que define la política y los programas que en materia de movilidad requiere el AMP en los próximos 30 años



FASE 1

- Conformar una base de datos de movilidad urbana
- Diagnóstico y Pronóstico de movilidad
- Programas**
 - Reestructuración institucional
- Sistema integrado de transporte público**
 - Administración de la demanda del transporte particular
 - Inversión en infraestructura vial
 - Participación ciudadana

FASE 2

- **Programas:**
 - Logística de carga
 - Movilidad no motorizada
 - Accesibilidad universal
 - Desarrollo orientado al transporte sostenible en las estaciones del transporte masivo
 - Control de la contaminación ambiental
 - Seguridad vial
 - Gestión del tránsito urbano y ciudad inteligente



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Estructura Institucional Propuesta

Enfoque Evolutivo

GMM – Gerencia Metropolitana de Movilidad

- Reformar La ATTT
- Autonomía de gestión
- Consejo consultivo
- Planeación Estratégica
- Regulación
- Supervisión

Entidad Metropolitana de Movilidad

- Entidad de carácter metropolitano
- Junta Propia
- Financiamiento Propio
- Mismas funciones que la GMM

ATTT

Fortalecimiento de la entidad (Capacidad Técnica, Liderazgo)

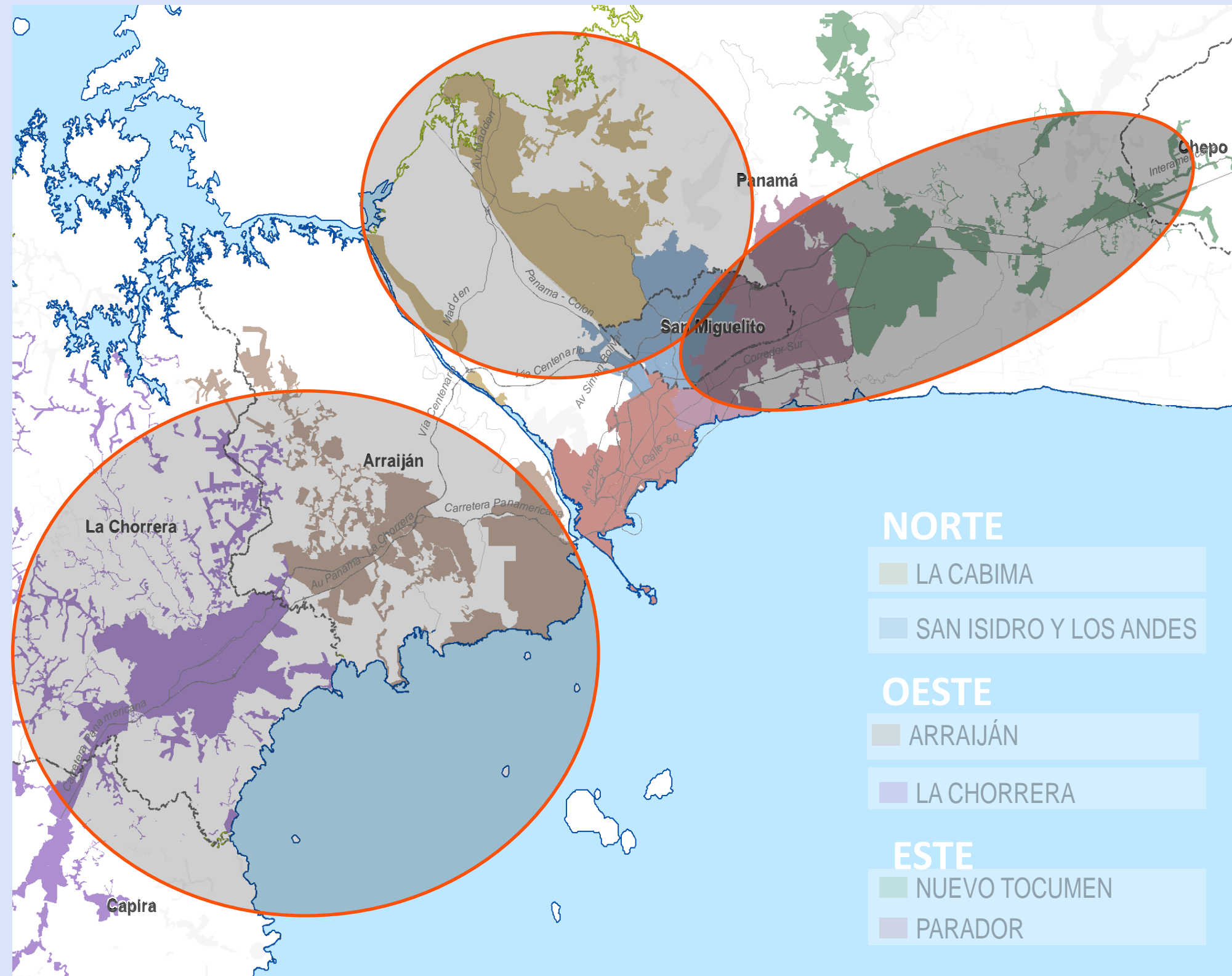
Ministerio de Transporte

Se requiere reestructuración del Estado

Estructura Operacional Propuesta

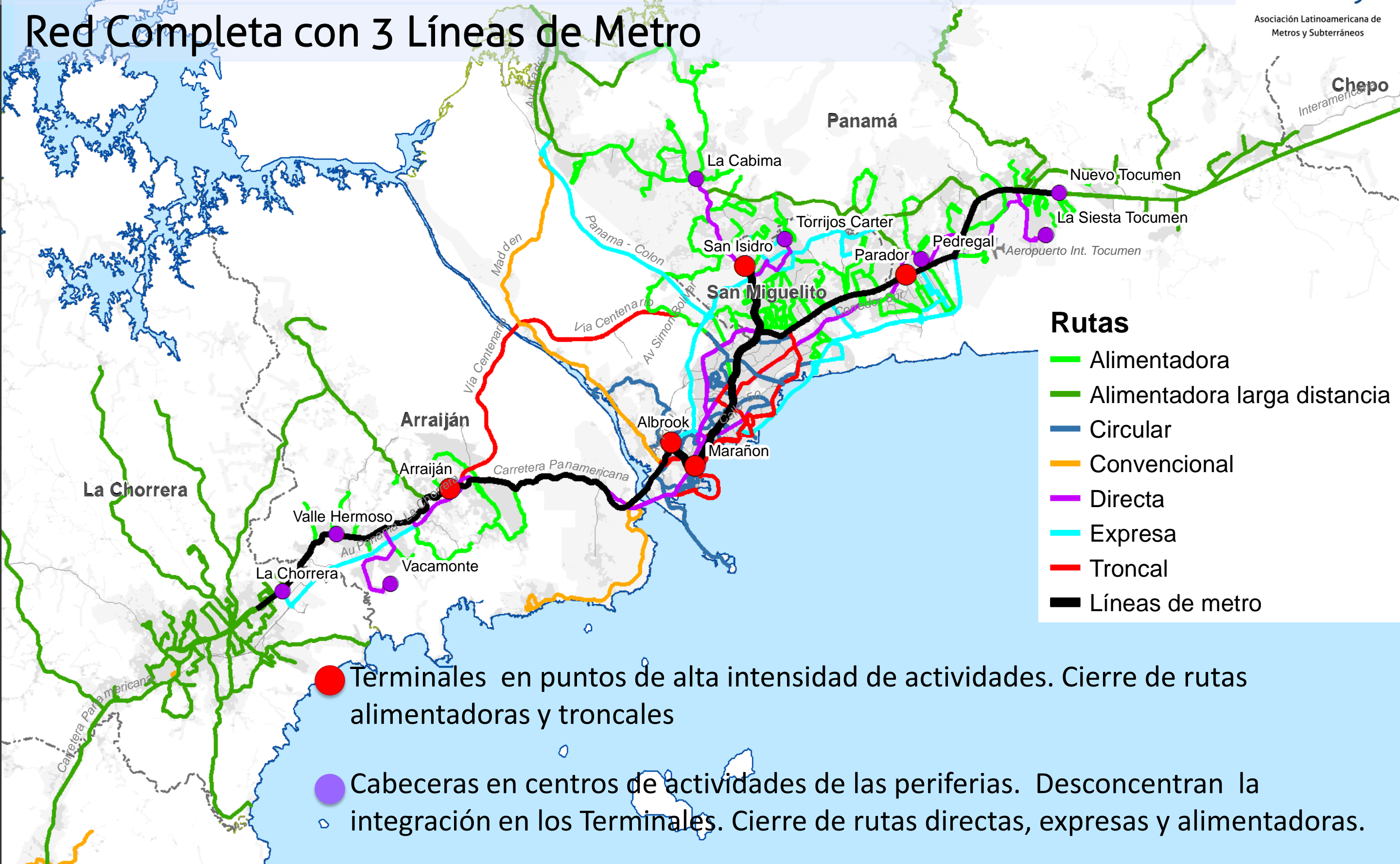
Sistema Tronco Alimentado Flexible Con el Metro como elemento estructurante

- Diseñado partiendo de “SECTORES” o grandes áreas de demanda,
- *Nodos de integración* denominados “Terminales y Cabeceras”.
- El término flexible = reconocer la necesidad de servicios directos de cabecera a ciertas horas del día, según la demanda



Estructura Operacional Propuesta

Red Completa con 3 Líneas de Metro



Estructura Operacional propuesta

Reto organizacional : reconversión de los operadores tradicionales

Organización de operadores en empresas

- Constituir empresas operadoras con capacidad de firmar contratos de concesión por zonas, pueden estar constituidas por transportistas tradicionales e inversionistas incorporados

Programa chatarrización

- Paralelamente debe haber un programa para los operadores que decidan no formar parte del sistema, se debe hacer entrega del bus y chatarrización del mismo.

Agente fiduciario

- Es la figura mediante la cual se da respaldo crediticio a los operadores recién creados para la compra de flota y actualización tecnológica.

Inversión del estado

- El Estado debe ser dueño de la infraestructura, paradas, sistemas de información. Con lo que la tarifa solo debe cubrir la operación.

- **Esquemas de Financiamiento.** ¿Cómo financiar la conformación del SIT? Compensaciones a operadores actuales y plan de retiro de buses
- **Administración Financiera y Manejo del Recaudo.** Actualmente se cuenta con la herramienta idónea, que es la tarjeta sin contacto y tanto el recaudo como la Administración Financiera está concesionada a Sonda. La experiencia ha sido satisfactoria.
- **Tarifas y Esquemas de Subsidio.** Se requiere la revisión de la tarifas y subsidios actuales y diseñar un esquema de tarifación integrada evolutivo.



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos



El Metro de Panamá en el Sistema Integrado de Transporte Público del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

REFLEXIONES FINALES



- El Metro es el elemento estructurador del SITP y a la vez es el catalizador del proceso de transformación.
- La adquisición del Metro Bus por parte del Estado puede facilitar el proceso de integración de ambos sistemas, siempre y cuando el carácter público no complique los procesos de gestión empresarial
- Contar con un solo medio de pago es una ventaja importante para el logro del SITP
- El fortalecimiento institucional de la Autoridad y la transformación de los operadores tradicionales y de los informales son los retos más complicados del proceso
- Hay que profundizar la búsqueda de fuentes de financiamiento para lograr la sustentabilidad del sistema a largo plazo
- Es fundamental desarrollar un proceso sistemático de capacitación en los distintos aspectos que componen el transporte público de pasajeros
- Se requiere un compromiso político absoluto con el proceso de transformación