



# La estructura institucional para la movilidad urbana en Panamá

## Alternativas de transformación

*Ana Laura Moraes*  
Directora de Planificación  
[amoraes@metrodepanama.com.pa](mailto:amoraes@metrodepanama.com.pa)

**Alamys**

Asociación Latinoamericana  
de  
Metros y Subterráneos



METRO  
DE PANAMA

# La estructura institucional para la movilidad urbana en Panamá. Alternativas de Transformación

## Objetivo

1. El área Metropolitana de Panamá
  1. Distribución Espacial
  2. Problemática de Movilidad
  3. La política de Estado
2. Marco Institucional Actual
  1. Actores
  2. Principales problemas
3. Las Mejores Prácticas: Benchmarking realizado en el PIMUS
4. Propuesta de Reestructuración Institucional para el AMP

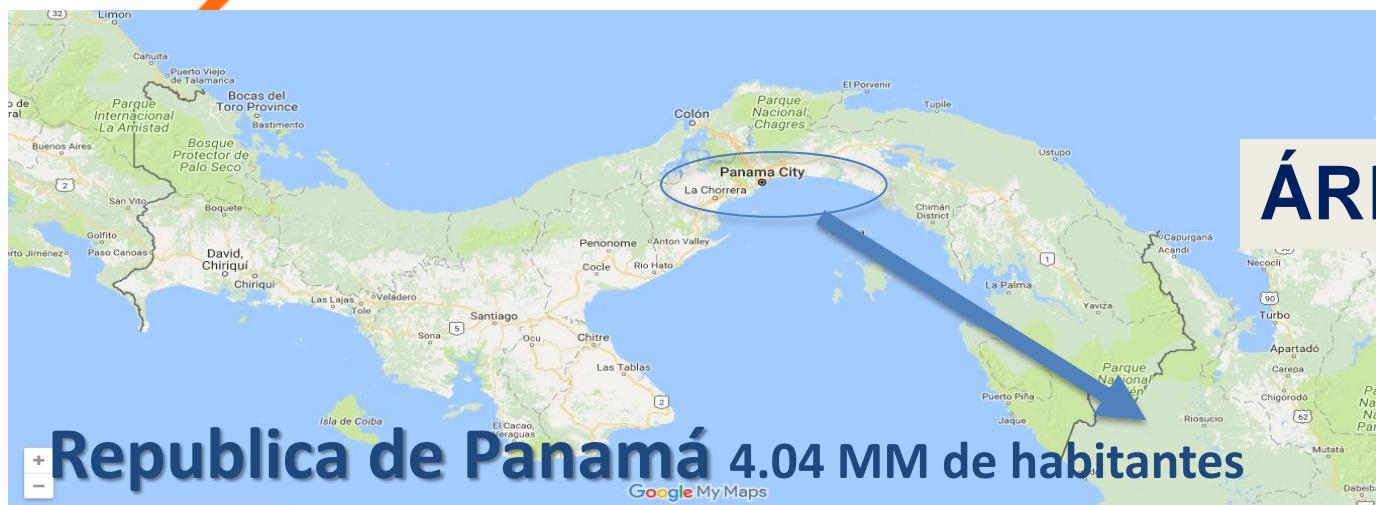
Conclusiones

índice

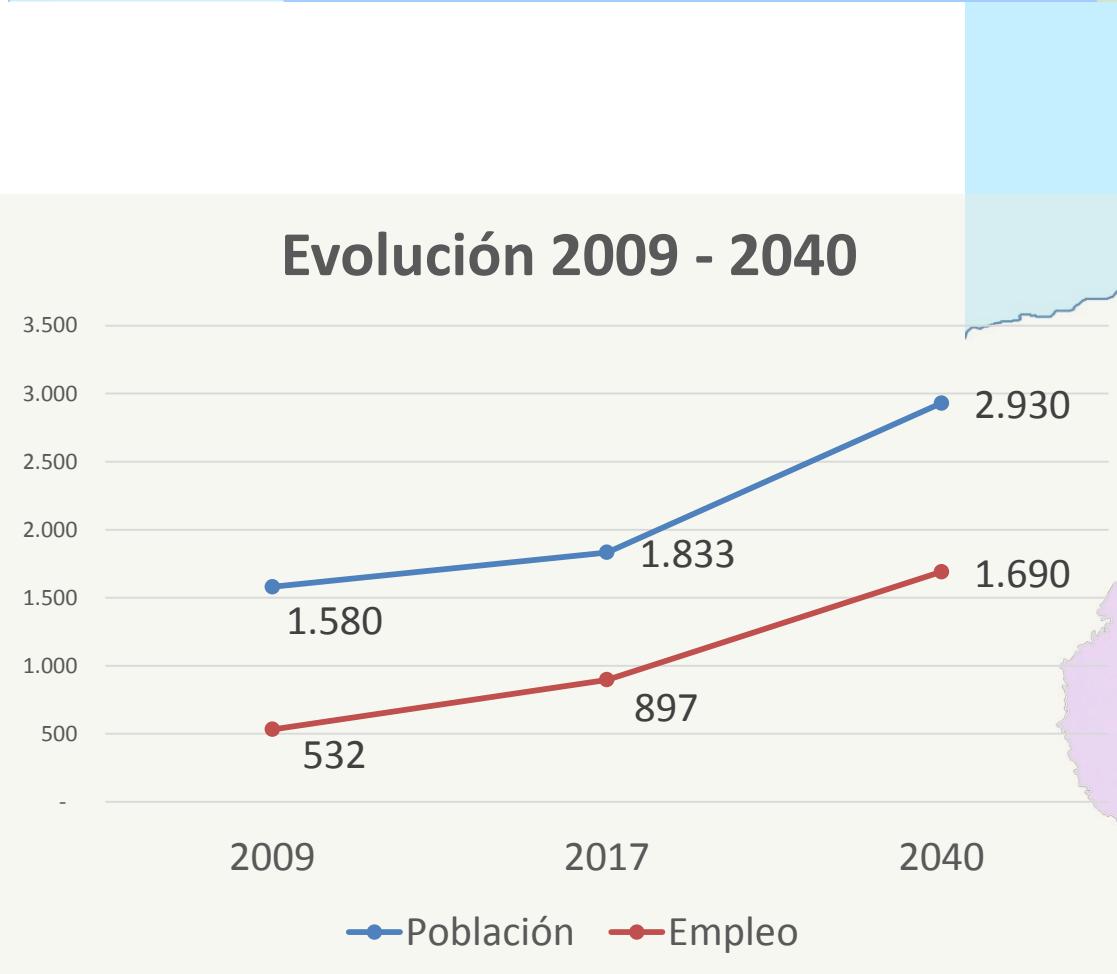


## Objetivo

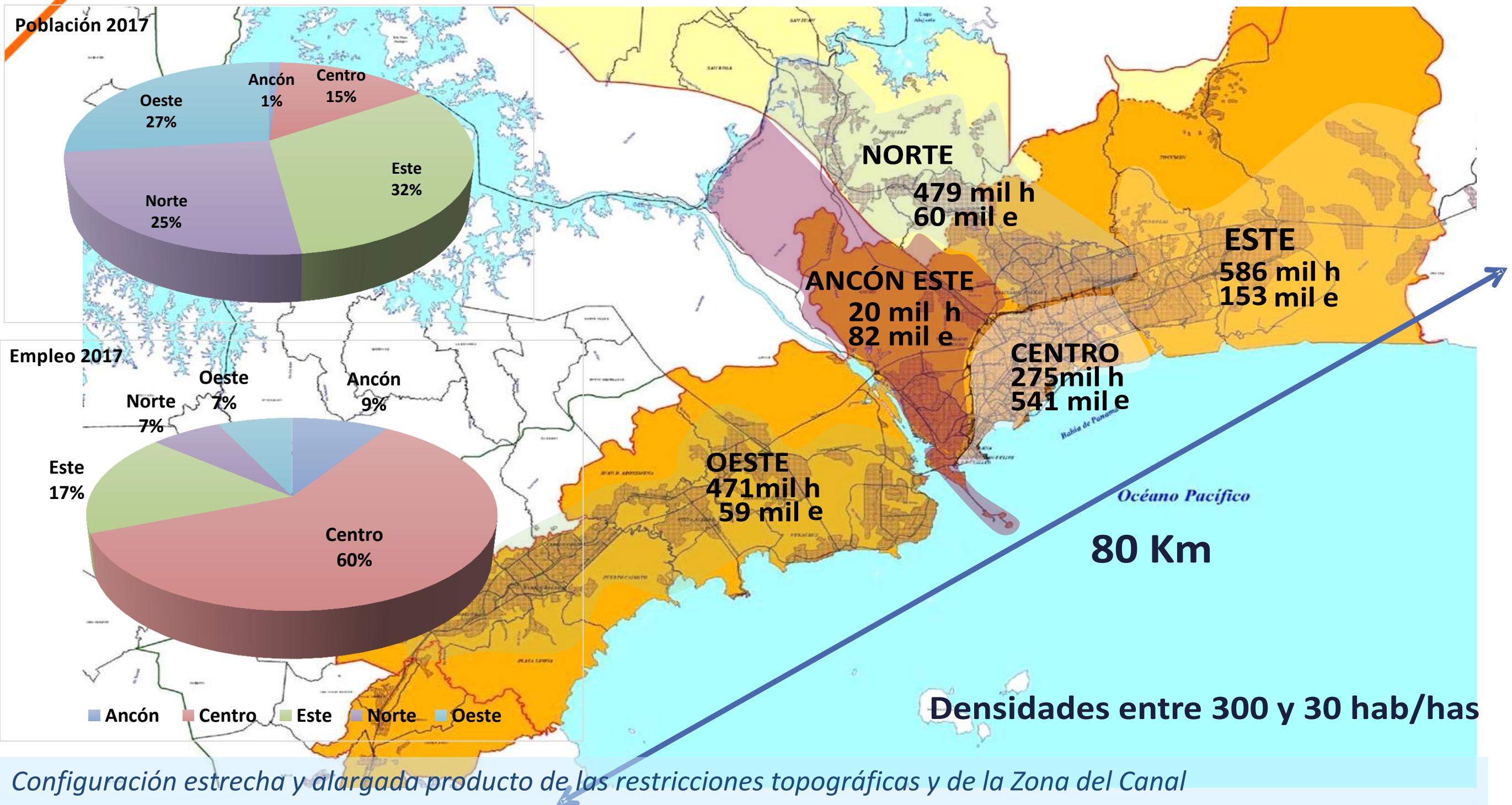
Presentar las características de la estructura institucional actual para la movilidad urbana en el área metropolitana de Panamá, las restricciones que esto impone a la solución estructural de los problemas de movilidad y las alternativas para ir configurando una transformación



## ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ



## Distribución Espacial



## Movilidad: grandes indicadores

### VIAJES DIARIOS

2.3 MM

1.28 viajes por persona

Año 2015

### PERÍODO PICO 6 a 8 am

483 mil viajes

21%

Tiempo de viaje promedio período pico

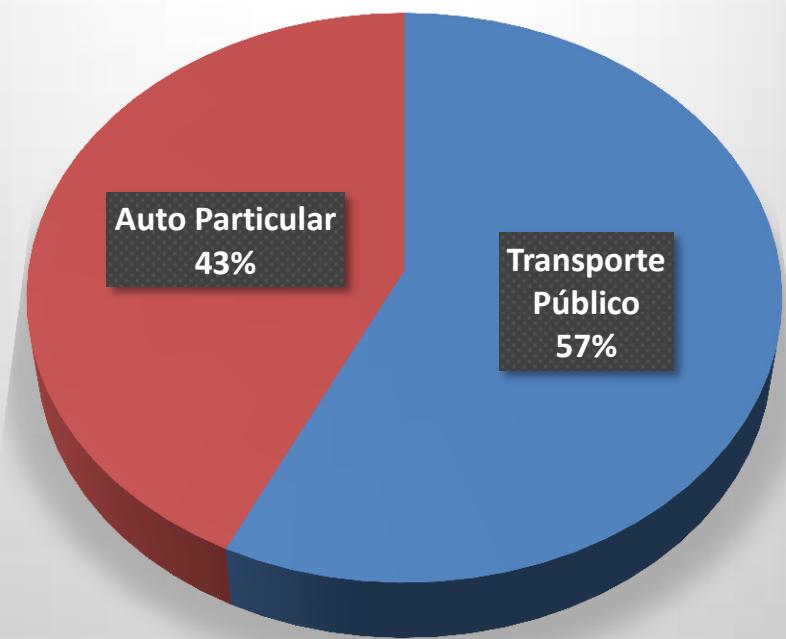
Transporte público

Hora y media

Auto Particular

Una hora

### Viajes motorizados



2040 ?

## Movilidad: transporte público actual

**Sistema Tradicional /  
Diablos Rojos/Diablos Verdes**



**Metro Bus**



**Metro**

**Minibuses Internos**



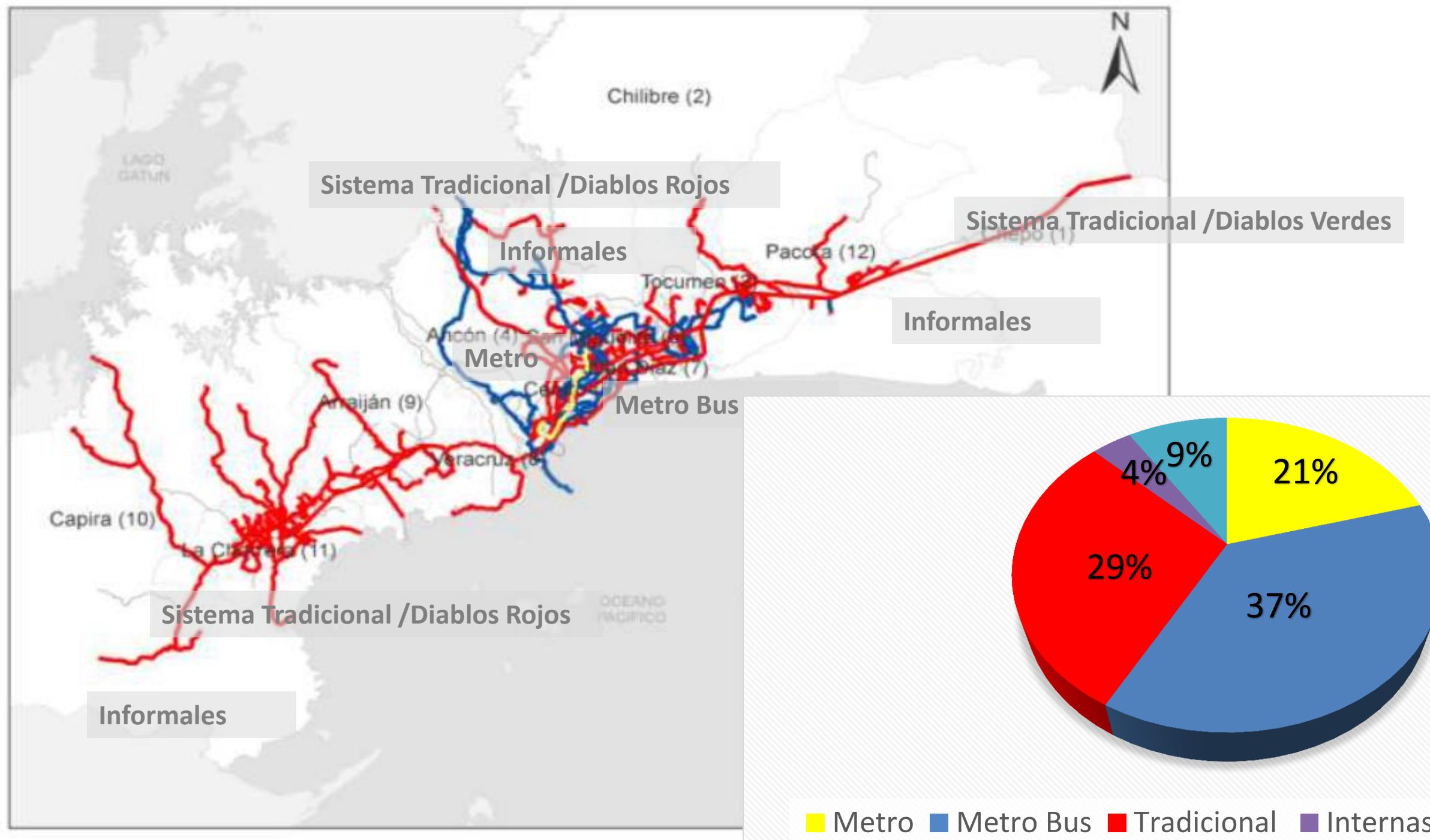
**Informales Minibuses**



**Informales Diablos Verdes**



## Movilidad: transporte público actual



## Movilidad: resumen de problemática

### Transporte público

- Informalidad en aumento
- Ineficiente estructuración de la red
- Tarifas bajas
- Sistema MetroBus en proceso de recuperación
- Taxis: mal servicio, anticuado y sobre oferta

### Vialidad

- Escasa conectividad transversal y falta de continuidad vial
- Baja densidad de vías primarias y secundarias
- Saturación del sistema vial (Creciente tenencia vehicular vs baja densidad vehicular)
- Deficiente seguridad vial.
- Diseño Vial urbano obsoleto

### Tránsito no motorizado

- Escasez y malas condiciones de áreas peatonales y de accesibilidad total.

## Movilidad: resumen de problemática

### Estacionamiento

- Mala gestión
- Normativa obsoleta

### Transporte de Carga

- Falta de facilidades y regulaciones suficientes
- tipología de vehículos inadecuada para la distribución de última milla

**Incipiente integración con desarrollo urbano**

**Insuficiente preocupación y acción sobre temas ambientales**

**No integración de las Tecnologías de Información disponibles**

## La política de Estado 2014 →

- Crear un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) para el Área Metropolitana de Panamá (AMP) conformado por los siguientes elementos:
  - Metro: al año 2025 tres Líneas:
    - Línea 1 Albrook – Villa Zaita
    - Línea 2 San Miguelito – 24 de Diciembre
    - Línea 3 Albrook – Ciudad del Futuro
  - MetroBus
  - Rutas Internas Reconvertidas
  - Oeste y Chepo Reconvertidos
  - 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* dentro de su estructura al sistema MetroBus



**REALIZAR UNA REESTRUCTURACIÓN  
INSTITUCIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE**

## MARCO INSTITUCIONAL

- AMP no tiene reconocimiento legal o jurídico
- 6 Municipios: Panamá, San Miguelito, Chepo, La Chorrera, Arraiján y Capira
- Multiplicidad de instituciones descoordinadas
- ATTT es la máxima autoridad: planificación, regulación, control y fiscalización de transporte y tránsito
- La ATTT ámbito de actuación nacional
- MPSA tiene su propia legislación y se *autorregula*
- Alcaldías recién empiezan a intentar ejercer sus competencias, entre las cuales se destaca el urbanismo y prestación de servicios público



## MARCO INSTITUCIONAL

- Amplio control a las organizaciones prestadoras del servicio de transporte público en la tramitación de certificados de operación: hay un mercado informal y mafias.
- Inconsistencias normativas, descoordinaciones en actuaciones de construcción y mantenimiento vial, entre otros
- ATTT tiene falta de recursos humanos, técnicos y financieros para cumplir con sus funciones
- Los dos principales operadores públicos Metro y MetroBus, si bien intentan operar en forma coordinada, no existe un estamento legal formal que defina el sistema integrado de transporte.
- No se logra avanzar en el proceso de modernización del resto de los operadores de transporte.
- No hay política tarifaria. Las tarifas en la práctica las define el Ejecutivo.

## LAS MEJORES PRÁCTICAS: BENCHMARKING REALIZADO EN EL PIMUS\*

- Se compararon 15 ciudades repartidas por Europa, América, Asia y Australia
- La mayoría tienden a **una sola autoridad de transporte público** encargada de **planear, organizar y coordinar** infraestructura, redes, paradas, horarios, tarifas, comercialización y contratación de todos los servicios, asignando mediante **contrato o concesión** la operación a uno o varios **operadores privados**,
- En los sistemas de buses, la operación recae en la mayoría de los casos en **empresas privadas** que aportan la flota necesaria para la prestación del servicio. Para los sistemas metro, tren de cercanías y corredores ferroviarios, casi siempre es una **empresa subsidiaria del gobierno**.
- De las **15 ciudades** analizadas se encontró que el **80%** tiende a esquemas de financiamiento públicos para la **Administración** del sistema de transporte de la ciudad, mientras que la **Operación** a esquemas privados y la **inversión** en infraestructura a esquemas **Público/Privados**.
- El **compromiso** entre los actores clave de la ciudad, en los distintos niveles de gobierno es el determinante del **éxito** de la implementación de esquemas regulatorios y de financiamiento de la movilidad

# PROPUESTA PARA LA REESTRUCTURACIÓN

## Premisas/ requerimientos :

- Gradualidad: partir de la ATTT existente
- Concentración del manejo de la planeación y gestión de la movilidad en una entidad con suficiente autonomía y liderazgo funcional, pero respetando competencias ya establecidas (Municipios, Metro de Panamá . ...)
- Institución específica para el área Metropolitana de Panamá (6 Municipios)
- Incorporar nuevos funcionarios con el conocimiento técnico requerido y conservar el capital humano competente.
- Generar un nuevo enfoque organizativo y funcional para el sector de la movilidad que permita la implementación y revisión periódica del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible -PIMUS-.
- Disponer de una fuente de financiación que permita independencia funcional.
- Contar con mecanismos que garanticen eficiencia y transparencia en el desempeño de las actividades .

## LA PROPUESTA

Se prevén dos procesos paralelos y graduales: el fortalecimiento de la ATTT y la formación de la GMM

### REESTRUCTURACIÓN DE LA ATTT

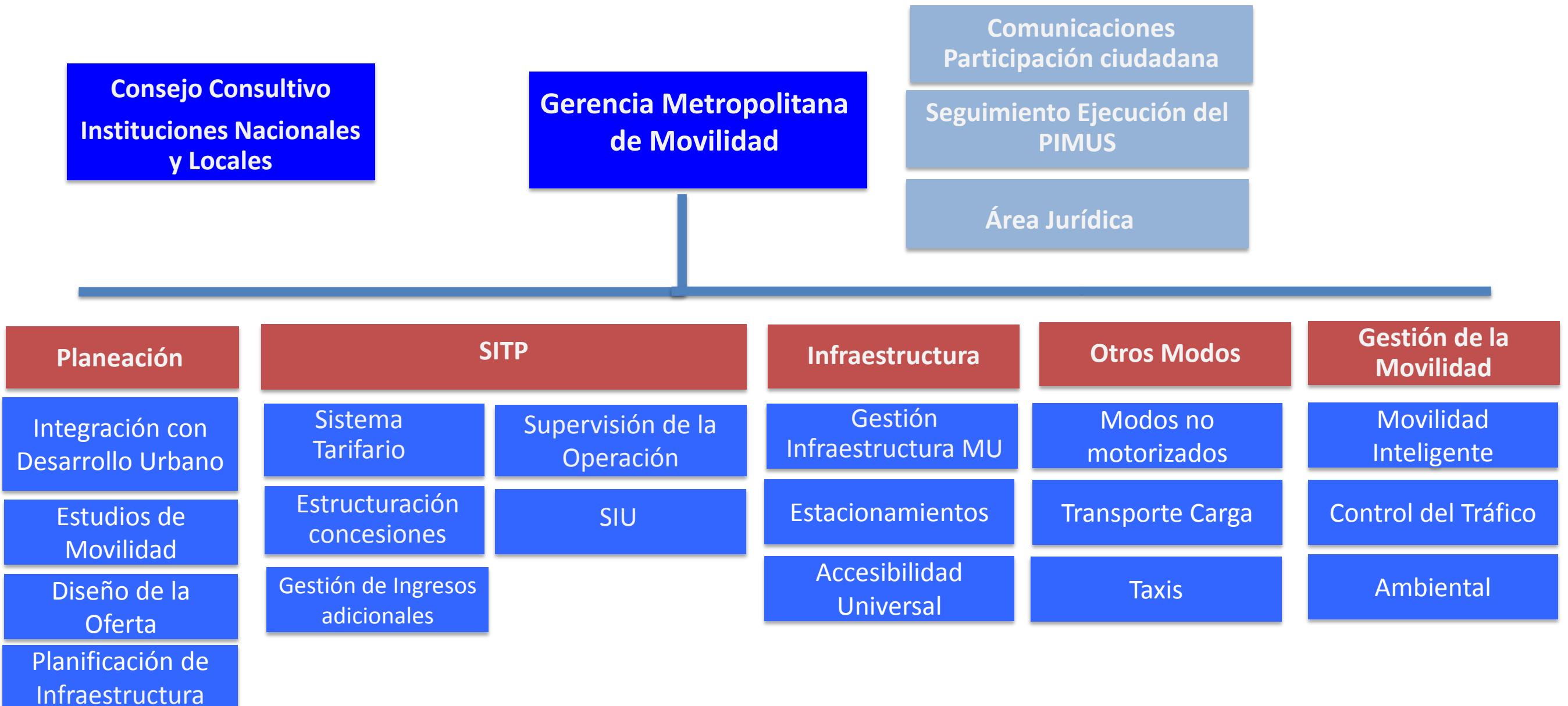
Fortalecimiento de la entidad (Capacidad Técnica, Liderazgo)

Crear dentro de la ATTT  
**GMM – GERENCIA  
METROPOLITANA  
DE MOVILIDAD**

Ministerio de  
Transporte

ENTIDAD  
METROPOLITANA DE  
MOVILIDAD  
Junta Propia  
Financiamiento Propio

# Primera Versión de Estructura de la GMM



- La problemática de la movilidad tiene su origen en una estructura institucional fallida
- Para sostener los esfuerzos realizados es urgente una reestructuración institucional
- La reestructuración institucional requiere un alineamiento político completo
- El modelo debe tender a ser una autoridad única, con ámbito metropolitano, robusta en recursos humanos, tecnológicos y económicos, con funciones de planeación, coordinación interinstitucional, política tarifaria, regulación y control