

AUTORIDADES DE TRANSPORTE, NECESARIAS PARA LA INTEGRACIÓN MODAL Y TARIFARIA



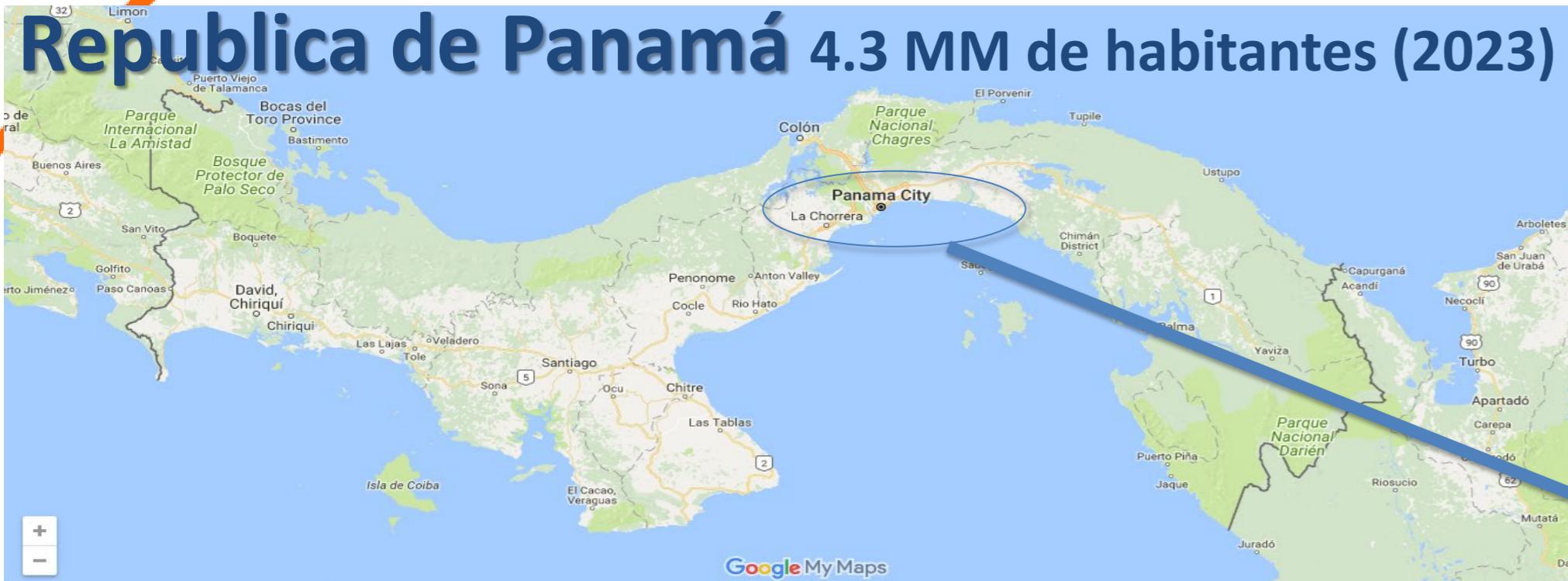
Alamys

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

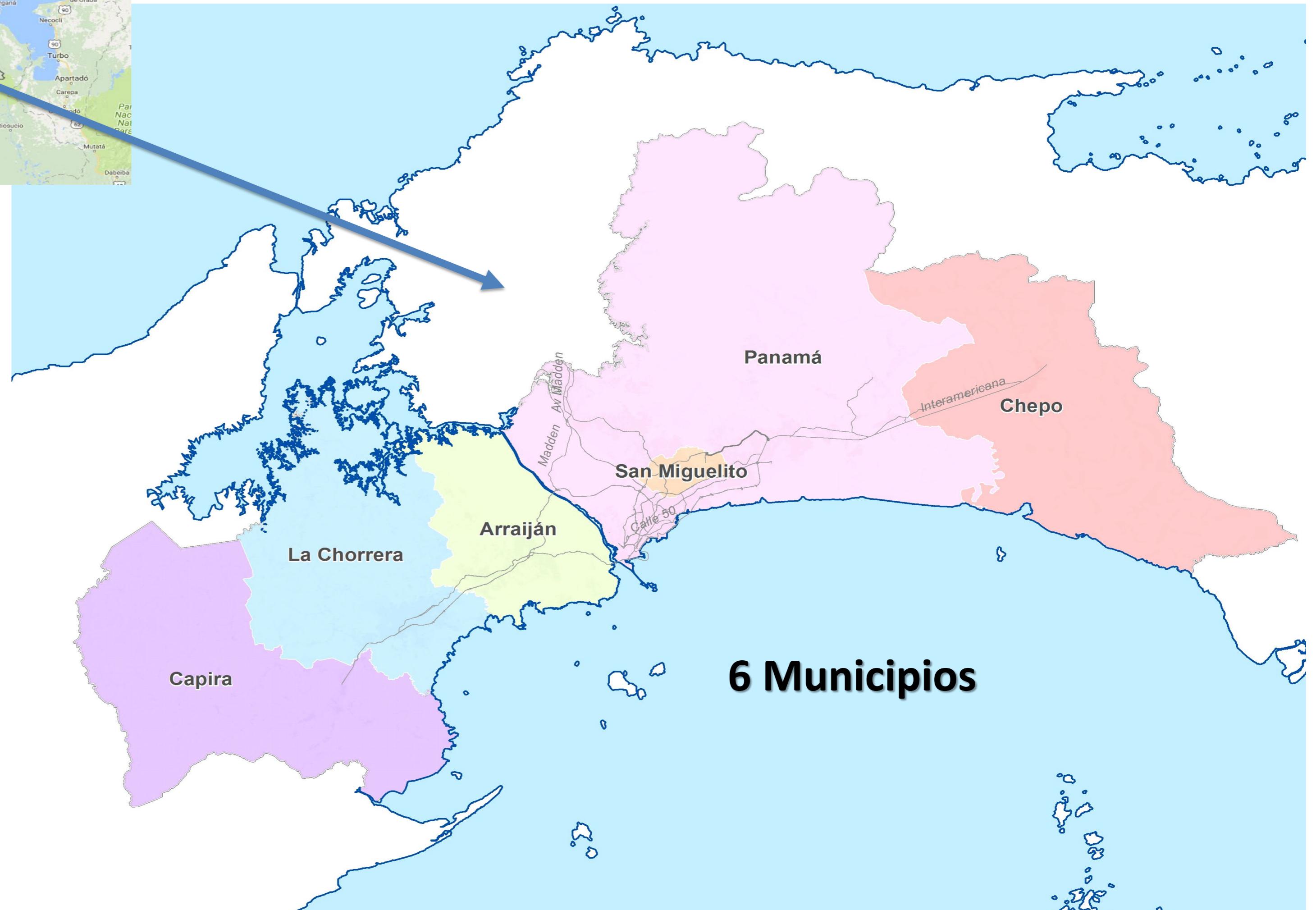
36º Congreso Anual
Quito, abril 2024

La estructura institucional necesaria para la movilidad urbana de la Ciudad de Panamá

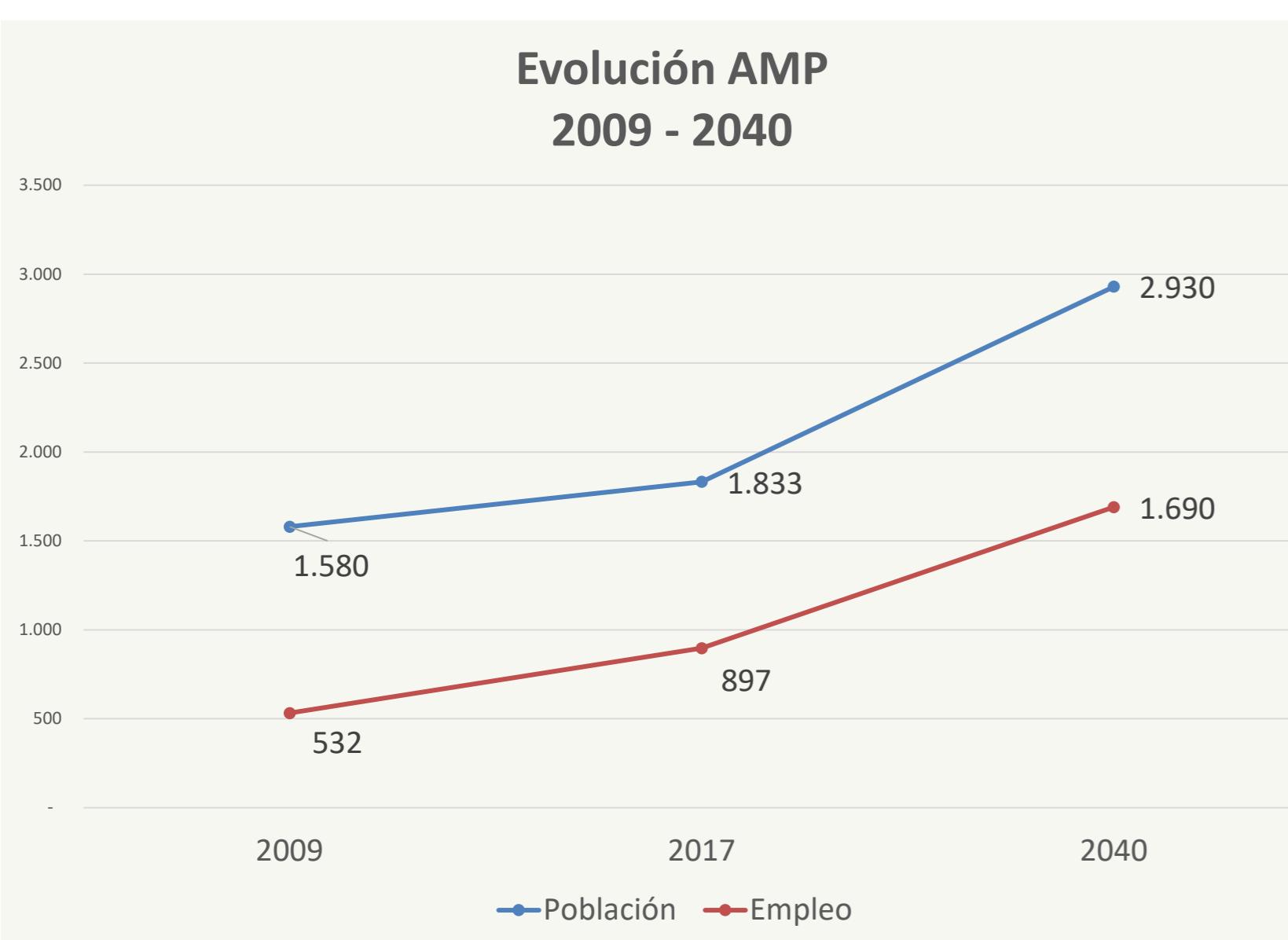
Ana Laura Morais
Directora de Planificación
Metro de Panamá, S.A.
amorais@metrodepanama.com.pa



Área Metropolitana 2.1 MM de habitantes (2023)



Evolución AMP
2009 - 2040



Principales desafíos para mejorar la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Panamá

REESTRUCTURACIÓN LEGAL E INSTITUCIONAL

- Integración de tarifas implica en primera instancia equiparar los ingresos con los costos operativos para todos los operadores
- La reestructuración de los servicios de los operadores de autobuses tradicionales e informales
- Promover el cambio modal
- Crear mejores servicios alimentadores y de "última milla"

- Promover el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público alrededor de las Estaciones de Metro (TOD).
- Mejorar la intermodalidad creando instalaciones de intercambio alrededor de las estaciones de metro.
- Mejorar las instalaciones peatonales alrededor de las estaciones de metro y autobús.

MARCO INSTITUCIONAL

- AMP no tiene reconocimiento legal o jurídico
- 2 Provincias y 6 Municipios:
Panamá (Panamá, San Miguelito, Chepo) y
Panamá Oeste (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



Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

- 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

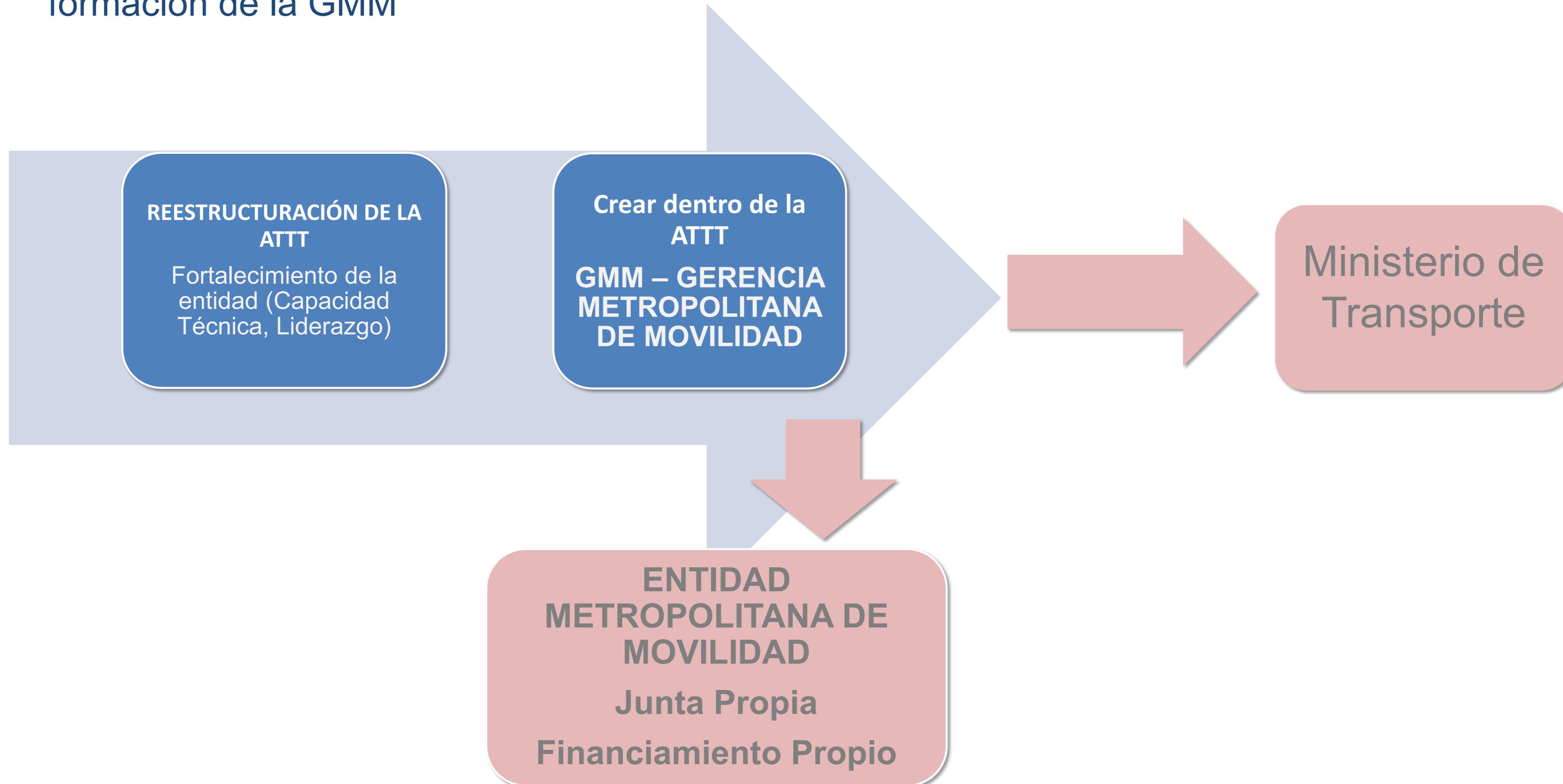
ana de
os

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



- 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