

AUTORIDADES DE TRANSPORTE, NECESARIAS PARA  
LA INTEGRACIÓN MODAL Y TARIFARIA



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](mailto:amorais@metrodepanama.com.pa)



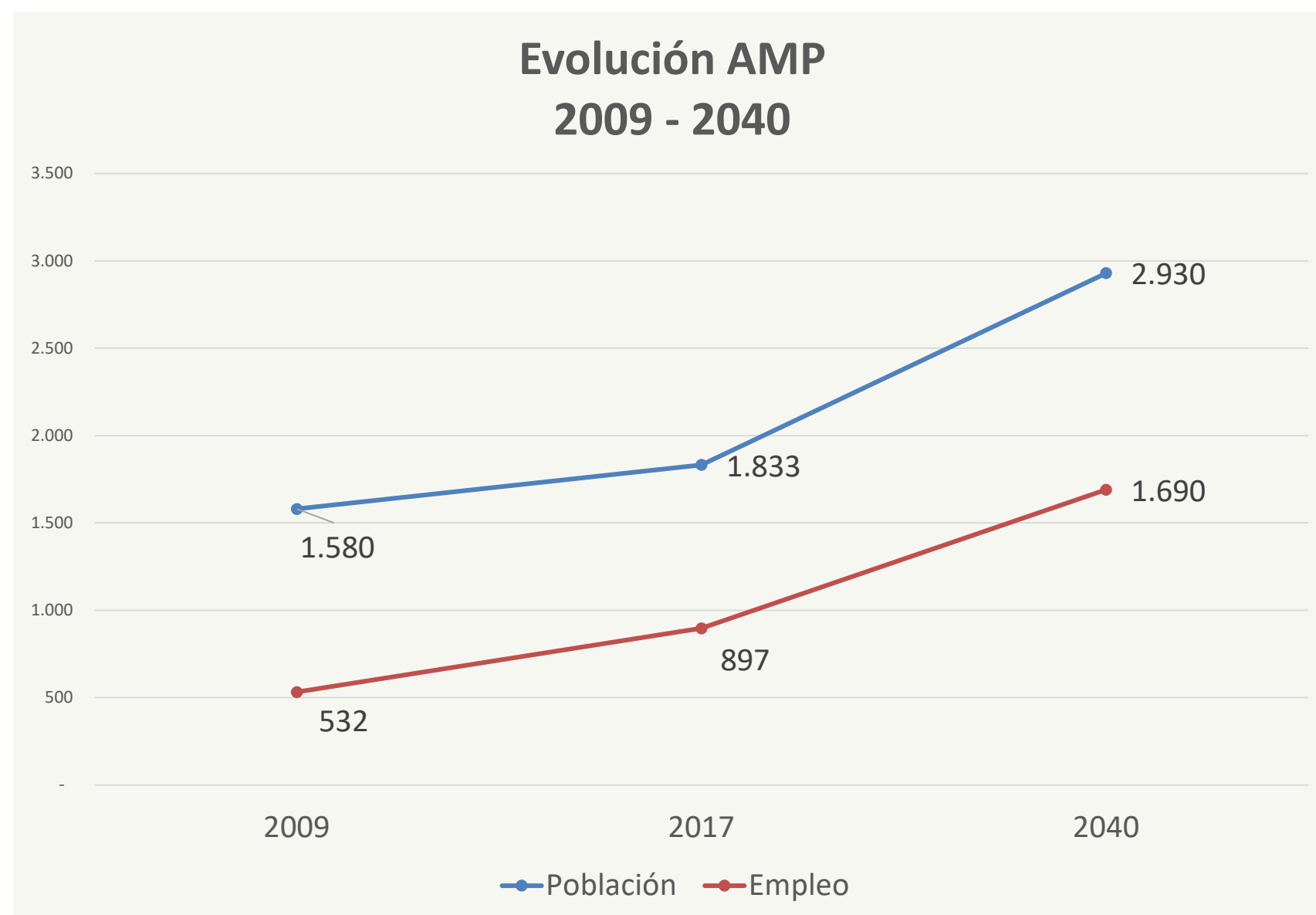
**Republica de Panamá 4.3 MM de habitantes (2023)**



**Área Metropolitana 2.1 MM de habitantes (2023)**



**Evolución AMP  
2009 - 2040**



**6 Municipios**

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



```
graph TD; A[REESTRUCTURACIÓN LEGAL E INSTITUCIONAL] --> B[Integración de tarifas implica en primera instancia equiparar los ingresos con los costos operativos para todos los operadores]; A --> C[Promover el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público alrededor de las Estaciones de Metro (TOD)];
```

## 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 prestatarias 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

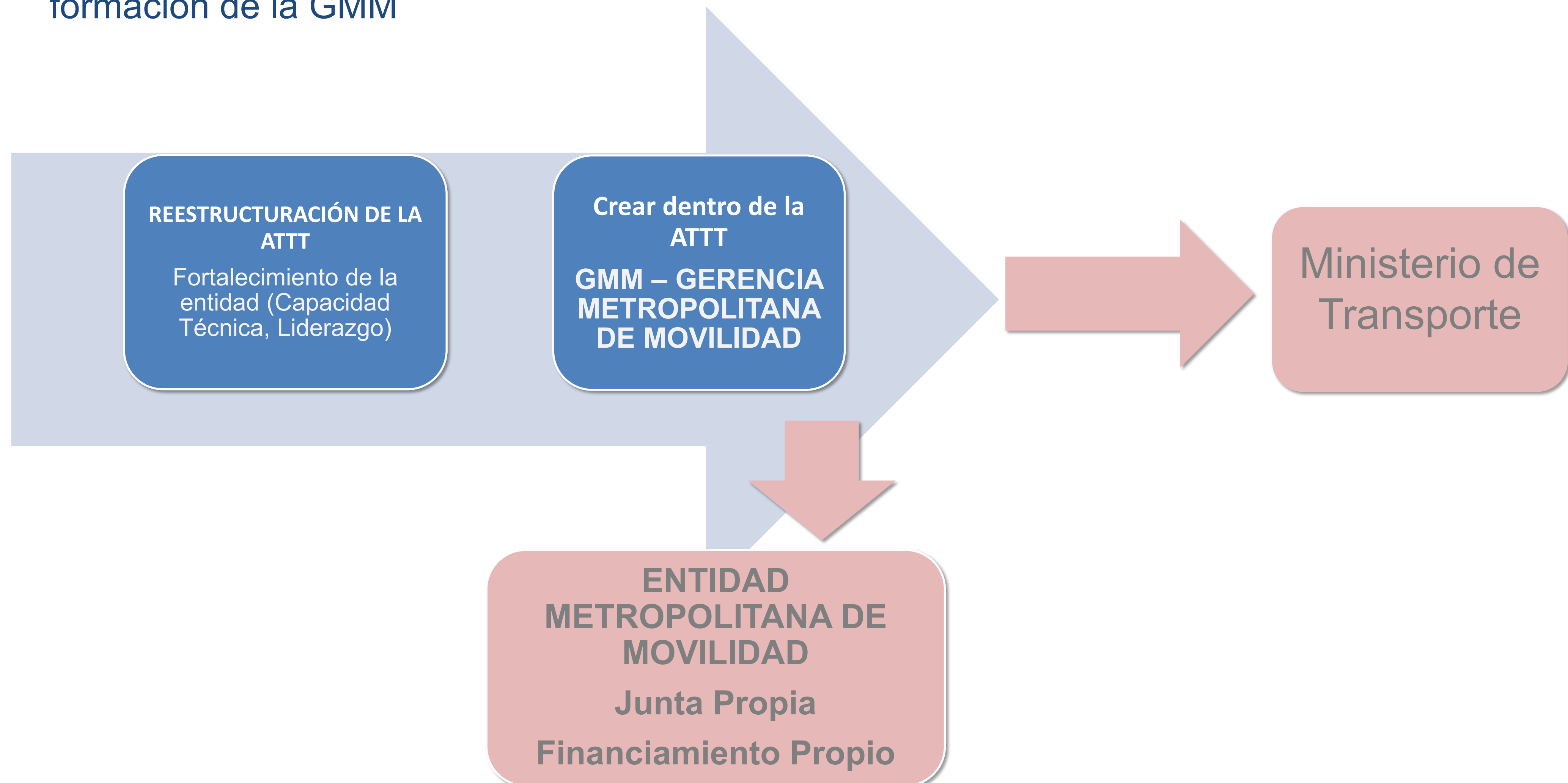
## Premisas/ requerimientos :

- 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





- 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