

Taller sobre Financiamiento del Transporte Público: retos y oportunidades

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PANAMÁ



4 DE MAYO DE 2017

CONTEXTO

- Marco Socioeconómico y Urbanístico
- Indicadores de Movilidad

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA AMP

- Los operadores y la red
- La demanda actual

TRANSPORTE TRADICIONAL Y EL INFORMAL METRO Y METROBUS

- El Metro Bus: características generales y evolución de la demanda
- El Metro: la línea 1 características generales y la nueva red Maestra
- El Metro: evolución de la demanda

INGRESOS y COSTOS: Metro y MetroBus

- Metro Bus Tarifa Técnica 2017
- Metro Línea 1 Tarifas al Usuario e Ingresos
- Metro Línea 1 Costos O+M y los Subsidios
- Subsidios Metro + MetroBus 2016

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

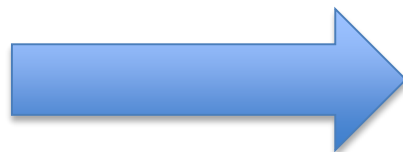
- La política
- Los Retos





CONTEXTO

Republica de Panamá (2016)



4.04 MM de habitantes TIC
1.6 % PIB 4.9%

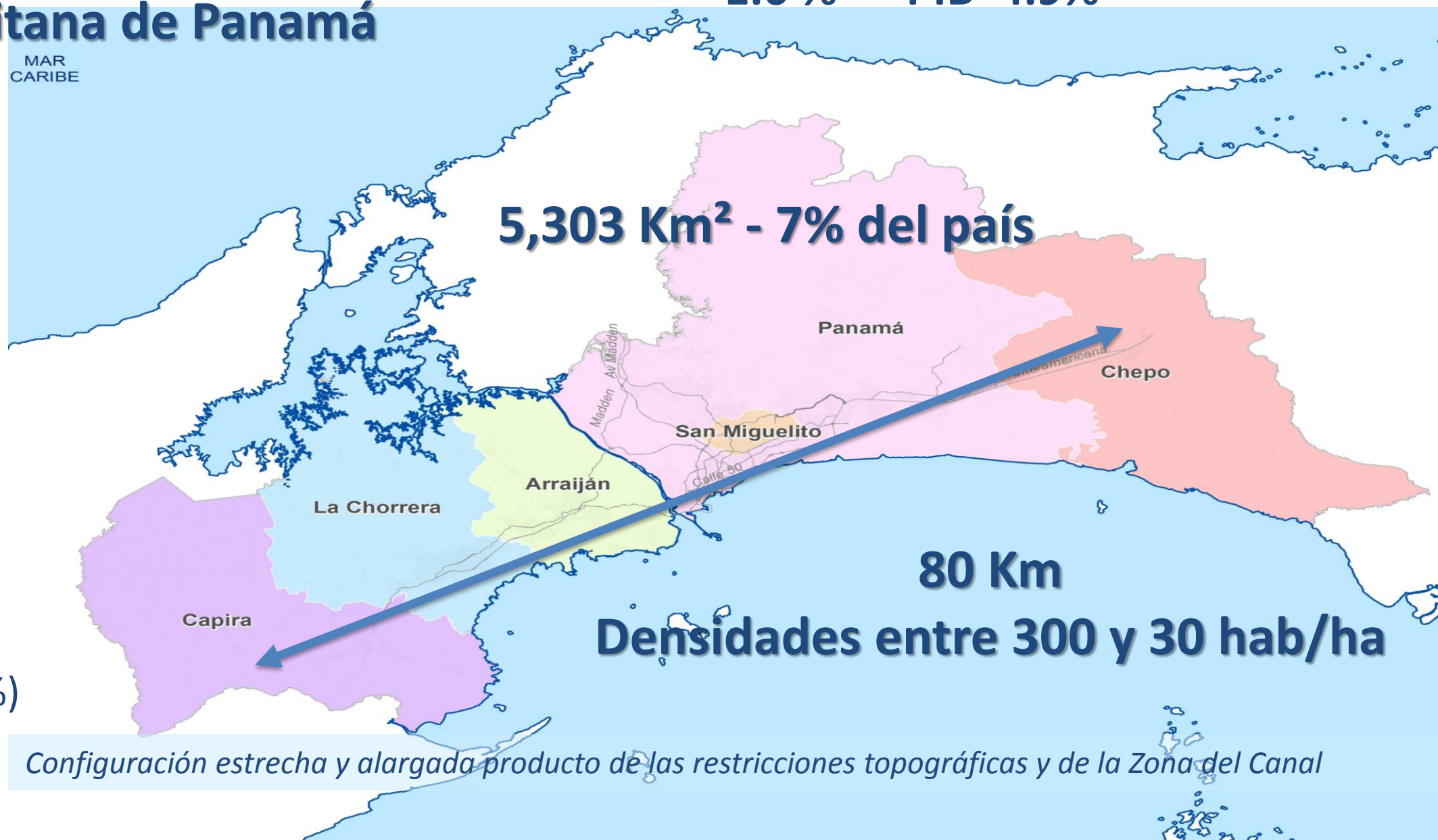
Área Metropolitana de Panamá

Año 2016

- Población
1,86 MM hab
46% del país
TIC 2.1%
- Empleo
858 Mil
62% del país

Año 2040

- Población
2,93 hab (TC 58%)
- Empleo
1,69 (TC 97%)



Año 2015

VIAJES DIARIOS

2.3 MM

1.28 viajes por persona

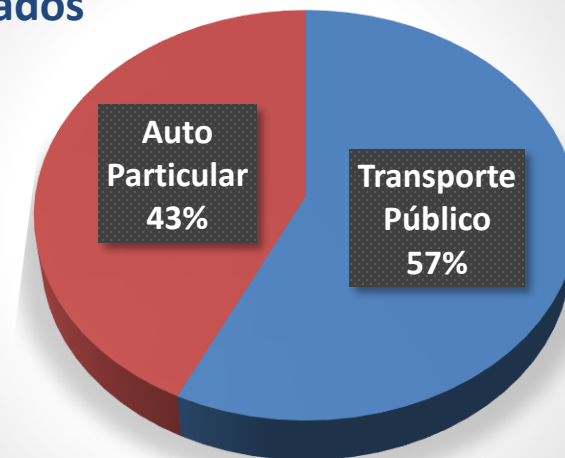
PERÍODO PICO 6 a 8 am

483 mil viajes 21%

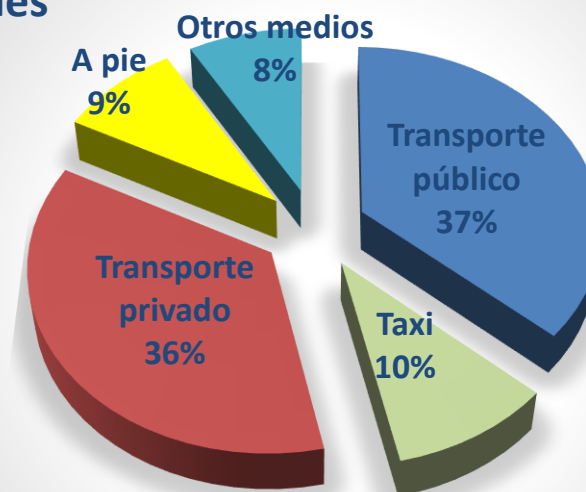
Tiempo de viaje (min)	
Modo	Periodo 6 am a 8 am (2015)
Transporte público	85
Transporte privado	63

REPARTO MODAL A NIVEL DIARIO

Viajes motorizados



Viajes Totales





SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Sistema Tradicional / Diablos Rojos/Diablos Verdes



Metro Bus



Metro

Minibuses Internos

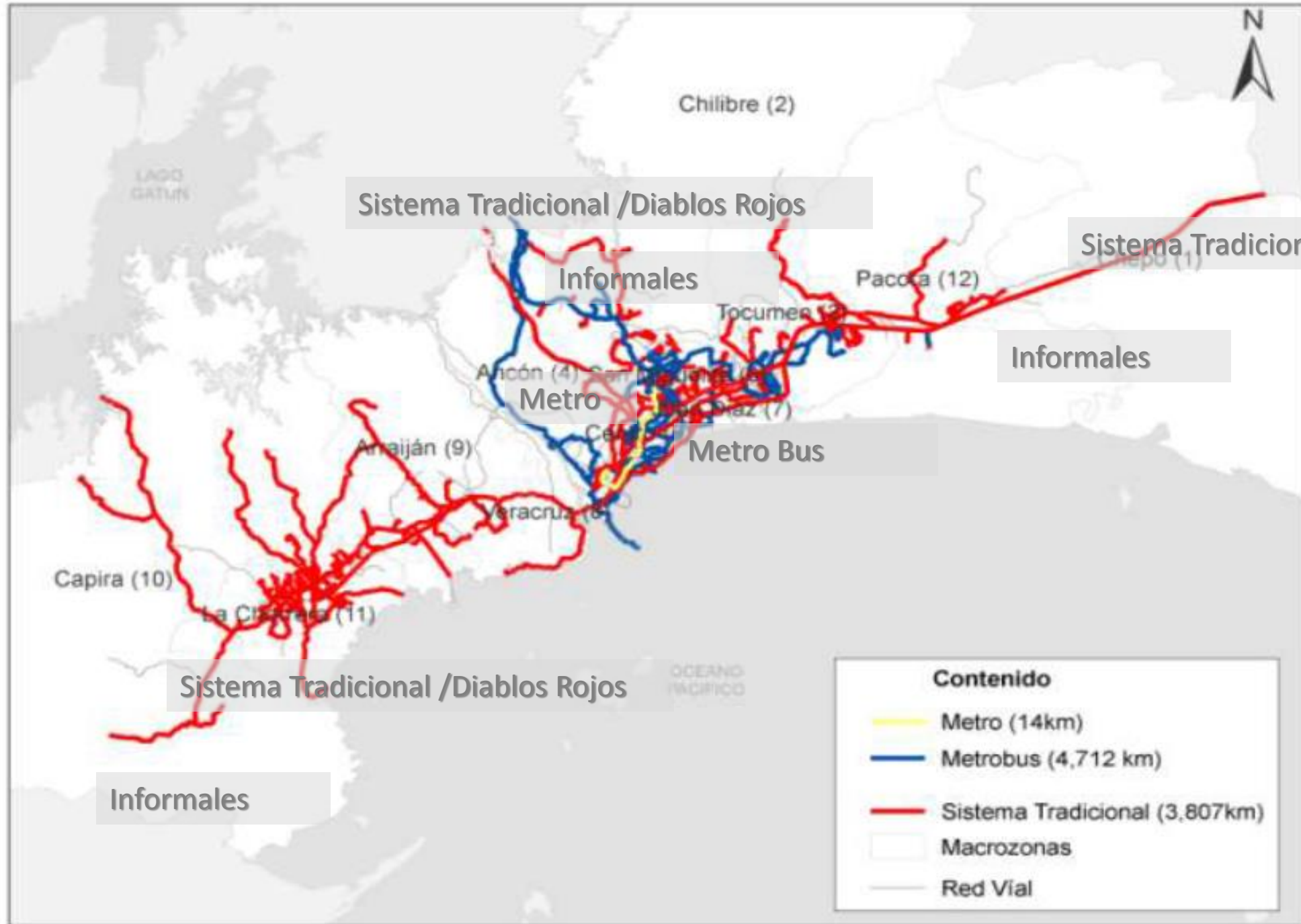


Informales Minibuses



Informales Diablos Verdes





DEMANDA DIARIA (segmentos de viaje)

Estimación 2017

Operadores	Abordajes día laboral	%
Metro	260,000	21%
Metro Bus	470,000	37%
Tradicional	370,000	29%
Internas	46,000	4%
Informales	114,600	9%
Total	1,260,600	100%

Fuente: Propia a partir de estadísticas SONDA (Metro y MetroBUS), Tradicionales e internas, proyecciones a partir de Pimus Fase 1-2014, Informales hipótesis propia, 10% de la suma de los otros operadores.





TRANSPORTE TRADICIONAL Y EL INFORMAL

- Administrado y operado bajo un esquema muy atomizado y artesanal
- Vehículos Muy contaminantes
- El pago del servicio se hace directamente al operador del vehículo con dinero en efectivo



- Tarifas reguladas.
 - Oeste hacia la ciudad \$0.55 a \$1.25. T
 - Troncales y Alimentadoras \$0.25 y \$0.10 para estudiantes
- No reciben subsidio a la operación, salvo el del Diésel cuando el precio del galón supera \$2.40, se paga la Diferencia (solo Distritos de Panamá y San Miguelito)

- Los servicios informales al inicio brindaron el servicio en sectores no suficientemente cubiertos por el transporte formal. Hoy invaden todos los sectores.
- los usuarios lo prefieren por ser más rápido, pero el manejo es desordenado e inseguro



- Este sistema afecta a todos los demás operadores
- Los vehículos no cumplen con la normas que regulan el servicio en la ciudad
- Tarifa variable y negociable: \$1.00 a \$1.50. En el Oeste hacia Panamá entre \$1.50 y \$3.50.



METRO Y METROBUS

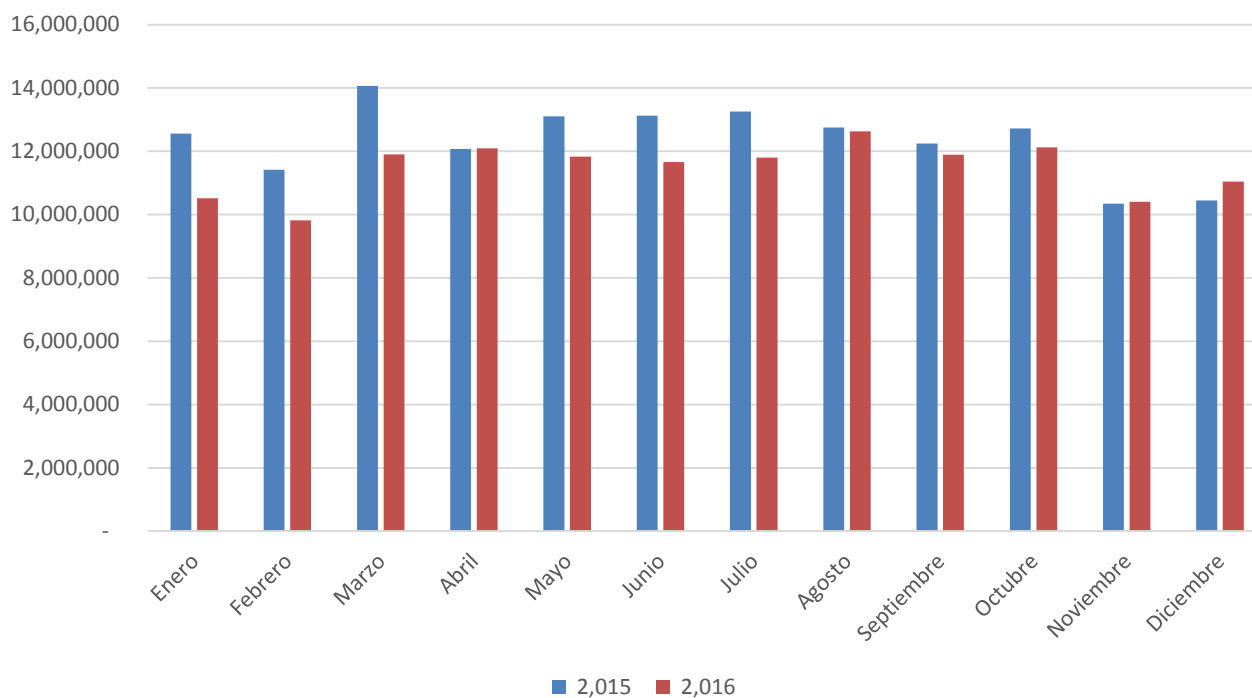
Modernización del sistema de transporte publico de la ciudad



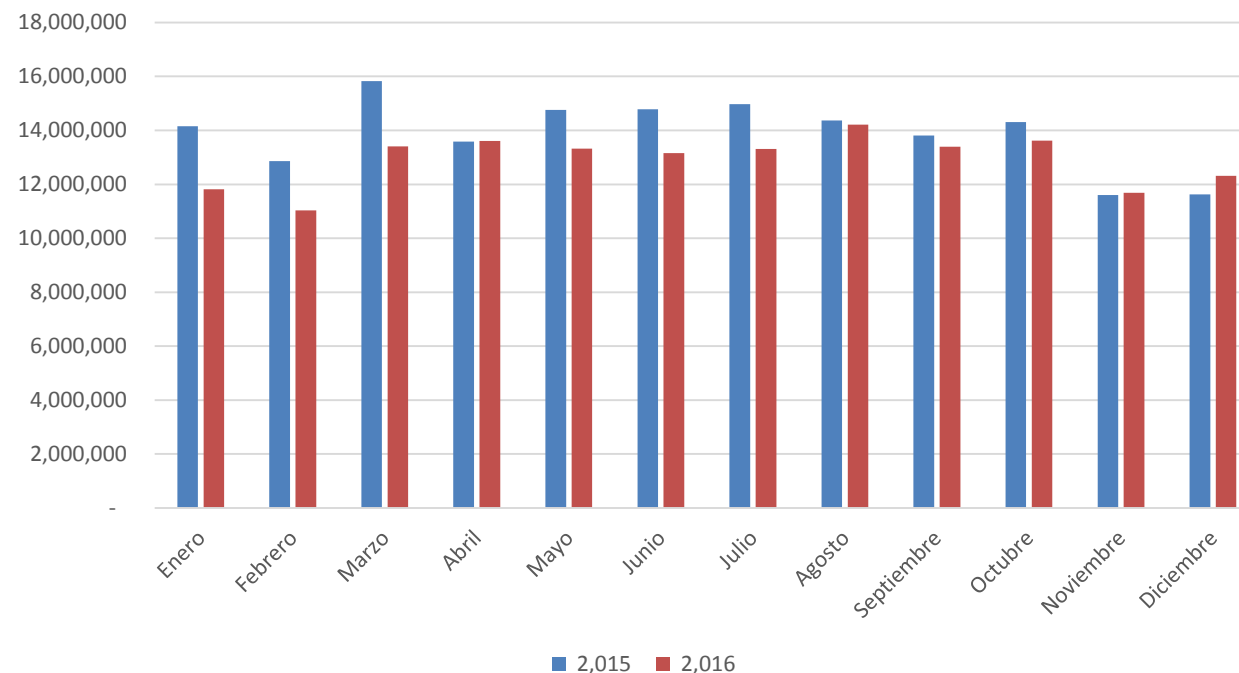
- Mejorar el nivel de satisfacción de los clientes.
- Mejorar la seguridad de los usuarios.
- Disminuir la accidentalidad
- Manejar altos estándares de confiabilidad y oportunidad del servicio.
- Mejorar la comodidad
- Mejorar los estándares de emisiones y de consumo

- **Inicio 2010.** Sustitución del sistema atomizado y artesanal (Distritos de Panamá y San Miguelito) por un solo gran operador privado, con un contrato de conseción. 1236 unidades.
- Se indemniza a los operadores tradicionales (faltaron algunos)
- **Nacionalización 2016. Acciones propiedad del MPSA.**
- Se mantiene la empresa TMP SA – MiBus y contrato de conseción con la ATTT.
- Se contrata a la empresa First Transit para estabilizar la operación

Demanda Mensual Total Pasajeros Pagos
(laborales y feriados)

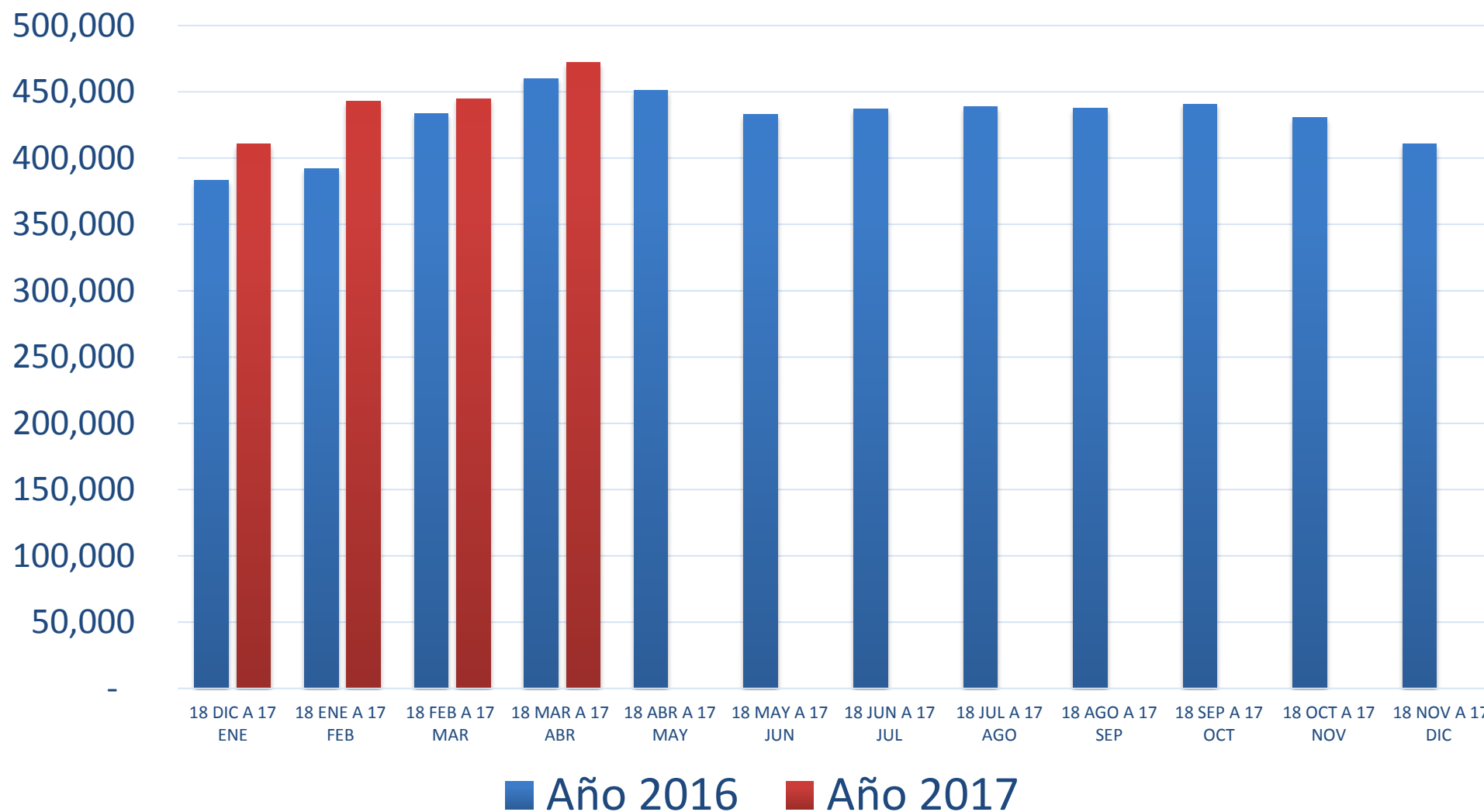


Demanda Mensual Total Pasajeros Movilizados
(laborales y feriados)



Año	Pagos	Movilizados
2015	148,105,738	166,663,356
2016	137,711,165	154,889,843
Crecimiento	-7%	-7.1 %

PROMEDIO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS PAGOS DIA LABORAL



Empresa Pública Metro de Panamá S.A.

La línea 1

Tramo	San Isidro -Albrook
Longitud (km)	16
Estaciones	14
Capacidad de Diseño p/h/s	40.000



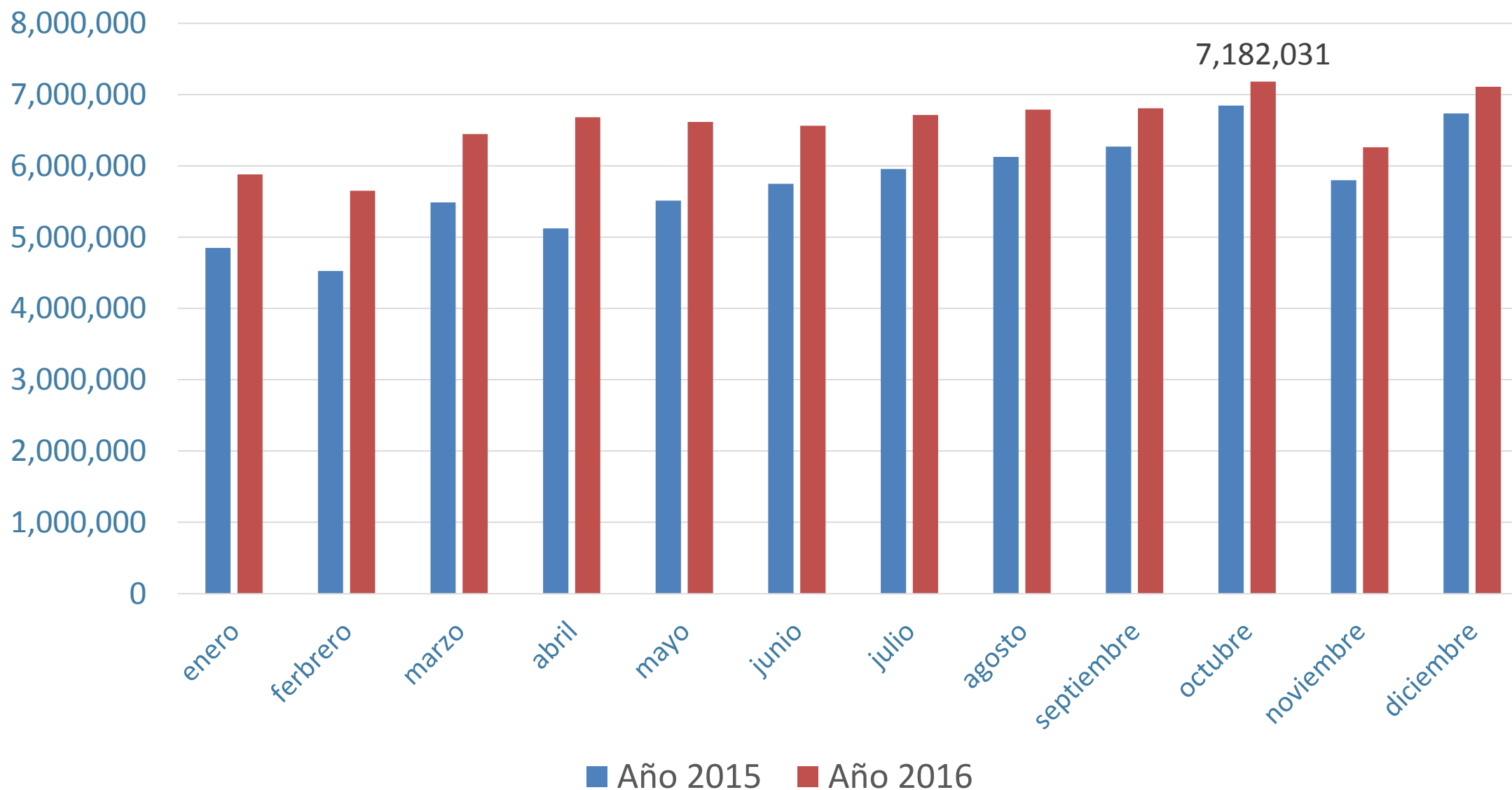
NUEVO RECORD 281,000 pasajeros 28 Mayo 2017

NUEVA RED MAESTRA DEL METRO DE PANAMÁ

- Línea 1 Albrook - San Isidro (operativa desde 2014)
hasta Villa Zaita (en planificación)
- Línea 2 (en construcción)
- Fase 1 San Miguelito - Nuevo Tocumen
- Fase 2 San Miguelito - Bella Vista (conexión Línea 1 y Línea 5)
- Fase 3 Nuevo Tocumen Felipillo
- Ramal al Aeropuerto
- Línea 3:
- Fase 1 Albrook - Ciudad del Futuro
- Fase 2 Ciudad del Futuro - Chorrera
- Línea 4 Pedregal - Punta Pacifica
- Línea 5 Costa del Este - Obarrio (conexión con Línea 1 y Línea 2)
- Línea 6 Tranvía Albrook - Ciudad de la Salud (conexión Línea 1 y Línea 3)
- Línea 7 Tranvía del Casco Antiguo (conexión Línea 1)
- Línea 8 Tranvía Don Bosco - Villa Zaita (conexión Línea 1 y Línea 2)

Nota: Los trazados de las líneas no construidas indican una intención de servicio, sus alineamientos definitivos pueden sufrir modificaciones en las etapas de proyecto y construcción.

Demanda Mensual Total (laborales y feriados)



Demanda anual	2015	2016	Cambio
	68,97 MM	78,7	14%

Demanda Promedio día laboral



Demanda diaria laboral promedio y crecimiento promedio

Año 2015	218,508	Año 2016	251,291	15%
----------	---------	----------	---------	-----

La operación a San isidro se inició en Agosto 2015, el crecimiento promedio 2016/2015 agosto diciembre fue 8%



INGRESOS Y COSTOS: Metro y Metro Bus

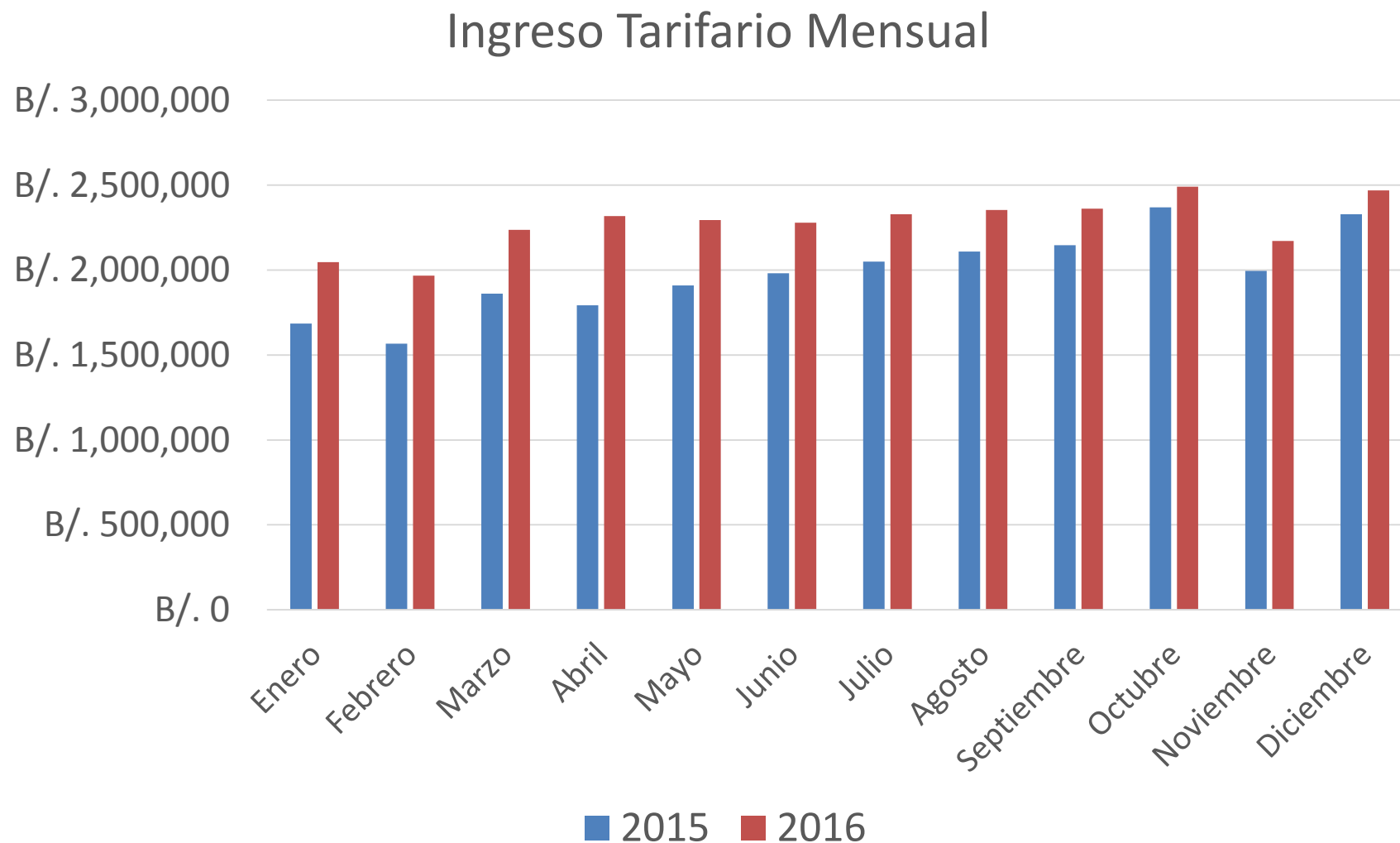


Transporte Masivo de Panamá, S.A.

Abril 2017 – Adenda 11 al Contrato de Concesión

	Tarifa al Usuario		Subsidio Tarifa		Tarifa Técnica	
Troncal / Transversal	\$0.250	+	\$0.506	=	\$0.756	
Escolares	\$0.100	+	\$0.228	=	\$0.328	
Expreso / Semiexpreso	\$1.250	+	\$0.398	=	\$1.648	
INGRESOS						
Total 2016	\$43.1MM	+	\$68.1MM	=	\$111.2MM	61%
Marzo 2017	\$3.6 MM	+	\$5.8 MM	=	\$9.4 MM	62%

TARIFA POR VIAJE	US\$
Tarifa individual	0.350
Tarifa para jubilados y pensionados descuento del 30%	0.245
Tarifas para personas con discapacidad descuento del 30%	0.245
Los estudiantes hasta el nivel medio descuento al 50%	0.175



Ingreso Anual Total y crecimiento

Año 2015 **23,79 MM**

Año 2016 **27,31 MM**

15%

Costos O+M

2015 **40** Millones

2016 **38** Millones

Ingresos Tarifarios

2015 **23,79** Millones

2016 **27,31** Millones

Subsidio a Operación

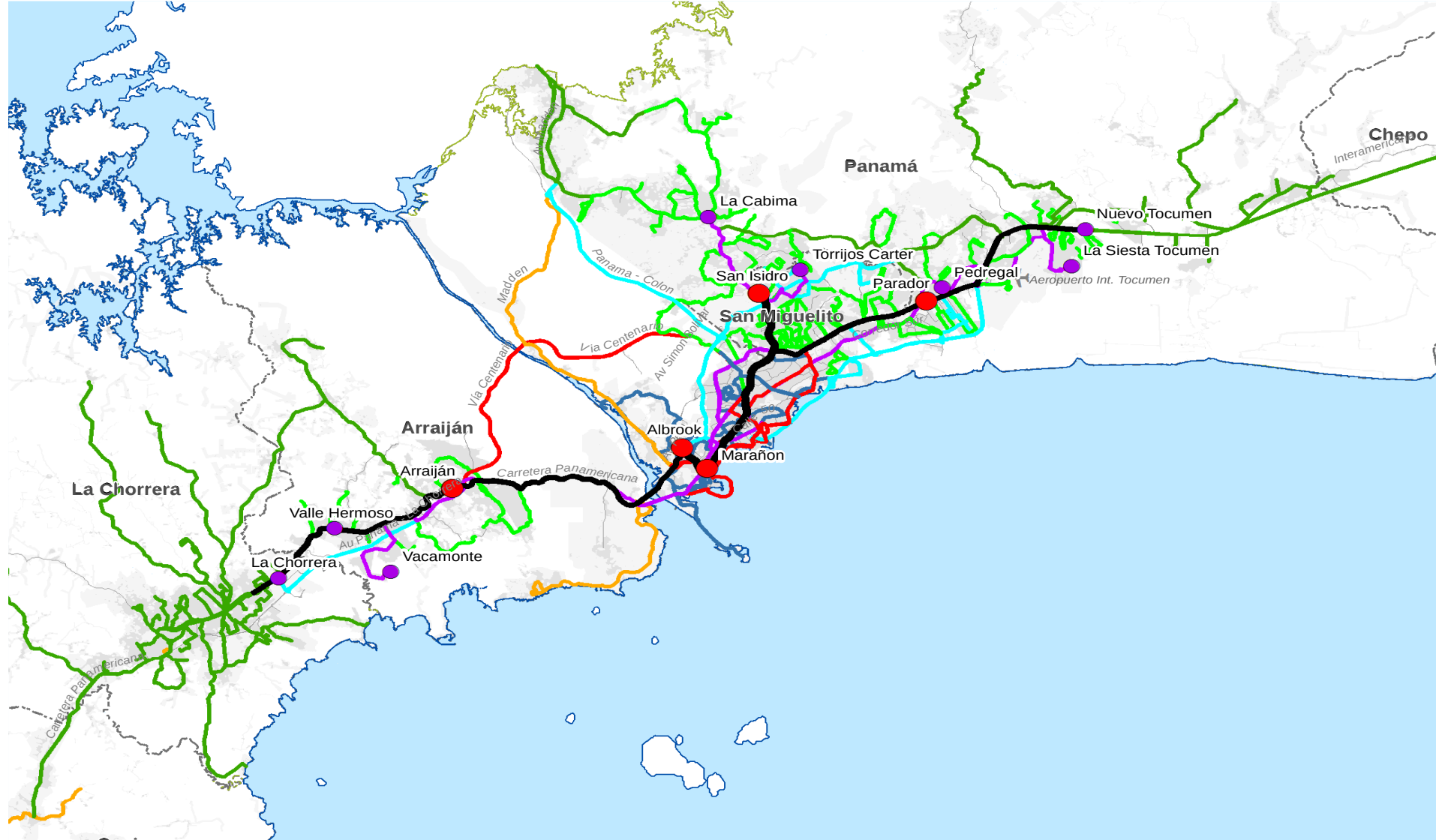
2015 **41% ***

2016 **28%**

- El presupuesto 2017 contempló un tarifa al usuario de B./0.50 que no se ha dado.
- Durante el 2016 se estudiaron distintos escenarios de tarifa integrada Metro – MetroBus. Se acordó un esquema que tampoco se ha podido implantar.

* Los costos 2015 incluyen compromisos anteriores, consecuencia del ajuste de cuentas al pasar de SMP a S.A.

Año 2016	Monto Total del subsidio	Pasajeros Pagos transportados	Subsidio por pasajero
Metro Bus	68,100,000	137,711,165	B/. 0.49
Metro	10,687,056	78,700,112	B/. 0.14



SISTEMA INTEGRADO METRO - METROBUS

LA POLÍTICA

- Consolidar el 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
- Modernización del resto de los operadores: expansión del Metro Bus
- Realizar una reestructuración Institucional del sector transporte



- Se llevó adelante el proceso de adquisición del Metro Bus por parte del estado.
- Ya se cuenta con sistema de recaudo unificado y un solo medio de pago Metro y Metro Bus
- La ATTT está trabajando en su reestructuración institucional

LOS PRINCIPALES RETOS

- Definir una política tarifaria sustentable:
 - Que abarque varios quinquenios
 - que establezca el mecanismo de ajuste periódico de las tarifas a los usuarios
 - que establezca el proceso de revisión de los costos de los operadores
 - que establezca los niveles de subsidio admisibles y las fuentes de los recursos.
- Hay que arrancar esa definición con el Metro y MetroBus
- Materializar la reestructuración y fortalecimiento Institucional de la ATTT para poder acometer el proceso de modernización del resto de los operadores.

Gracias!

