

Hacia la construcción de una estrategia de gestión y captura de valor: Hoja de ruta propuesta

9 de agosto de 2018



1

Avances en la construcción de una estrategia de gestión urbana para la Red Maestra del Metro

Video

2

Apuesta de sistemas de transporte a nivel mundial

- Desarrollo orientado al transporte (DOT) + Captura de valor
- Retos de los procesos de captura de valor
- Casos internacionales

3

La oportunidad de Panamá

- Construcción colaborativa de una estrategia de gestión
- Hoja de ruta propuesta



1

Avances en la construcción de una estrategia de gestión urbana para la Red Maestra del Metro

Video

https://youtu.be/4VrRiBRL_10

2

Apuesta de sistemas de transporte a nivel mundial

- Desarrollo orientado al transporte (DOT) + Captura de valor
- Retos de los procesos de captura de valor
- Casos internacionales

3

La oportunidad de Panamá

- Construcción colaborativa de una estrategia de gestión
- Hoja de ruta propuesta



1

Avances en la construcción de una estrategia de gestión urbana para la Red Maestra del Metro

Video

2

Apuesta de sistemas de transporte a nivel mundial

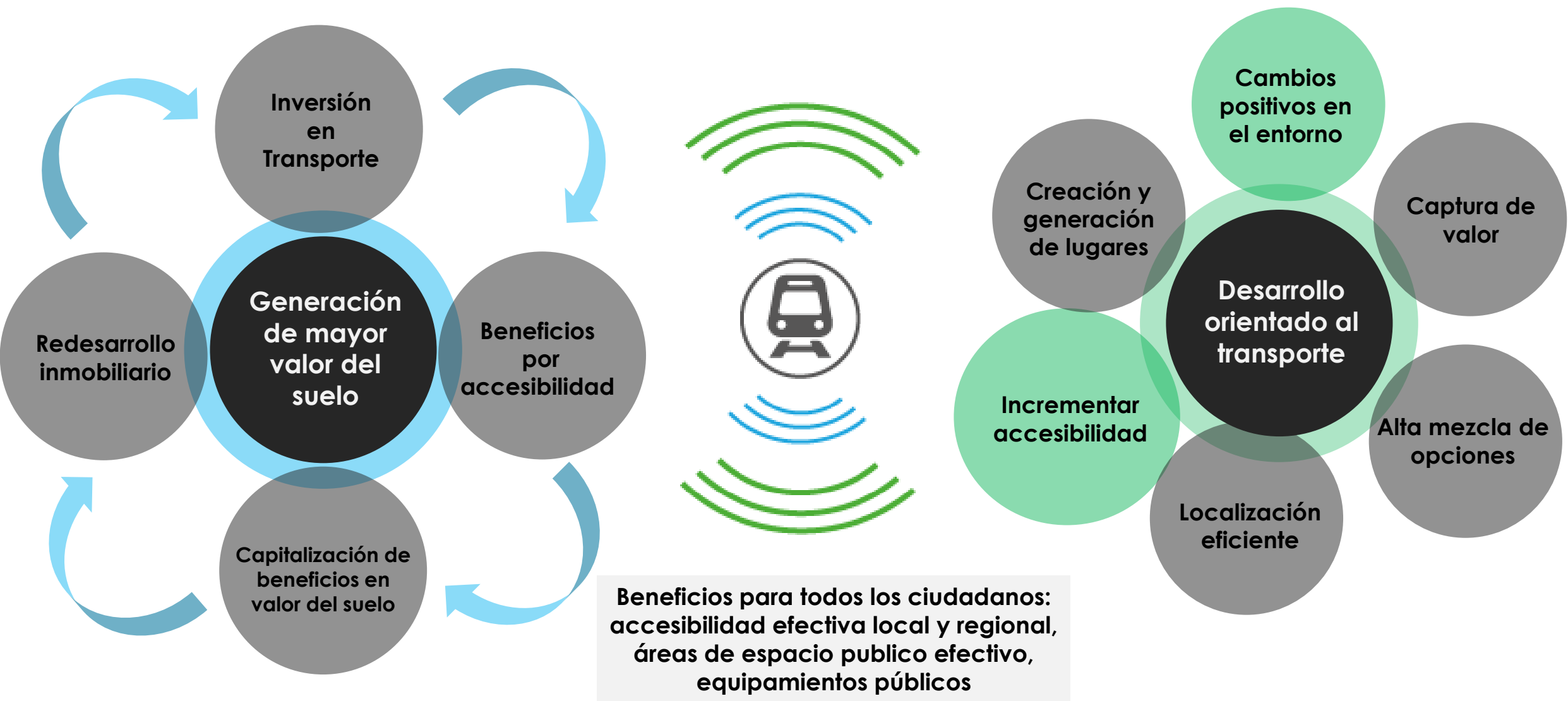
- Desarrollo orientado al transporte (DOT) + Captura de valor
- Retos de los procesos de captura de valor
- Casos internacionales

3

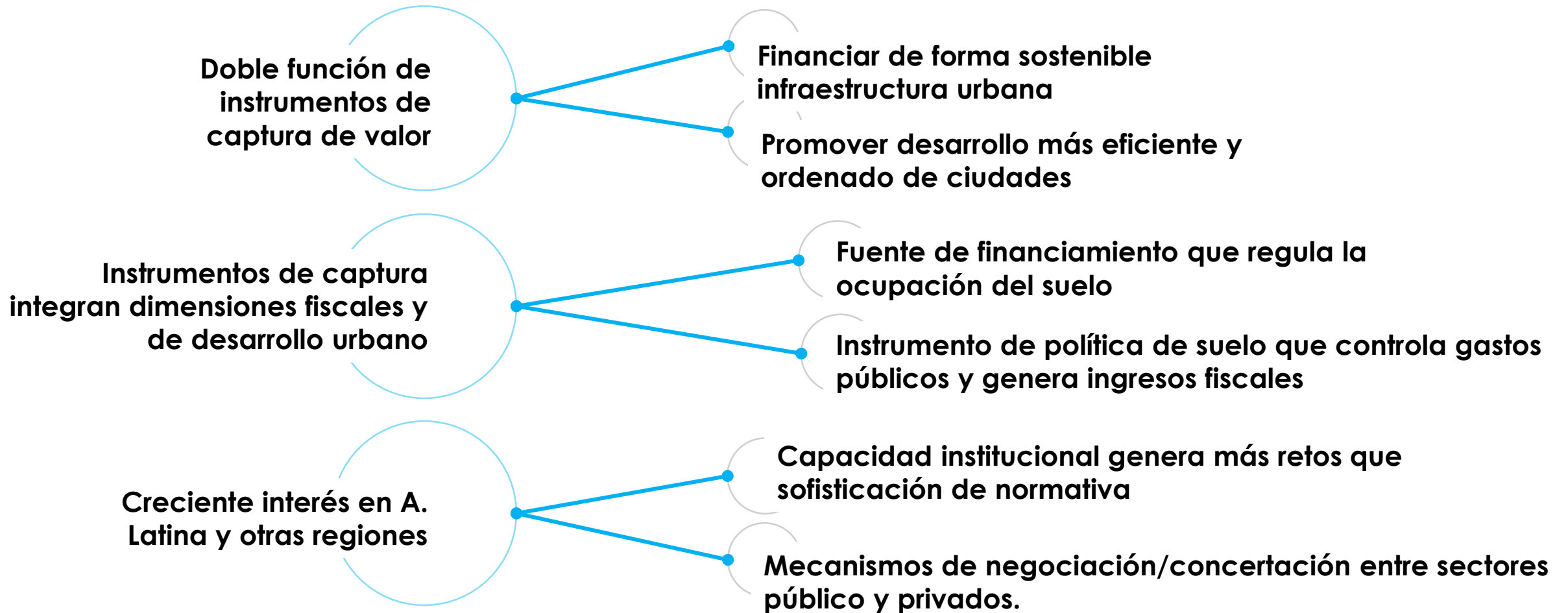
La oportunidad de Panamá

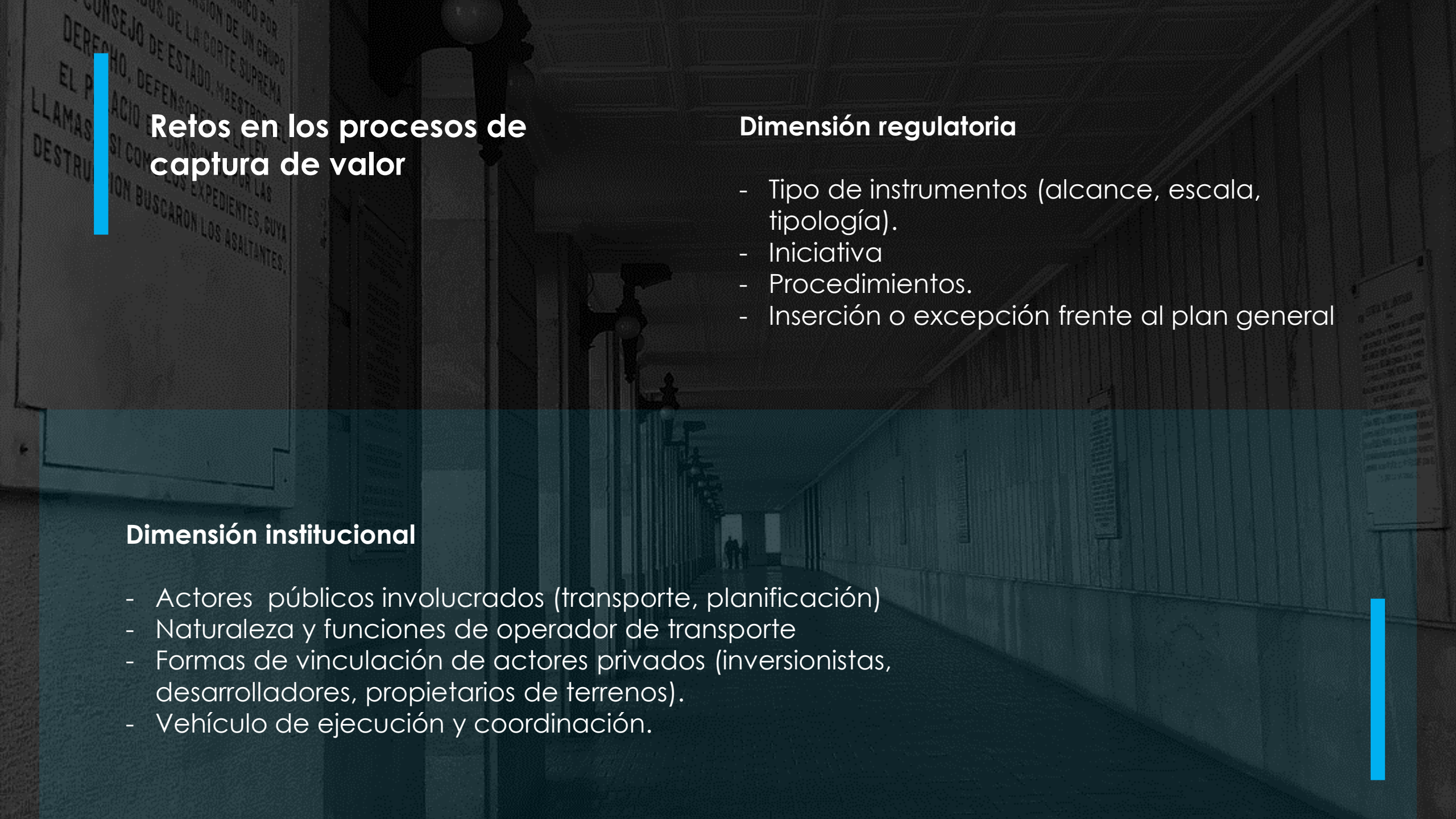
- Construcción colaborativa de una estrategia de gestión
- Hoja de ruta propuesta

Desarrollo orientado al transporte (DOT) + Captura de valor



Consideraciones recientes sobre recuperación de plusvalías





Retos en los procesos de captura de valor

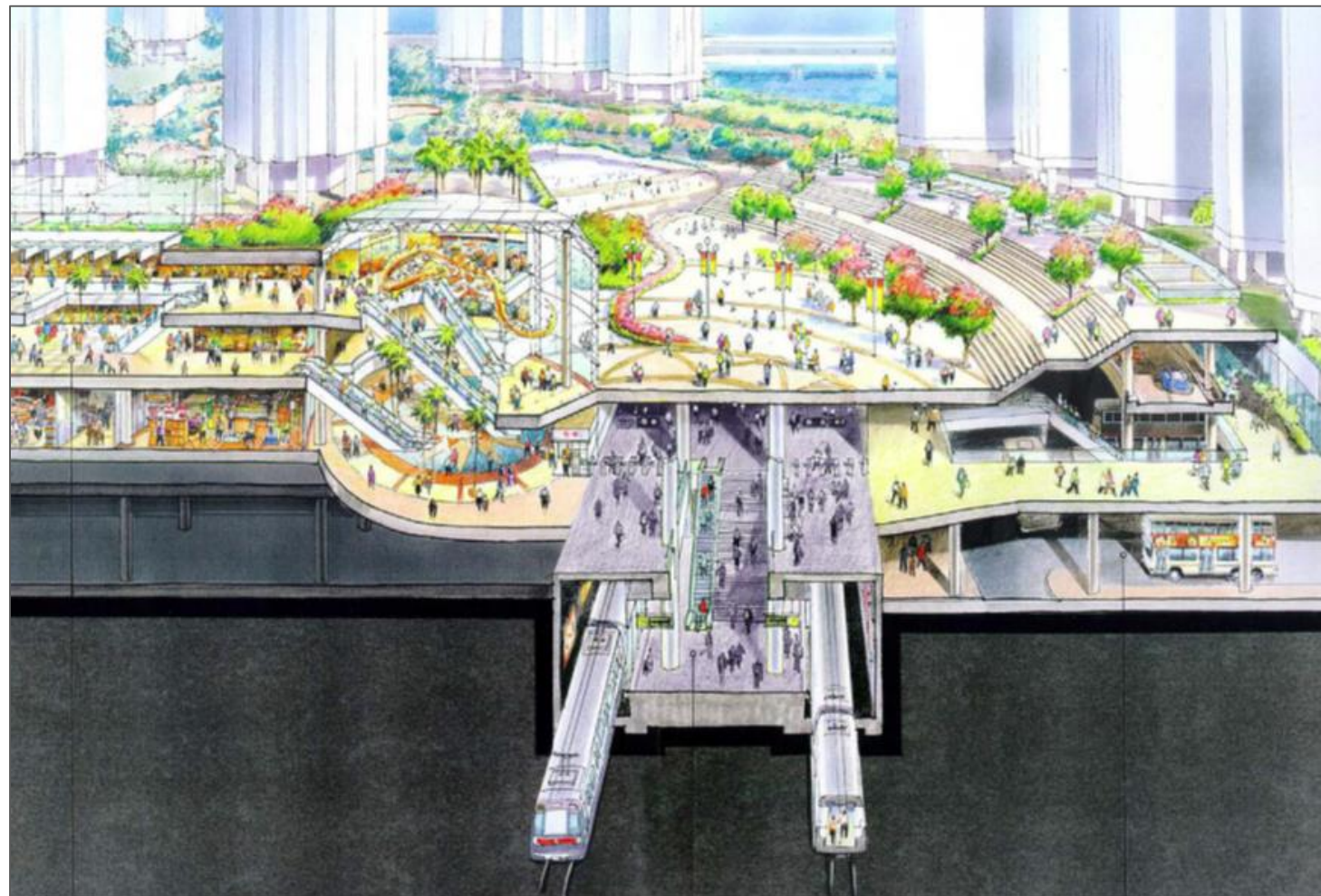
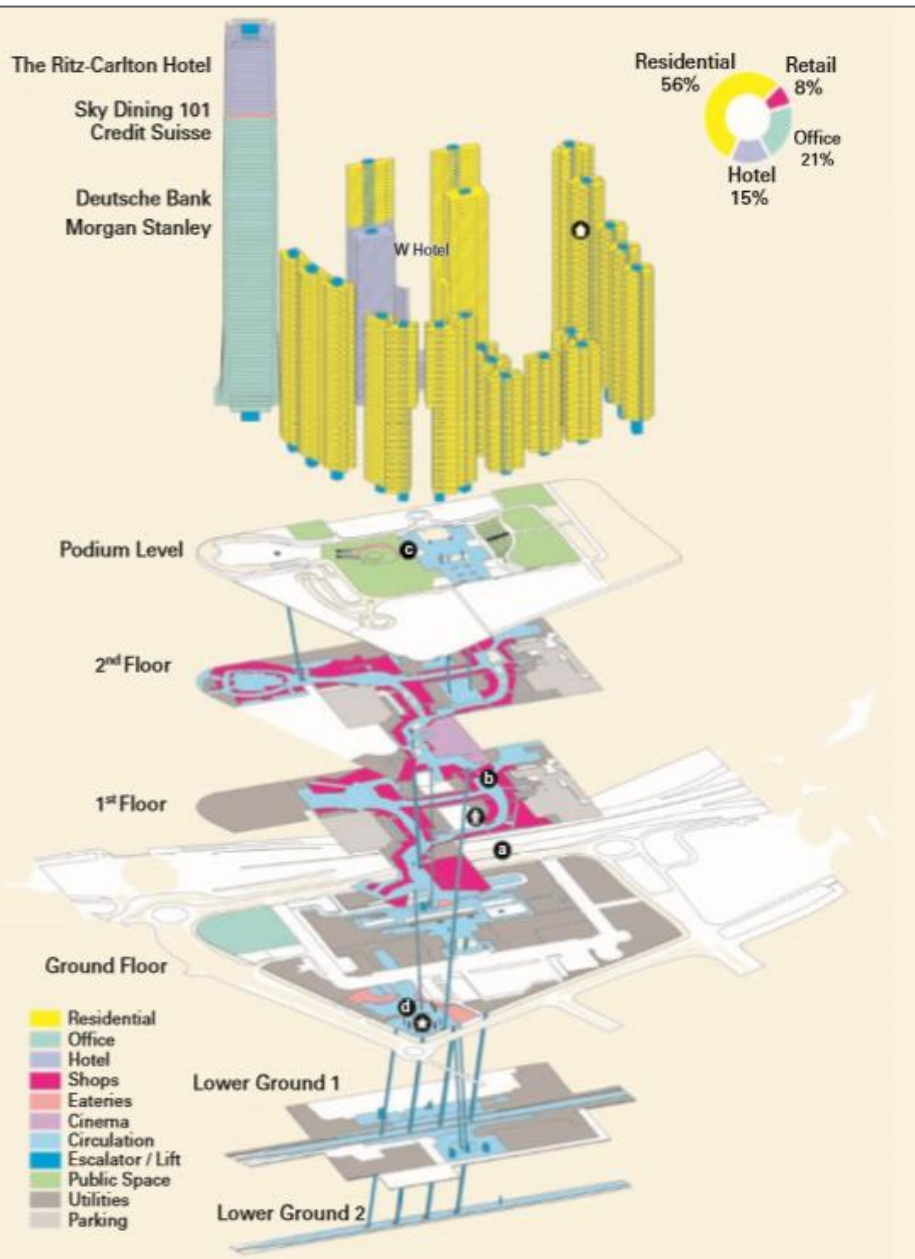
Dimensión regulatoria

- Tipo de instrumentos (alcance, escala, tipología).
- Iniciativa
- Procedimientos.
- Inserción o excepción frente al plan general

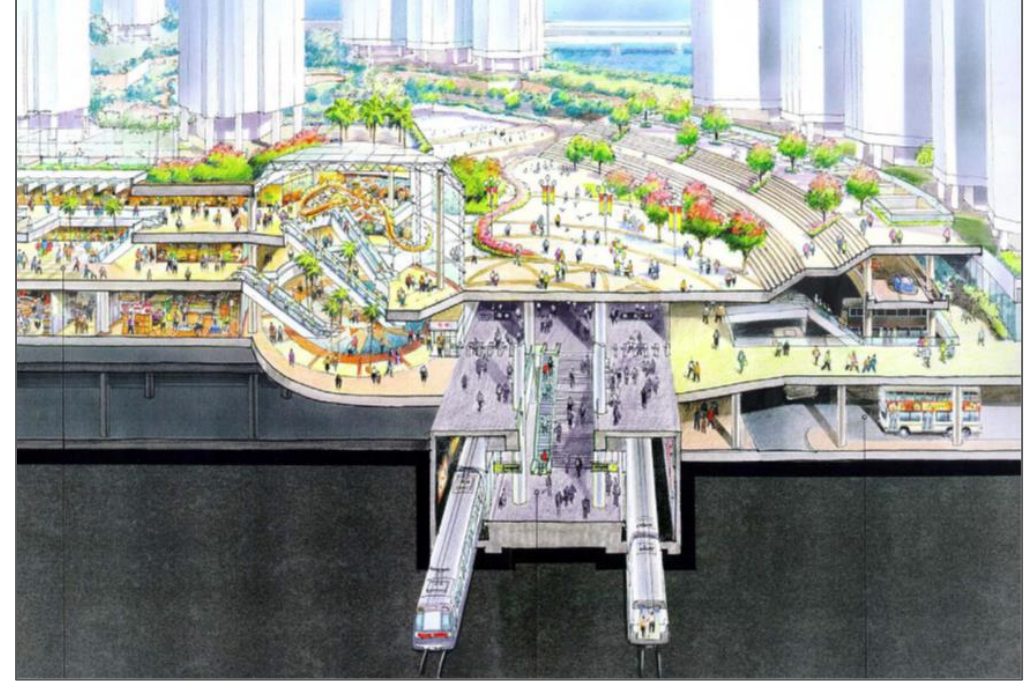
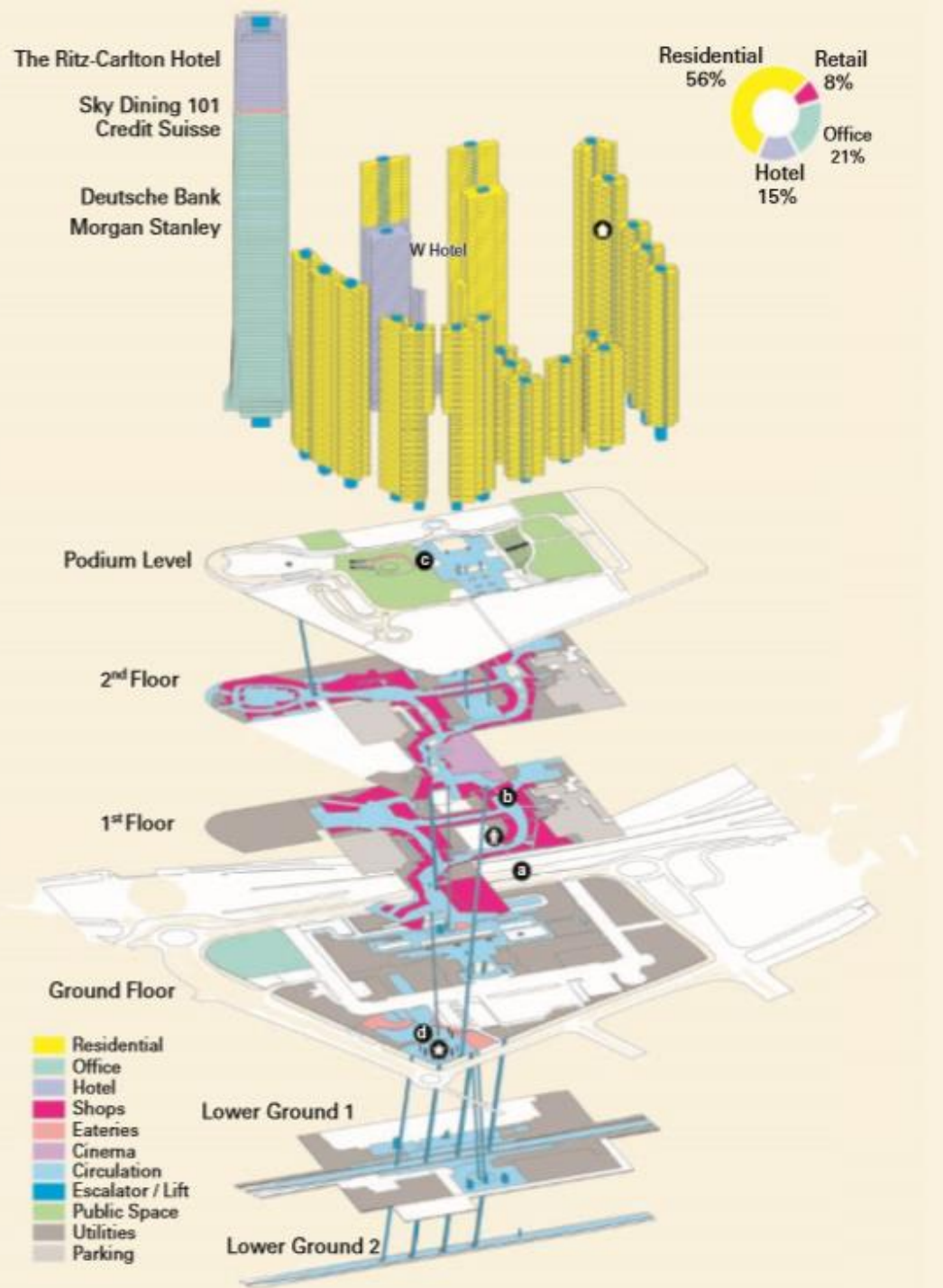
Dimensión institucional

- Actores públicos involucrados (transporte, planificación)
- Naturaleza y funciones de operador de transporte
- Formas de vinculación de actores privados (inversionistas, desarrolladores, propietarios de terrenos).
- Vehículo de ejecución y coordinación.

Hong Kong







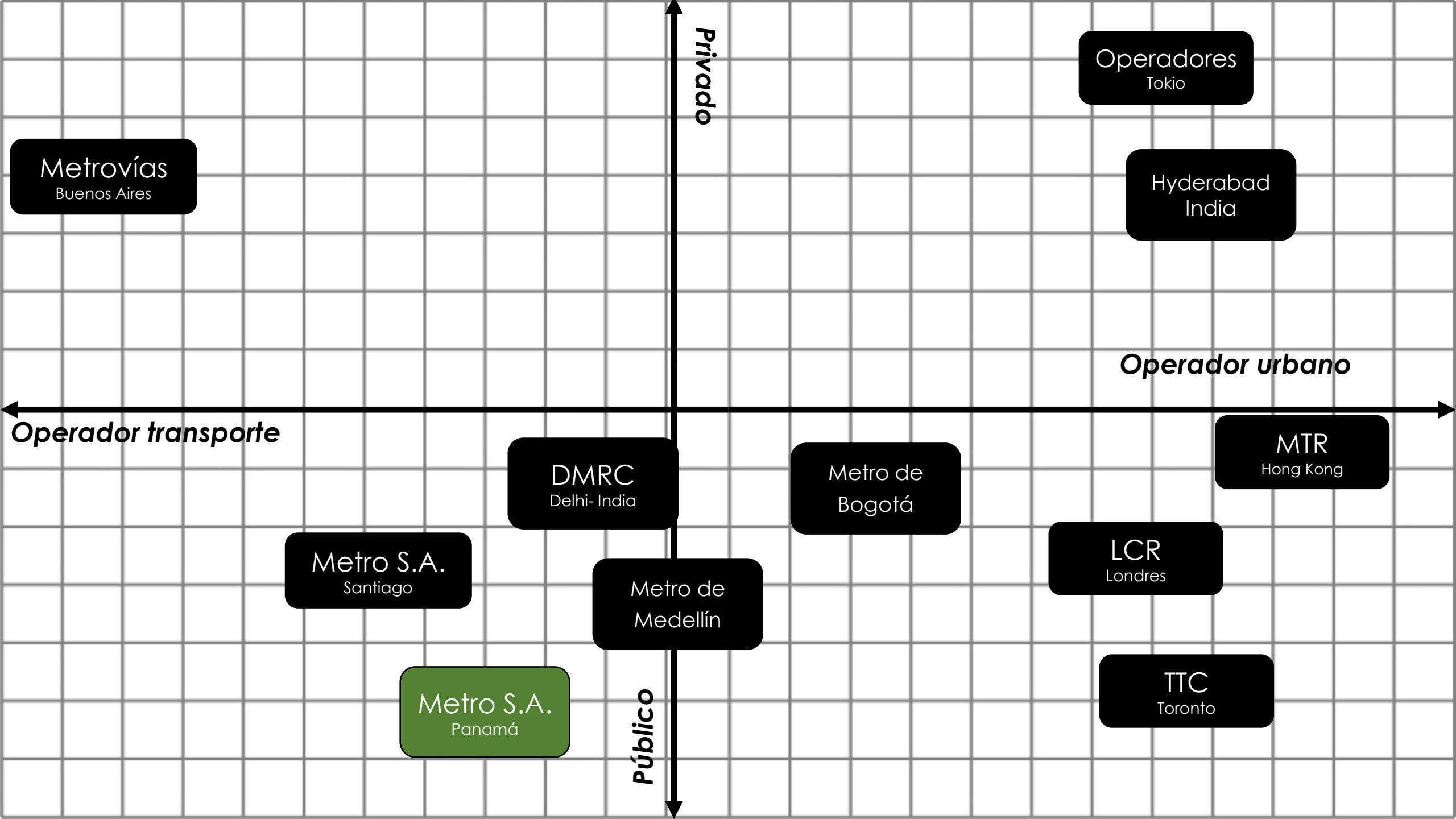


Arlington



Bogotá año 2000





Privado

Operadores
Tokio

Hyderabad
India

Metrovías
Buenos Aires

Operador urbano

Operador transporte

MTR
Hong Kong

Metro de
Bogotá

DMRC
Delhi- India

LCR
Londres

Metro S.A.
Santiago

Metro de
Medellín

TTC
Toronto

Metro S.A.
Panamá

Público



Washington

Nueva York

Panamá

Curitiba

Londres

Delhi

Hong Kong

Tokio



1

Avances en la construcción de una estrategia de gestión urbana para la Red Maestra del Metro

Video

2

Apuesta de sistemas de transporte a nivel mundial

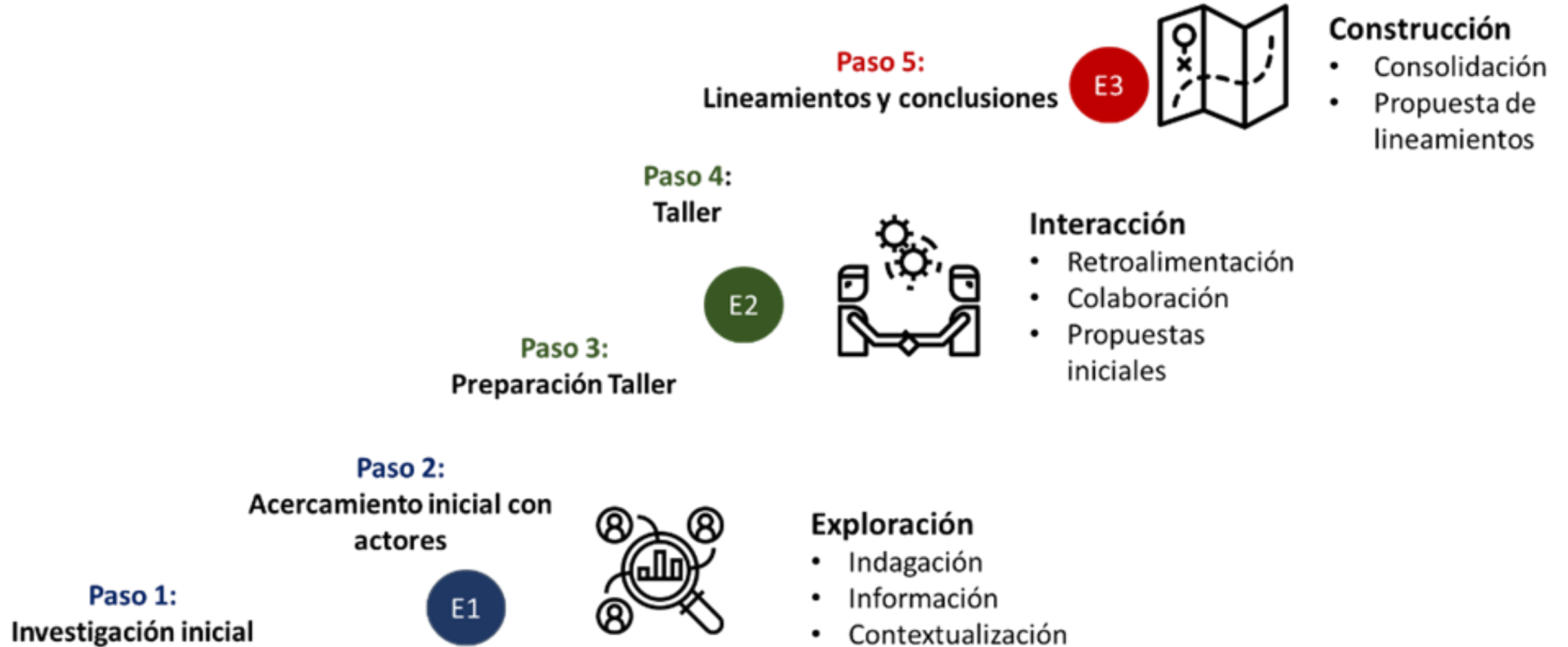
- Desarrollo orientado al transporte (DOT) + Captura de valor
- Rol de los procesos de captura de valor
- Casos internacionales

3

La oportunidad de Panamá

- Construcción colaborativa de una estrategia de gestión
- Hoja de ruta propuesta

Construcción colaborativa de una estrategia de gestión



Primer acercamiento con actores

“Sabemos que es más que una obra”

“Yo acabo de invertir en un apartamento a menos de 500 metros de una estación de metro”.

“El proyecto va más allá de la infraestructura”



“La ciudad va a ir detrás de las líneas del Metro”

“La coordinación es bastante informal”

Primeros hallazgos relevantes

1. Existe relativo consenso sobre los impactos positivos de la primera línea del metro.

2. Aunque muchos actores manifiestan que existen claras evidencias sobre los efectos inmobiliarios en la zona de influencia del Metro, no existe ningún estudio que sobre bases científicas de cuenta de tales efectos.

3. Todos los actores coinciden en que la planificación urbana de la ciudad de Panamá debe articularse estructuralmente al proceso de planeación y construcción del sistema metro de la ciudad.

4. Las condiciones en las que se han asignado los usos y aprovechamientos urbanísticos en la ciudad de Panamá han sido un obstáculo para la introducción de mecanismos de captura de valor (cargas urbanísticas o cobros).

Primeros hallazgos relevantes

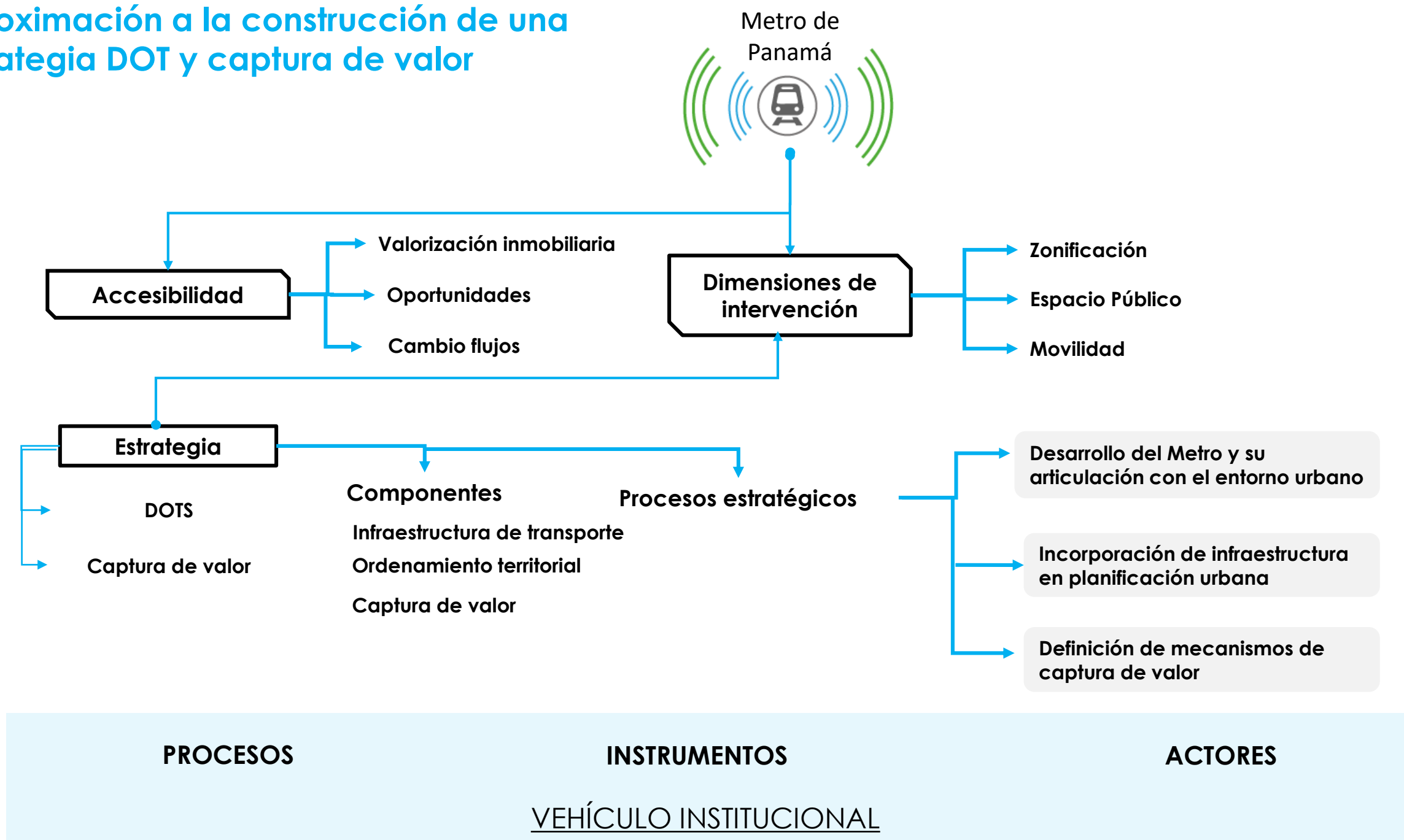
5. Los actores públicos reconocen la urgencia y necesidad de establecer mecanismos que permitan recuperar la valorización inmobiliaria generada por el metro.

6. El uso de la contribución de valorización es un antecedente relevante y reconocido

7. No se reconoce como un obstáculo la ausencia en el marco regulador de instrumentos específicos de carácter regulatorio sobre gestión de suelo y captura de valor.

8. Los mecanismos y experiencias de coordinación y concurrencia entre niveles de gobierno (nacional y local) son débiles y existen tensiones en relación con la planificación y ejecución del proyecto metro.

Aproximación a la construcción de una estrategia DOT y captura de valor



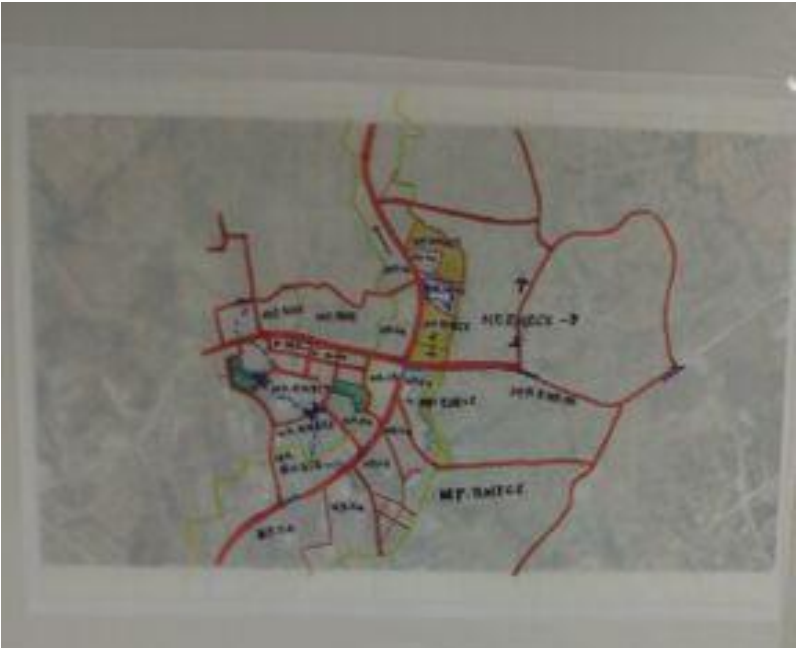
Construcción colaborativa de una estrategia de gestión



Construcción colaborativa de una estrategia de gestión



JFSA Asociados				
CFE				
MISIONES				
Objetivo	Acción	Acción	Acción	Acción
1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.



JFSA Asociados				
CFE				
MISIONES				
Objetivo	Acción	Acción	Acción	Acción
1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.



JFSA Asociados				
CFE				
MISIONES				
Objetivo	Acción	Acción	Acción	Acción
1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	1.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	2.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.
3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.1. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.2. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.3. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.	3.4. Promover la salud y el bienestar de la comunidad.

Lograr un desarrollo sostenible en las zonas de influencia de METRO que permita al mejoramiento de la infraestructura, espacio público, ambiente sano y captura de valor

- Generar movilidad alternativa
- Creación de mayor espacio público dentro del área de influencia
- Promover generación de vinculación para todos los niveles sociales
- Gobernanza local: METRO, ATTT, MINOT,...
- Transparencia y rendición de cuentas
- Promoción de la ciudadanía
- Plan de Acción
- Supervisión Permanente
- Leyes, decretos y acuerdos municipales
- Programas de educación formal y no formal
- Decretos internacionales para creación de espacios públicos
- Buenas prácticas
- Información y comunicación

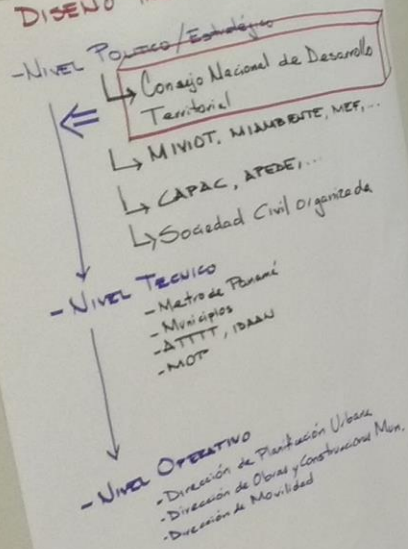
Generar instrumentos que permitan la captura de valor para agilizar cargas y beneficios.

Promover la creación de acciones para regular el uso de nuevos instrumentos

- Generar capacitación en el uso de instrumentos de captura de valor
- Crear capacidades institucionales para ejecutar instrumentos de captura de valor
- Ejecutar con mayor firmeza la acción de transparencia
- Gobernanza local
- Sociedad civil organizada
- Observatorios independientes
- Decretos internacionales para creación de espacios públicos
- Buenas prácticas
- Información y comunicación

Considerar a los actores (ciudadanía, instituciones, mercado) en los principios de la función social de la propiedad y el equilibrio de las obligaciones y beneficios

DISEÑO INSTITUCIONAL



JFP&Asociados
Derecho Urbano

CNF

METRO

Mejorar condiciones del espacio público en el entorno del metro y sus estaciones

Articulación de la infraestructura

Nuevos temas de formación que se relacionen con el entorno del metro para mejorar las condiciones del espacio público de accesible en el entorno del metro y sus estaciones

Ejercer control y supervisión de los cambios urbanos en el entorno del metro y sus estaciones

Guía de desarrollo urbano (Municipal)

Nuevos espacios de integración al sistema

Artículo 160 del Código de la Municipalidad de Panamá

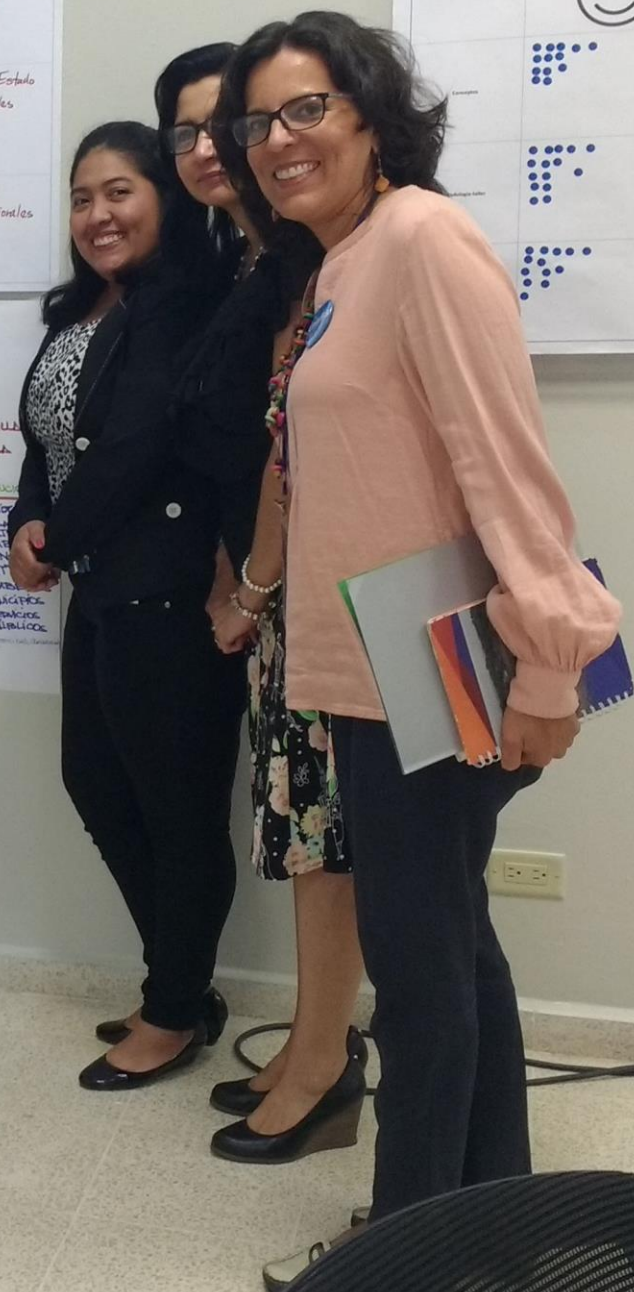
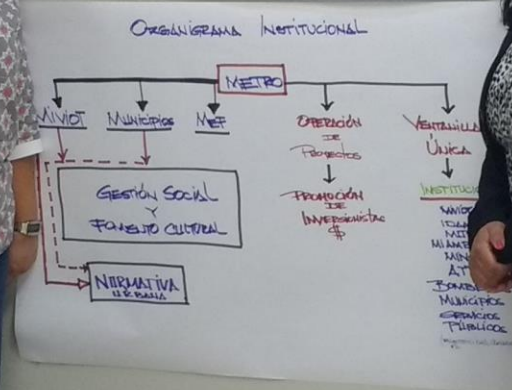
MEF, MINOT, Municipios, CAPAC

Política de Estado

Planes especiales

Convenios

Convenios internacionales



JFP&Asociados
Derecho Urbano

CNF

METRO

Mejorar condiciones del espacio público en el entorno del metro y sus estaciones

Articulación de la infraestructura

Nuevos temas de formación que se relacionen con el entorno del metro para mejorar las condiciones del espacio público de accesible en el entorno del metro y sus estaciones

Ejercer control y supervisión de los cambios urbanos en el entorno del metro y sus estaciones

Guía de desarrollo urbano (Municipal)

Nuevos espacios de integración al sistema

Artículo 160 del Código de la Municipalidad de Panamá

MEF, MINOT, Municipios, CAPAC

Política de Estado

Planes especiales

Convenios

Convenios internacionales

Construcción colaborativa de una estrategia de gestión

Las dinámicas de articulación interinstitucional deben soportarse desde una instancia del nivel nacional que dependa de alguna entidad en este nivel.

El MVIOT y el MEF juegan un papel fundamental en la adopción de decisiones relacionadas con la implementación de una estrategia que vincule la aplicación de instrumentos de gestión del suelo y de captura de valor.

La Empresa Metro de Panamá es reconocida como un actor central que ha posibilitado la implementación del Red Maestra y debe jugar un rol fundamental en la formulación e implementación de la estrategia de gestión urbana.

Si bien ha existido falta de articulación entre el nivel nacional y los municipios en procesos previos de planificación, no se considera que esto sea un gran obstáculo en la generación de mecanismos de articulación interinstitucional.

Construcción colaborativa de una estrategia de gestión

En relación con el alcance de los procesos estratégicos, es necesario abordar los siguientes elementos:

Localización de vivienda accesible en el área de influencia del Metro y su posible articulación el mecanismo del bono solidario .

Definición de una guía unificada de diseño urbano y espacio público que provea criterios y estándares para la integración de las estaciones del Metro con su entorno urbano.

Obligaciones urbanísticas a desarrolladores inmobiliarios que permitan exigir la generación de andenes y espacio público.

Definir mecanismos que permitan exigir pagos por edificabilidad adicional.

Considerar como un proceso estratégico de gran relevancia la transformación de la cultura institucional y actitud ciudadana frente al cumplimiento de obligaciones urbanísticas y tributarias.

Construcción colaborativa de una estrategia de gestión

En relación con los instrumentos disponibles para implementar los procesos estratégicos se evidenció lo siguiente:

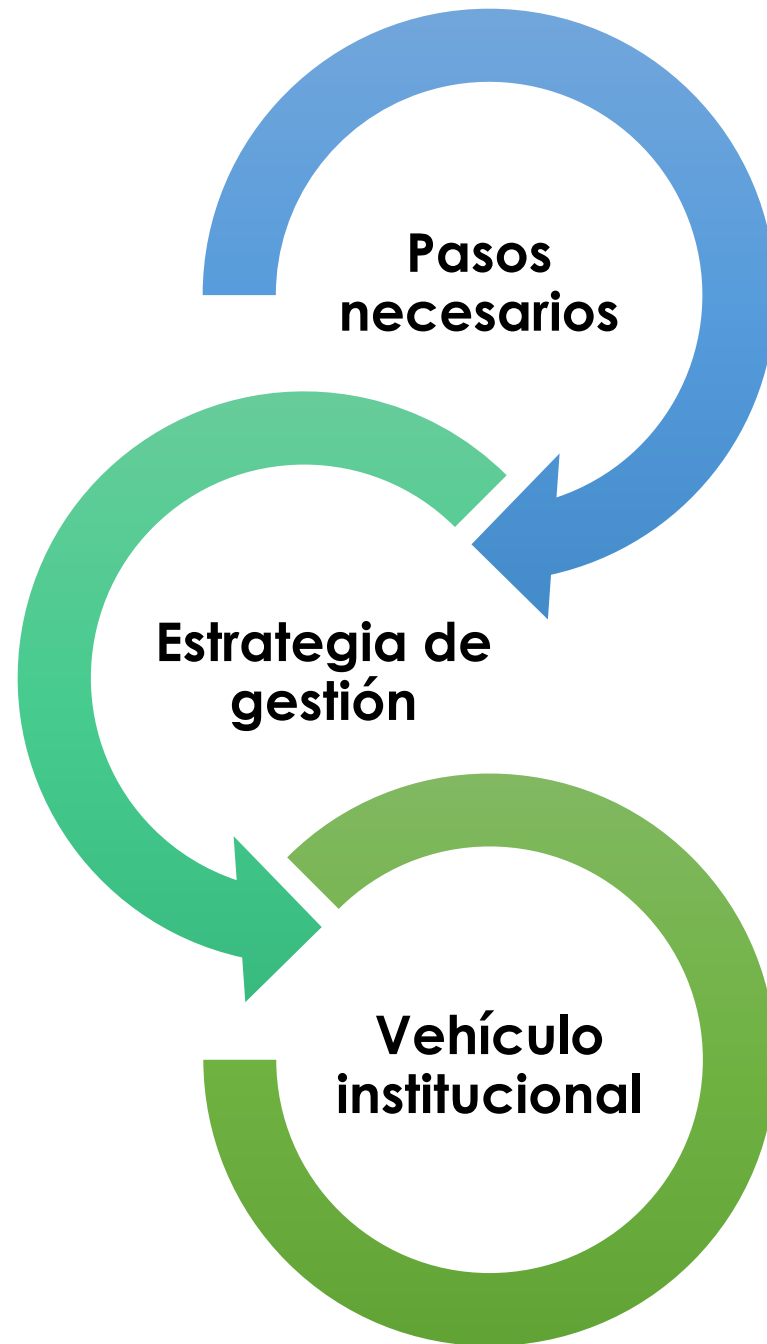
La modificación del marco normativo vigente no se considera como un paso fundamental para implementar los procesos estratégicos.

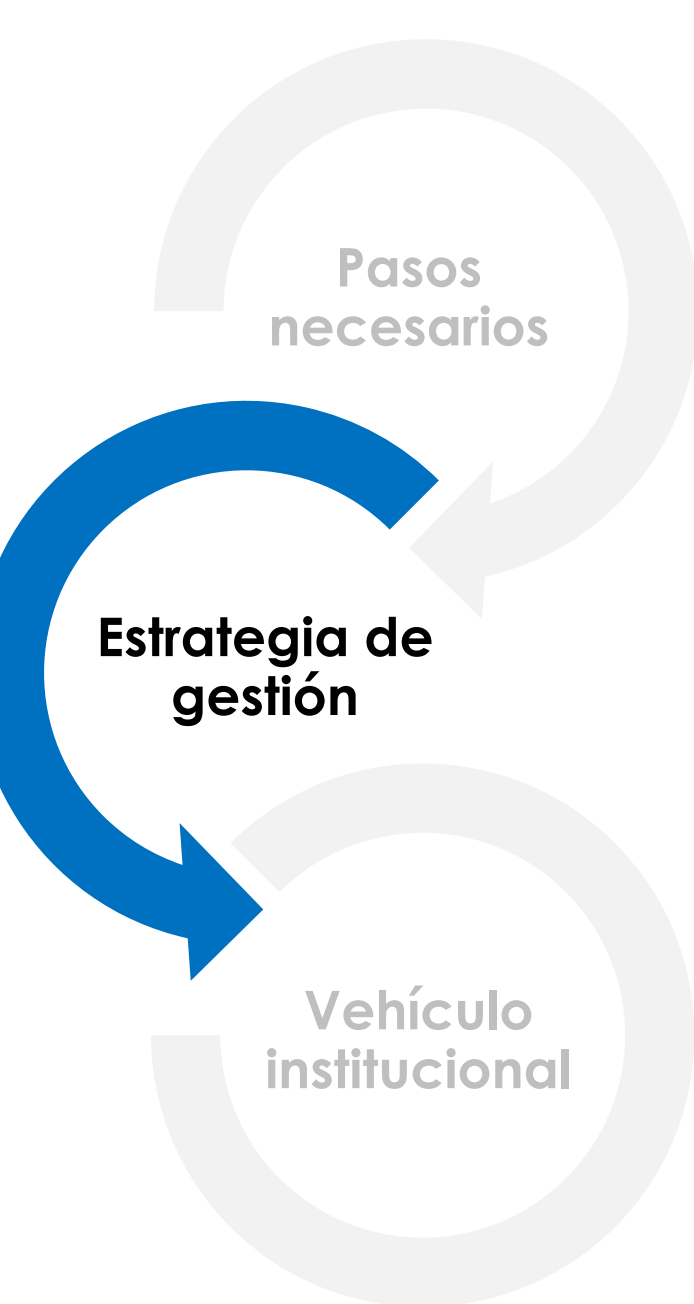
Los actores reconocen en la figura del plan parcial un instrumento que permite determinar condiciones urbanísticas específicas para un área de la ciudad.

Marco de actuación para promover y propiciar procesos de transformación urbana a través de reajuste de terrenos e integración inmobiliaria

Se evidencia la necesidad de contar con parámetros que permitan orientar el desarrollo urbano, especialmente en materia de espacio público y generación de vivienda de interés social

Hoja de Ruta propuesta





Actividades a corto plazo

Consolidar el grupo interinstitucional de apoyo a la estructuración de la estrategia

Socialización de la propuesta de estrategia de gestión urbana

Definición de una estación piloto de la Línea 2 del Metro

Suscripción convenio interinstitucional

Definición de protocolo de actuación conjunta para el proceso de construcción de la Línea 2 del Metro

Elaboración de estudio sobre impacto inmobiliario de Línea 1.

Actividades a mediano plazo

Operador Urbano- Metro Panamá

Conformación de instancias de coordinación y articulación interinstitucional

Diseño y estructuración de instrumentos de gestión del suelo y captura de valor

Actividades a largo plazo

Consolidación de la estrategia urbana



1

Articular el proceso de implementación de la Red Maestra del Metro con la planificación urbana del área de influencia de sus estaciones.

Planificación articulada (Metro –municipio) de los principales elementos de la Red Maestra del Metro que inciden en el entorno urbano (trazado, localización de las estaciones y actividades de la concesión en el entorno).

Definición de condiciones urbanísticas especiales (edificafibildiad y o. urbanísticas)

Ejecución de infraestructura urbana asociada al Metro

2

Desarrollo y aplicación de instrumentos de captura valor en el área de influencia de la Red Maestra del Metro

Formular mecanismos de captura de valor en el marco de instrumentos en proceso de formulación o adoptados

Modificación Plan Parcial Línea 1

Plan Parcial Línea 2

Plan O.T Panamá

3

Generar procesos de transformación de la cultura institucional y la cultura ciudadana

Desarrollar procesos de transformación o cambio cultural frente introducción de nuevos mecanismos de o. urbanísticas y tributarias.



Comisión de Alto Nivel
Adscrita a Ministerio de la Presidencia/ MEF/ MIVIOT



Convenio Interinstitucional



Operador urbano



Municipios

Empresa Metro S.A.

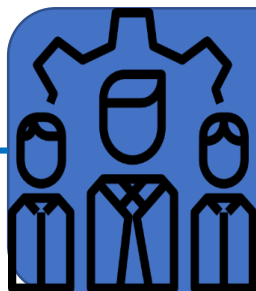
Otra entidad



**Mesa de coordinación
técnica**



Plan Parcial (por cada línea)



Comisión de Alto Nivel
Adscrito:
Ministerio Presidencia
MOP
MEF

Principales funciones

- **Coordinar la consolidación e implementación de la estrategia urbana de captura de valor y DOTS para la Red Maestra de Metro**
- **Definir lineamientos estratégicas en relación con la incorporación de los elementos DOTS y de captura de valor en instrumentos de planificación**

Conformación

- **Ministerio de la Presidencia**
- **Metro**
- **Ministerio de Economía y Finanzas**
- **Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial**
- **Ministerio de Obras Públicas**
- **Municipios del Área Metropolitana de Panamá**



Operador urbano

Empresa Metro S.A.

Principales funciones

- Formular proyectos urbanos de manera individual o conjunta
- Actuar como banco de suelos, con capacidad de expropiación
- Actuar como agente urbanizador, desarrollador u operador inmobiliario,
- Administrador de fuentes de financiación de recursos provenientes de la aplicación de instrumentos de gestión de suelo y captura de valor.



Mesa de coordinación técnica

Principales funciones

- Espacio de coordinación operativa para revisar iniciativas y proyectos de gran impacto en el área de influencia del Metro.
- Brindar información oficial de los procesos y actividades.
- Coordinación de la revisión y aprobación de los proyectos urbanísticos que se presentan realizar en el área de influencia de la Red Maestra del Metro



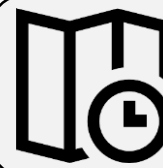
Convenio Interinstitucional

Empresa Metro S.A.

Municipios

MIVIOT

- Desarrollar de manera conjunta estudios técnicos de soporte necesarios para adoptar decisiones en el área de influencia.
- Formulación articulada de los planes parciales.
- Generar lineamientos conjuntos para el desarrollo de proyectos urbanísticos al interior del área de influencia.
- Participar conjuntamente en la formulación de instrumentos de gestión y captura de valor.
- Definición de condiciones asociadas a la implementación del arreglo institucional.



Plan Parcial (por cada línea)

MIVIOT

- Definir condiciones urbanísticas específicas para el área de influencia de cada estación que aseguren la generación de entorno DOT:
 - Espacio público
 - Vivienda social
 - Equipamientos
- Determinar obligaciones urbanísticas asociadas a la construcción del sistema y de los proyectos que se desarrollen en el área de influencia.
- Establecer esquemas de gestión que permitan vincular desarrolladores privados en modelos efectivos de reparto de cargas y beneficios.



GRACIAS

www.jfpyasociados.com

Teléfono: 571 8058684

Correo: mjrojas@jfpyasociados.com

