



**“DIAGNÓSTICO DE LAS TARIFAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE
DEL METRO EN LA CIUDAD DE PANAMÁ”**

**AFE PARA OPTAR AL GRADO DE
MAGÍSTER EN ANÁLISIS ECONÓMICO**

Alumno: Walter Luis Mariscal Rosales

Profesor Guía: Javier Núñez

Panamá, agosto 2019

Universidad de Chile
Facultad de Economía y Negocios

Seminario de Investigación Aplicada
Profesor Javier Núñez Errazuriz

Actividad Formativa Equivalente para optar por el título de
Magister en Análisis Económico

DIAGNÓSTICO DE LAS TARIFAS EN EL SISTEMA DE
TRANSPORTE DEL METRO EN LA CIUDAD DE PANAMÁ.

Walter Luis Mariscal Rosales¹

Profesor Asesor: Javier Núñez Errazuriz

Agosto 2019

¹ Declaro que esta investigación es original, de exclusiva creación y autoría de quien suscribe, y que todas las contribuciones intelectuales-literales y/o conceptuales, orales o escritas – provenientes de otras fuentes o autores están debidamente señaladas en el texto, siguiendo los procedimientos conocidos.

ÍNDICE

Contenido	Página
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. Metodología.....	2
2.1. Preguntas de Investigación	2
2.2. Objetivos.....	3
2.3. Relevancia del Tema	3
2.4. Hipótesis	4
2.5. Metodología utilizada	4
3. Marco Teórico.....	4
3.1. Argumentos Teóricos para tarificación vial	4
3.1.1. Políticas de Tarifas	5
3.1.2. Economías de Escala	7
3.1.3. Efecto Mohring	8
3.1.4. Teorema del “second best”	8
3.1.5. Externalidades en el transporte	9
3.1.6. Teoría de la discriminación de precios	10
3.2. Subsidios Estatales	11
3.2.1. Subsidios al Transporte	12
4. Marco Regulatorio del Metro de Panamá.....	13
5. Datos.....	14
5.1. Demanda del servicio del Metro de Panamá	15
5.2. Subsidios otorgados al Metro de Panamá según el Presupuesto General del Estado	16
5.3. Costos Fijos y Variables del Metro de Panamá.....	19
5.4 Tarifas de Metro a Nivel Internacional	20
5.4.1. Tarifas de Metro a nivel latinoamericano.....	20

5.5 Comparación de la Tarifa del Metro de Panamá con la tarifa y PIB Per cápita de Chile.....	21
5.6 Comparación con la tarifa y el Salario Mínimo de Chile	21
5.7 Comparación de la Tarifa del Metro de Panamá con la tarifa y el PIB Per Cápita de República Dominicana.....	22
6. Resultados.....	21
6.1. Análisis Econométrico	25
6.2. Conclusiones y Propuestas	29
7. Referencias.....	31
8. Anexos.....	33

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICAS

Cuadro	Página
Cuadro 1: Características y Ejemplos de los tipos de discriminación	11
Cuadro 2: Demanda mensual de viajes en el Metro de Panamá.....	15
Cuadro 3: Asignación presupuestaria en la vigencia fiscal 2017 para el Metro de Panamá	16
Cuadro 4: Gastos corrientes del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017.....	16
Cuadro 5: Gasto de Capital del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017	16
Cuadro 6: Presupuestos de Ingresos y Gastos del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017	17
Cuadro 7: Presupuesto de Ingresos del Metro de Panamá, vigencia fiscal 2017...	17
Cuadro 8: Presupuesto de Gastos del Metro de Panamá, vigencia fiscal 2017.....	17
Cuadro 9: Asignación presupuestaria en la vigencia fiscal 2018 para el Metro de Panamá.....	18
Cuadro 10: Gastos corrientes del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018.....	19
Cuadro 11: Gastos de Capital del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018.....	19
Cuadro 12: Presupuesto de Ingresos y Gastos del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018.....	19
Cuadro 13: Detalle del presupuesto de ingresos.....	19
Cuadro 14: Presupuesto de Gastos del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018.....	19
Cuadro 15: Tarifas de Metro a nivel internacional.....	20
Cuadro 16: Cantidad de pasajes que pueden ser adquiridos con el PIB per cápita en cada ciudad a las tarifas locales del transporte Metro.....	20
Cuadro 17: Porcentaje del Salario mínimo que representan 52 pasajes	

mensuales y 624 pasajes anuales en el Metro de Panamá y Santiago.....	21
Cuadro 18: Actualidad y Futuro del Metro de Panamá.....	22
Cuadro 19: Gráfica de porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 1.....	24
Cuadro 20: Gráfica de porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 2.....	24
Cuadro 21: Gráfica de porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 3.....	25
Cuadro 22: Gráfica de Puntos que muestra la relación de tarifas y pib percápita en US \$ para cada ciudad	26
Cuadro 23: Tabla de Resultados de las estimaciones con variable dependiente: Tarifa del Metro	27
Cuadro 24: Regresiones de los Modelos en Stata	28
Cuadro 25: Pronóstico de Tarifas en US \$ con residuos y residuos estándares ...	29

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo	Página
1. Ley N°.6 de 16 de junio de 1987	33
2. Ley 23 de 28 de junio de 2007	40
3. Ley 109 de 25 de noviembre de 2013	48
4. Decreto Ejecutivo N°.367 de 23 de mayo de 2014	71

Ideas Claves

- Subsidios al sistema de transporte público del metro en Panamá.
- Procede la aplicación de una política de discriminación de precios.
- Criterios para la fijación de tarifas eficientes para el transporte del metro en Panamá.

Resumen

Desde el inicio de su funcionamiento, el sistema de transporte público del Metro de Panamá, ha recibido subsidios por parte del Estado, de los cuales depende su funcionamiento, toda vez que con la tarifa de B/.0.35, establecida sin ningún criterio técnico u económico, no es posible cubrir los costos fijos y variables necesarios para su operación. Ante este panorama, este estudio pretende realizar un análisis de la tarifa máxima o plena existente en dicho sistema, en comparación con las tarifas regulares a nivel internacional para el mismo tipo de transporte masivo, así como sugerir que sea realizado un estudio a futuro que establezca una propuesta de tarificación distinta a la existente, aras de hacer lo más autofinanciable posible la prestación del servicio, logrando así que sea menos dependiente del presupuesto general del Estado y sus subsidios.²

² **Agradecimiento:** Es preciso agradecer a mi profesor asesor Javier Núñez, por su guía y atinados consejos durante la realización de la presente investigación.

1. Introducción

El Metro de Panamá, fue concebido desde su inicio como un sistema de transporte masivo, eficiente, ambientalmente amigable y económicamente accesible, ante la ingente necesidad para esta ciudad de contar con medio de transporte de tales características, e inició operaciones desde abril de 2014, en principio de forma gratuita para la población y posteriormente, a partir del 15 de junio de 2014 se fijó una única tarifa de B/.0.35³.

No obstante, la tarifa actual de B/.0.35 no permite el autofinanciamiento del sistema metro en la Ciudad de Panamá, debido a que es imposible con lo recaudado cubrir los costos fijos y variables⁴, dependiendo así la operación de dicho medio de transporte masivo de los subsidios otorgados por el Estado, los que actualmente son altos, pero que se irán incrementando debido al aumento en la demanda del servicio y la entrada en funcionamiento de la línea 2 y el proyecto de la línea 3, debido a que la tarifa pagada por los usuarios no cubre el costo marginal⁵, es decir que por cada viaje que se incremente en la demanda, el usuario paga 0.35 y el Estado debe pagar una parte del costo no cubierto por el usuario, de modo que mientras más aumente la demanda, mayores serán los subsidios. No sería de esta forma, si la tarifa cobrada, al menos cubriera el costo marginal variable, ya que los costos fijos⁶ se dividirían entre una mayor cantidad de servicios de transporte, logrando un mejor costo por unidad o costo unitario.

Ante esta situación, resulta de gran importancia el análisis de la tarifa vigente en relación con el Producto Interno Bruto per cápita, así como un estudio comparativo con las tarifas y pib per cápita de otras ciudades que cuentan con sistemas de transporte similares, toda vez que durante esta investigación, quedó en evidencia que la fijación de la tarifa por el uso del sistema de transporte del Metro de Panamá no obedeció a un análisis económico ni técnico que permitiera determinar un precio acorde con los costos de operación, estudio que aún no se ha realizado, por lo cual su operación depende casi en su totalidad de los subsidios que otorga el Estado.

Es dable destacar que, desde el punto de vista económico, una disminución en la gran cantidad de recursos que el Estado destina al sistema del Metro, tendría un impacto social en la inversión pública para resolver problemas de transporte en otras regiones del país, salud, educación, seguridad, entre otros, que se presentan en

³ El balboa (B/.), moneda de curso legal en Panamá, tiene una tasa de cambio fija de paridad con el dólar estadounidense (B/.1.00 = USD\$1.00).

⁴ Los costos variables son aquellos rubros cuyos insumos mensuales guardan una vinculación directamente proporcional con el nivel real de actividad. Se erogaron al producir y comercializar una unidad de producto (Vásquez, s.f.).

⁵ El costo marginal es la variación en el costo total que se da por aumentar la producción en una unidad.

⁶ También denominados gastos de estructura o costos de estructura.

otras ciudades de la República de Panamá y que requieren una mayor asignación de recursos.

La ciudad de Panamá, si bien presenta la más alta densidad de población, no es la única en el país que tiene problemas de transporte, existiendo comunidades que incluso carecen de puentes y sus pobladores se arriesgan a cruzar caudalosos ríos para trasladarse; sin embargo, un importante porcentaje del presupuesto general del Estado se destina a subsidiar la operación de un sistema de transporte que beneficia a los habitantes y visitantes de una única ciudad, existiendo la posibilidad de establecer una tarifa más apropiada que la que rige en la actualidad, que se ajuste a la realidad de los costos generados por el sistema y que permita que una mayor cantidad de recursos sean destinados a la atención oportuna de necesidades sociales crecientes.

Se abordan temas como en qué consiste la discriminación de precios, qué es un subsidio estatal y las metodologías utilizadas para su fijación, revisaremos las tarifas establecidas en otros países para sistemas de metro similares al panameño, el marco legal del Metro de Panamá, antes de presentar las conclusiones y propuesta, que se apoyan en datos como el monto de los subsidios otorgados por el Estado, la cantidad de usuarios que transporta el metro por día en la actualidad y la proyección de los que usarán este sistema de transporte en el año 2019, cuando inicie operaciones la Línea 2 que está en construcción.

Con esta investigación, se ofrecerá un diagnóstico comparativo de la tarifa existente y se propondrá realizar un estudio cuya finalidad sea la fijación de una tarifa que presente una alternativa de política pública que permita la sostenibilidad de este importante sistema de transporte público masivo en la ciudad de Panamá.

2. Metodología

2.1. Preguntas de Investigación

El presente estudio plantea las siguientes preguntas de investigación:

2.1.1. ¿La tarifa vigente del Metro de Panamá cubre los costos de operación de este sistema de transporte?

2.1.2. ¿Es necesario un estudio que proponga un sistema de tarificación cuyo objetivo sea la eficiencia en la operación del Metro de Panamá, con un criterio de equidad, y que contemple la reducción de los subsidios estatales para dicho medio de transporte?

2.2. Objetivos

Los objetivos del trabajo son los siguientes:

2.2.1. Realizar un diagnóstico de la tarifa vigente del Metro de Panamá en relación con el Producto Interno Bruto per cápita, en comparación con las tarifas y el pib percápita de otras ciudades con sistemas de transporte similares.

2.2.2. Sentar las bases para un futuro estudio que tenga por objetivo establecer un sistema de tarificación más acorde con la realidad económica de Panamá, es decir, su PIB PC, para de esta manera, hacer el sistema eficiente, cuya prestación responda a un criterio de equidad y focalizar mejor los subsidios al transporte del Metro en la ciudad de Panamá.

2.3. Relevancia del Tema

El tema en estudio es de gran relevancia porque la tarifa actual de B/.0.35 por viaje, no permite el autofinanciamiento del sistema metro en la Ciudad de Panamá. Por este motivo, el funcionamiento del sistema depende, en gran medida de los subsidios que otorga el Estado, que son muy altos y seguirán en aumento en el 2019 con la inauguración de la Línea 2 del metro y el proyecto de la Línea 3 del metro, porque aumentará el número de personas que se transportan a diario.

Otros factores que incidirán en el incremento de los subsidios estatales para la operación del metro de la ciudad de Panamá son el aumento en los costos de operación del metro y por el aumento de la demanda con respecto a la actual.

Ante este panorama, existe la necesidad de tomar medidas para hacer al sistema más autofinanciable, con lo cual se lograría que el uso del sistema persista en el tiempo y disminuir la posibilidad de que en el futuro no sea viable su operación debido a los altos costos que supone para el Estado, así como disminuir los subsidios otorgados, a fin de lograr una mayor eficiencia económica, mayor sustentabilidad y que el Estado pueda proveer esos recursos en la atención de otras necesidades de la población, e incluso invertir en la mejora del transporte en otras áreas del país.

De forma tal, que resulta de mucha importancia un estudio posterior sobre una eficiente política de fijación de tarifas que pudiera contribuir a disminuir los subsidios estatales al metro de Panamá.

2.4. Hipótesis “Propuesta Provisional o Predicción Verificable”

La tarifa del Metro de Panamá vigente no cubre los costos operativos del sistema, por lo cual, depende en gran medida de los subsidios otorgados por el Estado.

2.5. Metodología utilizada

La metodología utilizada en este estudio, consistió en el análisis de datos obtenidos de diferentes fuentes, como estadísticas locales e internacionales, el marco regulatorio del sistema de transporte público del Metro de Panamá, a partir de las cuales se realizaron estudios comparativos con los sistemas tarifarios vigentes en otras ciudades del mundo.

Igualmente, se entrevistó a funcionarios del Metro de Panamá encargados de las áreas de presupuesto y finanzas, con los cuales fue posible validar información, toda vez que los estados financieros desde el 2014, año en que inició operaciones, no han sido publicados ni son de conocimiento público.

Además, se realizó un análisis econométrico con las variables independientes PIB per cápita y población y la variable dependiente tarifa del metro, para hacer una posible predicción de tarifas y residuos, a manera ilustrativa.

Para ello se corrieron tres modelos, una regresión lineal con dos variables independientes, pib percápita y millpob (población en millones), otro modelo cuadrático con la variable independiente pib percápita y la variable independiente millpob2 (población en millones al cuadrado). Y por último una regresión cuadrática con la variable independiente pib percápita2 (pib percápita al cuadrado) y la variable millpob (población en millones).

Este estudio resulta preliminar y se presenta a modo ilustrativo, toda vez que los datos analizados no son suficientes para llegar a conclusiones concluyentes, por lo cual sugerimos que se realice un estudio posterior, cuyo objetivo consista en una fijación de tarifas que permitan la optimización del sistema, aplicando criterios de equidad.

3. Marco Teórico

3.1. Argumentos Teóricos para tarificación vial

En principio, la fijación de tarifas debe realizarse en torno a políticas inspiradas en principios económicos.

Ahora bien, tratándose de servicios públicos, siempre un aspecto clave de su regulación es la fijación de precios.

De manera tal, que la Administración competente tiene 3 alternativas, a saber:

- Aplicar una política de fijación de precios “eficiente” (tarificación al coste marginal) y subvencionar el servicio a fin de restablecer el equilibrio económico.
- Establecer una política de discriminación de precios. Con esta política se cumplen las reglas de igualar el precio al coste del servicio del “usuario marginal o último”.
- Abandonar la política tarifaria del coste marginal en favor de la tarificación al coste medio (Fernández Pérez, Revilla Cortezón, 1995).

En cualquier caso, las políticas de fijación de precios de servicios públicos persiguen diversos objetivos, que podemos resumir en:

- Objetivo económico: una asignación eficiente de recursos.
- Objetivo financiero: recaudar determinados ingresos.
- Satisfacer la equidad o justicia social.
- Incentivar la innovación, progreso tecnológico o la eficacia en la gestión.

La planificación de toda ciudad urbanizada incluye la movilidad de sus habitantes de la manera más sostenible posible, por ello las diferentes Administraciones están en la búsqueda constante de mejorar la cantidad y calidad de la oferta de diversos modos de transporte (Jones, 1996).

Los análisis de estudios de sistemas de transporte a nivel internacional, presentan como denominador común, que una buena oferta de transporte público es positivamente valorada por los habitantes de una ciudad, lo cual induce a un aumento en la demanda (Monzón, 2015).

3.1.1. Políticas de Tarifas

En el transporte, las tarifas constituyen la lista de los precios que se marcan oficialmente para un determinado período en un servicio público de transportes (TAMAMES, 1989).

Es importante tener en consideración, que “una política tarifaria hace referencia tanto a la estructura o forma de repartir los costos de los servicios entre los diferentes usuarios, como al nivel medio de la tarifa, indicador del nivel de recuperación de los costos” (Yepes, 2003).

La fijación de una política de tarifas, debe tener por objetivo la eficiencia económica, pues es importante que promueva el uso eficiente de todos los recursos utilizados para la prestación del servicio, es decir el capital y la mano de obra, a fin de recuperar los costos económicos empleados.

Igualmente, debe tener por objetivo la suficiencia financiera, debido a que, con las tarifas establecidas, el proveedor del servicio debe obtener los recursos necesarios para continuar operando en forma eficiente, además de generar recursos para invertir en mejoras al servicio.

Es así, que encontramos a nivel doctrinal diversos enfoques en relación a políticas de fijación de precios para el transporte público, pues están quienes apuntan a la búsqueda de la eficiencia de los sistemas, mientras que para otros, se trata de algo más integral, pues se espera que contribuya a la reducción de la congestión y al impacto ambiental del tráfico vial, así como a una coordinación eficiente entre modos de transporte y la reducción de la pobreza (Banco Mundial, s.f.).

En este sentido, al esperar que el transporte público cumpla con dichas funciones sociales, las citadas externalidades deben ser tomadas en cuenta para establecer un sistema tarifario, razón por la cual en la mayoría de los casos la tarifa no cubre la totalidad de los costos, lo cual ha producido que las principales ciudades de los países industrializados vean la necesidad de subvencionar sus medios de transporte público.

No obstante, la realidad es que muchos países no están en condiciones de financiar tales políticas públicas, y para intentar lograr la eficiencia de estos subsidios, existe evidencia que hay mayor efectividad en subsidiar la demanda que la oferta.

Así, a manera de ejemplo, podemos mencionar que se estima que en el Reino Unido, más del 50% de las subvenciones destinadas a bajar las tarifas terminaron en beneficios laborales a los trabajadores del transporte o se perdieron a través de la reducción en la eficiencia de la operación.

Si bien es cierto, los servicios de transporte público deben mantenerse asequibles a las personas pobres, quienes en general, no cuentan con formas alternativas para transportarse, logrando así una equidad en el sistema, no podemos dejar de lado que así como los aumentos en las tarifas son decisiones políticamente sensibles, un sistema con tarifas muy bajas debido al elevado porcentaje de subsidios, podría producir que el Estado no pueda continuar otorgando ese nivel de subvenciones y la oferta puede terminar desapareciendo por completo, lo cual en definitiva resulta más perjudicial a las personas con escasos recursos. De allí que “las decisiones sobre el control de tarifas deben ser tomadas en el contexto de una evaluación del servicio” (Banco Mundial, s.f.).

En este contexto, el efecto a largo plazo de un sistema con subsidios elevados y con poca posibilidad de sostenibilidad en el tiempo será reducir primero la calidad y finalmente la cantidad de transporte público disponible.

Sobre este tema, un estudio previo (Pashigian, 1976), ha proporcionado alguna evidencia de que el transporte público urbano se convirtió en no rentable porque los gobiernos no permitieron a los operadores aumentar las tarifas o discontinuar rutas

(Van Reeve, 2008). Así, Pashigian apunta como un factor determinante para el cambio de la propiedad privada a la propiedad pública de las instalaciones de tránsito urbano, la creciente severidad de la regulación por parte del Estado.

No obstante, varios autores, como Viton (1980) y Harker (1988), han demostrado que existe un rango considerable de condiciones bajo el cual es posible una operación rentable, sin los niveles de subsidio de los sistemas de transporte público urbano. (Van Reeve, 2008). En este orden de ideas, para Gómez-Lobo (2013) existe la posibilidad de que un monopolista ofrezca niveles de frecuencia óptimos o superiores a los óptimos sin requerir subsidios, en cuyo caso, la frecuencia siempre estará por debajo del nivel social óptimo. Sin embargo, el transporte público rara vez es proporcionado por un monopolista no regulado. Por el contrario, estos servicios generalmente son proporcionados por un operador exclusivo con tarifas reguladas (Gómez-Lobo, 2013).

3.1.2. Economías de Escala

Se dice que hay economías de escala cuando los costos medios de largo plazo -es decir, los costos por unidad producida- disminuyen con el incremento de la producción. La consecuencia económica es que conviene producir grandes volúmenes, dado que se prorratan mejor los costos totales. (Ferro, Lentino, 2010).

En relación a la justificación de la existencia de economías de escala en el sector público, se ha dicho que puede darse en la producción, dependiendo así de la existencia de costes fijos y de la tecnología; o en el consumo, que dependerán del grado de publicidad y de los costes de congestión de los bienes y servicios [Buchanan (1965), Allen et al. (1974), Olson (1986)]. En el caso de bienes públicos puros [Samuelson (1954)], en que no existe rivalidad en el consumo, un aumento del número de usuarios manteniendo constante el nivel de producción permitirá reducir el coste por habitante o por unidad de consumo. En cambio, si el bien público es parcialmente rival en el consumo, el beneficio derivado de repartir el coste de provisión entre un mayor número de usuarios se verá limitado por la existencia de costes de congestión. (Hortas Rico, Salinas, 2014).

En este sentido, cobra relevancia el término “escala mínima eficiente” (EME) u óptima, que consiste en el nivel de provisión que minimiza los costes por habitante, por lo cual, para estimarla, se requiere previamente determinar la función de costes correspondiente, que trae consigo el inconveniente de que para su cálculo se necesitan datos sobre el nivel de provisión, lo que resulta altamente costoso. Dichas escalas óptimas o mínimas eficientes no son uniformes en todas las industrias ni en todos los sectores sino que son específicas a condiciones de mercado y tecnológicas.

Sin embargo, en estudios previos se ha concluido que las economías de escala no constituyen necesariamente una justificación para subvencionar el transporte público urbano (Van Reeve, 2018), aunque, en contraste, Jara-Díaz sostiene que

su resultado depende fundamentalmente de un fuerte aumento de la demanda (Jara-Díaz, 2010).

3.1.3. Efecto Mohring

Así, resulta importante analizar lo que conocemos como efecto Mohring, según el cual, un aumento de la demanda de transporte público da lugar a una reducción del coste medio social del servicio de transporte público, ya que aunque el coste privado del operador se mantiene constante, el coste que deben soportar los usuarios sí se reduce. (Mohring, 1972).

En este sentido, cuando se incluye en la función de producción de la industria el tiempo del usuario como input (Mohring, 1972) se obtienen economías de escala, que están motivadas por la reducción de los tiempos de espera resultante del aumento de frecuencias. (de Rus, 1989).

El aumento de la oferta de transporte público en respuesta a un crecimiento de la demanda, puede dar lugar a una reducción del coste medio del sistema de transporte público soportado por los usuarios en sus desplazamientos. Si tomamos como ejemplo el caso de una empresa de autobuses, la existencia de rendimientos constantes a escala va a dar lugar a que el coste medio privado en el que incurre la empresa al operar se mantendrá constante al aumentar la producción. (Romero, 2002).

3.1.4. Teorema del “second best”

En teoría económica, se analizan dos tipos de soluciones para incentivar el uso del sistema de transporte público y, en consecuencia, desincentivar la utilización de transportes privados, nos referimos al **first-best** y **second-best**. El first-best plantearía la necesidad de aplicar un impuesto óptimo Pigouviano, el cual permita a los automovilistas privados enfrentar el costo marginal social real que genera un viaje adicional en una red de transportes. Mientras que el second-best, plantea la necesidad de subsidiar el sistema de transporte público debido a la existencia de externalidades positivas que se generan al tener más personas usando este medio de transporte. Podemos observar que en la práctica, como señalan Parry y Small (2008) los sistemas de tarificación vial (primer mejor), como el caso de Londres, sólo cubren una zona relativamente reducida de la ciudad. Por lo que este instrumento se puede definir como una herramienta más bien complementaria a los subsidios para el sistema de transporte público (segundo mejor) con el fin de mejorar la asignación de recursos en un sistema de transporte (Maino Vergara, Muñoz Delgado, 2010).

3.1.5. Externalidades en el transporte

En los sistemas de prestación del servicio de transporte público existen costes que no se perciben con claridad, los cuales se conocen a nivel económico como las externalidades, las cuales no tienen precio de mercado y las sufren terceras personas, sin compensación o pago alguno.

Las ampliamente desarrolladas, son la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión.

La no internalización de las externalidades, es decir, su falta de consideración, produce señales erróneas al mercado de transporte, que se comporta ineficientemente, aumentando así los problemas de congestión, seguridad y medioambientales (Maibach, 2000).

En consecuencia, en la planificación de proyectos relacionados con el transporte y en la adopción de políticas públicas que implementen o modifiquen sistemas de transporte público, resulta imprescindible tomar en consideración las externalidades, lo cual no supone un ejercicio sencillo, pues han de cuantificarse los costes externos para su correcta inclusión en el proceso de planificación, lo cual requiere metodologías específicas.

Según la teoría económica, el óptimo económico se produce cuando los precios corresponden a los costes marginales. Por ello, el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (2001) propone una tarificación de todos modos a costes marginales, incluyendo los costes de infraestructura y las externalidades (Monzón, 2015).

Adicionalmente, con la reducción de las externalidades se aporta un elemento estratégico de planificación en las ciudades y se aumenta la cuota de mercado del transporte público, que a menudo se ve amenazado por el incremento de uso del automóvil.

En términos generales, las externalidades del transporte son más elevadas en las metrópolis que concentran una mayor población y, por ende, hay incremento en el uso del transporte público en esas zonas. Así, el autobús suele asociarse con contaminación, las motocicletas y automóviles con accidentes y los aviones, con consumo energético, mientras que el tren mantiene un buen comportamiento respecto a las externalidades mencionadas, pues su principal ventaja está en la baja emisión de contaminantes y, en el caso específico del metro, tiene una reducida contaminación sonora. Así, el incremento de sistemas ferroviarios y sistemas de metros, incidiría en una mayor reducción de externalidades.

3.1.6 Teoría de la discriminación de precios

La práctica microeconómica de aplicar políticas de precios discriminatorios ha sido ampliamente abordada en diferentes estudios. En términos sencillos, la discriminación de precios consiste en cobrar precios distintos a clientes diferentes por productos similares (Serrano Cortes, 2018).

Se trata de una práctica ampliamente utilizada en diversos sectores, siendo los más relevantes la industria hotelera, las líneas aéreas, el sector transporte, entre otros.

En relación a las ventajas que puede suponer la aplicación de una política de discriminación de precios, la misma brinda la posibilidad a un monopolista⁷ de elevar sus beneficios alejándose de la política de un precio único para su producto, apropiándose así del excedente del consumidor. Dicha práctica consiste en cobrar al consumidor un precio que no guarda proporción a sus costos marginales de producción de un determinado bien; a esto se le suma la existencia de la mayor disposición a pagar que tienen algunos consumidores, lo cual da hincapié a la implementación de prácticas discriminativas de precios. (Vela Meléndez, 2012).

En atención a las conceptualizaciones esbozadas, la discriminación de precios pareciera aplicable preferentemente en empresas monopolísticas; sin embargo, actualmente es una estrategia utilizada en cualquier tipo de empresa con una importante participación en el mercado, como una política de ventas que busca incrementar sus beneficios.

En este sentido, las preferencias de los consumidores juegan un papel fundamental, pues de ello dependerá su disposición a pagar y el valor que determinado producto tiene para cada uno. Económicamente hablando, ello dependerá del nivel de elasticidad⁸, toda vez que para los clientes de “alta elasticidad”, un cambio de precio supondrá una respuesta significativa, mientras que la demanda del producto para los de “baja elasticidad” sufrirá poco o ningún cambio por la variación del precio.

En atención al nivel de información que maneja el monopolista sobre la disposición a pagar por parte de los consumidores, existen los siguientes tipos de discriminación de precios:

⁷ Monopolio es la forma concreta de mercado en el que sólo existe un ofertante, que por su situación de dominio, al no haber competencia, puede imponer los precios que más le interesen para alcanzar el máximo de beneficio (TAMAMES, 1989).

⁸ La elasticidad mide, en términos generales, el grado de respuesta de una variable a los cambios de otra (Sabino, 1991).

Cuadro 1: Características y Ejemplos de los tipos de discriminación

TIPO DE DISCRIMINACIÓN	CARACTERÍSTICAS	EJEMPLOS
Tercer Grado	A diferentes clases de compradores se les cobra diferentes precios por el mismo producto.	Descuentos a estudiantes y ancianos para espectáculos públicos o para el servicio transporte.
Segundo Grado	Tabla de tasas decrecientes; se cobra un menor precio a medida que se cobran mayores cantidades.	Precios de la electricidad, descuentos por la compra de volúmenes en los supermercados.
Primer Grado	A cada comprador se le cobra el precio que lo haga sentir indiferente entre comprar o no comprar el producto.	Venta de diamantes al por mayor; regateo de precios de souvenirs en las tiendas para turistas.

Fuente: (Le Roy, 1986).

3.2. Subsidios Estatales

En un sentido amplio, los subsidios consisten en transferencias que realiza el Estado a favor de los particulares. Se trata, pues de un gasto o bien, una exoneración que hace el gobierno en beneficio de empresarios o directamente de los consumidores, del cual, paralelamente no recibe una contraprestación.

Los subsidios constituyen un mecanismo contrario a los impuestos⁹, en que los particulares realizan pagos o transferencias al Estado.

Tratándose de una asistencia pública, pues busca ofrecer una ayuda económica, puede entenderse al subsidio como una alternativa de política pública para alcanzar objetivos económicos que persiguen favorecer a ciertos segmentos de la población.

Su eficiencia, dependerá de la forma en que se concedan y administren, pues sin una rigurosa evaluación previa sobre su eficacia para el logro de los objetivos que se pretende lograr con su implementación, o bien, si una vez otorgados se mantienen durante largos períodos de tiempo, pueden terminar siendo perjudiciales en términos económicos, e incluso sociales.

En este sentido, teniendo en consideración que los recursos públicos son escasos, la implementación de políticas públicas de subsidios requiere el análisis de los efectos que podría tener en la sostenibilidad fiscal, inversiones públicas y el crecimiento a mediano plazo.

⁹ Carga obligatoria que los individuos y empresas entregan al Estado para contribuir a sus ingresos. Constituyen por ello el grueso de los ingresos públicos y la principal base para sus gastos (Sabino, 1991).

No obstante, a pesar de lo señalado, los subsidios pueden ser una fuente de bienestar para determinados sectores de la población y coadyuvar a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pues posibilita un acceso a los servicios públicos esenciales, y, a la vez, contribuye con los empresarios, pues obtienen mayores rendimientos que los que percibirían en un mercado de libre competencia.

Ahora bien, por muy beneficioso que pueda parecer la implementación de un subsidio, no debe dejar de analizarse, bajo ninguna circunstancia, su impacto, pues en no pocas ocasiones, el mismo superará las consideraciones de su eficiencia económica, pues de su otorgamiento surgen consecuencias sociales y políticas.

En este sentido, el subsidio de oferta se da cuando el Estado le otorga dinero a un determinado agente económico (empresa de colectivos, de gas, de electricidad, de agua, etc.) para que las tarifas, en términos generales, no aumenten para nadie; mientras que el subsidio de la demanda, lo pide y recibe aquel que realmente lo necesita (Dapena Fernández, 2011).

Ambos tipos de subsidios presentan ventajas y desventajas, toda vez que, como hemos mencionado, el subsidio a la oferta se da a todos los usuarios independientemente de su realidad económica o social y podría presentarse la situación de que se malgasten recursos, al subsidiar en iguales términos a personas con posibilidades de pago o no, a grandes empresas o pymes; sin embargo, a nivel administrativo, para el Estado resulta más sencillo su administración.

En tanto, con el subsidio a la demanda, se evita el riesgo de malgastar dinero al subsidiar a quienes no lo necesitan; no obstante, desde el punto de vista administrativo, su otorgamiento y gestión tienen su grado de complejidad, pues supone el análisis y tratamiento personalizado de cada uno de los aspirantes a obtener el subsidio.

Dentro de los subsidios a la demanda, está el subsidio cruzado, en el que la empresa subsidiada calcula su tarifa general, que cubre los costos totales, pero no cobra el mismo monto a todos sus clientes, pues algunos pagan más que el costo real, para permitir que otros paguen menos, de forma tal que algunos usuarios, quienes tienen un poder adquisitivo mayor, subsidian a los más necesitados.

3.2.1. Subsidios al Transporte

Específicamente en el tema del transporte, a través de los subsidios, el Estado participa en el financiamiento de la infraestructura y los servicios de transporte públicos. Históricamente, los sistemas de transporte público han recibido subsidios estatales para su operatividad.

Es decir, que el subsidio al transporte es un **Subsidio a la producción**, pues consiste en pagos corrientes que hace el Estado a las empresas en función de su participación en la producción, para hacer más accesibles los precios de mercado de algunos bienes o servicios y evitar que suban los precios o tarifas y así los consumidores reciben el bien o servicio a un precio menor que el que pagarían si no existiera el subsidio.

En este sentido, es dable destacar que para los autores Basso y Silva, en ausencia de externalidades, subsidio se define a largo plazo como costo marginal menos precio; mientras que en presencia de externalidades negativas, el subsidio se define como costo social marginal a largo precio menos precio (Basso & Silva, 2014).

Ahora bien, para el Banco Mundial, el subsidio es la herramienta equivocada para lidiar con la inflación, lo cual incluye al sector transporte. (Banco Mundial, s.f.).

4. Marco Regulatorio del Metro de Panamá

El Sistema de Transporte de Metro en la ciudad de Panamá fue una de las promesas de la campaña política del ex presidente Ricardo Martinelli Berrocal, por lo cual, al día siguiente de asumir su mandato, se profirió el Decreto Ejecutivo N°. 150 de 2 de julio de 2009, que creó la Secretaría del Metro de Panamá, adscrita al Ministerio de la Presidencia, en el cual se estableció que ante la ingente necesidad para los habitantes de la ciudad de Panamá de contar con un medio de transporte “masivo, eficiente, cómodo, oportuno, seguro, permanente, continuo, ambientalmente amigable y económicamente accesible, que les garantice una mejor calidad de vida”, el gobierno se planteó como una meta prioritaria, el establecimiento de un medio de transporte público tipo metro.

Dicha disposición también estableció que el patrimonio de dicha Secretaría se integraría con los bienes muebles e inmuebles que adquiriera a título gratuito u oneroso y las partidas que se asignen por parte del presupuesto general del Estado.

Posteriormente, la Ley 109 de 25 de noviembre de 2013 dictó el marco regulatorio del sistema Metro de transporte de personas y autorizó la creación de la empresa Metro de Panamá, S.A., como sociedad anónima con autonomía, cuyo 100% del capital accionario pertenece al Estado panameño.

Finalmente, mediante el Decreto Ejecutivo N°. 367 de 23 de mayo de 2014, considerando la necesidad de establecer el costo o tarifa por el uso del servicio público de transporte tipo metro, hasta tanto se constituya la sociedad Metro de Panamá, S.A.; sin perjuicio de las adecuaciones e integraciones tarifarias que deban hacerse en el futuro, fijó la tarifa de B/.0.35 como precio del pasaje individual por el

uso del metro en una sola dirección, a partir del 15 de junio de 2014 y se dispuso que la misma sería objeto de los descuentos de ley.

En este sentido, en la legislación panameña existe un descuento especial del 30% en el transporte público para jubilados, pensionados y personas de la tercera edad, dispuesto en el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 6 de 16 de junio de 1987.

Igualmente, durante el período escolar, los estudiantes de primaria y secundaria en horario de lunes a viernes, de 4:00 am a 8:00 pm, tienen un descuento del 50% de la tarifa de transporte público establecida.

También, según el artículo 23 de la Ley 23 de 28 de junio de 2007, que crea la Secretaría Nacional de Discapacidad, a las personas con discapacidad física o mental que no puedan generar sus propios ingresos, les serán extensivos los beneficios del descuento en medicamentos y transporte para los jubilados y pensionados.

En consecuencia, desde la entrada en vigencia del referido decreto ejecutivo, las tarifas de El Metro de Panamá son de B/.0.35 para el público en general; B/.0.24 para los jubilados, pensionados y personas de la tercera edad; y B/.0.17 para los estudiantes de escuelas primarias y secundarias.

Durante esta investigación, no fue posible encontrar cuál fue el criterio utilizado para la fijación de la tarifa del metro y todo parece indicar que no se utilizó una metodología que permitiera establecer un precio que se ajuste a la realidad y que buscara cubrir un porcentaje importante de los costos fijos y variables del sistema, por lo cual se depende, en gran medida del subsidio que brinda el Estado.

Esta situación, además de los inconvenientes que presentan de manera general los subsidios, abordados previamente en el presente trabajo, genera la desventaja de que el Metro no cuenta con un incentivo a brindar un servicio de mayor calidad con una mayor eficiencia que se traduzca en mantener unos costos de operación bajos, pues tienen la certeza de que siempre recibirán un subsidio con el cual cubrir su ineficiencia administrativa u operativa.

5. Datos

A continuación, se presentan los datos utilizados durante este estudio, obtenidos de diversas fuentes, y agrupados en Demanda del servicio del Metro de Panamá; Subsidios otorgados al Metro de Panamá según el Presupuesto General del Estado; Costos Fijos y Variables del Metro de Panamá; Tarifas de Metro a nivel internacional; tarifas de Metro a nivel de Latinoamérica; Comparación de la Tarifa

del Metro de Panamá, S.A. con la Tarifa y Pib per cápita de Chile; Comparación con la Tarifa y el Salario Mínimo de Chile; y Comparación de la Tarifa del Metro de Panamá, S.A. con la Tarifa y Pib Percápita De Republica Dominicana.

5.1. Demanda del servicio del Metro de Panamá

Según información obtenida de su página web, actualmente el Metro de Panamá, transporta a más de 200,000 usuarios por día, teniendo una demanda mensual según se presenta en el siguiente gráfico:

Cuadro 2: Demanda Mensual de viajes en el Metro de Panamá

Mes	Demanda Mensual de Viajes
jun-17	6,905,067
jul-17	6,874,553
ago-17	7,171,437
sep-17	7,007,702
oct-17	7,319,611
nov-17	6,512,803
dic-17	7,256,828
ene-18	6,553,318
feb-18	5,857,988
mar-18	7,276,805
abr-18	7,223,638
may-18	7,286,689
jun-18	7,240,071
Total	90,486,510

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la página web del Metro de Panamá

Adicionalmente, con el inicio de operaciones de la línea 2, prevista para el año 2019, el Metro de Panamá transportará a más de 500,000 personas por día, dando aproximadamente una demanda mensual de 15,000,000 de transportes. La unidad de los viajes es en número de transportes, no de usuarios, ya que un usuario puede hacer uno, dos o más viajes al día. Muchos usuarios, utilizan el transporte metro durante el día, ya en vez de caminar 4 cuadras, sale muy económico pagar 0.35 y transportarse en metro, situación que genera un costo para el Estado. Este mismo traslado en taxi o auto propio es mucho más costoso en dinero, tiempo y tarifas de estacionamiento.

Cuando inicie operaciones la línea 3, el Metro de Panamá transportará a más de 600,000 usuarios por día, dando aproximadamente una demanda mensual de 18, 000,000 de servicios.

5.2. Subsidios otorgados al Metro de Panamá según el Presupuesto General del Estado

Se han obtenido los siguientes datos de la Ley N°. 63 de 2 de diciembre de 2016, que dicta el presupuesto general del Estado para la vigencia fiscal 2017:

Cuadro 3: Asignación presupuestaria en la vigencia fiscal 2017 para el Metro de Panamá

PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2017						
ART 158. Se aprueban los presupuestos de las empresas públicas para la vigencia fiscal de 2017						
INSTITUCIÓN	INGRESOS			GASTOS		
	CORRIENTES	DE CAPITAL	TOTAL	CORRIENTES	DE CAPITAL	TOTAL
TOTAL	1,460,382,146	1,294,874,914	2,755,257,060	1,178,935,658	1,576,321,402	2,755,257,060
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	44,672,878	632,251,602	676,924,480	44,133,058	632,791,422	676,924,480
	3.06%	48.83%	24.57%	3.74%	40.14%	24.57%

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

Cuadro 4: Gastos corrientes del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017

ART 159. GASTOS CORRIENTES						
INSTITUCIÓN	GASTOS CORRIENTES					
	OPERACIÓN	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	APORTE AL FISCO	SUBSIDIOS	INTERESES DE LA DEUDA	TOTAL
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	43,158,505	974,553	0	0	0	44,133,058

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

Cuadro 5: Gasto de capital del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017

ART 160. GASTO DE CAPITAL DE LAS EMPRESAS PÚBLICAS					
INSTITUCIÓN	GASTOS DE CAPITAL				
	INVERSIONES	OTROS GASTOS DE CAPITAL	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	AMORTIZACION DE LA DEUDA	TOTAL
TOTAL	1,487,788,175	44,213,427	0	44,319,800	1,576,321,402
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	632,251,602	539,820	0	0	632,791,422
	42.50%	1.22%		0.00%	40.14%

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

Cuadro 6: Presupuesto de ingresos y gastos del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2017

ARTÍCULO 191. Para la ejecución de los programas de funcionamiento e inversión se aprueba el presupuesto de ingresos y gastos de la EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A. para la vigencia fiscal de 2017:

Ingresos Totales	676,924,480
Menos: Aumento de Reservas Ingresos Disponibles	-
Ingresos Disponibles	676,924,480
Gastos	676,924,480

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

Cuadro 7: Presupuesto de Ingresos del Metro de Panamá, vigencia fiscal 2017

ARTÍCULO 192. El detalle del presupuesto de ingresos aprobado en el artículo anterior es el que a continuación se indica:

2.80.0.0.0.0.00	EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S. A.	676,924,480
2.80.1.0.0.0.00	INGRESOS CORRIENTES	44,672,878
2.80.1.2.0.0.00	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	44,672,878
2.80.1.2.1.0.00	RENTA DE ACTIVOS	35,689,423
2.80.1.2.1.4.00	INGRESOS POR VENTAS DE SERVICIOS	35,689,423
2.80.1.2.1.4.19	TRANSPORTE METRO DE PANAMÁ	35,689,423
2.80.1.2.3.0.00	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	6,734,015
2.80.1.2.3.1.00	GOBIERNO CENTRAL	6,734,015
2.80.1.2.3.1.03	PRESIDENCIA	6,734,015
2.80.1.2.6.0.00	INGRESOS VARIOS	2,249,440
2.80.1.2.6.0.01	MULTAS, RECARGOS E INTERESES	5,000
2.80.1.2.6.0.99	OTROS INGRESOS VARIOS	2,244,440
2.80.2.0.0.0.00	INGRESOS DE CAPITAL	632,251,602
2.80.2.3.0.0.00	OTROS INGRESOS DE CAPITAL	632,251,602
2.80.2.3.2.0.00	TRANSFERENCIA DE CAPITAL	632,251,602
2.80.2.3.2.1.00	GOBIERNO CENTRAL	632,251,602
2.80.2.3.2.1.03	PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	495,717,526

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

Cuadro 8: Presupuesto de Gastos del Metro de Panamá para la vigencia fiscal 2017

ARTÍCULO 193. Para la ejecución de los programas de funcionamiento e inversión se aprueba el presupuesto de gastos de I para la vigencia fiscal de 2017, cuya estructura y asignación de recursos es la que a continuación se indica:

PROGRAMAS	ASIGNACIÓN EN BALBOAS
Funcionamiento	
Dirección y Administración Central	44,672,878
Total del Presupuesto de Funcionamiento	44,672,878
Inversión	
Explotación, Expansión y Equipamiento	632,251,602
Total del Presupuesto de Inversión	632,251,602
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE GASTOS	676,924,480

Fuente: Ley 63 de 2 de diciembre de 2016.

En igual sentido, se presenta a continuación la información de la Ley 72 de 13 de noviembre de 2017, que dicta el presupuesto general del Estado para la vigencia fiscal 2018:

Cuadro 9: Asignación presupuestaria en la vigencia fiscal 2018 para el Metro de Panamá

PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2018						
ART 158. Se aprueban los presupuestos de las empresas públicas para la vigencia fiscal de 2018						
INSTITUCIÓN	INGRESOS			GASTOS		
	CORRIENTES	DE CAPITAL	TOTAL	CORRIENTES	DE CAPITAL	TOTAL
TOTAL	1,674,735,571	1,401,294,344	3,076,029,915	1,323,912,192	1,752,117,723	3,076,029,915
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	54,658,327	495,717,526	550,375,853	54,033,249	496,342,604	550,375,853
	3.26%	35.38%	17.89%	4.08%	28.33%	17.89%

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

Cuadro 10: Gastos corrientes del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018

ART 159. GASTOS CORRIENTES						
INSTITUCIÓN	GASTOS CORRIENTES					
	OPERACIÓN	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	APORTE AL FISCO	SUBSIDIOS	INTERESES DE LA DEUDA	TOTAL
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	53,390,549	642,700	0	0	0	54,033,249

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

Cuadro 11: Gasto de capital del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018

ART 160. GASTO DE CAPITAL DE LAS EMPRESAS PÚBLICAS						
INSTITUCIÓN	GASTOS DE CAPITAL					
	INVERSIONES	OTROS GASTOS DE CAPITAL	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	AMORTIZACION DE LA DEUDA	TOTAL	
TOTAL	1,248,838,004	43,570,348	5,000,000	454,709,371	1,752,117,723	
EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A.	490,717,526	625,078	5,000,000	0	496,342,604	
	39.29%	1.43%	100.00%	0.00%	28.33%	

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

Cuadro 12: Presupuesto de ingresos y gastos del Metro de Panamá en la vigencia fiscal 2018

ARTÍCULO 191. Para la ejecución de los programas de funcionamiento e inversión se aprueba el presupuesto de ingresos y gastos de la EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S.A. para la vigencia fiscal de 2018:			
Ingresos Totales		550,375,853	
Menos: Aumento de Reservas Ingresos Disponibles			
Ingresos Disponibles		550,375,853	
Gastos		550,375,853	

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

Cuadro 13: Detalle del presupuesto de ingresos

ARTÍCULO 192. El detalle del presupuesto de ingresos aprobado en el artículo anterior es el que a continu

2.80.0.0.0.0.00	EMPRESA METRO DE PANAMÁ, S. A.	550,375,853
2.80.1.0.0.0.00	INGRESOS CORRIENTES	54,658,327
2.80.1.2.0.0.00	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	54,658,327
2.80.1.2.1.0.00	RENTA DE ACTIVOS	39,691,661
2.80.1.2.1.4.00	INGRESOS POR VENTAS DE SERVICIOS	39,691,661
2.80.1.2.1.4.19	TRANSPORTE METRO DE PANAMÁ	39,691,661
2.80.1.2.3.0.00	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	12,461,666
2.80.1.2.3.1.00	GOBIERNO CENTRAL	12,461,666
2.80.1.2.3.1.09	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	12,461,666
2.80.1.2.6.0.00	INGRESOS VARIOS	2,505,000
2.80.1.2.6.0.00	INGRESOS VARIOS	2,505,000
2.80.1.2.6.0.01	MULTAS, RECARGOS E INTERESES	5,000
2.80.1.2.6.0.99	OTROS INGRESOS VARIOS	2,500,000
2.80.2.0.0.0.00	INGRESOS DE CAPITAL	495,717,526
2.80.2.3.0.0.00	OTROS INGRESOS DE CAPITAL	495,717,526
2.80.2.3.2.0.00	TRANSFERENCIA DE CAPITAL	495,717,526
2.80.2.3.2.1.00	GOBIERNO CENTRAL	495,717,526
2.80.2.3.2.1.09	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS	495,717,526

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

Cuadro 14: Presupuesto de Gastos del Metro de Panamá para la vigencia fiscal 2018.

PROGRAMAS	ASIGNACIÓN EN BALBOAS
Funcionamiento	
Dirección y Administración Central	54,658,327
Total del Presupuesto de Funcionamiento	54,658,327
Inversión	
Explotación, Expansión y Equipamiento	490,717,526
Transferencias de Capital	5,000,000
Total del Presupuesto de Inversión	495,717,526
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE GASTOS	550,375,853

Fuente: Ley 72 de 13 de noviembre de 2017.

5.3. Costos Fijos y Variables del Metro de Panamá

La información de las cifras exactas de los costos fijos y variables fue solicitada, por escrito, al Metro de Panamá, S.A.; sin embargo, al cierre de esta investigación solamente han informado que están en proceso de las auditorías independientes de los estados financieros, por lo que no han sido presentados y, por ende, no es información pública.

5.4. Tarifas de Metro a nivel internacional

A continuación, se presentan los precios de la tarifa plena o máxima de pasaje de metro en varias ciudades del mundo:

Cuadro 15: Tarifas plenas o máximas de Metro a nivel internacional

CIUDAD O PAÍS	TARIFA EN US \$
CIUDAD DE MÉXICO	0.26
BUENOS AIRES	0.30
SAO PABLO	0.95
NEW YORK	2.75
LONDRES	4.15
PARIS	2.01
MADRID	1.67
TOKIO	2.44
SANTIAGO	1.15
PANAMÁ	0.35
COPENHAGUE (DENM)	4.00
OSLO (NORW)	3.80
ZURICH	3.75
ESTOCOLOMO (SUE)	4.00
BARCELONA	2.32

Fuente: Elaboración propia con datos de las tarifas plenas o máximas, obtenidos de las páginas web de los servicios de transporte de metro o subway de cada ciudad.

5.4.1. Tarifas de Metro a nivel latinoamericano

A continuación, se presentan las tarifas del metro de algunas ciudades de Latinoamérica, indicando su Producto Interno Bruto Per cápita y las cantidades de pasajes de metro que pueden adquirirse con el pib per cápita en cada una de ellas:

CUADRO 16: Cantidad de pasajes que pueden ser adquiridos con el PIB per cápita del año 2017 en cada ciudad a las tarifas locales del transporte metro.

Ciudad o País	PIB Per cápita en US \$	Tarifa plena o máxima en US \$	Pasajes adquiridos con el PIB per cápita
Santiago de Chile	15,346.45	1.15	13,345
Panamá	15,087.68	0.35	43,108
Buenos Aires	14,401.97	0.30	48,007
Sao Pablo	9,821.41	0.95	10,338
Ciudad de México	8,902.83	0.26	34,242

República Dominicana	7,052.26	0.40	17,631
----------------------	----------	------	--------

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial y del metro de cada ciudad.

5.5. Comparación de la Tarifa plena o máxima del Metro de Panamá, S.A. con la Tarifa plena o máxima y Pib Per Cápita De Chile. (Ver Cuadro 16)

En cuanto a la tarifa del Metro de Panamá en relación con su producto interno bruto per cápita, se observa que si los consumidores destinaran todo su ingreso para adquirir viajes en metro, podrían comprar 43,108 pasajes del metro, en comparación con el Metro de Santiago de Chile, en la que siendo más elevado el PIB per cápita que en Panamá, solo podrían comprar 13,345 pasajes, es decir el 30.95% de los viajes que pueden ser adquiridos en el Metro de Panamá con su pib per cápita.

Con esto se explica que por cada pasaje que se puede adquirir en Santiago de Chile, en Panamá los consumidores pueden comprar 3.23 pasajes de metro para movilizarse en la Ciudad de Panamá, es decir 223% más pasajes que si los adquirieran a la tarifa de Santiago de Chile.

En el mismo orden de ideas, con el ingreso per cápita de Panamá de US\$ 15,087.68, los usuarios del Metro de Panamá, pudieran adquirir 13,346 pasajes de metro a una tarifa de US \$1.13, es decir la misma cantidad de pasajes que adquiere un ciudadano en el Metro de Santiago con el ingreso per cápita de Chile, que es de US \$ 15,346.45

En pocas palabras, para que existiera una relación constante o proporcional entre pib per cápita y tarifa del metro en la Ciudad de Panamá y Santiago de Chile la tarifa del Metro de Santiago debería ser de US 0.36 es decir de 245 pesos chilenos o la tarifa del Metro de Panamá debería ser de US \$ 1.13.

5.6. Comparación con la Tarifa plena o máxima y el Salario Mínimo de Chile

CUADRO 17: Porcentaje del Salario Mínimo que representan 52 pasajes mensuales y 624 pasajes anuales en el Metro de Panamá y Santiago		
	PANAMÁ	SANTIAGO DE CHILE
Viajes al mes	52	52
Viajes al año	624	624
Tarifa del Metro	USD 0.35	USD 1.15
Gasto Mensual	USD 18.20	USD 59.80
Gasto Anual	USD 218.40	USD 717.60
Salario Mínimo Mensual	USD 592.80	USD 423.00
Salario Mínimo Anual	USD 7,113.60	USD 5,076.00

Porcentaje de Ingresos (salario mínimo) destinados al transporte	3.07%	14.14%
--	-------	--------

Fuente: Elaboración propia con datos de salarios mínimos en Panamá y Chile y tarifas del Metro de Panamá y Santiago.

Tomando en cuenta que en un mes hay 26 días laborables, es decir 4 semanas de 6 días laborables, más 2 días laborables más, y que el usuario del metro utiliza este medio de transporte de ida y vuelta de sus hogares a sus lugares de trabajo, habrá 52 viajes mensuales y 624 viajes al año. Siendo esto así a las tarifas actuales en Panamá, un usuario de estas características debe destinar US \$18.20 mensuales y US \$ 218.40 anuales en gasto de transporte, siendo el salario mínimo en Panamá US \$592.80, podemos concluir que destinaría el 3.07% de sus ingresos al rubro de transporte en el sistema metro.

En las mismas condiciones un usuario del Metro de Santiago con un salario mínimo de US \$423.00, debe destinar US \$ 59.80 mensuales y US \$717.60 anuales en Gasto de Transporte, lo que representa un 14.14% de sus ingresos por salario.

Se realiza la comparación con el Metro de Santiago, ya que su modelo de autofinanciamiento es el adecuado. Este medio de transporte en Santiago de Chile es operado por una sociedad anónima y no recibe ningún tipo de subsidio del Estado. En nuestro caso el Metro de Panamá, es subsidiado en más del 60% de sus costos variables y en la totalidad de los costos fijos.

5.7. Comparación de la Tarifa plena o máxima del Metro de Panamá, S.A. con la Tarifa plena o máxima y Pib Per Cápita de Republica Dominicana. Ver Cuadro 16

Al revisar la tarifa del Metro de Panamá, S.A. en relación con su producto interno bruto per cápita, se concluye que si los consumidores destinaran todo su ingreso para adquirir viajes en metro, podrían comprar 43,108 pasajes del metro, en comparación con República Dominicana que teniendo un pib per cápita de US \$7,052.26 lo que representa alrededor del 46% del pib per cápita de Panamá, la tarifa es de 15% más alta que la del Metro de Panamá, aunque la misma es subsidiada.

En cuanto a la relación pib per cápita / tarifa local del metro, en Panamá se pueden adquirir 43,108 viajes en metro, mientras en República Dominicana sólo se pueden adquirir 17,631 viajes en metro. Es decir que se pueden adquirir en Panamá el 145% más viajes que en República Dominicana.

En resumen, para que exista una relación constante entre pib per cápita y tarifa del metro en la Ciudad de Panamá y República Dominicana, la tarifa del Metro de Santo

Domingo debería ser de US \$ 0.16 es decir de 8 pesos dominicanos o la tarifa del Metro de Panamá debería ser de US \$ 0.86. Es importante tomar en cuenta que el Metro de Santo Domingo es subsidiado en un 70% de su operación y que su modelo es el que inspiró al Metro de Panamá, utilizando hasta los mismos proveedores en cuanto a la obra civil y equipamiento. El servicio del metro en Santo Domingo inició en el año 2009 y el de Panamá en el año 2014.

CUADRO 18: Costos Fijos y Variables por Línea y las posibles tarifas para autofinanciamiento.

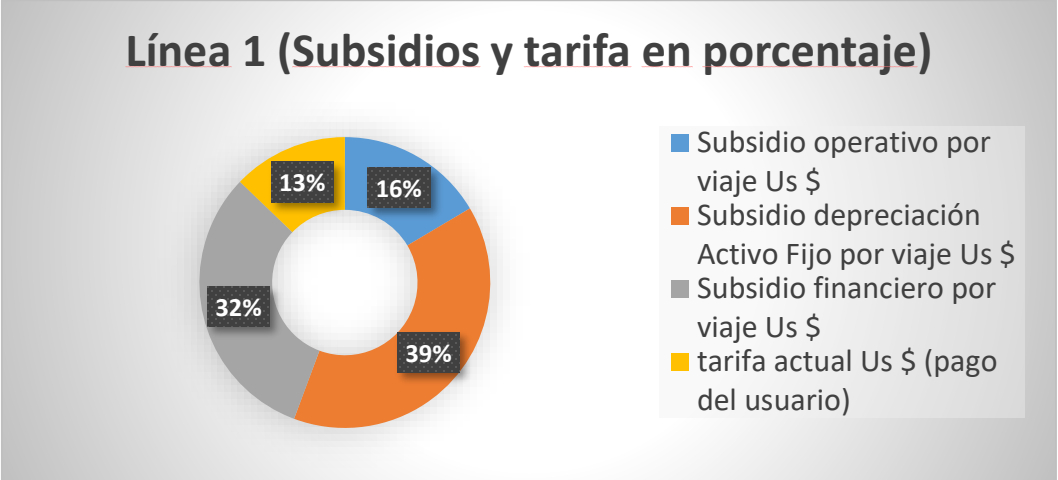
ACTUALIDAD Y FUTURO DEL METRO DE PANAMÁ, S.A. EN US \$				
COSTOS OPERATIVOS DEL METRO	Línea 1	Línea 2	Línea 3	TOTAL
demanda diaria en viajes	230,000	460,000	600,000	1,290,000
demanda mes en viajes	6,900,000	13,800,000	18,000,000	38,700,000
demanda anual en viajes	83,950,000	167,900,000	219,000,000	470,850,000
Subsidio a Operación Diario en Us \$	103,500.00	207,000.00	270,000.00	580,500.00
Subsidio a Operación Mensual Us \$	3,105,000.00	6,210,000.00	8,100,000.00	17,415,000.00
Subsidio a Operación Anual Us \$	37,777,500.00	75,555,000.00	98,550,000.00	211,882,500.00
Subsidio operativo por viaje Us \$	0.45	0.45	0.45	0.45
COSTOS FIJOS DEL METRO				
Activos Fijos-Inversión Us \$	1,797,000,000.00	2,062,000,000.00	2,500,000,000.00	6,359,000,000.00
Estaciones	12	16	14	
Longitud en kms	13.7	21	25	
Costo Fijo por kilómetro en Us \$	131,167,883.21	98,190,476.19	100,000,000.00	
Viajes diarios unidades servicios	230,000	460,000	600,000	1,290,000
Depreciación del activo 20 años-subsidio	89,850,000.00	103,100,000.00	125,000,000.00	317,950,000.00
Gastos financieros (tasa 4% anual)-subsidio	71,880,000.00	82,480,000.00	100,000,000.00	254,360,000.00
Total subsidio (operativo y fijo)	199,507,500.00	261,135,000.00	323,550,000.00	784,192,500.00
Subsidio depreciación Activo Fijo por viaje Us \$	1.07	0.61	0.57	0.68
Subsidio financiero por viaje Us \$	0.86	0.49	0.46	0.54
Total subsidio por viaje Us \$	2.38	1.56	1.48	1.67
tarifa actual Us \$ (pago del usuario)	0.35	0.35	0.35	0.35
Tarifa autofinanciable (cubre CF+CV)	2.73	1.91	1.83	2.02

Fuente: Elaboración propia con datos institucionales públicos del Metro, S.A. y de entrevistas a funcionarios de la institución de la Dirección de Presupuesto y de Proyectos

En este cuadro, se muestra, a partir de los datos recolectados de costos, demanda, tarifa y subsidios, relacionados con la línea 1, actualmente en operación, y las predicciones para las líneas 2 y 3 del Metro de Panamá, una proyección de los costos fijos y operativos de cada una de dichas líneas y los subsidios que reciben hoy y que recibirían con el inicio de operaciones de las rutas próximas a inaugurar. Se han calculado los subsidios para financiar la depreciación de los costos de infraestructura y los costos financieros o servicio de la deuda, para calcular la tarifa

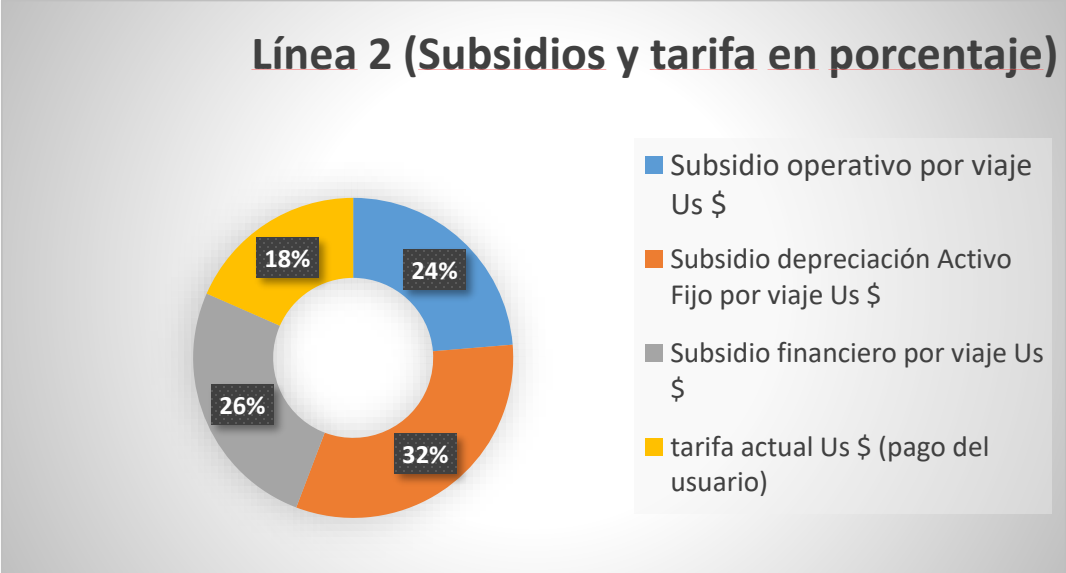
que acercaría a la firma a ser autofinanciable, es decir, que tenga eficiencia económica y suficiencia financiera.

Cuadro 19: Gráfica que representa los porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 1



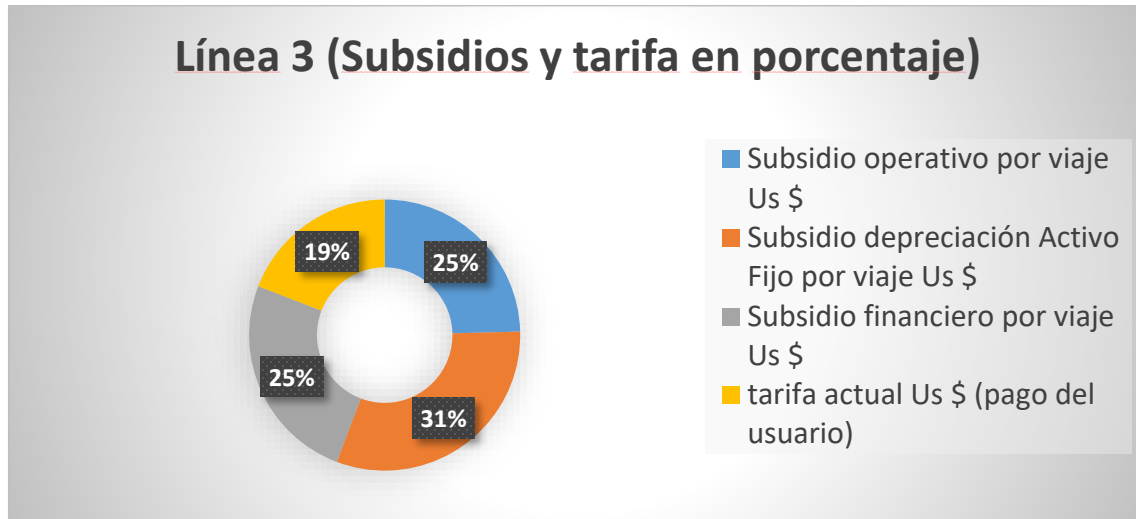
Fuente: Elaboración propia con datos de costos de la línea 1

Cuadro 20: Gráfica que representa los porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 2



Fuente: Elaboración propia con datos de costos de la línea 2

Cuadro 21: Gráfica que representa los porcentajes de subsidios y pago de tarifa por el usuario en la línea 3



Fuente: Elaboración propia con datos de costos de la línea 3

6. Resultados

Los resultados obtenidos en el análisis realizado luego de la consulta de todas las fuentes bibliográficas y los datos revisados durante esta investigación, apoyan las conclusiones y propuesta que se presentan a continuación, con las cuales se pretende incentivar la elaboración a futuro de un estudio exhaustivo que busque implementar una política pública de fijación de tarifas para el metro de Panamá, tomando en consideración los criterios de eficiencia y equidad en la prestación del servicio.

A continuación, se presenta de forma preliminar y con fines únicamente ilustrativos, un análisis econométrico realizado a partir de los datos obtenidos, los cuales no son lo suficientemente robustos para arribar a conclusiones exactas e inequívocas sobre una posible tarifa para el Metro de Panamá que cumpla con las expectativas de eficiencia, equidad y menor dependencia de los subsidios estatales para mantener su operación.

6.1 Análisis Econométrico

Se analiza la tarifa predictiva del metro de cada una de las ciudades. Esta tarifa se obtiene a través de una regresión lineal, considerando como variables independientes a Pib per cápita y Población en millones de cada ciudad donde opera el servicio metro. Como variable dependiente la tarifa del metro en cada ciudad.

Definición del modelo:

Este modelo está representado por las tarifas que deberían tener los medios de transporte tipo metro de las distintas ciudades, de acuerdo a su Pib per cápita y a la población que sirve en cada ciudad.

La ecuación de este modelo se expresa de la siguiente forma:

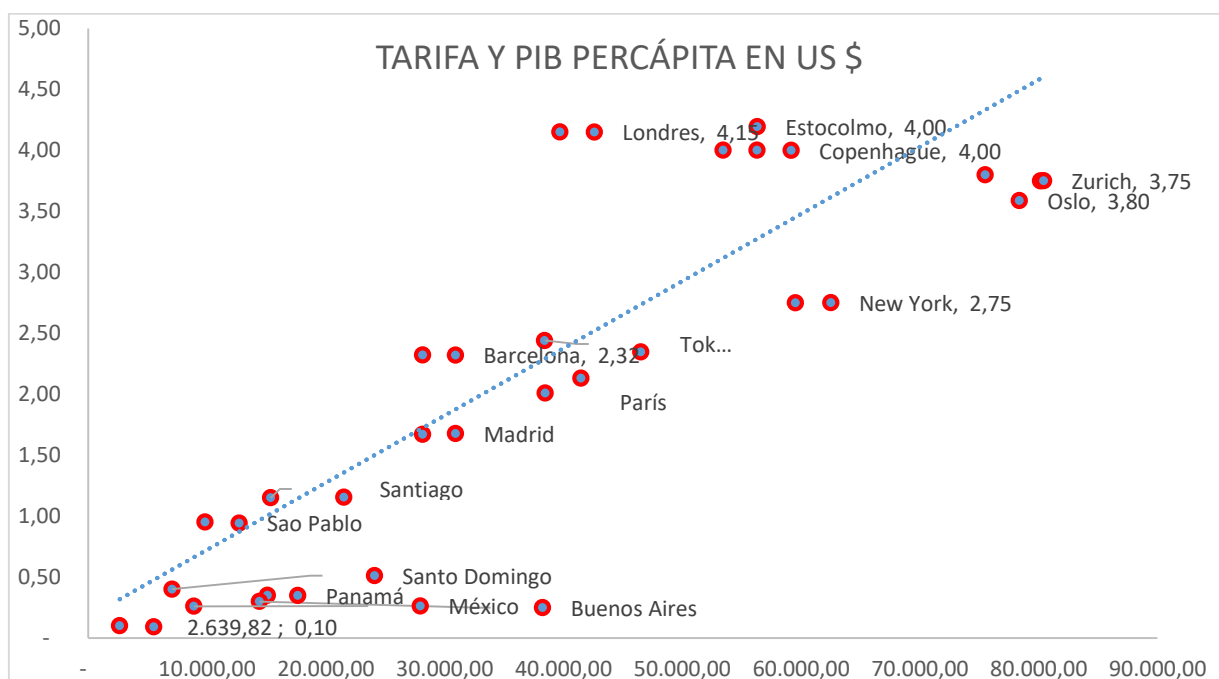
$$\text{Tarifa del Metro} = \beta_0 + \beta_1 \cdot \text{pib per cápita} + \beta_2 \cdot \text{millpob} + \mu$$

Donde, Tarifa del Metro, es la tarifa predictiva de cada ciudad donde opera el metro.

Pib per cápita, es el producto interno bruto per cápita del país donde opera el metro.

Millpob, es la población de la ciudad donde opera el metro.

Cuadro 22. Gráfico de punto que muestra la relación de tarifas y pib per cápita en US \$ para cada ciudad



Fuente: Elaboración propia con datos de tarifas máximas o plenas de las ciudades que cuentan con transporte metro o subway

Cuadro 23:

Tabla. Resultados de las estimaciones con variable dependiente: Tarifa del Metro

Modelo	1	2	3
PIB per cápita	0.0000556 (7.56e-06)**	0.0000569 (8.244e-06)**	0.0001144 (0.0000253)**
PIB per cápita ²			-7.49e-10 (3.11e-10)
Millpob	0.009938 -0.0194106	0.0451654 -0.073706	-0.0004362 (0.172945)
millpob ²		-0.0010161 (0.0020467)	
Constante	0.938311 (0.3456757)	-0.458069 (0.4532013)	-0.5518322 -0.4010371
Observaciones	17	17	17
R ²	0.7949	0.7987	0.8582

Nota: Desviaciones Estándar en paréntesis

** estadísticamente significativa

Se observa que de estos 3 modelos, el modelo lineal es el más robusto para esta predicción, donde la variable independiente pib per cápita, tiene un valor t de 7.35 y el intervalo de confianza no contiene el valor 0, mientras que la variable millpob tiene un valor t de 0.51 y el intervalo de confianza va de un valor negativo a un valor positivo, es decir que contiene el 0, por lo que esta variable no es estadísticamente significativa.

El modelo que contiene la variable independiente millpob2 no es estadísticamente significativa, ya que su valor t es de -0.50 y el intervalo de confianza incluye el valor 0, por lo que esta variable no es estadísticamente significativa.

Cuadro 24: Regresiones de los Modelos en Stata, modelo 1, regresión lineal, modelo 2 y 3 regresiones cuadráticas

```
. reg TARIFAENUS PIBPERCAPITA millpob
```

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	17
Model	29.0276187	2	14.5138093	F(2, 14)	=	27.13
Residual	7.49056954	14	.535040681	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.7949
				Adj R-squared	=	0.7656
Total	36.5181882	16	2.28238676	Root MSE	=	.73146

TARIFAENUS	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
PIBPERCAPITA	.0000556	7.56e-06	7.35	0.000	.0000394 .0000718
millpob	.009938	.0194106	0.51	0.617	-.0316937 .0515696
_cons	.0938311	.3456757	0.27	0.790	-.6475695 .8352316


```
. gen millpob2= millpob* millpob
```

```
. reg TARIFAENUS PIBPERCAPITA millpob millpob2
```

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	17
Model	29.1670081	3	9.72233603	F(3, 13)	=	17.19
Residual	7.35118015	13	.565475396	Prob > F	=	0.0001
				R-squared	=	0.7987
				Adj R-squared	=	0.7522
Total	36.5181882	16	2.28238676	Root MSE	=	.75198

TARIFAENUS	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
PIBPERCAPITA	.0000569	8.24e-06	6.91	0.000	.0000391 .0000747
millpob	.0451654	.073706	0.61	0.551	-.1140667 .2043974
millpob2	-.0010161	.0020467	-0.50	0.628	-.0054377 .0034054
_cons	-.0458069	.4532013	-0.10	0.921	-1.024889 .9332749

. reg TARIFAENUS PIBPERCAPITA Pibpercapita2 millpob

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	17
Model	31.338997	3	10.4463323	F(3, 13)	=	26.22
Residual	5.17919125	13	.398399327	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.8582
				Adj R-squared	=	0.8254
Total	36.5181882	16	2.28238676	Root MSE	=	.63119

TARIFAENUS	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
PIBPERCAPITA	.0001144	.0000253	4.53	0.001	.0000598 .000169
Pibpercapita2	-7.49e-10	3.11e-10	-2.41	0.032	-1.42e-09 -7.72e-11
millpob	-.0004362	.0172945	-0.03	0.980	-.0377988 .0369264
_cons	-.5518322	.4010371	-1.38	0.192	-1.41822 .3145557

Cuadro 25: Pronóstico de tarifas en US \$ con Residuos y Residuos Estándares

<i>Observación</i>	<i>Pronóstico TARIFA EN US \$</i>	<i>Residuos</i>	<i>Residuos estándares</i>
ZURICH	4.587978646	-0.837978646	-1.213409365
OSLO (NORW)	4.33010463	-0.53010463	-0.767601806
NEW YORK	3.450940454	-0.700940454	-1.014975399
COPENHAGUE (DENM)	3.273480168	0.726519832	1.052014836
ESTOCOLOMO (SUE)	3.115760319	0.884239681	1.280396242
LONDRES	2.36051204	1.78948796	2.591213342
PARIS	2.292053205	-0.282053205	-0.408418522
TOKIO	2.289380416	0.150619584	0.218100084
MADRID	1.724039385	-0.054039385	-0.078250079
BARCELONA	1.724039385	0.595960615	0.862962553
SANTIAGO	1.018944422	0.131055578	0.189771024
PANAMÁ	1.004701474	-0.654701474	-0.948020458
BUENOS AIRES	0.966959343	-0.666959343	-0.96577009
SAO PABLO	0.714840959	0.235159041	0.340514861
CIUDAD DE MÉXICO	0.664281441	-0.404281441	-0.585407383
REPUBLICA DOMINICANA	0.562424306	-0.162424306	-0.235193552
KIEV (UCRA)	0.319559407	-0.219559407	-0.317926288

Fuente: Elaboración propia con resultados obtenidos del software Stata

Como se observa en este cuadro, la predicción de la tarifa del Metro de Panamá es de US \$ 1.00 con un residuo de -0.65 y un residuo estándar de -0.94.

6.2. Conclusiones y Propuesta

Después de haber hecho un análisis de los costos de operación y costos fijos del Metro de Panamá, en relación con su tarifa, se concluye que en la actualidad existe una única tarifa de B/.0.35 y no se aplican políticas de discriminación de precios, sino que son aplicados descuentos presentes en leyes anteriores a la entrada en funcionamiento del metro, aplicables a todo el transporte público de pasajeros; además, la tarifa plena de B/.0.35, no cubre ni el 40% de los costos variables del sistema, lo que presupone de que por cada unidad adicional de servicio de transporte que produzca la firma, el Estado debe subsidiar más de la mitad del costo marginal. Esta situación a largo plazo es insostenible económicamente, *y solo podría mantenerse en el caso de que el Estado asuma el aumento progresivo de los costos de operación y los procesos inflacionarios.*

Si a esta situación se le agrega el hecho de que en abril de 2019, se inaugura la Línea 2 del Metro de Panamá, y que la demanda programada de la misma es más elevada que la de la Línea 1, los subsidios que deberá asumir el Estado son tan altos, que correría peligro la operación del Metro de Panamá, S.A., ya que son transferencias de fondos muy elevadas para financiar la operación.

Para subsanar esta situación, convendría realizar a futuro un estudio cuyo objetivo consista en fijar un sistema de tarifas, con las cuales, cumpliendo con un criterio de equidad y en búsqueda de la eficiencia del servicio, sea posible cubrir en mayor proporción los gastos operativos o gastos variables, para que al brindar una unidad de servicio adicional, no genere una gran carga para el Presupuesto General del Estado.

Para ello, después de haber revisado y comparado la tarifa del Metro de Panamá, con las tarifas internacionales de este servicio, se propone en esta investigación que se realice un estudio posterior que contemple un cambio en la política pública que fijó la tarifa vigente. En este sentido, Ian Thomson sostenía que a los estratos urbanos que viven en condiciones de pobreza de nada les sirve que se fijen tarifas inferiores a los costos, si ello desalienta la inversión en autobuses y los deja sin servicios de ninguna especie, salvo quizá los que proporcionan empresarios piratas que operan en forma ilegal, cobran tarifas elevadas y explotan vehículos para pasajeros que son poco confiables, incómodos e incluso inseguros, por ello la fijación de las tarifas debe sacarse del terreno político, y entidades no políticas deberían concebir y aplicar fórmulas técnicas (Thomson, 1993). Tal como lo expresa el autor, esto es fácil de decir, pero difícil, aunque no imposible, de llevar a la práctica.

Así, es recomendable la fijación de un sistema de tarifas con un criterio de equidad, con el cual, aunque no se logre cubrir los costos totales; al cubrir en mayor cantidad los costos variables, se disminuiría la carga fiscal por parte del Estado.

Para fijar la tarifa, es recomendable realizar en el futuro, un estudio de todos los costos asociados a la operación del sistema del Metro de Panamá, una vez se tengan auditados y disponibles los datos correspondientes a sus estados financieros, a fin de que la tarifa sea producto de un criterio técnico.

Adicionalmente, es recomendable fijar tarifas o precios discriminatorios, para los trabajadores y por la compra por volumen de pasajes mensuales; así como a pasajeros de la tercera edad, discapacitados y estudiantes, en cumplimiento de normas precedentes.

Una de las ventajas de fijar estas tarifas discriminatorias, sería la de poder diferenciar en realidad las cantidades de demanda por tipo de usuario, ya que se observa en la actualidad que, al ser la tarifa tan baja, muchos estudiantes y personas de la tercera edad no hacen el trámite para personalizar sus tarjetas como usuarios con derecho a descuento, ya que el descuento de una tarifa baja es igualmente muy insignificante, por ejemplo un jubilado recibe un descuento de US \$0.11 en la actualidad, y con la fijación de nuevas tarifas basadas en criterios técnicos, podría recibir un descuento mayor.

Igualmente, convendría a futuro tener en consideración la aplicación de discriminación de precios por horario de demanda de servicio, lo cual además contribuiría a disminuir la congestión de servicio en las horas pico.

Lo recomendable es revisar las tarifas fijadas, al menos cada 2 años, para actualizarlas de acuerdo a los costos del sistema, a la inflación o el nivel general de precios.

Además de disminuir los subsidios directos, estas tarifas servirían para medir la eficiencia de la empresa, ya que al tener que ajustar la tarifa a los costos, esto incentivará la disminución o racionalización de los costos, o al menos la búsqueda de que no incrementen, situación que en la actualidad no se da, ya que cualquier déficit que se experimente por falta de eficiencia de los recursos, son cubiertos por el Estado a través de los subsidios.

7. Referencias

Bibliografía

- Banco Mundial, s.f. *Urban Transport Pricing and Finance*. [En línea]
Available at: <http://siteresources.worldbank.org/EXTURBANTRANSPORT/Resources/341448-1269891107889/financing.pdf>
[Último acceso: febrero 2019].
- Basso, L. J. & Jara-Díaz, S. R., 2010. The Case of Susidation of urban Public Transport and the Mohring Effect. *Journal of Transport Economics and Policy*, Volumen 44; part 3, pp. 365-372.
- Basso, L. & Silva, H., 2014. *blogs.lse.ac.uk*. [En línea]
Available at: <http://eprints.lse.ac.uk/61640/1/blogs.lse.ac.uk-Cities%20that%20subsidize%20transit%20will%20get%20the%20best%20value%20for%20money%20in%20the%20absence%20of%20congestion%20pricing%20.pdf>
[Último acceso: febrero 2019].
- Borenstein, S., 1985. https://www.jstor.org/stable/2555565?seq=1#page_scan_tab_contents. [En línea]
[Último acceso: agosto 2018].
- Compés López, R., 2005. De la empresa al Mercado: La desintegración vertical del transporte terrestre en España. *Revista de Economía Institucional*, 7(13).
- Dapena Fernández, J. L., 2011. Subsidios a la Oferta y a la Demanda. *El Tribuno.com*.
- de Rus, G., Campos, J. & Nombela, G., 2003. *Economía del Transporte*. Barcelona, España: Antoni Bosch, Editor.
- Fernández Pérez, D. & Revilla Cortezón, j. A., 1995. Políticas Tarifarias para la Gestión del Agua Urbana. *Revista de Obras Públicas*, Issue 3,339.
- Ferro, G. & Lentini, E., 2010. Economías de Escala en los servicios de agua potable y alcantarillado. *CEPAL Colección Documentos de Proyectos*.
- Gómez-Lobo, A., 2011. Monoply, subsidies and the Mohring Effect: a synthesis and an extension. *Serie de Documentos de Trabajo SDT, Universidad de Chile*, Issue 336.
- González de Cossío, F., 2006. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0041-86332006000100004&script=sci_abstract&tlng=en. [En línea]
[Último acceso: octubre 2018].
- Hortas-Rico, M. & Salinas, P., septiembre-diciembre, 2014. Determinación de la Escala Mínima Eficiente en la Provisión de Bienes Públicos Locales. *Revista de Economía Aplicada, Universidad de Zaragoza, España*, XXII(66), pp. 35-65.
- Jones, P., 1996. *Changuing daily urban movility. Less or differently?*. París, ECMT.
- Le Roy, M., 1986. *Microeconomía Moderna*. 4ta. Edición ed. México: Harla.
- Maibach, M., Schreyer, C. & Sutter, D., 2007. *Handbook on estimation of external cost in the transport sector*. Primera ed. Países Bajos: CE Delft.

- Miller Salas, R., 2009. Gestión de la movilidad mediante tarifas. *Revsta de Ingeniería*.
- Mohring, H., 1972. Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *The American Economic Review*, Issue 62, pp. 591-604.
- Monzón, A., 2015. *researchgate.net*. [En línea]
Available at:
https://www.researchgate.net/profile/Andres_Monzon/publication/28305829_Externalidades_de_l_transporte_y_ferrocarriles_urbanos/links/54d366ee0cf25017918210dd/Externalidades-del-transporte-y-ferrocarriles-urbanos.pdf
[Último acceso: 1 agosto 2019].
- Monzón, J. L., 2006. Economía Social y conceptos afines: fronteras borrosas y ambigüedades conceptuales del Tercer Sector. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, Issue 56, pp. 9-24.
- Pashigian, P., 1976. Consequences and Causes of Public Ownership of Urban Transit Facilities. *Journal of Political Economy*, 84(6).
- Romero, M. & Román, C., 2002. *Informe Económico del Proyecto de un Tren para Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, España: Departameto de Análisis Económico Aplicado.
- Sabino, C., 1991. *Diccionario de Economía y Finanzas*. Caracas: Editorial Panapo.
- Savage, I. & Small, K., 2010. A Comment on "Subsidisation of Urban Public Transport and the Mohring Effect". *Journal of Transport Economics and Policy*, Volumen 44, pp. 373-380.
- Serrano Cortes, I., 2018. *Discriminación de Precios en LVMH*. Alicante: s.n.
- Shepard, A., 1991. <http://pricetheory.uchicago.edu/levitt/Papers/Shepard1991.pdf>. [En línea]
[Último acceso: agosto 2018].
- TAMAMES, R., 1989. *Diccionario de Economía*. segunda edición ed. Madrid: Alianza Editorial, S.A..
- Thomson, I., 1993. Cómo mejorar el transporte urbano de los pobres. *Cepal*, Abril(49), p. 154.
- Van Reeven, P., 2008. Subsidisation of Urban Public Transport and the Mohring Effect. *Journal of Transport Economics and Policy*, Volumen 42, part 2, pp. 349-359.
- Vásquez, J. C., s.f. *Costos*. s.l.:Aguilar.
- Vela Meléndez, L., 2012. *Discriminación de Precios*. Lambayeque, Perú: s.n.
- Yepes, G., 2003. *Los Subsidios cruzados en los servicios de agua potable y saneamiento*, Washington, D.C.: Publicaciones IFM, Parada.

8. Anexos

1. LEY No. 6 de 16 de junio de 1987

(Gaceta Oficial 20,827 de 22 de junio de 1987)

Por la cual se adoptan Medidas en Beneficio de los Ciudadanos Jubilados, Pensionados, de la Tercera y Cuarta Edad y se crea y reglamenta el Impuesto de Timbre denominado de Jubilados y Pensionados

Texto actualizado conforme ha sido reformado por la Ley 18 de 1989, la Ley 15 de 1992, la Ley 37 de 2001 y la Ley 14 de 2003.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA

Capítulo I Descuentos y Tarifas Especiales

Artículo 1.

Los panameños o extranjeros residentes en el territorio nacional que tengan, cincuenta y cinco [55] años o más, si son mujeres; o sesenta [60] años o más, si son varones; y todos los jubilados y pensionados por cualquier género, gozarán de los siguientes beneficios:

1. Descuento de 50% de los precios que se cobren por la entrada a actividades de recreación y entretenimiento, tales como cines, teatros, deportes y demás espectáculos públicos. Este descuento no es aplicable a las actividades de beneficencia cuyas utilidades sean destinadas a la niñez, a damnificados y programas debidamente autorizados por la autoridad competente.
2. Descuento en la tarifa de transporte público de conformidad con la siguiente clasificación:
 - a. Autobuses interurbanos, 30%;
 - b. Trenes, 30%;
 - c. Lanchas y barcos, 30%; y
 - d. Un 25% en pasajes aéreos de empresas públicas o privadas nacionales y extranjeras.
3. Un descuento mínimo en los precios regulares de hoteles, moteles y pensiones así:
 - a. 50% de lunes a jueves.
 - b. 30% los días viernes, sábados y domingos.
4. Descuento de 25% del valor del consumo individual de comida en cualquier restaurante, salvo aquellos considerados como fondas, que no requieran de licencia comercial para operar.
5. Un descuento de 15% en los establecimientos de expendio de comidas rápidas con franquicias nacionales e internacionales.
6. Descuento de 15% de la cuenta total por servicios de hospitales y clínicas privadas.

7. Un descuento en las farmacias de 10% del valor de los medicamentos que adquieran bajo prescripción médica.
8. Descuento en los siguientes servicios médicos así:
 - a. 20 % en los honorarios por consultas de medicina general y en especialidades médicas y quirúrgicas; b. 15 % por servicios odontológicos; y c . 15% por servicios de optometría.
9. Las compañías de seguros que incluyan entre sus pólizas el riesgo por enfermedad, harán los ajustes necesarios para que el beneficio de estos descuentos sean trasladados al asegurado en el pago de sus primas, a la edad de cincuenta y cinco [55] años o más, si es mujer; y a la edad de sesenta [60] años o más si es varón; y a los pensionados y jubilados.
10. Descuento de 20% de los honorarios por servicios técnicos y profesionales.
11. Descuento de 20% del precio de todas las prótesis así como de todos los aparatos y accesorios de ayuda.
12. Descuento de 50% de los gastos o comisión de cierre en la transacciones de préstamos personales y comerciales que efectúen a su nombre en los bancos, financieras e instituciones de crédito. Ninguna entidad pública o privada podrá cobrar suma alguna en concepto de servicios de descuento, ni a los prestatarios beneficiados con la presente Ley, ni a los bancos, financieras, cooperativas e instituciones de crédito en las transacciones de préstamos personales y comerciales que efectúen a su nombre.
13. Las transacciones de préstamos personales y comerciales que efectúen a su nombre en bancos, financieras, cooperativas e instituciones de crédito, estarán exentas del pago de la sobre-tasa o gravamen estipulado en el Fondo Especial de Compensación de Intereses (FECI).
14. Descuento de 15% en la tasa de interés máximo que la ley le permita cobrar a bancos, financieras, cooperativas e instituciones de crédito en préstamos personales y comerciales a su nombre.
15. Descuento de 1 % en la tasa de interés en los préstamos hipotecarios de vivienda para su uso propio, al momento en que la persona cumpla cincuenta y cinco [55] años de edad si es mujer; o sesenta [60] años de edad si es varón; o si se trata de pensionados y jubilados. Se exceptúan de esta disposición los préstamos hipotecarios a tasas preferenciales decretadas por ley.
16. La congelación del impuesto de inmuebles, siempre que la vivienda este a su nombre y sea su única propiedad. Dicho impuesto será reducido en caso de que el valor del bien inmueble sea disminuido, de conformidad con la Ley.
17. Exoneración del pago de la tasa de valorización a su propiedad, siempre que ésta sea única y constituya su vivienda.
A partir de la transferencia de la propiedad, ésta podrá ser sujeta al impuesto de valorización por obras que se realicen durante o posteriormente a dicha transferencia.
18. Descuento de 50% del valor de pasaportes.

19. Descuento de 25% en la facturación del consumo mensual de energía eléctrica, de entidad pública o privada, hasta seiscientos kilovatios hora [600 kWh].

Se aplicará la tarifa normal al excedente de esta suma.

20. Las propiedades de las Asociaciones, Federaciones, Confederaciones de Jubilados y Pensionados, constituidas de conformidad con la Ley, gozarán de los descuentos otorgados a jubilados y pensionados a saber: energía eléctrica, agua, teléfono, apartado postal, tasa de valorización, impuesto de inmueble y cualquier otro beneficio otorgado a asociaciones sin fines de lucro, según lo disponen las leyes de la República.

21. Descuento de 25% del cargo fijo por servicio telefónico cuando:

- a. La cuenta del servicio telefónico esté a su nombre.
- b. La cuenta sea residencial.
- c. El cargo sea a un solo teléfono.

Se aplicará la tarifa normal al excedente de esta suma.

22. Descuento de 25% de la tarifa por consumo de agua, de entidad pública o privada, siempre que:

- a. El consumo no sea mayor de treinta balboas [B/.30.00].
- b. La cuenta esté a su nombre.
- c. La cuenta sea residencial y constituya su vivienda.

Se aplicará la tarifa normal al excedente de esta suma.

Artículo 2.

Todas las empresas estatales y privadas que presten servicios públicos deberán tener un lugar o ventanillas especiales para atender a las personas a las que se refiere esta Ley, quienes tendrán prioridad permanente en todos los casos. En caso de que falte dicha ventanilla especial el jubilado o pensionado tendrá prioridad en la fila y gozará del trato preferencial en todas las oficinas públicas y privadas en donde acuda en demanda de servicios.

Artículo 3.

Las programaciones de recreación y deportes de las instituciones responsables de la difusión cultural y espectáculos deportivos promoverán el acceso a los mismos de las personas residentes en Hogares de Ancianos.

Artículo 4.

Los beneficiarios de esta Ley probarán el derecho a sus beneficios así:

1. Con su cédula de identidad personal, si su edad es de cincuenta y cinco [55] años o más, si es mujer; y de sesenta [60] años, si es varón; o
2. Con su carnet de jubilado o pensionado.

PARÁGRAFO: A partir del 1 de enero de 1995 regirá la edad de cincuenta y siete [57] años o más si son mujeres; y de sesenta y dos [62] años o más, si son varones. [Esta disposición ha sido derogada por la Ley 14 de 2003]. En ningún caso la edad señalada en el respectivo párrafo será mayor que la establecida en la Ley Orgánica de la Caja de Seguro Social para efectos de jubilación o pensiones.

Artículo 5.

Las personas naturales o jurídicas que se nieguen a prestar los servicios en las condiciones y con las tarifas establecidas en la presente Ley, serán sancionadas por la Comisión de Libre Competencia y Asuntos del Consumidor con multas de cincuenta balboas [B/.50.00] a cinco mil balboas [B/.5,000.00], las cuales ingresarán al Fondo Especial para Jubilados y Pensionados.

Para determinar, el monto de la multa que debe imponerse en cada caso, se tomarán en cuenta la gravedad de la falta, el tamaño de la empresa, si hay o no reincidencia y otros factores similares.

Corresponderá a la Comisión de Libre Competencia y Asuntos del Consumidor conocer y resolver las denuncias que se presenten contra las personas naturales o jurídicas que violen lo dispuesto en esta Ley. Igualmente, la CLICAC exigirá que todo establecimiento público mantenga en un lugar visible los descuentos a que tienen derecho los beneficiarios de esta Ley y supervisará el cumplimiento de todo lo dispuesto en ella.

Artículo 5-A.

(Derogado)

Artículo 6.

Los descuentos y concesiones a que se refiere esta ley serán deducibles del impuesto sobre la renta.

Artículo 7.

Los beneficios de esa ley son intransferibles.

Artículo 7-A.

Los establecimientos comerciales y oficinas públicas obligadas por esta Ley a prestar los beneficios que aquí se reflejan, colocarán anuncios visibles y en lugar prominente que indiquen tal condición. El Ministerio de Comercio e Industrias velará por el cumplimiento de esta Ley.

Capítulo II**Del Impuesto de Timbre de Jubilados y Pensionados****Artículo 8.**

Créase el Impuesto de Timbre denominado "Timbre de Jubilados y Pensionados", el cual será distinguido con la serie correspondiente, de un valor único de veinte centésimos de balboas [B/0.20], con el fin de recaudar los dineros que se destinarán al Fondo Especial de Jubilados y Pensionados (FEJUPEN).

Artículo 9.

Créase el Fondo para Jubilados y Pensionados, en adelante FEJUPEN, el cual se constituirá con el total de las recaudaciones fiscales que produzca el impuesto del

Timbre de Jubilados y Pensionados.

El Ministerio de Hacienda y Tesoro remitirán mensualmente el total de las recaudaciones correspondientes del mes anterior, a la cuenta existente en el Banco Nacional de Panamá

denominada "Caja de Seguro Social, Fondo Especial para Jubilados y Pensionados, Plazo Fijo", distinguida con el número 05-89-0006-0.

El Ministerio de Hacienda y Tesoro publicará, a más tardar cinco [5] días de verificado el depósito a que se refiere el ordinal anterior, un edicto en el que señale cuál ha sido la suma de dinero depositada en el Fondo para Jubilados y Pensionados (FEJUPEN).

PARÁGRAFO: El FEJUPEN nombrará en cada cabecera de distrito, inspectores Ad-Honorem para fiscalizar la venta del Timbre de Jubilados y Pensionados.

Artículo 10.

El Fondo Especial para Jubilados y Pensionados, FEJUPEN, podrá incrementarse con recursos provenientes de otras fuentes distintas del Impuesto del Timbre de Pensionados y Jubilados.

A tales efectos, el Estado hará una aportación anual al FEJUPEN, cuyo monto será determinado conjuntamente por el Ministerio de Planificación y Política Económica y la Contraloría General de la República, y será incluido anualmente en el Presupuesto General del Estado desde la vigencia fiscal de 1993.

Dicha aportación nunca será menor a la recaudación anual que genere el Timbre de Jubilados y Pensionados.

Además, se destinará al FEJUPEN, el producto de las utilidades de las siguientes actividades:

1. Un sorteo anual extraordinario de la Lotería Nacional de Beneficencia, denominado Jubilados y Pensionados.
2. Una reunión ordinaria de carreras en los hipódromos que operen dentro de la República, denominado "Día de los Jubilados y Pensionados".
3. Una noche de bingo, en todos los bingos nacionales, denominada "Noche de Jubilados y Pensionados".
4. El 15% de la recuperación patrimonial que realice o haya realizado la Dirección de Responsabilidad Patrimonial de la Contraloría General de la República, producto de la jurisdicción de cuentas cuando estos bienes hayan sido rematados.
5. El 15% del producto de la venta mediante remate o subasta pública de los bienes incautados o decomisados por la Dirección General de Aduanas, en concepto de delitos aduaneros.

PARÁGRAFO: Las personas naturales o jurídicas que donen, aporten o de cualquier manera aumenten el FEJUPEN podrán deducir dichas aportaciones del

Impuesto sobre la Renta.

De igual manera, los descuentos, los beneficios y las concesiones a que se refiere el artículo 1 de la Ley 15 de 1992 y sus respectivas modificaciones, serán deducibles del Impuesto sobre la Renta.

Artículo 10-A.

Los recursos del Fondo Especial para Jubilados y Pensionados (FEJUPEN), serán destinados a pagar mensualmente, a los beneficiarios de la presente Ley, una suma adicional al importe de sus respectivas pensiones y jubilaciones, o el pago de una bonificación anual uniforme, en sustitución de lo anterior, que estará determinada por un porcentaje de las reservas del Fondo Especial para Jubilados y Pensionados disponible en el momento.

La bonificación a que se refiere este artículo, se pagará del excedente de la mensualidad de los cinco balboas [B/.5.00] que se pagan a los pensionados y jubilados que en estos momentos gozan de ese derecho adquirido.

La decisión del pago de la bonificación anual, previa comprobación de suficiencia de fondos, contará con el voto afirmativo de la mitad más uno de los catorce miembros del Comité Permanente del Fondo Especial para Jubilados y Pensionados.

Artículo 11.

Créase EL COMITÉ PERMANENTE para la reglamentación, administración y distribución del Fondo Especial de Jubilados y Pensionados, FEJUPEN, que estará compuesto de 14 miembros, los cuales serán escogidos por el Ejecutivo así:

- a. Un [1] representante de la Caja de Seguro Social, de una terna que, para tales efectos, le presente el Director de la Caja de Seguro Social;
- b. Un [1] representante del Ministerio de Hacienda y Tesoro, de una terna que, para tales efectos, le presente el Ministro del ramo;
- c. Un [1] representante del Ministerio de Comercio e Industrias, de una terna que, para tales efectos, le presente el Ministro del ramo;
- d. Un [1] representante de la Contraloría General de la República de una terna que, para tales efectos, le presente el Contralor General de la República;
- e. Dos [2] representantes de la Asamblea Legislativa, que serán: El presidente de la Comisión de Presupuesto y el de Trabajo y Bienestar Social; f . Dos [2] representantes del Consejo Nacional de la Empresa Privada, CONEP, de una lista de cinco [5] que, para tales efectos, le presente el presidente de dicha organización; y
- g. Seis [6] representantes de las Federaciones de Jubilados y Pensionados de una lista de diez [10] que, de común acuerdo, presentarán dichas federaciones.

Cada principal tendrá un suplente escogido de la misma manera que aquél.

El presidente del COMITÉ PERMANENTE será el representante de la Caja de Seguro Social.

Los miembros del Comité permanecerán en sus cargos por un período hasta de dos [2] años, y podrán ser reelegidos por iguales períodos.

Los administradores del Fondo rendirán un informe a la Asamblea Legislativa sobre el estado del mismo.

PARÁGRAFO: Los administradores del Fondo rendirán un informe escrito sobre el estado de éste, anualmente a la Asamblea Legislativa, el cual será obligatorio y público.

Los gastos de administración del Comité Permanente serán sufragados por el FEJUPEN.

Artículo 12.

La Contraloría General de la República auditará anualmente el fondo especial para jubilados y pensionados y rendirá un informe escrito a la Asamblea Legislativa.

Artículo 13.

El Impuesto de Timbre denominado “TIMBRE DE JUBILADOS Y PENSIONADOS” tendrá el mismo campo de aplicación que tiene el Timbre de Impuesto denominado “SOLDADO DE LA INDEPENDENCIA”, de acuerdo con lo que establece la legislación vigente.

Artículo 14.

Las multas y recargos interpuestos por la Comisión de Libre Competencia y Asuntos del Consumidor serán depositados en el Banco Nacional de Panamá para que, con la asesoría de este último, devenguen los mejores intereses posibles, y serán traspasados cada dos años al FEJUPEN.

Artículo 15. (Transitorio).

Tres [3] meses después de la vigencia de la presente Ley quedará derogado el Impuesto del Timbre denominado “SOLDADO DE LA INDEPENDENCIA”, y en su reemplazo adquirirá total vigencia legal el Impuesto de Timbre denominado “PAZ Y SEGURIDAD SOCIAL”.

Todos los compromisos fiscales y presupuestarios pendientes con la institución SOLDADOS DE LA INDEPENDENCIA hasta el final del período presupuestario que termina el 31 de diciembre de 1987 serán cubiertos con los ingresos producidos por el Impuesto del Timbre “PAZ Y SEGURIDAD SOCIAL”. A partir del 1 de enero de 1988 dichos compromisos serán incorporados al presupuesto del Gobierno Central.

Artículo 16.

Esta Ley modifica los parágrafos 1 y 2 del artículo 966 del Código Fiscal y deroga la Ley 14 de 1952 y cualquier otra disposición que le sea contraria.

Artículo 17.

Esta Ley entrará a regir a partir de su promulgación, salvo las excepciones que la misma establece en el numeral 19 del artículo 1 y el artículo 15.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Dada en la ciudad de Panamá a los 16 días del mes de junio de mil novecientos ochenta y siete.

2. Ley 23 de 28 de junio de 2007

LEY No. 23

De 28 de junio de 2007

Que crea la Secretaría Nacional de Discapacidad

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Capítulo I

Constitución

Artículo 1. Se crea la Secretaría Nacional de Discapacidad como entidad autónoma del Estado, con personería jurídica, autonomía en su régimen interno y patrimonio propio, para dirigir y ejecutar la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.

Artículo 2. La política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias, a la que hace referencia la presente Ley, se fundamenta en los siguientes principios:

1. Equiparación de oportunidades.
2. Respeto a los derechos humanos.
3. No discriminación.
4. Participación ciudadana.

Artículo 3. La Secretaría Nacional de Discapacidad es representada ante el Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Desarrollo Social.

Artículo 4. La Secretaría Nacional de Discapacidad tendrá la siguiente estructura administrativa:

1. Una Junta Directiva.
2. Un Director o Directora.
3. Un Subdirector o Subdirectora.
4. Unidades operativas conformadas por las direcciones, los departamentos y las secciones que se requieran para su funcionamiento.

La organización y conformación de las unidades operativas serán desarrolladas mediante decreto ejecutivo.

Sección 1ª

Junta Directiva

Artículo 5. La Junta Directiva de la Secretaría Nacional de Discapacidad estará integrada por los siguientes miembros:

1. El Ministro o la Ministra de Desarrollo Social, quien la presidirá.
2. El Ministro o la Ministra de Salud.
3. El Ministro o la Ministra de Educación.
4. El Ministro o la Ministra de Trabajo y Desarrollo Laboral.
5. El Ministro o la Ministra de Vivienda.
6. El Ministro o la Ministra de Obras Públicas.
7. El Ministro o la Ministra de Economía y Finanzas.
8. El Director o la Directora del Instituto Panameño de Habilidad Especial.
9. Dos representantes del Movimiento Asociativo Nacional de Personas con Discapacidad.

10. Dos representantes del Movimiento Asociativo Nacional de Padres y Madres de Personas con Discapacidad.
11. Un representante de las organizaciones no gubernamentales que trabajan para el bienestar de las personas con discapacidad.

El Director o la Directora de la Secretaría Nacional de Discapacidad participará como Secretario de la Junta Directiva con derecho a voz.

Los Ministros o las Ministras serán reemplazados en sus ausencias por el respectivo Viceministro o Viceministra, o por quien designe el Ministro o la Ministra. El Director o la Directora del Instituto Panameño de Habilitación Especial será reemplazado en sus ausencias por el Subdirector o la Subdirectora.

Los representantes indicados en los numerales 9, 10 y 11 serán escogidos por sus respectivas organizaciones, y tendrán un suplente escogido de la misma manera que el principal. Su escogencia será para un periodo de dos años y podrán ser reelegidos una sola vez en el cargo.

Artículo 6. La Junta Directiva tendrá las siguientes funciones:

1. Recomendar la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
2. Promover y apoyar a la Dirección de la Secretaría Nacional de Discapacidad para garantizar la ejecución de la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
3. Aprobar y supervisar la implementación de las estrategias, los planes y los programas para la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
4. Aprobar el anteproyecto de presupuesto anual de la Secretaría Nacional de Discapacidad, así como dar su aprobación a la solicitud de presentación de crédito extraordinario.
5. Proponer los anteproyectos de ley relativos a su competencia para su presentación ante el Consejo de Gabinete.
6. Coadyuvar con la Dirección de la Secretaría Nacional de Discapacidad en la transversalización de la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.

Artículo 7. La Junta Directiva se reunirá cada tres meses de manera ordinaria, y de manera extraordinaria por solicitud del Director o la Directora o por la convocatoria de, por lo menos, siete de sus miembros.

Sección 2ª

Director y Subdirector

Artículo 8. El Director o la Directora de la Secretaría Nacional de Discapacidad, quien será el representante legal de la entidad, será nombrado por el Órgano Ejecutivo y ratificado por la Asamblea Nacional para un periodo de cinco años, y tendrá las siguientes funciones:

1. Planificar, organizar y coordinar las actividades técnicas y administrativas.
2. Desarrollar los planes necesarios para elaborar proyecciones que definan o identifiquen los insumos materiales, tecnológicos, de información y humanos que se requieran para que la entidad opere en condiciones de eficiencia y eficacia, a corto, mediano y largo plazo.

3. Elaborar el presupuesto anual de la Secretaría Nacional de Discapacidad y sustentarlo ante la Junta Directiva y la Asamblea Nacional.
4. Nombrar, promover, sancionar y destituir su recurso humano de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes.
5. Celebrar actos, contratos y adquisición y disposición de bienes, de acuerdo con la legislación vigente en materia de contrataciones públicas.
6. Representar a la República de Panamá ante los organismos nacionales e internacionales en lo relativo a su competencia.
7. Designar representaciones de las organizaciones de personas con discapacidad, de las organizaciones para las personas con discapacidad, de las organizaciones de padres y madres de personas con discapacidad y de profesionales para que participen en eventos nacionales e internacionales referentes a la temática.
8. Convocar a la Junta Directiva a sesiones extraordinarias, cuando así lo considere.
9. Actuar como Secretario de la Junta Directiva.
10. Ejercer las demás que le señale la ley y el reglamento.

Artículo 9. Para ser Director o Directora de la Secretaría Nacional de Discapacidad se requiere:

1. Ser de nacionalidad panameña.
2. Hallarse en pleno uso de sus derechos civiles y políticos.
3. Haber cumplido treinta años de edad.
4. Poseer título universitario de licenciatura en Ciencias Sociales, de la Salud, de la Educación, en Derecho o carreras afines.
5. Poseer experiencia comprobada de, por lo menos, cinco años en la temática de políticas públicas, derechos humanos y discapacidad.
6. No haber sido condenado por delito doloso con pena privativa de la libertad de cinco años o más mediante sentencia ejecutoriada proferida por un tribunal de justicia.

Artículo 10. La Secretaría Nacional de Discapacidad tendrá un Subdirector o una Subdirectora, que será nombrado por el Órgano Ejecutivo y deberá cumplir con los mismos requisitos exigidos para el Director o la Directora.

Artículo 11. El Subdirector o la Subdirectora colaborará con el Director o la Directora, asumiendo las funciones que se le encomiende o delegue, y lo reemplazará en sus ausencias temporales. En caso de ausencia permanente por renuncia, muerte o cualquier otra causa, el Subdirector o la Subdirectora ocupará dicho cargo hasta que el Órgano Ejecutivo designe al Director o la Directora.

Artículo 12. El Director o la Directora y el Subdirector o la Subdirectora podrán ser removidos de su cargo por el Órgano Ejecutivo por el incumplimiento de sus funciones o por la comisión comprobada de faltas graves o delitos dolosos.

Capítulo II

Funciones

Artículo 13. La Secretaría Nacional de Discapacidad tendrá las siguientes funciones:

1. Promover una cultura de igualdad, de respeto a los derechos humanos y de cumplimiento de las normas, las leyes y los reglamentos vigentes en la República de Panamá en relación con las personas con discapacidad y sus familias.
2. Proponer la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias, las acciones pertinentes y las normas técnicas y administrativas para su ejecución, a fin de que sean incluidas en los planes de desarrollo del Estado.
3. Promover y facilitar la incorporación y ejecución de la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias en el ámbito público y privado.
4. Planificar, elaborar, ejecutar y financiar, parcial o totalmente, programas y proyectos de prevención, orientación, atención, protección y salvaguarda para las personas con discapacidad y sus familias, orientadas a su inclusión social.
5. Velar para que en todas las instituciones públicas y privadas se aplique el principio de equiparación de oportunidades, de conformidad con las normas vigentes.
6. Formular los anteproyectos de ley relativos a su competencia.
7. Representar a la República de Panamá, ante los organismos nacionales e internacionales, en los asuntos relativos a su naturaleza.
8. Convocar a cualquier institución pública, autónoma, semiautónoma o de carácter privado, para apoyar la ejecución de políticas, planes y proyectos de inclusión social para las personas con discapacidad y sus familias.
9. Diseñar y actualizar los baremos nacionales para la certificación de la discapacidad, tomando como referencia los instrumentos técnicos o jurídicos, nacionales, internacionales o extranjeros.
10. Valorar la discapacidad con base en los baremos nacionales, y expedir en consecuencia la acreditación correspondiente.
11. Coordinar con las autoridades competentes la aplicación de medidas que aseguren que las personas con discapacidad logren el acceso, el uso, la movilidad, la comprensión de los espacios y la oportunidad de incluirse funcionalmente dentro de sus entornos.
12. Aprobar, en coordinación con los municipios, el diseño de proyectos y planos urbanísticos y arquitectónicos, así como las remodelaciones de edificios existentes y de espacios de acceso público y privado de uso común, con miras a garantizar que estos cumplan con las especificaciones técnicas de acceso al entorno.
13. Recibir, orientar o referir a las autoridades competentes, las denuncias sobre posibles violaciones o transgresiones de las normas vigentes relativas a la discapacidad.
14. Promover y facilitar la participación ciudadana, en especial de las organizaciones de personas con discapacidad y sus familias, en la formulación y ejecución de políticas, estrategias y programas en el tema de la discapacidad.
15. Incentivar y canalizar recursos para la investigación humanística, técnica y científica, en el tema de la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
16. Colaborar con las autoridades competentes para garantizar el derecho a la inclusión educativa de la población con necesidades educativas especiales por discapacidad, dentro del sistema educativo y en concordancia con el modelo de intervención y con las pautas de inclusión y accesibilidad.

17. Apoyar a las autoridades competentes para asegurar que los programas de educación formal y no formal incorporen el tema de los derechos de las personas con discapacidad y sus familias.
18. Apoyar a las autoridades competentes en el diseño y la implementación de programas de promoción de la salud, la prevención, la atención y la rehabilitación integral, a fin de garantizar el derecho a la salud de las personas con discapacidad y sus familias.
19. Apoyar a las autoridades competentes en el diseño y la implementación de programas que garanticen el derecho a la inclusión laboral de las personas con discapacidad y sus familias.
20. Proponer los indicadores estadísticos, en conjunto con la Dirección de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República, para el levantamiento de datos relacionados con la discapacidad en coordinación intersectorial.
21. Promover convenios de cooperación y asistencia recíproca con organismos internacionales y extranjeros, privados o públicos, para complementar y apoyar la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias, así como con entidades nacionales públicas o privadas.
22. Administrar el Fondo Rotativo de Discapacidad, destinado a la adquisición de ayudas técnicas para personas con discapacidad.
23. Fomentar la creación y el fortalecimiento de organizaciones de personas con discapacidad y sus familias.
24. Coadyuvar para que los mecanismos de coordinación y consulta entre las entidades competentes permitan mantener una vinculación armónica con los principios de la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias. Para tal fin, se constituirá, en cada institución, la oficina de equiparación de oportunidades, adscrita a los respectivos despachos superiores.
25. Presentar anualmente a la Asamblea Nacional un informe sobre la gestión desarrollada.
26. Elaborar su reglamento interno.
27. Las demás que le señale la ley o su reglamento.

Capítulo III

Patrimonio

Artículo 14. El patrimonio de la Secretaría Nacional de Discapacidad estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen en el Presupuesto General del Estado.
2. Todos los bienes muebles e inmuebles que, a la fecha de la promulgación de la presente Ley, estén en uso y administración de la Dirección Nacional de Personas con Discapacidad del Ministerio de Desarrollo Social y de la Secretaría Nacional para la Integración Social de las Personas con Discapacidad del Ministerio de la Presidencia.
3. Los bienes muebles o inmuebles que esta adquiera a título gratuito u oneroso.
4. Los legados, las herencias, las donaciones o las subvenciones que le sean concedidos por personas naturales o jurídicas, y por entidades nacionales, extranjeras o internacionales.
5. El Fondo Rotativo de Discapacidad destinado a la adquisición y al financiamiento total o parcial de ayudas auxiliares técnicas y especializadas para las personas con discapacidad.
6. Cualquier otro bien que adquiera de conformidad con la Ley.

Artículo 15. Se crea el Fondo Rotativo de Discapacidad destinado a la adquisición y al financiamiento total o parcial de ayudas auxiliares y técnicas para personas con discapacidad.

Se entiende por ayudas auxiliares y técnicas los elementos técnicos que requieren las personas con discapacidad para mejorar su funcionalidad y garantizar su autonomía.

Para acceder a los beneficios del Fondo se deberá cumplir con los requisitos que establezca la ley y su reglamento.

Artículo 16. El Fondo Rotativo de Discapacidad estará constituido por:

1. El aporte inicial que dé el Gobierno nacional para su funcionamiento.
2. Los recursos que anualmente le destine el Presupuesto General del Estado.
3. Los bienes muebles e inmuebles que adquiera a cualquier título.
4. Los aportes que le sean concedidos por personas naturales o jurídicas, y entidades nacionales, extranjeras o internacionales, públicas o privadas.
5. Cualquier otro aporte que la ley permita.

Artículo 17. Los beneficios del Fondo Rotativo de Discapacidad serán otorgados sobre la base de evaluaciones de los aspirantes, fundamentadas en criterios técnicos y económicos, y mediante mecanismos de transparencia determinados en la reglamentación de la presente Ley.

Capítulo IV

Consejo Nacional Consultivo de Discapacidad

Artículo 18. La Secretaría Nacional de Discapacidad contará con un consejo interinstitucional e intersectorial para garantizar el cumplimiento de los objetivos y los fines que esta debe cumplir. Para tal efecto, se crea el Consejo Nacional Consultivo de Discapacidad.

Artículo 19. El Consejo Nacional Consultivo de Discapacidad estará integrado por:

1. El Presidente o la Presidenta de la República, quien lo presidirá.
2. El Director o la Directora de la Secretaría Nacional de Discapacidad.
3. Los Ministros o Ministras de Desarrollo Social, de Salud, de Educación, de Trabajo y Desarrollo Laboral, de Vivienda, de Gobierno y Justicia, de Relaciones Exteriores, de Obras Públicas y de Economía y Finanzas.
4. El Contralor General de la República.
5. Los Directores o las Directoras de la Caja de Seguro Social, del Instituto Nacional de Deportes, del Instituto Nacional de Cultura, del Instituto Panameño de Turismo, del Instituto para la Formación y Aprovechamiento de los Recursos Humanos, del Instituto Nacional de Medicina Física y Rehabilitación, del Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano, del Instituto Panameño de Habilitación Especial y cualquier otro Director o Directora que sea convocado.
6. El Presidente o la Presidenta de la Comisión de Asuntos de la Mujer, Derechos del Niño, la Juventud y la Familia de la Asamblea Nacional.

7. El Defensor o Defensora del Pueblo.
8. Un representante del Órgano Judicial, designado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia.
9. Un representante del Comité Ecuménico.
10. El Rector o la Rectora de la Universidad Especializada de las Américas.
11. Un representante del Consejo de Rectores de las Universidades.
12. Tres representantes de las organizaciones de personas con discapacidad.
13. Tres representantes de las organizaciones de padres y madres de personas con discapacidad.
14. Un representante de las organizaciones para personas con discapacidad.
15. Un representante de las organizaciones gremiales.
16. Un representante de las organizaciones sindicales.
17. Un representante de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá.
18. Un representante de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa.
19. Un representante de los clubes cívicos.

El Consejo queda facultado para convocar a cualquier otra institución u organismo que contribuya al cumplimiento de los objetivos de inclusión de las personas con discapacidad y sus familias.

Los integrantes del Consejo Nacional de Discapacidad podrán designar un suplente para que los represente durante sus ausencias.

Artículo 20. El Consejo Nacional Consultivo de Discapacidad tendrá las siguientes funciones:

1. Servir como ente de consulta y apoyo para la ejecución de las funciones asignadas a la Secretaría Nacional de Discapacidad.
2. Colaborar con la puesta en ejecución de las estrategias destinadas a lograr la inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
3. Promover e impulsar acciones encaminadas a la salvaguarda de los derechos humanos de las personas con discapacidad y sus familias.
4. Fomentar la igualdad y la equiparación de oportunidades en el cumplimiento de la política de inclusión social de las personas con discapacidad y sus familias.
5. Contribuir a la sensibilización de la comunidad en el tema de discapacidad.
6. Impulsar intersectorialmente las políticas públicas para la participación social de las personas con discapacidad y sus familias.
7. Promover, en las instituciones públicas y privadas, la creación de espacios para la sensibilización, la contratación laboral, la eliminación de barreras y el ejercicio pleno de los derechos de las personas con discapacidad y sus familias.
8. Elaborar su reglamento.

Capítulo V

Disposiciones Finales

Artículo 21. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Secretaría Nacional de Discapacidad asumirá todas las funciones de gestión de políticas, de reglamentación, de coordinación interinstitucional, así como de planes operativos y servicios que estén asignadas a la

Secretaría Nacional para la Integración Social de las Personas con Discapacidad del Ministerio de la Presidencia, a la Dirección Nacional de Personas con Discapacidad del Ministerio de Desarrollo Social y al Consejo Nacional Consultivo para la Integración Social de las Personas con Discapacidad.

Artículo 22. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Secretaría Nacional de Discapacidad asumirá todos los convenios y compromisos técnicos, administrativos y financieros que la Secretaría Nacional para la Integración Social de las Personas con Discapacidad del Ministerio de la Presidencia, la Dirección Nacional de Personas con Discapacidad del Ministerio de Desarrollo Social y el Consejo Nacional Consultivo para la Integración Social de las Personas con Discapacidad hayan adquirido con organismos gubernamentales y no gubernamentales, nacionales e internacionales.

Artículo 23. El Órgano Ejecutivo realizará los traslados necesarios de las partidas presupuestarias de inversión y funcionamiento asignadas para el funcionamiento de la Secretaría Nacional para la Integración Social de las Personas con Discapacidad del Ministerio de la Presidencia y de la Dirección Nacional de Personas con Discapacidad del Ministerio de Desarrollo Social, a fin de que sean asignados al presupuesto de la Secretaría Nacional de Discapacidad.

Artículo 24. Los servidores públicos que, a la fecha de promulgación de la presente Ley, estén laborando, ya sea por nombramiento o por asignación de funciones en la Secretaría Nacional para la Integración Social de las Personas con Discapacidad del Ministerio de la Presidencia y en la Dirección Nacional de Personas con Discapacidad del Ministerio de Desarrollo Social, serán reubicados con los mismos derechos dentro de la estructura presupuestaria y administrativa de la nueva autoridad. El Ministerio de Economía y Finanzas, en conjunto con las instituciones involucradas, procederán con las transferencias de partidas que sean necesarias.

Artículo 25. La Secretaría Nacional de Discapacidad formará parte del Sistema de Carrera Administrativa, conforme a lo establecido en la Constitución Política y las normas legales que regulan la materia.

Artículo 26. A las personas con discapacidad física o mental que no puedan generar sus propios ingresos les serán extensivos los beneficios del descuento en medicamentos que señala la ley para los jubilados y pensionados. Para tal efecto, la entidad competente deberá acreditar la condición de discapacidad.

Artículo 27. La presente Ley deroga el Capítulo IX de la Ley 42 de 19 de noviembre de 1997, subrogada por la Ley 29 del 1 de agosto de 2005, y el Decreto Ejecutivo 103 de 1 de septiembre de 2004.

Artículo 28. La presente Ley comenzará a regir a los noventa días de su promulgación, excepto el artículo 24, el cual entrará en vigencia a partir de la promulgación de esta Ley.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 299 de 2007 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los 19 días del mes de junio del año dos mil siete.

3. Ley 109 de 25 de noviembre de 2013

Que dicta el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Transporte de Personas

LA ASAMBLEA NACIONAL DECRETA:

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Esta Ley tiene por objeto regular el Sistema Metro de Transporte de Personas, así como autorizar la creación de la empresa Metro de Panamá, S.A., la cual se constituirá como una sociedad anónima con autonomía, autoridad, representatividad, capacidad técnica y administrativa suficientes a cuyo cargo estará el Sistema Metro de Transporte de Personas y la regulación de todas las actividades propias de este, en atención a los términos señalados en la presente Ley.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se considera como Sistema Metro de Transporte de Personas a aquellos sistemas rápidos de transporte masivo de personas en vías de uso exclusivo, que operan en el ámbito de una determinada área metropolitana y sus alrededores, el cual se denominará Metro de Panamá, en adelante el Metro.

El Metro está integrado por las obras de infraestructuras, equipos, la totalidad de los elementos que formen parte de la operación y demás servicios relacionados que resulten necesarios para el correcto funcionamiento del referido sistema de transporte, dentro de los cuales se encuentran, sin limitar, los terrenos, las obras civiles, las vías, las estaciones, los talleres y edificaciones, el material rodante, las instalaciones vinculadas a la seguridad y a los desarrollos comerciales, a las telecomunicaciones, a la electrificación, señalización, incluyendo actividades conexas y cualquier otro que forme parte integral de dicho sistema de transporte.

Artículo 3. Las normas establecidas en esta Ley son de orden público y de interés social, así como de carácter general, y servirán de marco para los reglamentos que al respecto se expidan, de manera que el Metro brinde un servicio continuo, eficiente y seguro, dentro del horario comercial que se fije, por ser considerado un servicio público de transporte. En consecuencia, el Metro, sus obras de infraestructuras, equipamientos e instalaciones, así como su operación, mantenimiento,

explotación y la prestación de los demás servicios relacionados con el Metro, son declarados de orden público, de uso y utilidad pública y de interés social.

En atención a esta declaratoria, todas las entidades públicas o privadas, organismos e instituciones involucradas en el desarrollo del Metro, en cualesquiera de sus fases o líneas, o cuya competencia deba ser desarrollada en coordinación con las labores del Metro, deberán coadyuvar en la ejecución de los objetivos, actividades y tareas desarrolladas por esta Ley, sus reglamentos y los convenios y acuerdos celebrados con motivo de esta.

Capítulo II

Creación y Funciones del Metro de Panamá, S.A.

Artículo 4. Se autoriza al Órgano Ejecutivo, conforme lo dispuesto en el numeral 13 del artículo 159 de la Constitución Política de la República, a expedir el pacto social y los estatutos para la creación de la sociedad anónima Metro de Panamá, S.A. y de cualquiera filial y/o subsidiaria.

El Metro de Panamá, S.A. se constituirá como una sociedad anónima y, como tal, se registrará por la Ley 32 de 1927, sobre sociedades anónimas, sujeta a las limitaciones y excepciones establecidas en la presente Ley, en el pacto social y en los reglamentos que se dicten en su desarrollo y en las normas del Código de Comercio aplicables a las sociedades anónimas.

La denominación Metro de Panamá se reserva para la sociedad anónima cuya creación se autoriza mediante la presente Ley, por lo que se prohíbe la inscripción o el uso de tal denominación por cualquier persona natural o jurídica, establecimiento comercial, marca o similar.

Artículo 5. La sociedad anónima Metro de Panamá, S.A. estará encargada privativamente de planificar, promover, dirigir, regular, coordinar, supervisar, disponer, controlar y ejecutar las obras de infraestructuras y equipamientos para el Metro, así como de su operación, seguridad, administración, mantenimiento, explotación, expansión y la prestación de los demás servicios relacionados con el Metro en todas sus fases, líneas y modalidades, para lo cual deberá desarrollar, adoptar y supervisar las políticas y procedimientos administrativos, operacionales y de seguridad, planes, reglamentaciones y demás acciones necesarias para su efectivo desarrollo y

funcionamiento, dentro del marco de la Constitución Política, esta Ley y cualquiera disposición legal que resulte aplicable.

El Metro de Panamá, S.A. podrá delegar en terceros, total o parcialmente, la ejecución y desempeño de determinadas obras, trabajos o servicios, así como determinadas funciones y atribuciones, conforme a esta Ley y los reglamentos que se dicten en su desarrollo, manteniendo el Metro de Panamá, S.A. el control, supervisión y vigilancia sobre las atribuciones delegadas.

En consecuencia, el Metro de Panamá, S.A. podrá ejercer todas las potestades necesarias para el ejercicio de sus funciones y el cumplimiento de sus fines entre las cuales, con carácter meramente enunciativo y no limitativo, se establecen las siguientes:

1. Planificar, desarrollar, promover, regular, gestionar, coordinar y ejecutar las políticas, procedimientos y normas reglamentarias, obras de infraestructuras, equipamientos e instalaciones del Metro, así como su operación, mantenimiento, explotación, expansión y la prestación de los demás servicios relacionados con el Metro.
2. Establecer los criterios, políticas y procedimientos para que la operación y explotación del Metro se realice con eficiencia, continuidad y en condiciones idóneas de seguridad.
3. Supervisar y controlar el cumplimiento de las condiciones de operación y seguridad del Metro, de acuerdo con lo establecido en esta Ley, el pacto social y los reglamentos que se dicten al respecto.
4. Proteger los intereses de los usuarios del Metro, garantizando sus derechos al acceso a los servicios del Metro en condiciones adecuadas de seguridad y calidad.
5. Determinar las metas de desempeño y calidad del Metro, además de establecer y monitorear los indicadores necesarios para permitir su evaluación.
6. Velar por que los planes de expansión del Metro sean coherentes con los respectivos planes integrales de desarrollo urbano y movilidad.
7. Elaborar y aprobar o recomendar su aprobación al Órgano Ejecutivo, según sea la materia, los reglamentos necesarios para su debido funcionamiento, operación y explotación, incluyendo el reglamento de concesiones y asociaciones público-privadas de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y el pacto social, así como velar por el cumplimiento de estos.
8. Celebrar actos, operaciones y contratos de ejecución de obras, suministro y prestación de todo tipo de servicios, necesarios o convenientes para la construcción, equipamiento, operación, mantenimiento, explotación y expansión del Metro.
9. Planificar, gestionar, suscribir, administrar, controlar, supervisar y vigilar la ejecución de los contratos, concesiones y asociaciones necesarias para la construcción, equipamiento, operación, mantenimiento, explotación y expansión del Metro.
10. Participar, gestionar y promover acuerdos con instituciones públicas y/o privadas, nacionales o internacionales, para la donación de recursos en general o cooperaciones técnicas, con el objetivo de cumplir los fines establecidos en la presente Ley, el pacto social y los reglamentos que se dicten en virtud de esta.

11. Representar a la República de Panamá ante organismos internacionales, en asuntos vinculados con la materia objeto de esta Ley, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
12. Contratar empréstitos, emitir bonos, obligaciones o cualesquiera títulos, valores o documentos de deuda para el financiamiento de planes y programas de inversión, funcionamiento, operación, mantenimiento y expansión del Metro, previa coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas.
13. Custodiar, conservar y administrar los bienes, equipos, activos y propiedades que forman parte del Metro.
14. Ceder, gravar y/o dar en garantía, en todo o en parte, sus bienes y activos, incluyendo sus tarifas, rentas, derechos y tasas, a favor de acreedores fiduciarios, entidades financieras y/o agentes de garantía, locales o internacionales, para el financiamiento y ejecución de los planes y programas de diseño, ejecución, construcción, funcionamiento, operación, mantenimiento y expansión del Metro.
15. Seleccionar, nombrar y remover su personal de acuerdo con las disposiciones del Código de Trabajo y las disposiciones reglamentarias dictadas para este fin.
16. Homologar y certificar el personal responsable de los servicios de operación y seguridad del Metro.
17. Promover la integración física, operativa y tarifaria del Metro con el resto de los sistemas de transporte, la integración de las distintas rutas y equipos de manera que se facilite la transferencia de pasajeros entre los diferentes sistemas de transporte y el establecimiento de tarifas integradas de viaje.
18. Coordinar con las entidades públicas o privadas correspondientes, incluyendo aquellas con competencia en materia de transporte, las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, para lo cual podrá celebrar los acuerdos, convenios o contratos que considere necesarios con cualquiera autoridad nacional o municipal o con entidades privadas o particulares, según corresponda.
19. Recomendar al Órgano Ejecutivo el régimen tarifario de pasajes de los usuarios del Metro y recaudarlo directa o indirectamente.
20. Imponer, recaudar y cobrar o recomendar la imposición, en aquellos casos aplicables, de las multas o sanciones a las que hubiera lugar, en cumplimiento de la presente Ley y de las disposiciones legales, reglamentarias y contractuales que se dicten en virtud de esta.

21. Reglamentar, determinar y cobrar las rentas, derechos, contribuciones y/o tasas por los servicios y beneficios que brinde el Metro y/o los operadores, administradores, concesionarios o contratistas del Metro, de manera directa o indirecta.
22. Recomendar al Órgano Ejecutivo la aprobación de la delimitación y establecimiento de las áreas de polígonos de influencia del Metro, que establezcan y delimiten las zonas que de tiempo en tiempo sean identificadas para el desarrollo, construcción, ejecución, operación, explotación y expansión del Metro o como zonas de seguridad, así como recomendar las medidas necesarias para concretar la referida delimitación y establecimiento.
23. Oficiar al Registro Público, municipios respectivos y otras dependencias del Estado sobre los polígonos de influencia debidamente publicados en Gaceta Oficial, que establezcan y delimiten las zonas que de tiempo en tiempo sean identificadas para el desarrollo, construcción, operación, explotación y expansión del Metro o como zonas de seguridad, con la finalidad de que todo acto de disposición sobre bienes inmuebles dentro de dichos polígonos cumpla con el proceso de No Objeción por parte del Metro de Panamá, S.A.
24. Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, el pacto social y las disposiciones legales y reglamentarias que se desarrollen con motivo de esta, para lo cual podrá llevar a cabo los mecanismos de coordinación requeridos para garantizar el cumplimiento de dichos instrumentos legales.
25. Realizar cualquiera otra función que le asigne la presente Ley, el pacto social, los estatutos, los reglamentos y las normas que se dicten de conformidad con sus objetivos.

Artículo 6. El Metro de Panamá, S.A. deberá manejarse con criterios de eficiencia, transparencia y trato igualitario para garantizar el mejor cumplimiento de sus objetivos y funciones. De igual manera, aplicará en su gestión normas y estándares de desempeño y medición de calidad de servicios internacionalmente reconocidos.

Además, deberá contar con una estructura administrativa que contemple funciones como son las de una Junta Directiva capaz de fijar las políticas y procedimientos relacionados con el funcionamiento, operación, explotación, expansión y la prestación de los demás servicios relacionados con el Metro y realizar una vigilancia sobre la administración del Metro de Panamá,

S.A.; un auditor interno responsable por la realización y supervisión de auditorías e investigaciones internas, y de promover la economía, eficiencia y efectividad en la administración, prevenir y detectar el fraude y el abuso de autoridad, así como de recomendar las políticas destinadas a esos fines; y una administración capaz de ejecutar las políticas dictadas por la Junta Directiva, la responsabilidad del funcionamiento diario del Metro y la autoridad necesaria para cumplirla.

Capítulo III

Patrimonio, Fiscalización y Funcionamiento del Metro de Panamá, S.A.

Artículo 7. Las acciones del Metro de Panamá, S.A. serán emitidas de forma nominativa. El 100% de ellas será de propiedad del Estado y estarán bajo custodia del Ministerio de Economía y Finanzas.

La representación en la Asamblea de Accionistas la tendrá el Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de la Presidencia.

Artículo 8. El Metro de Panamá, S.A. contará con el siguiente patrimonio:

1. Los aportes a capital que le sean asignados de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y el pacto social constitutivo.
2. Las partidas asignadas en el Presupuesto General del Estado.
3. Los bienes que les sean asignados o traspasados de conformidad con esta Ley.
4. Los bienes públicos y privados que le sean otorgados, a cualquier título, y el derecho a su uso y explotación.
5. Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos por los servicios o beneficios que brinden el Metro y/o los operadores, administradores o contratistas del Metro, de manera directa o indirecta.
6. Las sumas que reciba por sanciones o multas que aplique.
7. Los frutos y rentas que reciba de los bienes que administre, de las inversiones que realice de manera directa o indirecta o de los servicios que suministre de manera directa o indirecta.
8. Los frutos y rentas que reciba por la disposición de los bienes de su propiedad o que se encuentren bajo su custodia o administración.
9. Los dividendos que reciba por razón de la tenencia de acciones en empresas públicas o privadas.
10. Las herencias, donaciones y legados que se le hagan, los cuales se recibirán a beneficio de inventario.
11. Cualesquiera otros bienes, derechos y títulos que ingresen a su patrimonio en virtud de la ley o de actos jurídicos de adquisición a título oneroso o gratuito.

12. Cualesquiera otros recursos, bienes o haberes que no estén previstos en los numerales anteriores, y puedan serle retribuidos por disposición legal o acto jurídico o que autorice el pacto social.

Capítulo IV

Estructura Administrativa

Artículo 9. Para el correcto ejercicio de sus facultades, el Metro de Panamá, S.A. contará con una Junta Directiva, un director general y un auditor interno.

El Metro de Panamá, S.A. podrá conformar comités interinstitucionales y comisiones consultivas con el fin de garantizar el debido cumplimiento de los objetivos de la presente Ley y sus reglamentos.

Los comités interinstitucionales estarán conformados por miembros de las entidades públicas y/o privadas que dicten políticas, regulen, desarrollen o fiscalicen asuntos que de cualquier manera puedan relacionarse con el Metro, y estos serán convocados por el Metro de Panamá, S.A. para tratar temas relacionados con el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley y sus reglamentos.

Las comisiones consultivas estarán conformadas por personal técnico, expertos y equipo de apoyo que requiera el Metro de Panamá, S.A. para la toma de decisiones nacionales o internacionales.

Artículo 10. La Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A. estará integrada por siete miembros:

1. Un director, quien será el presidente de la Junta Directiva, designado por el presidente de la República.
2. El ministro de Obras Públicas o en quien este delegue dicho cargo.
3. El ministro de Economía y Finanzas o en quien este delegue dicho cargo.
4. El director de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre o en quien este delegue dicho cargo.
5. Un director designado por el Órgano Ejecutivo de una terna propuesta por el Consejo Nacional de la Empresa Privada.
6. Un director designado por el Órgano Ejecutivo de una terna propuesta por la Cámara Panameña de la Construcción.
7. Un director designado por el Órgano Ejecutivo.

Si en el término de sesenta días calendario, contado a partir de la fecha en que debe hacerse el nombramiento de los directivos respectivos, no se hubieran presentado las ternas o nóminas correspondientes, el presidente de la República procederá libremente a su nombramiento dentro de los respectivos gremios o asociaciones.

Los directores a que se hace referencia en los numerales 1, 5, 6 y 7 permanecerán en sus cargos por siete años y deberán ser ratificados por la Asamblea Nacional. El resto de los directores serán designados por un periodo de tiempo que coincida con el de sus cargos. Todos los directores tendrán derecho a voz y voto en las reuniones.

La Junta Directiva elegirá, de entre sus miembros, a un vicepresidente, un tesorero y un secretario, y podrá también tener todos los dignatarios, agentes y representantes que la Junta Directiva, el pacto social o los estatutos determinen, y que serán elegidos de la manera que en ellos se establezca.

El presidente de la Junta Directiva y/o el director general serán los representantes legales del Metro de Panamá, S.A. En sus ausencias, esta representación legal podrá ser delegada en otros miembros de la Junta Directiva o en trabajadores del Metro de Panamá, S.A.

El contralor general de la República o quien este designe asistirá a las reuniones de Junta Directiva con derecho a voz.

Los miembros de la Junta Directiva recibirán una dieta por sesión que será fijada por el Órgano Ejecutivo y revisada cada dos años, tomando en consideración la importancia relativa de la sociedad anónima Metro de Panamá, S.A. dentro del sector.

La frecuencia y formalidades de las sesiones ordinarias y extraordinarias que celebre la Junta Directiva se establecerán en el pacto social y en los estatutos del Metro de Panamá, S.A.

El presidente de la República, en ejercicio de sus facultades constitucionales, podrá otorgarle a la persona que ocupe la Presidencia de la Junta Directiva el rango de ministro consejero.

Parágrafo transitorio. Respecto a la designación inicial de los primeros directores, el director a que se hace referencia en el numeral 1 será designado para un periodo de siete años, el director a que se hace referencia en el numeral 5 será designado para un periodo de seis años, el director a que se hace referencia en el numeral 6 será designado para un periodo de cinco años y el director a que se hace referencia en el numeral 7 será designado para un periodo de cuatro años.

Artículo 11. Los requisitos mínimos para ejercer el cargo de director de la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A. son:

1. Ser de nacionalidad panameña.
2. Poseer título universitario y experiencia suficiente en actividades directivas o de alta gerencia en empresas o en instituciones de complejidad.
3. Ser persona de reconocida probidad.

4. No haber sido condenado por cualquier delito doloso ni delito culposo, por autoridad competente de la República de Panamá o de otro país.
5. No tener parentesco con los demás directores o con el director general o el auditor interno de la sociedad, dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni ser cónyuge de alguno de ellos.

Se exceptúa del cumplimiento de estos requisitos a los directores nombrados por razón de su cargo en los numerales 2, 3 y 4 del artículo anterior, en cuyo caso los requisitos están regulados en la correspondiente Ley que regula su nombramiento en el cargo que ocupa.

Artículo 12. Una vez nombrados, los directores solo podrán ser removidos por las siguientes causales:

1. Incapacidad manifiesta en el cumplimiento de sus obligaciones.
2. Incapacidad física o mental que les imposibilite cumplir sus funciones de forma permanente.
3. Haber sido condenados por autoridad competente de la República de Panamá u otro país por la comisión de delito doloso o por delito culposo.
4. Incumplimiento de los requisitos establecidos para su escogencia o que se compruebe que no reunían alguno de estos requisitos al momento de su nombramiento.
5. Falta de probidad en el ejercicio de sus funciones.
6. Inasistencia sin causa justificada a tres reuniones de la Junta Directiva de manera consecutiva o a más de la mitad de las reuniones en el periodo de un año.

Están legitimados para solicitar la remoción de un director por cualquiera de las causales antes mencionadas el Órgano Ejecutivo y/o la Junta Directiva, previa decisión adoptada por la mayoría absoluta de los directores. Para los propósitos anteriores, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo 290 del Código Judicial. Esta decisión admite recurso de reconsideración, el cual deberá ser presentado dentro del término de cinco días hábiles siguientes a la notificación.

Artículo 13. Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva, además de las que se establezcan en el pacto social y en los estatutos, las siguientes:

1. Establecer las políticas relacionadas con las obras, funcionamiento, operación, explotación y expansión del Metro, así como cualquiera otra política necesaria para su buen desempeño.
2. Establecer las metas de desempeño y calidad del Metro y vigilar su cumplimiento.

3. Aprobar los planes presentados por el director general que se requieran para garantizar la operación y expansión del Metro y el cumplimiento de los demás objetivos desarrollados en la presente Ley, con eficiencia y eficacia, a corto, mediano y largo plazo.
4. Aprobar y reformar su reglamento interno y el del Metro de Panamá, S.A., así como los reglamentos que desarrollen materias o se refieran a procedimientos y situaciones establecidos en la presente Ley o recomendar la aprobación al Órgano Ejecutivo, según sea la materia.
5. Aprobar la estructura administrativa y organizacional del Metro de Panamá, S.A.
6. Autorizar las políticas de contratación de personal, remuneraciones, criterios de selección y promoción, así como las escalas salariales y de beneficios económicos de los empleados y convenios colectivos de los trabajadores, de conformidad con el Código de Trabajo.
7. Autorizar la contratación de profesionales especialistas nacionales o extranjeros de reconocida trayectoria, por sí mismos o por interpuestas empresas, para desempeñar puestos claves en la estructura del Metro de Panamá, S.A., garantizando la transferencia de conocimiento al personal de la empresa Metro de Panamá, S.A.
8. Establecer un régimen de planificación y administración financiera para un periodo de cinco años o más, con ejecución y control anual conforme al cual se desarrollarán los programas anuales de inversión, funcionamiento, operación, mantenimiento y expansión de acuerdo con los fines establecidos en la presente Ley.
9. Aprobar el anteproyecto de presupuesto anual del Metro de Panamá, S.A.
10. Aprobar la contratación de firmas de auditoría externa para la preparación de los estados financieros y balances generales auditados del Metro de Panamá, S.A.
11. Conocer y aprobar los informes anuales presentados por el director general, los estados financieros y balances generales del Metro de Panamá, S.A. y someterlos, por conducto del Ministerio de la Presidencia, a consideración del Consejo de Gabinete.
12. Autorizar, a propuesta del director general, debidamente sustentada, la contratación de empréstitos, emisiones de bonos, obligaciones o cualesquiera otros títulos, valores o documentos de deuda, para el financiamiento de los planes y programas de inversión, funcionamiento, operación, mantenimiento y expansión de acuerdo con lo establecido en la presente Ley.

13. Aprobar el reglamento aplicable a las contrataciones cuya cuantía no sobrepase los trescientos mil balboas (B/.300,000.00) necesarias o convenientes para el debido funcionamiento del Metro.
14. Autorizar la suscripción de contratos bajo las modalidades de arrendamiento, venta, concesión, fideicomiso, cesión, usufructo, uso temporal, custodia, hipoteca y demás formas de disposición, dentro de los límites y montos designados en el pacto social o las disposiciones reglamentarias adoptadas por el Metro de Panamá, S.A.
15. Autorizar la cesión, gravamen y/o dar en garantía, en todo o en parte, sus bienes y activos, incluyendo sus tarifas, rentas, derechos y tasas, a favor de acreedores fiduciarios, entidades financieras y/o agentes de garantía, locales o internacionales, para el financiamiento y ejecución de los planes y programas de diseño, ejecución, construcción, funcionamiento, operación, mantenimiento y expansión del Metro.
16. Autorizar la participación del Metro de Panamá, S.A. en organizaciones o asociaciones nacionales o internacionales relacionadas con su objeto.
17. Autorizar la conformación de comisiones consultivas integradas por personal técnico, expertos y equipo de apoyo que requiera el Metro de Panamá, S.A. para la toma de decisiones nacionales o internacionales.
18. Autorizar la conformación de comités multidisciplinarios compuestos por miembros de las entidades públicas y/o privadas que dicten políticas, regulen, desarrollen o fiscalicen asuntos que de cualquier manera puedan relacionarse con el Metro.
19. Recomendar al Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de la Presidencia, la aprobación de la delimitación y establecimiento de las áreas de polígonos de influencia del Metro y las medidas necesarias para concretar la referida delimitación y establecimiento.
20. Establecer las rentas, derechos, contribuciones y/o tasas de los servicios y beneficios que brinde el Metro y/o los operadores, administradores o contratistas del Metro, de manera directa o indirecta, así como las multas o sanciones a las que haya lugar de acuerdo con lo establecido en la presente Ley.
21. Recomendar al Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de la Presidencia, el régimen tarifario de pasajes de los usuarios del Metro.
22. Aprobar o desaprobar el pago de indemnizaciones y reclamaciones a terceros en general y, en particular, el que deba ser realizado a terceros por daños y perjuicios sufridos por estos, con motivo de accidentes en la operación del Metro, en la medida en que el monto

de la respectiva indemnización exceda los límites de autorización fijados al director general en el pacto social.

23. Solicitar por motivos de interés social urgente al Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de la Presidencia, que decrete la ocupación inmediata, en calidad de arrendamiento temporal, de cualquier bien inmueble y/o la expropiación extraordinaria de conformidad con lo establecido en el artículo 51 de la Constitución Política.
24. Responder del ejercicio de sus funciones ante el Órgano Ejecutivo a través del Ministerio de la Presidencia.
25. Cumplir cualquiera otra función que le señalen la ley, la Ley de Sociedades Anónimas, el pacto social y los estatutos, los reglamentos y el Órgano Ejecutivo.

Artículo 14. El director general será de libre designación, suspensión y remoción por parte de la Junta Directiva. La remoción o suspensión del director general por faltas graves a juicio de la Junta Directiva deberá ser adoptada por la mayoría de los directores que componen la Junta Directiva. Esta será aplicada sin perjuicio de cualquier sanción penal a que haya lugar.

El director general deberá presentar declaración jurada de sus bienes ante notario público, dentro de los diez días posteriores a la toma de posesión del cargo y dentro de los diez días posteriores a su remoción o dimisión, cuya copia debe ser remitida a la Contraloría General de la República.

El director general participará en las reuniones de la Junta Directiva, no obstante, cuando se traten temas directamente relacionados con la suspensión y/o remoción de este, deberá abstenerse de participar en la reunión de que se trate.

Artículo 15. Para ser designado director general del Metro de Panamá, S.A., se requiere cumplir con los mismos requisitos establecidos en el artículo 11 para ser director de la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A.

Artículo 16. El director general tendrá como salario los emolumentos, remuneraciones y beneficios que fije la Junta Directiva.

Artículo 17. El director general es el funcionario ejecutivo de mayor jerarquía del Metro de Panamá, S.A., responsable por su administración y por la ejecución de las políticas, procedimientos y decisiones de la Junta Directiva. Ejercerá sus potestades y atribuciones de conformidad con la Constitución Política, esta Ley, el pacto social, los estatutos, los reglamentos, las resoluciones y los acuerdos que adopte la Junta Directiva.

El director general tendrá entre sus facultades el nombramiento de un subdirector general, quien lo reemplazará en sus ausencias y lo asistirá en las labores relativas al cargo.

El director general podrá delegar parcialmente sus potestades en otros trabajadores del Metro de Panamá, S.A., de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Artículo 18. El auditor interno deberá, además de cumplir con los mismos requisitos establecidos en el artículo 11 para ser director de la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A., poseer título universitario en contabilidad e idoneidad profesional y un mínimo de diez años de experiencia en su ramo.

El auditor interno es de libre designación y remoción por parte de la Junta Directiva, por lo que podrá ser suspendido o removido de su cargo por la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A.

El auditor interno será responsable por la realización y supervisión de auditorías e investigaciones internas, relacionadas con las actividades, transacciones, operaciones y obligaciones del Metro de Panamá, S.A., y velará para que el Metro de Panamá S.A. emplee en su contabilidad las mejores prácticas internacionales, utilizando Normas Internacionales Financieras y Normas Internacionales de Contabilidad. Además, deberá promover la economía, eficiencia y efectividad en la administración, prevenir y detectar el fraude y el abuso de autoridad, así como recomendar las políticas destinadas a esos fines.

El auditor interno informará directamente a la Junta Directiva y estará bajo su supervisión general.

Las atribuciones dadas al auditor interno son sin perjuicio de las funciones que debe ejercer la Contraloría General de la República y de la facultad de la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A. de contratar los servicios de una auditoría externa, la cual deberá ser realizada por una empresa independiente e idónea de reconocido prestigio, de acuerdo con las leyes vigentes.

Artículo 19. Los miembros de la Junta Directiva, el director general, el auditor interno y los trabajadores del Metro de Panamá, S.A. no podrán celebrar contratos o acuerdos de carácter lucrativo, ya sean verbales o escritos, con el Metro de Panamá, S.A., por sí mismos o por interpuestas personas, cuando estos sean de carácter ajeno al servicio que prestan. Cualquier contravención a este artículo será sancionada con la destitución del cargo.

Capítulo V

Administración Financiera

Artículo 20. El Metro de Panamá, S.A. tendrá autonomía de administración financiera, patrimonio propio y derecho de administrarlo. En consecuencia, ejercerá libremente la facultad de recibir,

custodiar y asignar sus recursos financieros y podrá depositar sus fondos en bancos privados u oficiales.

El Metro de Panamá, S.A. administrará sus fondos de manera separada e independiente, sin perjuicio del control y fiscalización de la Contraloría General de la República, tanto los generados por su gestión como los provenientes de su financiamiento, para desarrollar los programas anuales de inversión, adquisición, expansión, funcionamiento y mantenimiento, previamente aprobados por la Junta Directiva, e incluidos en el presupuesto anual del Metro de Panamá, S.A.

Además, podrá crear fondos especiales para la reinversión de recursos destinados a garantizar la óptima operación, gestión, desarrollo, mantenimiento y operación del Metro, ya sea directa o indirectamente.

De existir saldos en el presupuesto del Metro de Panamá, S.A. no utilizados en una vigencia fiscal, podrán permanecer en los fondos, como saldos en caja, hasta cubrir los compromisos presupuestarios de esa vigencia fiscal. Si resultan excedentes económicos, una vez cubiertas las necesidades presupuestarias del Metro de Panamá, S.A., incluyendo sus inversiones y reservas, previa coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, podrá destinar estos excedentes a la creación de fondos para su funcionamiento o para el desarrollo de nuevas inversiones o líneas del Metro.

Artículo 21. El Metro de Panamá, S.A. podrá contratar préstamos con el Estado, con sus entidades autónomas o semiautónomas, con agencias internacionales, con instituciones financieras de crédito públicas o privadas, nacionales o extranjeras, observando lo dispuesto en el pacto social y en los estatutos. Además, podrá emitir bonos, obligaciones o cualesquiera otros títulos, valores o documentos de deuda de cualquier denominación con o sin el aval de la Nación.

Para los propósitos anteriores, podrá igualmente dar sus bienes en garantía, así como estructurar fideicomisos de administración, inversión y/o de garantía, y aportarle bienes y activos a los patrimonios del Metro de Panamá, S.A.

En todo caso, para toda contratación de empréstitos, emisión de bonos, obligaciones o cualesquiera títulos, valores o documentos de deuda, previa coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, se deberá contar con el concepto favorable previo:

1. De la Junta Directiva, en el caso de empréstitos, emisión de bonos, obligaciones o cualesquiera títulos, valores o documentos de deuda, hasta la suma de trescientos mil balboas (B/.300,000.00).
2. Del Consejo Económico Nacional, en el caso de empréstitos, emisión de bonos, obligaciones o cualesquiera títulos, valores o documentos de deuda, que superen la suma de trescientos mil balboas (B/.300,000.00) hasta la suma de tres millones de balboas (B/.3,000,000.00).

3. Del Consejo de Gabinete, en el caso de empréstitos, emisión de bonos, obligaciones o cualesquiera títulos, valores o documentos de deuda, que superen la suma de tres millones de balboas (B/.3,000,000.00).

Todo lo anterior, sin perjuicio de la fiscalización que compete a la Contraloría General de la República.

Artículo 22. Las relaciones de trabajo entre el Metro de Panamá, S.A. y sus trabajadores se registrarán por el Código de Trabajo.

Capítulo VI

Contrataciones y Concesiones

Artículo 23. El Metro de Panamá, S.A. podrá contratar o adquirir obras, suministros de bienes, prestación de servicios, consultorías, proveeduría en general, adquisición y disposición de bienes y arrendamiento de bienes de conformidad con lo dispuesto en la Ley 22 de 2006, sobre contrataciones públicas.

Se podrán exceptuar de la aplicación de la Ley de contrataciones públicas aquellas contrataciones cuya cuantía no sobrepase los trescientos mil balboas (B/.300,000.00), que le corresponderá reglamentar a la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A.

Artículo 24. El Metro de Panamá, S.A. se podrá apegar a lo establecido en la Ley 5 de 1988, que establece y regula el sistema de ejecución de obras públicas por el sistema de concesión administrativa, para cualesquiera de las actividades susceptibles de concesión a que se refiere dicha ley. Las concesiones no reguladas en la ley antes señalada podrán ser reglamentadas por el Metro de Panamá, S.A. para los fines establecidos en la presente Ley y el pacto social.

Capítulo VII

Régimen Fiscal

Artículo 25. El Metro de Panamá, S.A. está exento del pago de todo tributo, del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, directos e indirectos, tasas, derechos, cargos, contribuciones y/o gravámenes, con excepción de las cuotas de seguridad social, seguro educativo, riesgos profesionales y/o las que establece el Código de Trabajo en virtud de la relación laboral con sus empleados.

Artículo 26. Los contratistas del Metro de Panamá, S.A. responsables de la ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e

instalación del sistema integral ferroviario, suministro del material rodante y/o servicios de mantenimiento del sistema integral ferroviario, así como los subcontratistas y/o proveedores del contratista, cuando estos estén debidamente registrados por el Metro de Panamá, S.A., gozarán de los beneficios fiscales establecidos en la presente Ley de acuerdo con las formalidades contenidas en esta y sus reglamentos.

Artículo 27. Los contratistas, subcontratistas y proveedores referidos en el artículo anterior gozarán de la exoneración total de:

1. Impuesto de importación.
2. Impuesto sobre la transferencia de bienes corporales muebles y la prestación de servicios.
3. Impuesto selectivo al consumo de ciertos bienes y servicios.

No obstante lo anterior, los contratistas y los subcontratistas y/o proveedores del contratista, en caso de no haber dado el valor o monto de descuento de su propuesta de precio en materia de exoneración de impuestos, quedarán obligados a otorgar los ajustes al valor del contrato, por el mismo valor o monto de los impuestos que le sean exonerados. En caso contrario, de no haber dado el valor o monto de descuento de su propuesta en materia de exoneración de impuestos o no conceder los ajustes o créditos al Metro de Panamá, S.A., según esta disponga, perderán las exoneraciones obtenidas en esta Ley y deberán pagarle al Fisco el monto total de los impuestos.

Artículo 28. El derecho a las exoneraciones establecidas en esta Ley comprende, exclusivamente, maquinarias, equipos, herramientas, suministros, materiales y bienes en general que se destinen a la ejecución de las obras y prestación de los servicios indicados en el artículo 26. Queda entendido que estos bienes no podrán ser destinados a fines distintos ni podrán ser vendidos o traspasados a terceros que vayan a utilizarlos para otros propósitos en la República de Panamá, sin pagar los impuestos correspondientes.

Tales bienes, maquinarias, equipos, herramientas, suministros y materiales podrán, en cualquier momento, ser reexportados.

Artículo 29. El régimen antes mencionado alcanzará a los bienes que adquieran los contratistas, así como los subcontratistas y/o proveedores del contratista, y que estén previamente inscritos en registro que lleve a cabo la oficina tripartita creada en desarrollo de esta Ley para efectos de vigilancia y fiscalización. Para tal efecto, se establecerá una comisión tripartita integrada por representantes de la Autoridad Nacional de Aduanas, la Autoridad Nacional de Ingresos Públicos y un representante designado por la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A.

Esta comisión recomendará a la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A. la reglamentación del régimen fiscal incluido en este Capítulo, para que se presente, a través del Ministro de la Presidencia, al Órgano Ejecutivo.

Capítulo VIII

Adquisición de Fincas y Mejoras, de los Polígonos de Influencia, y Servidumbres

Artículo 30. Corresponde al Metro de Panamá, S.A. recomendar al Órgano Ejecutivo la aprobación de la delimitación y establecimiento de las áreas de polígonos de influencia del Metro, que establecen y delimitan las zonas que de tiempo en tiempo sean identificadas para el desarrollo, construcción, ejecución, operación, explotación y expansión del Metro o como zonas de seguridad, así como recomendar las medidas necesarias para concretar la referida delimitación y establecimiento. En estos casos se notificará mediante oficio al Registro Público, municipios respectivos y otras dependencias del Estado sobre los polígonos de influencia debidamente publicados en Gaceta Oficial.

Artículo 31. El Metro de Panamá, S.A. será el encargado de otorgar la No Objeción a todo acto de uso, usufructo, derecho, gravamen, enajenación, construcción o modificación de bienes inmuebles, así como cualquier acto de adquisición, transferencia, reconocimiento de la propiedad o disposición de bienes, cambio en el uso de suelo e inicio o modificación de actividades económicas e instalación de estructuras, dentro de los polígonos de influencia del Metro, en propiedad privada o pública incluyendo servidumbres, a fin de determinar su compatibilidad con el proyecto de desarrollo, construcción, ejecución, operación, seguridad, explotación y expansión del Metro. En caso de ser necesario, el Metro de Panamá, S.A. coordinará que la No Objeción a la que se refiere el presente artículo sea manifestada a través de las entidades encargadas de aprobar o registrar dichos actos.

Artículo 32. El Metro de Panamá, S.A. podrá ocupar y utilizar las vías públicas o servidumbres cuyo uso sea concedido por el Estado, ya sea en la superficie o en el subsuelo, para el desarrollo de las operaciones, instalaciones, infraestructura, mantenimiento, servicios y actividades en general del Metro.

El Metro de Panamá, S.A. deberá ejercer las acciones destinadas a proteger las servidumbres concedidas por el Estado contra perturbaciones u ocupaciones indebidas, a través del Cuerpo Policial Especial asignado al Metro por parte de la Policía Nacional y la asistencia del corregidor del área.

Artículo 33. En el caso de mejoras construidas sobre terrenos de propiedad del Estado o servidumbre pública, el Metro de Panamá, S.A. podrá efectuar el desalojo inmediato de la mejora, sin que medie pago alguno y sin mayores formalismos legales, salvo la asistencia del corregidor del área. En casos excepcionales de interés social, el Metro de Panamá, S.A. podrá reglamentar e implementar un programa de asistencia social que incluya un paquete de beneficios para los ocupantes de las mejoras construidas sobre terrenos de propiedad del Estado o servidumbre pública.

Artículo 34. No habrá derecho a pago, compensación o indemnización alguna en el caso de adquisición o expropiación de terrenos cuyos propietarios los hayan destinado para vía pública, o de terrenos cuyos títulos de dominio hagan obligatoria la constitución de una servidumbre gratuita.

Artículo 35. El Metro de Panamá, S.A., por motivos de interés social urgente, podrá solicitar al Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de la Presidencia, que decrete la ocupación inmediata, en calidad de arrendamiento temporal, de cualquier bien inmueble y/o la expropiación extraordinaria de conformidad con lo establecido en el artículo 51 de la Constitución Política.

Artículo 36. En caso de adquisición por parte del Metro de Panamá, S.A. de fincas y mejoras que sean requeridas para la construcción, operación, explotación y expansión del Metro, los propietarios estarán exentos del pago del impuesto de transferencia de bienes inmuebles y de ganancia de capital.

Artículo 37. En caso de que las obras requeridas para el desarrollo, construcción, ejecución, mantenimiento y operación del Metro hagan necesaria la remoción, traslado o reubicación de instalaciones de propiedad de concesionarios o prestadores de servicios públicos o privados, el Metro de Panamá, S.A. se podrá apegar a lo establecido en los artículos 136 y 137 del Texto Único de la Ley 6 de 1997, sobre la prestación del servicio público de electricidad.

Capítulo IX

Servicio Continuo y Seguridad del Metro

Artículo 38. El Metro es un servicio público esencial que debe prestarse de manera ininterrumpida y continua dentro del horario comercial que se fije, salvo situaciones de seguridad, orden público, fuerza mayor, caso fortuito o de emergencia nacional.

Quedan prohibidas las paralizaciones de hecho del servicio público de transporte del Metro, lo que faculta a la sociedad anónima Metro de Panamá, S.A. a coordinar con las autoridades o instituciones públicas o privadas la prestación del servicio de transporte dentro del horario comercial fijado, garantizando la prestación segura, eficiente e ininterrumpida.

Artículo 39. En caso de conflicto colectivo laboral, una vez agotados los términos y procedimientos de conciliación correspondientes, sin que las partes lleguen a un acuerdo, la autoridad competente deberá decretar el arbitraje para asegurar que no se afecte el servicio público de transporte del Metro en perjuicio de los usuarios, conforme lo establece la Constitución Política y el Código de Trabajo.

Artículo 40. El Metro de Panamá, S.A. deberá velar por la seguridad y el orden de las instalaciones que forman parte del Metro, para lo cual será responsable de elaborar un marco regulatorio de operación y seguridad del Metro, que debe incluir como sus pilares el Reglamento de Circulación, el Reglamento de Viajeros, el Plan de Seguridad, sus respectivos Protocolos y los Casos y Certificados de Seguridad, los cuales serán de obligatorio cumplimiento para todos sus empleados, usuarios, contratistas, subcontratistas, concesionarios, entidades públicas o privadas que cumplan sus funciones en el Metro o estén relacionadas con este, incluyendo a las entidades representadas en el Comité de Seguridad del Metro a que se refiere esta Ley. El Reglamento de Circulación y el Reglamento de Viajeros deberán publicarse en la Gaceta Oficial.

En el marco regulatorio de operación y seguridad del Metro, el Metro de Panamá, S.A.

será responsable de emitir las directrices y criterios que regulen la obtención, mantenimiento, registro, renovación y revocación de los casos y certificados de seguridad para la adecuada capacitación y certificación de los contratistas, subcontratistas, concesionarios, operadores del centro de control y, en general, de las diversas instalaciones del Metro y en especial de aquellos que estén directamente vinculados con la seguridad del Metro.

Artículo 41. El Metro de Panamá, S.A. velará por que quienes presten servicios relacionados con el funcionamiento, operación y mantenimiento del Metro cumplan las medidas de seguridad necesarias para la protección y comodidad del usuario del Metro y sus instalaciones, la prevención de los delitos, faltas y accidentes de cualquier naturaleza que se puedan originar dentro de las instalaciones del Metro, la preservación del patrimonio vinculado al servicio público, la regularidad y normalidad del tráfico y el mantenimiento del orden del Metro.

Para la consecución de estos fines, la Policía Nacional como estamento de seguridad por excelencia y con la misión constitucional de conservar el orden público, la protección de la vida, honra y bienes de quienes se encuentran bajo jurisdicción del Estado y para la prevención de hechos delictivos, creará un Cuerpo Policial Especial asignado al Metro, que ejercerá, además de las funciones atribuidas por su función policial, las funciones que le serán asignadas por el Comité de Seguridad adscrito al Metro de Panamá, S.A.

Este personal contará con entrenamiento especializado y deberá cumplir con los protocolos y con los reglamentos que se dicten por el Metro de Panamá, S.A.

Artículo 42. El Metro de Panamá, S.A. conformará un Comité de Seguridad del Metro integrado por un representante designado por el Ministerio de Seguridad Pública, la Policía Nacional, el Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá, el Sistema Nacional de Protección Civil y el Metro de Panamá, S.A. La composición del Comité deberá representar a los distintos estamentos de seguridad que operan en el Área Metropolitana y se constituirá como un organismo asesor del Metro de Panamá, S.A., con capacidad de intervenir en el ámbito de su competencia legal, y tendrá como funciones:

1. Atender los requerimientos de las agencias del Ministerio Público en las investigaciones producto de hechos delictivos ocurridos en el Metro.

2. Asesorar en materia de seguridad al Metro de Panamá, S.A. en lo que corresponde a la elaboración del Plan de Seguridad, con el fin de incorporar políticas encaminadas a garantizar la protección del Metro en caso de un accidente o hechos delictivos.
3. Colaborar, participar e intervenir en la elaboración del Plan de Seguridad y sus protocolos que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidentes o de cualquier otra incidencia que perturbe el servicio del Metro.
4. Participar activamente en la organización de simulacros para prepararse en caso de incidentes de acuerdo con el Plan de Seguridad.

El Metro de Panamá, S.A. será el ente coordinador del Comité de Seguridad del Metro. Las entidades que integran el Comité de Seguridad del Metro tendrán a su cargo la ejecución, en el sitio, de las medidas y procedimientos acordados, de investigación administrativa y, en general, todo lo que señalen las leyes que regulen cada materia, en el caso de accidentes y protección civil en caso de desastres y seguridad pública.

En caso de perturbación grave del servicio o en caso de accidentes significativos, el Comité de Seguridad del Metro podrá crear comisiones de investigación administrativa con el fin de esclarecer lo sucedido, evitar su repetición y, si fuera preciso, determinar responsabilidades de naturaleza administrativa. Para ello, podrá designar o contratar asesores expertos en la materia a investigar.

Artículo 43. El personal del Metro de Panamá, S.A. y los agentes del Cuerpo Policial Especial asignado al Metro colaborarán con el Ministerio Público en lo que este requiera en el desarrollo de las investigaciones que realice. Cuando hayan ocurrido hechos punibles dentro del vagón o las instalaciones del Metro, este Cuerpo Policial Especial adoptará las medidas necesarias para asegurar que los implicados sean puestos a disposición de la autoridad competente.

El Ministerio Público podrá crear dentro de las instalaciones del Metro agencias delegadas para atender hechos delictivos que tengan lugar en las instalaciones de este.

Artículo 44. Toda persona tiene derecho a usar el servicio del Metro en condiciones cómodas y seguras, exclusivamente dentro del horario fijado para el público, pero también tiene la obligación de respetar las normas e instrucciones que lo regulan y no adoptar actitudes que perjudiquen el servicio, molesten o pongan en riesgo a terceros o las instalaciones.

Artículo 45. El Metro de Panamá, S.A. no responderá por objetos que lleven consigo los pasajeros ni por objetos encontrados en los vagones ni en las instalaciones del Metro y establecerá un reglamento para su enajenación, destrucción o disposición.

Artículo 46. El Metro de Panamá, S.A. y su personal estarán exentos de responsabilidad en caso de accidentes que resulten de la negligencia e imprudencia del lesionado o de la inobservancia y/o desconocimiento de sus usuarios del Reglamento de Viajeros.

La declaración del personal del Metro y/o del Cuerpo Policial Especial sobre la contravención o infracción cometida por el usuario contra las normas que regulan el servicio del Metro, en el lugar de sus funciones, hará fe, salvo prueba en contrario.

Cuando se trate de procesos policivos o penales por faltas y delitos ocasionados en el Metro, la declaración del personal del Metro y/o del Cuerpo Policial Especial sobre la contravención o infracción cometida se constituirán en indicios graves de los hechos investigados.

Artículo 47. El Metro de Panamá, S.A. desarrollará los convenios contractuales a que haya lugar para cubrir los servicios de transporte del Metro y uso de las instalaciones por parte de los usuarios, en los cuales podrá incluir la cláusula de limitación de responsabilidad correspondiente.

Las indemnizaciones a que haya lugar por daños causados en la operación del Metro serán determinadas por reglamentación dictada en el desarrollo de la presente Ley y en ningún caso excederán de veinticinco mil balboas (B/.25,000.00) por cada persona afectada. Este límite podrá ser modificado por el Órgano Ejecutivo. La acción para exigir el pago de indemnización prescribirá en el término de un año a partir de ocurrido el incidente que dé lugar a la indemnización.

Capítulo X

Multas y Sanciones

Artículo 48. El Metro de Panamá, S.A., por conducto del director general, podrá imponer multas administrativas desde cien balboas (B/.100.00) hasta cien mil balboas (B/.100,000.00), según sea la gravedad de la falta, a las empresas, organizaciones, instituciones, personas o usuarios del Metro que cometieran un acto que infrinja o transgreda la presente Ley y los reglamentos que al respecto se expidan, sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades penales y/o civiles que puedan corresponder. El Metro de Panamá, S.A. adoptará un reglamento de multas que desarrolle esta materia.

Artículo 49. El Metro de Panamá, S.A. tendrá jurisdicción coactiva, que será ejercida por la Autoridad Nacional de Ingresos Públicos, para hacer efectivo el cobro de las obligaciones existentes a su favor, por morosidad en el pago de multas, permisos o daños causados a bienes de su propiedad, entre otros.

Capítulo XI

Disposición Adicional

Artículo 50. Se adiciona el artículo 2050-A al Código Judicial, así:

Artículo 2050-A. En el caso de muerte o de lesiones en las vías o vagones del Metro, que comprometan o impidan su tránsito continuo, el Cuerpo Policial Especial asignado al Metro por la Policía Nacional o los agentes del Ministerio Público procederán a retirar el cadáver o los lesionados de estos lugares, así como los objetos relacionados con el hecho.

Para tal fin, en ausencia de los agentes del Ministerio Público, el Cuerpo Policial Especial asignado al Metro por la Policía Nacional suscribirá un documento denominado Acta de Remoción de Cadáver y/o Lesionados, en la cual se hará constar los hallazgos o circunstancias que rodearon el hecho, la cual se documentará con videos, vistas fotográficas o mediante otro medio tecnológico o audiovisual. El acta será firmada por quienes realicen la remoción.

Capítulo XII

Disposiciones Finales

Artículo 51. Se declara de utilidad pública y de interés social urgente el diseño, planificación, ejecución, desarrollo, construcción y operación de la Línea 1 del Metro, la cual abarca el polígono de influencia establecido y delimitado en el Decreto Ejecutivo 1 de 7 de enero de 2010. En el supuesto de que dicho polígono de influencia sea modificado o adicionado con posterioridad a la expedición de la presente Ley, para todos los efectos legales se considerará que esta disposición será aplicable al polígono que resulte de la adición o modificación aludida.

Artículo 52 (transitorio). Se fija un término de hasta ciento sesenta días calendario para que el Órgano Ejecutivo expida el pacto social de constitución y los estatutos de Metro de Panamá S.A. y se designen y constituyan las autoridades que conformarán sus órganos de administración.

Con el fin de lograr la transferencia de conocimientos y experiencias, la designación inicial del presidente de la Junta Directiva establecida en el numeral 1 del artículo 10 por el periodo allí indicado recaerá en el secretario ejecutivo encargado de la Secretaría del Metro de Panamá, quien además ostentará el cargo de director general por un periodo transitorio máximo de tres años; vencido este periodo, la Junta Directiva hará la designación del director general de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.

Artículo 53. El Órgano Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Economía y Finanzas, tomará las medidas para incluir dentro del Presupuesto General del Estado para la vigencia fiscal de cada año las partidas requeridas para el funcionamiento, operación e inversiones del Metro de Panamá, S.A.

Artículo 54. Los bienes inmuebles que sean propiedad del Estado, así como los recursos presupuestarios y financieros, incluyendo los activos, equipos, mobiliarios y cuentas bancarias que, al momento de la entrada en vigencia de la presente Ley, se encuentren a disposición, en posesión o asignados a la Secretaría del Metro de Panamá pasarán al Metro de Panamá, S.A. para la continuidad de las actividades iniciadas por la Secretaría del Metro de Panamá y el inicio de funcionamiento del Metro de Panamá, S.A., por lo que pasarán a formar parte de sus activos y patrimonio.

Artículo 55 (transitorio). Hasta que se conforme el Metro de Panamá, S.A. y sus órganos de administración y se trasladen los recursos presupuestarios al Metro de Panamá, S.A., bajo los preceptos establecidos en la presente Ley, la Secretaría del Metro de Panamá y su estructura se mantendrán con sus funciones, facultades y prerrogativas por el periodo de transición.

Al momento de la entrada en vigencia de la presente Ley y creación del Metro de Panamá, S.A., el Ministerio de Economía y Finanzas realizará las asignaciones presupuestarias extraordinarias

para dotar al Metro de Panamá, S.A. de los recursos presupuestarios y financieros necesarios para la implementación de esta Ley.

El personal de la Secretaría del Metro podrá ser contratado por el Metro de Panamá, S.A. bajo el régimen contenido en el Código de Trabajo.

Artículo 56. Para garantizar el adecuado cumplimiento de esta Ley, el Metro de Panamá, S.A. está facultado para desarrollar reglamentos y adoptar acuerdos y convenios especiales con entidades públicas o privadas, a fin de lograr la coordinación de sus competencias y actividades. Las entidades estarán obligadas a cumplir fielmente los reglamentos, así como los acuerdos y convenios que suscriban con el Metro de Panamá, S.A., para lo que se podrán introducir disposiciones especiales en estos instrumentos que permitan dicho cumplimiento.

En el caso de que se establezcan disposiciones en esta Ley o en los reglamentos dictados con motivo de esta, que contemplen la aplicación de trámites o procedimientos administrativos específicos, las labores, funciones o actividades de las entidades públicas o privadas y sus representantes deberán ceñirse en todo momento a las disposiciones especiales contenidas en esta Ley y los respectivos reglamentos.

Artículo 57. Todas las disposiciones que se refieran a la Secretaría del Metro de Panamá, creada mediante Decreto Ejecutivo 150 de 2 de julio de 2009 y sus modificaciones, se entenderán referidas a la sociedad anónima Metro de Panamá, S.A.

El Metro de Panamá, S.A. asumirá todas las funciones, deberes y atribuciones que se encontraba realizando la Secretaría del Metro de Panamá. El Metro de Panamá, S.A. se hará cargo de los derechos y obligaciones contraídos por la Secretaría del Metro de Panamá y respetará los contratos adquiridos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente Ley y se sucederá en todos los términos y condiciones de estos, continuando las operaciones relacionadas con la ejecución, diseño, construcción, operación y mantenimiento del Metro.

Artículo 58. La presente Ley deroga la Ley 62 de 15 de octubre 2010, el Decreto Ejecutivo 150 de 2 de julio de 2009, el Decreto Ejecutivo 235 de 23 de julio de 2009 y adiciona el artículo 2050-A al Código Judicial.

Artículo 59. Esta Ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

4. Decreto Ejecutivo N°. 367 de 23 de mayo de 2014

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

DECRETO EJECUTIVO N.º 367
De 23 de Mayo de 2014



Que fija el precio de la tarifa del pasaje del Metro de Panamá

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
en uso de sus facultades constitucionales y legales,

CONSIDERANDO:

Que conforme la Ley 109 de 25 de noviembre de 2013, se dictó el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Transporte de Personas y se autorizó la creación de la empresa Metro de Panamá, S.A., como sociedad anónima con autonomía, autoridad, representatividad, capacidad técnica y administrativa suficiente, a cuyo cargo estará el Sistema Metro de Transporte de Personas y la regulación de todas las actividades propias de éste;

Que de acuerdo al artículo 55 de la citada Ley 109 de 2013, hasta que se conforme el Metro de Panamá, S.A., sus órganos de administración y se trasladen los recursos presupuestarios a esta, la Secretaría del Metro de Panamá y su estructura se mantendrán con sus funciones, facultades y prerrogativas por el periodo de transición;

Que en virtud de lo anterior, el Metro de Panamá aún se encuentra en el periodo de transición señalado, y que conforme al numeral 14 del artículo 184 de la Constitución Política, son atribuciones que ejerce el Presidente de la República con la participación del Ministro respectivo, reglamentar las Leyes que lo requieran para su mejor cumplimiento;

Que de acuerdo a lo anterior, debe regularse el precio de la tarifa aplicable a los usuarios del servicio público del Metro de Panamá, el cual entró en operaciones en el mes de abril de 2014, por lo que se hace necesario establecer el costo o tarifa por el uso del servicio público de transporte tipo Metro, hasta tanto se constituya la sociedad Metro de Panamá, S.A., sin perjuicio de las adecuaciones e integraciones tarifarias que deban hacerse en el futuro; por lo que,

DECRETA:

Artículo 1. Se fija en la suma de treinta y cinco centésimos de balboas (B/0.35), el precio de la tarifa del pasaje individual por el uso del Metro de Panamá, en una sola dirección, a favor del Metro de Panamá, a partir del 15 de junio de 2014.

La tarifa no contempla la integración tarifaria con otros servicios de transporte público y la misma será objeto de los descuentos de ley.

Artículo 2. Este Decreto Ejecutivo comenzará a regir a partir de su promulgación.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Numeral 14 del artículo 184 de la Constitución Política de la República de Panamá y la Ley 109 de 25 de noviembre de 2013.