

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado
de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estados Financieros Consolidados y Anexos

31 de diciembre de 2016

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá
(Panamá, República de Panamá)

Índice del Contenido

Informe de los Auditores Independientes

Estado Consolidado de Situación Financiera
Estado Consolidado de Resultados Integrales
Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo
Notas a los Estados Financieros Consolidados

Anexo

Información Consolidada sobre la Situación Financiera	1
Información Consolidada sobre los Resultados Integrales	2
Información Consolidada sobre Cambios en el Patrimonio.....	3
Información Consolidada sobre los Costos de Operación y Servicios.....	4
Información Consolidada sobre los Gastos Generales y Administrativos.....	5



KPMG

Apartado Postal 816-1089
Panama, Republica de Panama

Teléfono: (507) 208-0700
Fax: (507) 263-9852
Internet: www.kpmg.com

Informe de los Auditores Independientes

A la Junta de Directores y Accionista del
Metro de Panama, S. A.

Opinián con Salvedades

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Metro de Panama, S. A. y Subsidiaria (en adelante, "el Grupo"), que comprenden el estado consolidado de situacion financiera al 31 de diciembre de 2016 y los estados consolidados de resultados integrates, cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y notas, que comprenden un resumen de las politicas contables significativas y otra informacion explicativa.

En nuestra opinián, excepto por los posibles efectos de los asuntos descritos en la seccián *Base para Opinián con Salvedades* de nuestro informe, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situacion financiera consolidada del Grupo at 31 de diciembre de 2016, y su desempeño financiero consolidado y sus flujos de efectivo consolidados por el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Base para Opinián con Salvedades

Tal como se menciona en la Nota 29 a los estados financieros consolidados, en enero de 2016, el Metro de Panama, S. A. adquirio la totalidad de las acciones comunes y control de la subsidiaria Transporte Masivo de Panama, S. A. Al 31 de diciembre de 2016, el Grupo no ha realizado un análisis de la asignación de la contraprestación transferida por B/.25,000,000, conforme lo requiere la NIIF bajo el método de adquisición para la identificación y medición de los activos adquiridos y los pasivos asumidos. Además, la Administración no ha cumplido con los requerimientos de revelación sobre la transacción de adquisición, de acuerdo a lo estipulado en la NIIF 3 "Combinación de Negocios". Por consiguiente, at 31 de diciembre de 2016, el exceso pagado en la adquisición de esa subsidiaria no ha sido asignado a los activos adquiridos y pasivos asumidos en la adquisición. No hemos podido determinar los efectos, de haber alguno, sobre los estados financieros consolidados, que hubieran resultado de asignar el exceso pagado en la adquisición de la subsidiaria.

Tal como se indica en la Nota 1 a los estados financieros consolidados, el Grupo ha presentado pérdidas recurrentes durante los últimos años de operación, resultando al 31 de diciembre de 2016, en un déficit acumulado por B/.275,537,029, de los cuales B/.153,255,380 corresponden al Metro de Panama, S. A. Con la finalidad de determinar la existencia o no de indicios de deterioro, la Administración no ha efectuado un análisis de deterioro sobre los activos no financieros, considerados unidades generadoras de efectivo de Metro de Panama, S. A., de acuerdo a lo estipulado en la NIC 36 "Deterioro del Valor de los Activos". No se han podido determinar los efectos, de haber alguno, sobre los estados financieros consolidados, que hubieran resultado de reconocer el deterioro sobre los activos financieros.

Hemos efectuado nuestra auditoria de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen mas adelante en la sección "Responsabilidades del Auditor en Relacion con la Auditoria de los Estados Financieros Consolidados" de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el Código de Etica para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Etica para Contadores (Código de Etica del IESBA) junto con los requerimientos de ética que son relevantes a nuestra auditoria de los estados financieros en la Republica de Panama y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código de Etica del IESBA. Consideramos que la evidencia de auditoria que hemos obtenido es suficiente y apropiada para ofrecer una base para nuestra opinión con salvedades.

Asuntos de Enfasis

Llamamos la atención a la Nota 1 a los estados financieros consolidados que indica que el Grupo presenta un déficit acumulado B/.275,537,029 al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. No obstante, los estados financieros consolidados, han sido preparados bajo el principio de negocio en marcha, considerando que la operacion del Grupo se fundamenta en el interés publico, bienestar social y la satisfacción de las necesidades colectivas de los usuarios del transporte público. En ese contexto, el Grupo dispone de recursos económicos para la continuidad de su operacion e inversion de los proyectos de expansion del sistema integrado de transporte de Metro Bus. Estos recursos economicos consisten en aportes de capital via Presupuesto General del Estado y subsidios de la tarifa técnica para los usuarios que utilizan el servicio de transporte publico de buses. Nuestra opinión no se modifica con respecto a este asunto.

Llamamos la atención a la Nota 12 a los estados financieros consolidados, y al hecho de que el Grupo mantiene saldos y transacciones importantes con entidades del Estado panameño, que incluyen las indicadas en el párrafo que precede, las cuales tienen un efecto importante en su situación financiera consolidada, su desempeño financiero consolidado y sus flujos de efectivo consolidados. Nuestra opinion no se modifica con respecto a este asunto.

Llamamos la atención a la Nota 29 a los estados financieros consolidados que describe la adquisición de la subsidiaria Transporte Masivo de Panama, S. A., por parte del Grupo. Los estados financieros de la subsidiaria han sido incluidos en estos estados financieros consolidados, a partir de la toma de control por parte del Grupo en enero 2016, por lo que las cifras del año 2016 no son comparables con las del año 2015. Nuestra opinion no se modifica con respecto a este asunto.

Llamamos la atención a la Nota 31 a los estados financieros consolidados, que indica que la informacion comparativa al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 ha sido re-expresada. Nuestra opinion no se modifica con respecto a este asunto.

Otro Asunto

Nuestra auditoria se efectuó con el propósito de expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados considerados en conjunto. La informacion consolidada incluida en los Anexos del 1 al 5, se presenta para propósito de análisis adicional y no es requerida como parte de los estados financieros consolidados básicos. Esta información consolidada ha sido sujeta a los procedimientos de auditoria aplicados en la auditoria de los estados financieros consolidados y, en nuestra opinión, está presentada razonablemente en todos sus aspectos importantes, en relacion con los estados financieros consolidados tornados en su conjunto.

Responsabilidades de la Administración y de los Encargados del Gobierno Corporativo en Relación con los Estados Financieros Consolidados.

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración determine que es necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados que estén libres de errores de importancia relativa, debido ya sea a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la administración es responsable de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con la condición de negocio en marcha y utilizando la base de contabilidad de negocio en marcha, a menos que la administración tenga la intención de liquidar el Grupo o cesar sus operaciones, o bien no haya otra alternativa realista, más que esta.

Los encargados del gobierno corporativo son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades del Auditor en Relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros consolidados en su conjunto, están libres de errores de importancia relativa, debido ya sea a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría efectuada de conformidad con las NIA siempre detectara un error de importancia relativa cuando exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran de importancia relativa si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en estos estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error de importancia relativa en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error de importancia relativa debido a fraude es más elevado que en el caso de un error de importancia relativa debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la evasión del control interno.
- Obtenemos entendimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo apropiado de las políticas contables utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración

- Concluimos sobre lo apropiado de la utilización, por la administración, de la base de contabilidad de negocio en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre de importancia relativa relacionada con eventos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre de importancia relativa, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuras pueden causar que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación en su conjunto, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos subyacentes de un modo que logran una presentación razonable.
- Obtenemos evidencia suficiente y apropiada en relación con la información financiera de entidades o actividades de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría de grupo. Somos responsables solamente de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los encargados del gobierno corporativo en relación con, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad de ejecución planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identifiquemos durante la auditoría.

Handwritten signature of KPMG in black ink.

Panama, República de Panamá
6 de enero de 2020

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado Consolidado de Situación Financiera

Al 31 de diciembre de 2016

(Expresados en Balboas)

Activos	Nota	2016	
Activos no corrientes			
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades, neto	4	2,082,806,650	
Construcciones en proceso	5	614,102,632	
Anticipos a contratistas	6	96,357,184	
Activos intangibles, neto	7	8,584,540	
Inventarios, neto	8	1,843,777	
Cuentas por cobrar - otras	9, 25	1,622,101	
Fondo de cesantía		466,367	
Depósito en garantía		185,492	
Total de activos no corrientes		2,805,968,743	
Activos corrientes			
Efectivo	11, 12	51,572,648	16,405,631
Cuentas por cobrar:			
Cientes		131,551	0
Relacionadas	12	74,189,464	20,298,728
Otras	9	4,572,916	1,756,495
Total de cuentas por cobrar	25	78,893,931	22,055,223
Inventarios, neto	8	9,741,596	304,663
Adelantos a proveedores	10	1,402,549	0
Gastos pagados por adelantado		416,273	0
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		853,629	0
Total de activos corrientes		142,880,626	38,765,517
Total de activos		2,948,849,369	2,249,610,992

El estado consolidado de situación financiera debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

Patrimonio	Nota	2016	Re-expresado 2015
Capital en acciones, 100 acciones sin valor nominal, emitidas y en circulación	12	2,844,825,840	2,235,013,576
Déficit acumulado		(275,537,029)	(81,079,712)
Total de patrimonio		<u>2,569,288,811</u>	<u>2,153,933,864</u>
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Documentos por pagar	13	17,153,407	0
Retenciones a contratista	14	30,466,753	6,031,515
Otras provisiones	15	12,500,065	0
Provisión para beneficios a empleados	3	3,444,777	586,674
Total de pasivos no corrientes		<u>63,565,002</u>	<u>6,618,189</u>
Pasivos corrientes			
Documentos por pagar	13	7,576,704	0
Cuentas por pagar:			
Proveedores		239,890,268	81,322,201
Relacionadas	12	61,317,395	6,685,749
Otras		2,882,897	8,167
Total de cuentas por pagar		<u>304,090,560</u>	<u>88,016,117</u>
Gastos acumulados por pagar	16	4,328,292	1,042,822
Total de pasivos corrientes		<u>315,995,556</u>	<u>89,058,939</u>
Total de pasivos		<u>379,560,558</u>	<u>95,677,128</u>
Compromisos y contingencias	28		
Total de patrimonio y pasivos		<u>2,948,849,369</u>	<u>2,249,610,992</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado Consolidado de Resultados Integrales

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresados en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ingresos de actividades ordinarias, neto	12, 18	145,233,229	23,815,233
Costos de operación y servicios	19, 22	<u>(210,342,204)</u>	<u>(78,880,071)</u>
Pérdida bruta		<u>(65,108,975)</u>	<u>(55,064,838)</u>
Otros ingresos (gastos):			
Otros ingresos	20	2,826,526	430,104
Gastos generales y administrativos	21, 22	<u>(30,642,949)</u>	<u>(26,444,978)</u>
Resultados de las actividades de operación		<u>(92,925,398)</u>	<u>(81,079,712)</u>
Costos financieros, neto	23	<u>(16,747,859)</u>	0
Pérdida neta		<u>(109,673,257)</u>	<u>(81,079,712)</u>

El estado consolidado de resultados integrales debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresados en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>Capital en acciones</u>	<u>Déficit acumulado</u>	<u>Total de patrimonio</u>
Saldo al 1 de enero de 2015		0	0	0
Resultados integrales del período:				
Pérdida neta		0	(81,079,712)	(81,079,712)
Total de resultados integrales		0	(81,079,712)	(81,079,712)
Transacciones con el propietario:				
Contribuciones y distribuciones				
Aportes del Estado		2,241,699,325	0	2,241,699,325
Total de contribuciones y distribuciones		2,241,699,325	0	2,241,699,325
Saldo al 31 de diciembre de 2015 - (informado previamente)		2,241,699,325	(81,079,712)	2,160,619,613
Impacto de la corrección de error	31	(6,685,749)	0	(6,685,749)
Saldo al 31 de diciembre de 2015 - (re-expresado)	12	<u>2,235,013,576</u>	<u>(81,079,712)</u>	<u>2,153,933,864</u>
Saldo al 1 de enero de 2016		2,235,013,576	(81,079,712)	2,153,933,864
Efecto de consolidación de subsidiaria		0	(84,784,060)	(84,784,060)
Resultados integrales del período:				
Pérdida neta		0	(109,673,257)	(109,673,257)
Total de resultados integrales		0	(109,673,257)	(109,673,257)
Transacciones con el propietario:				
Contribuciones y distribuciones				
Aportes del Estado	12	609,812,264	0	609,812,264
Total de contribuciones y distribuciones		<u>609,812,264</u>	<u>0</u>	<u>609,812,264</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2016		<u>2,844,825,840</u>	<u>(275,537,029)</u>	<u>2,569,288,811</u>

El estado consolidado de cambios en el patrimonio debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)**Estado Consolidado de Flujos de Efectivo**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresados en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2016</u>	<u>Re-expresado 2015</u>
Flujos de efectivo de las actividades de operación:			
Pérdida neta		(109,673,257)	(81,079,712)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	4	61,531,072	41,796,024
Ajustes de activos fijos	4	(419,544)	0
Ajustes de construcción en proceso	5	448,653	0
Amortización del activos intangibles	7	1,461,846	406,485
Provisión para prima de antigüedad	22	887,108	503,813
Provisión para otros beneficios de empleados	22	18,955	98,752
Costos financieros, neto		16,765,373	0
		<u>(28,979,794)</u>	<u>(38,274,638)</u>
Cambios en activos y pasivos de operación:			
Cuentas por cobrar		(48,461,677)	(23,535,602)
Inventarios		(2,048,791)	(304,664)
Gastos pagados por adelantado		399,074	0
Depósito en garantía		(90,595)	0
Cuentas por pagar	12	111,924,654	81,330,368
Adelantos a proveedores		(1,668,237)	0
Gastos acumulados por pagar y otros pasivos		10,177,769	1,026,931
Efectivo generado por las actividades de operación		<u>41,252,403</u>	<u>20,242,395</u>
Intereses pagados		(18,285,387)	0
Impuesto sobre la renta pagado		(16,176)	0
Pago de prima de antigüedad		(2,773,471)	0
Pago de provisión de reestructuración		(10,963,656)	0
Flujos neto provisto por las actividades de operación		<u>9,213,713</u>	<u>20,242,395</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:			
Fondo de fideicomiso		7,025,953	0
Intereses recibidos		1,520,014	0
Aportes al fondo de cesantía, neto de retiros		(466,367)	0
Adquisición de subsidiaria, neta de efectivo recibido		33,253,024	0
Adquisición de inventarios		(1,123,607)	0
Adquisiciones de activos fijos	4	(24,891,526)	(783,378)
Desembolsos en construcciones en proceso	5	(489,622,821)	(105,081,490)
Adquisición de activos intangibles	7	(392,965)	0
Adelantos a proveedores		996,127	0
Cuenta por pagar relacionadas, neta de devoluciones	12	43,883,422	6,685,749
Anticipos a contratistas, neto de retenciones		4,618,713	(119,379,620)
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		<u>(425,200,033)</u>	<u>(218,558,739)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:			
Pagos en préstamos bancarios		(163,928,152)	0
Documentos por pagar		10,846,082	0
Aportes del estado, neto de retiros	12	604,235,407	214,721,975
Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		<u>451,153,337</u>	<u>214,721,975</u>
Aumento neto en efectivo		35,167,017	16,405,631
Efectivo al inicio del año		<u>16,405,631</u>	<u>0</u>
Efectivo al final del año	5	<u><u>51,572,648</u></u>	<u><u>16,405,631</u></u>

El estado consolidado de flujos de efectivo debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2016

(Expresados en Balboas)

(1) Constitución y Operación

i. Metro de Panamá, S. A.:

El Metro de Panamá, S. A. (“la Empresa”) fue creada mediante el Decreto Ejecutivo No. 150 de 2 de julio de 2009 del Ministerio de la Presidencia bajo el nombre de Secretaría del Metro de Panamá, como entidad adscrita al Ministerio de la Presidencia. Posteriormente, se deroga el Decreto Ejecutivo No. 150 de 2 de julio de 2009 y, mediante Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013, se autoriza la constitución de la Sociedad Anónima denominada Metro de Panamá, S. A. (“la Empresa”) y se establece que todas las responsabilidades, deberes y derechos que se refieran a la Secretaria del Metro de Panamá, serán asumidas por el Metro de Panamá, S. A. La empresa inició operaciones el 1 de enero de 2015.

De acuerdo con lo establecido el Numeral 13 del Artículo No. 159 de la Constitución Política de la República, se autoriza al Órgano Ejecutivo, mediante función legislativa, a expedir o autorizar la expedición de pacto social, y el marco institucional para empresas de economías mixtas y las Leyes orgánicas de empresas del Estado.

Mediante la Resolución de Gabinete No. 185 de 23 de diciembre de 2014 del Consejo de Gabinete, se autoriza la expedición del pacto social la cual queda constituida mediante Escritura Pública No.14,129 de 24 de diciembre de 2014.

La Ley No. 109 del 25 de noviembre de 2013 dicta el marco regulatorio relativo al sistema de metro de transporte de personas. En el Artículo No. 5 de dicha Ley, la Empresa tiene como objeto social planificar, promover, dirigir, coordinar, supervisar, disponer, controlar y ejecutar las obras de infraestructura y equipamientos para el Metro, así como de su operación, seguridad, administración, mantenimiento, explotación, expansión y prestación de servicios relacionados con el Metro en todas sus fases, líneas y modalidad.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo No. 13 de la Ley No. 109, el Estado podrá crear empresas para prestar el servicio público de transporte. Según la citada Ley, estas empresas competirán y participarán, en igualdad de condiciones con el sector privado en las distintas actividades de la prestación del servicio público de transporte y se constituirán como sociedades anónimas por acciones, que se registrarán por disposiciones de la Ley de sociedades anónimas y por el Código de Comercio.

La Empresa mantiene operativa la Línea 1 y en construcción la Línea 2. (Ver notas 4 y 5).

Adquisición de Transporte Masivo de Panamá, S. A. (en adelante “la Subsidiaria”): Mediante el contrato de compraventa de acciones No. MPSA-028-2015 de fecha 14 de diciembre de 2015, entre el Gobierno de la República de Panamá y los accionistas anteriores de Transporte Masivo de Panamá, S. A., las partes acordaron términos y condiciones para hacerle frente a las obligaciones de la Subsidiaria. Metro de Panamá, S. A. adquiere el 100% de las acciones de capital y toma el control de Transporte Masivo de Panamá S. A. el 26 de enero de 2016 por un valor de B/.25,000,000. (Ver nota 29).

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

ii. Transporte Masivo de Panamá, S. A.:

Transporte Masivo de Panamá, S. A. (“la Subsidiaria”) es una sociedad anónima, constituida de acuerdo a las Leyes de la República de Panamá, según consta en la Escritura Pública de 30 de julio de 2010, y registrada en la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá a la Ficha 708570; documento 1818454.

La Subsidiaria inició operaciones el 28 de diciembre de 2010. La actividad principal es la operación del sistema de movilización masivo de pasajeros en el área metropolitana de la República de Panamá bajo el sistema integrado de transporte Metro Bus, en los Distritos de Panamá y San Miguelito. La Subsidiaria opera según la licitación para la Concesión No. 2009-1-03-0-08-LV-001408. (Ver nota 26).

Consideración de negocio en marcha:

Al 31 de diciembre de 2016, el Gobierno Nacional ha implementado un sistema de transporte masivo para hacerle frente al creciente desarrollo urbanístico, a través de una solución moderna de movilidad de personas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá. Este sistema de transporte está conformado por el Metro y la flota de autobuses Metro Bus. Las operaciones de estas entidades se fundamentan en el interés público; el bienestar social y la satisfacción de las necesidades colectivas.

El Grupo presenta un déficit acumulado en sus operaciones por B/.275,537,029. Estos estados financieros consolidados han sido preparados suponiendo que el Grupo continuará como un negocio en marcha y que realizará sus activos y liquidará sus pasivos en el curso ordinario de sus operaciones. La Administración considera que la condición deficitaria y el resultado de sus operaciones se mitigan mediante la obtención recurrente de recursos económicos en cumplimiento de la Ley de Presupuesto General del Estado panameño, el cual asigna las partidas que sean necesarias para la operación continua del Grupo y los proyectos de inversión para la expansión del sistema integrado de transporte Metro Bus. Estos recursos económicos consisten en aportes de capital y subsidio de tarifa.

Las oficinas administrativas de la Empresa están ubicadas en Altos de Curundú, Avenida Ascanio Villalaz, edificio Metro de Panamá y las oficinas principales de la subsidiaria están ubicadas en el Corregimiento de Juan Díaz, Distrito de Panamá, Patio de Los Pueblos.

Estos son los primeros estados financieros consolidados del Grupo que incluyen a la Empresa y su subsidiaria (en conjunto “el Grupo”).

(2) Base de Preparación

(a) *Base de Contabilización*

Los estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Los estados financieros consolidados fueron autorizados por la administración para su emisión el 6 de enero de 2020, revisados y aprobados por la Junta Directiva el 26 de diciembre de 2019.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(b) *Base de Medición*

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico.

(c) *Moneda Funcional y de Presentación*

Los estados financieros consolidados están expresados en balboas (B/.), que es la moneda funcional de la Empresa. El balboa es la unidad monetaria de la República de Panamá, la cual está a la par y es de libre cambio con el dólar (US\$) de los Estados Unidos de América. La República de Panamá no emite papel moneda propio, y en su lugar, el dólar de los Estados Unidos de América se utiliza como moneda de curso legal.

(d) *Uso de Estimaciones y Supuestos*

La preparación de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera requiere que la Administración realice un número de juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos reportados. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas prospectivamente.

Las estimaciones relevantes que son particularmente susceptibles a cambios significativos y los supuestos e incertidumbre en las estimaciones se relacionan con lo siguiente:

i. Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros consolidados, se describe en la siguiente nota:

- Nota 8 – Inventarios.

ii. Supuestos e Incertidumbres en las Estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material en el año terminado el 31 de diciembre de 2016, se incluye en la siguiente nota:

- Nota 4 – Vida Útil de los Activos Fijos.
- Nota 4 – Deterioro del Valor de los Activos.
- Nota 29 – Adquisición de Subsidiaria.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

i. Medición de los Valores Razonables

El 'valor razonable' es el precio que sería recibido por vender un activo o pagado por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado en la fecha de la medición en el mercado principal o, en su ausencia, en mercado más ventajoso al que el Grupo tiene acceso a esa fecha. El valor razonable de un pasivo refleja su riesgo de incumplimiento.

Cuando existe uno disponible, el Grupo mide el valor razonable de un instrumento usando el precio cotizado en un mercado activo para ese instrumento. Un mercado se considera activo si las transacciones de los activos o pasivos tienen lugar con frecuencia y volumen suficiente para proporcionar información de precios sobre una base continua.

Si no existe un precio cotizado en un mercado activo, el Grupo usa técnicas de valoración que maximizan el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizan el uso de datos de entrada no observables. La técnica de valoración escogida incorpora todos los factores que los participantes del mercado considerarían al fijar el precio de una transacción.

Normalmente la mejor evidencia del valor razonable de un instrumento financiero en el reconocimiento inicial es el precio de transacción, es decir, el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida.

Algunas de las políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos financieros y pasivos financieros como de los no financieros.

El Grupo cuenta con un marco de control establecido en relación con la medición de los valores razonables. La Administración tiene la responsabilidad por la supervisión de todas las mediciones significativas del valor razonable, incluyendo los valores razonables de Nivel 3.

La Administración revisa regularmente los datos de entrada no observables significativas y los ajustes de valorización. Si se usa información de terceros, como avalúos de corredores o servicios de fijación de precios, para medir los valores razonables, la Administración evalúa la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valorizaciones satisfacen los requerimientos de las NIIF, incluyendo el nivel dentro de la jerarquía del valor razonable dentro del cual deberían clasificarse esas valorizaciones.

Cuando se mide el valor razonable de un activo o pasivo, el Grupo utiliza datos de mercado observables siempre que sea posible. Los valores razonables se clasifican en niveles distintos dentro de una jerarquía del valor razonable que se basa en las variables usadas en las técnicas de valorización, como sigue:

- Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- Nivel 2: datos diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir: precios) o indirectamente (es decir, derivados de los precios).
- Nivel 3: datos para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (variables no observables).

Si los datos de entradas usadas para medir el valor razonable de un activo o pasivo se clasifican en niveles distintos de la jerarquía de valor razonable, entonces la medición del valor razonable se clasifica en su totalidad en el mismo nivel de la jerarquía del valor razonable que la variable de nivel más bajo que sea significativa para la medición total.

El Grupo reconoce las transferencias entre los niveles de la jerarquía del valor razonable al final del período sobre el que se informa durante el período en que ocurrió el cambio.

(3) Políticas Contables Significativas

El Grupo ha aplicado las siguientes políticas de contabilidad en estos estados financieros consolidados.

(a) Base de Consolidación

i. Subsidiaria

La Empresa controla una subsidiaria cuanto está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su implicación en la subsidiaria y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través de su poder sobre esa subsidiaria. Los estados financieros de la subsidiaria, descrita en la Nota 1, están incluidos en los estados financieros consolidados desde la fecha en que comienza el control hasta la fecha en que cese el mismo.

Los resultados de las subsidiarias adquiridas o dispuestas durante el año son incluidos en el estado consolidado de resultados integrales desde la fecha efectiva de adquisición o hasta la fecha efectiva de la disposición, según corresponda.

ii. Pérdida de Control

Cuando el Grupo pierde control sobre una Subsidiaria, da de baja en cuentas los activos y pasivos de la Subsidiaria, cualquier participación no controladora relacionada y otros componentes de patrimonio. Cualquier ganancia o pérdida resultante se reconoce en resultados. Si el Grupo retiene alguna participación en la antigua subsidiaria, ésta será valorizada a su valor razonable a la fecha en la que se pierde el control.

iii. Saldos y Transacciones Eliminados en Consolidación

Todos los saldos y transacciones entre las entidades del Grupo, y cualquier ganancia o pérdida, ingreso o gasto no realizado que surjan de las transacciones entre la Empresa y la Subsidiaria son eliminados al preparar los estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

iv. Combinaciones de Negocio

El Grupo contabiliza las combinaciones de negocio utilizando el método de adquisición cuando se transfiere el control al Grupo. La contraprestación transferida en la adquisición generalmente se mide al valor razonable al igual que los activos netos identificables adquiridos, excepto por los activos o pasivos por impuestos diferidos y los activos o pasivos relacionados con los acuerdos de beneficios a los empleados reconocidos y medidos de conformidad con la NIC 12 *Impuestos a las ganancias* y NIC 19 *Beneficios a los empleados*, respectivamente. Los costos de transacción se registran como gastos cuando se incurren, excepto si se relacionan con la emisión de deuda o instrumentos de patrimonio.

La plusvalía se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la adquirida, y el valor razonable de la participación en el patrimonio previamente mantenido por el adquirente en la adquirida (si lo hubiese) sobre los importes netos a la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos. Si, luego de la re-evaluación, los montos netos a la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos exceden la suma de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no controladora en la adquirida y el valor razonable de la participación previamente mantenida por el adquirente en la adquirida, el exceso se reconoce de inmediato en los resultados como ganancia por compra a un valor inferior al precio de mercado (bargain purchase gain).

La plusvalía surgida de la adquisición de un negocio se mantiene al costo establecido a la fecha de adquisición del negocio menos las pérdidas acumuladas por deterioro de valor, si las hubiese.

Para fines de la prueba del deterioro del valor, la plusvalía es asignada a cada una de las unidades generadoras de efectivo del Grupo que se espera obtengan beneficios de las sinergias de esta combinación.

Las unidades generadoras de efectivo a las cuales se asigna la plusvalía son sometidas anualmente a pruebas por deterioro del valor, o con mayor frecuencia, si existe un indicativo de que la unidad podría haber sufrido deterioro en su valor. Si el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo es menor que el monto en libros de la unidad, la pérdida por deterioro del valor se asigna primero a reducir el monto en libros de la plusvalía asignada a la unidad y luego a los otros activos de la unidad, proporcionalmente, tomando como base el monto en libros de cada activo. La pérdida por deterioro del valor para la plusvalía se reconoce directamente en los resultados en el estado consolidado de ganancias o pérdidas y otro resultado integral. La pérdida por deterioro del valor reconocida respecto de la plusvalía, no se reversa en períodos posteriores.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La contraprestación transferida no incluye los importes relacionados con la liquidación de relaciones pre-existentes. Dichos importes, generalmente, se reconocen en resultados.

Cuando la contraprestación transferida por el Grupo en una combinación de negocios incluye activos o pasivos que resultan de un acuerdo de contraprestación contingente, la contraprestación contingente se mide a su valor razonable a la fecha de adquisición y es incluida como parte de la contraprestación transferida en una combinación de negocios. Los cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que califican como ajustes al período de medición son ajustados de manera retroactiva, con los ajustes correspondientes contra la plusvalía. Los ajustes del período de medición son ajustes que surgen de la información adicional obtenida durante el “período de medición” (el cual no puede exceder de un año a partir de la fecha de adquisición) sobre hechos y circunstancias que existían a la fecha de adquisición.

La contabilización posterior de cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que no califican como ajustes del período de medición depende de cómo se ha clasificado la contraprestación contingente. La contraprestación contingente que es clasificada como patrimonio no es remedida a las posteriores fechas de medición y su cancelación posterior se registra dentro del patrimonio. La contraprestación contingente que es clasificada como un activo o un pasivo se remide a las posteriores fechas de información de conformidad al tratamiento regular contable cuando sea apropiado, siendo la ganancia o pérdida correspondiente reconocida en resultados.

(b) Propiedades, Infraestructuras, Flota, Maquinarias, Equipos y Mejora a las Propiedades

i. Reconocimiento y Medición

Las propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades están valorados al costo menos la depreciación y amortización y las pérdidas por deterioro acumuladas, de existir. El Grupo evalúa al menos una vez al año la existencia de posible deterioro de valor de los activos de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a la propiedad.

Los costos incluyen los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. Los costos de los activos construidos incluyen los costos de materiales y mano de obra directa, y algún otro costo directamente relacionado con el activo para que esté en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista.

Cuando partes de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades tienen vida útiles diferentes, se contabilizan por partidas separadas (componentes principales de inmuebles, flota, maquinarias y equipos).

Las ganancias y pérdidas en disposición de una partida de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a la propiedad (calculadas como la diferencia entre el monto procedente de la disposición y el valor según libros de la partida) son reconocidas en el estado consolidado de resultados integrales.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

ii. Costos Posteriores

Los desembolsos posteriores son capitalizados solo si es probable que el Grupo reciba los beneficios económicos futuros asociados con el desembolso. Las reparaciones y mantenimientos se registran en resultados del período cuando se incurren.

iii. Depreciación y Amortización

Los terrenos no se deprecian. La depreciación y amortización se calcula para castigar el costo de los elementos de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades menos sus valores residuales estimados usando el método lineal durante sus vidas útiles estimadas, y por lo general se reconoce en el estado consolidado de resultados integrales.

Los años de vida útil estimada son como sigue:

	<u>Años</u>
Propiedades y Mejoras	5 - 35
Infraestructura	35 - 40
Flota, Maquinarias y Equipo de Transporte	15 - 35
Maquinaria y Equipo General	5 - 10
Otros Equipos y Enseres	3 - 10
Mejoras a la Propiedades	5

El método de depreciación y amortización, vidas útiles y valores residuales son revisados a la fecha de reporte y ajustados de ser apropiado.

iv. Construcción en Proceso

Las construcciones en proceso incluyen los costos de los proyectos considerados en la red maestra del Metro indicadas en el Plan de Expansión, que se encuentran en la etapa de construcción y además los proyectos de mejoras en los patios de buses.

Las construcciones en proceso incluyen todos los costos relacionados directamente a proyectos específicos incurridos en las actividades de dicha construcción. Al finalizar el proyecto, los costos son trasladados a las cuentas específicas de los activos fijos relacionados. Los costos de las construcciones en proceso incluyen salarios, prestaciones laborales, atribuibles a la construcción y otros costos directos asociados directamente a los proyectos.

(c) *Anticipo a Contratistas*

Los anticipos a contratistas corresponden al pago establecido por los contratos de construcciones en proceso y se amortizan a medida se presenta el avance de la obra.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(d) Activos Intangibles

i. Reconocimiento y Medición

El activo intangible está valorado al costo menos la amortización acumulada.

ii. Costos Subsiguientes

Los desembolsos posteriores son capitalizados sólo cuando aumentan los beneficios económicos futuros incorporados en el activo específico relacionado con dichos desembolsos. Todos los otros desembolsos son reconocidos en resultados cuando se incurren.

iii. Amortización

La amortización se calcula para castigar el costo del activo intangible, usando el método lineal durante su vida útil estimada, con cargo en resultados. La vida útil estimada para el sistema informático es de 10 a 12 años.

El método de amortización, vidas útiles y valores residuales son revisados a la fecha de reporte y ajustados de ser apropiado.

(e) Inventarios

Los inventarios se medirán al costo menos cualquier pérdida por deterioro por obsolescencia, el costo se asignará utilizando el método de primera entrada primera salida (the first-in first-out, FIFO, por sus siglas en inglés).

La provisión para deterioro por obsolescencia se basa en los análisis efectuados en relación a la rotación del inventario se provisiona el 50% del inventario con una antigüedad entre 1 y 2 años, y el 100% del inventario mayor a 2 años.

(f) Deterioro de Activos

i. Activos Financieros

Un activo financiero se considera deteriorado si existe evidencia objetiva que indica que uno o más eventos tuvieron un efecto negativo en los flujos de efectivo futuros estimados del activo.

Una pérdida por deterioro con relación a un activo financiero medido al costo amortizado es calculada como la diferencia entre su valor en libros y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados descontados a la tasa de interés efectiva del activo original. Los activos financieros individualmente significativos son probados por deterioro sobre una base individual.

La evidencia objetiva de que los activos financieros están deteriorados incluyen incumplimiento o mora por parte del cliente, la reestructuración de una obligación al Grupo bajo términos que no hubiesen sido aceptados bajo otras condiciones y señales de que un cliente u otros deudores entrarán en quiebra, y cambios adversos en las condiciones económicas que se correlacionan con impagos.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Una pérdida por deteriorado en relación con un activo financiero medido al costo amortizado es calculada como la diferencia entre su importe en libros y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados descontados a la tasa de interés efectiva del activo original. Las pérdidas se reconocen en ganancias o pérdidas y se refleja en una cuenta de provisión para cuentas incobrables. Cuando un evento posterior hace que el importe de la pérdida de deteriorado disminuya, la disminución de la pérdida por deterioro se reversa a través de ganancias o pérdidas.

ii. **Activos No Financieros**

Al final de cada fecha que se informa, el Grupo revisa los importes en libros de sus activos no financieros (incluyendo los inventarios e impuestos) para determinar si existe algún indicio de deterioro. Si existen tales indicios, entonces se estima el importe recuperable del activo.

Para propósitos de evaluación del deterioro, los activos son agrupados en el grupo de activos más pequeño que genera entradas de efectivo a partir de su uso continuo que son, en buena medida, independientes de las entradas de efectivo derivados de otros activos o unidades generadoras de efectivo.

El importe recuperable de un activo o unidad generadora de efectivo es el mayor valor entre su valor en uso y su valor razonable, menos los costos de venta. El valor en uso se basa en los flujos de efectivo futuros estimados a su valor presente usando una tasa de descuento antes de impuestos que refleja las evaluaciones actuales del mercado sobre el valor temporal del dinero y los riesgos específicos que puede tener en el activo o la unidad generadora de efectivo.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el importe en libros de un activo o unidad generadora de efectivo excede su importe recuperable.

Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Estas pérdidas se distribuyen en primer lugar, para reducir el importe en libros de cualquier plusvalía distribuida a la unidad generadora de efectivo y a continuación, para reducir el importe en libros de los demás activos de la unidad, sobre una base de prorrateo.

Una pérdida por deterioro se revierte sólo mientras el importe en libros del activo no exceda al importe en libros que podría haberse obtenido, neto de amortización o depreciación, si no se hubiese reconocido una pérdida por deterioro del valor para dicho activo.

(g) Retención a Contratistas

El Grupo retiene el 5% del monto adeudado en relación con cada pago hecho a los contratistas sujeto a lo establecido en el contrato de construcción en proceso, según los términos establecidos. Una vez completadas las obras y recibidas a satisfacción, los fondos retenidos son pagados al respectivo contratista.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(h) Provisiones

i. Provisión de Reestructuración

Se reconoce una provisión para reestructuración cuando el Grupo ha aprobado un plan de reestructuración formal detallado, y la reestructuración ha comenzado o ha sido anunciada públicamente. No se reconocen provisiones por las pérdidas derivadas de las operaciones. Considerando los siguientes elementos:

a) Tenga un plan formal detallado para efectuar la reestructuración, en el que se identifiquen, al menos:

- La actividad o actividades, o la parte de actividad a que se refiere;
- Las principales ubicaciones afectadas.
- La localización, función y número aproximado de empleados que habrán de ser indemnizados por la rescisión de sus contratos.
- los desembolsos que deberán efectuarse.
- el calendario de implementación del plan.

b) Se haya creado una expectativa real entre los afectados, respecto a que se llevará a cabo la reestructuración, ya sea por haber comenzado a ejecutar el plan o por haber anunciado sus principales características a los que se van a ver afectados por el mismo.

ii. Otras Provisiones

Las otras provisiones se reconocen, si como resultado de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal implícita en el presente que pueda ser estimada con suficiente fiabilidad, y es probable que una salida de beneficios económicos sea necesaria para liquidar la obligación.

(i) Provisión para Beneficios a Empleados

i. Provisión para Prima de Antigüedad y Fondo de Cesantías

El Código de Trabajo establece en la legislación laboral panameña el reconocimiento de una prima de antigüedad de servicios. Para tal fin, el Grupo ha establecido una provisión, la cual se calcula sobre la base de una semana de salario por cada año de trabajo.

De acuerdo al Código de Trabajo de la República de Panamá a la terminación de todo contrato de tiempo indefinido, cualquiera que sea la causa, el trabajador tiene derecho a una prima de antigüedad a razón de una semana de salario por cada año de trabajo desde el inicio de la relación laboral.

La Ley 44 de 12 de agosto de 1995 establece, a partir de su vigencia, la obligación de los empleados a construir un fondo de cesantía para pagar a los empleados la prima de antigüedad y la indemnización por despido injustificado que establece el Código de Trabajo.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El artículo 229-F del Código de Trabajo indica que el empleador no está obligado a hacer la cotización trimestral respectiva, en el caso de que las cotizaciones anteriormente hechas y sus réditos cubran su pasivo en concepto de prima de antigüedad e indemnización. En el supuesto de haberse cubierto sólo parte del pasivo, está obligado a cotizar únicamente por la diferencia.

En el evento de que las cotizaciones con sus réditos excedan el pasivo del empleador por prima de antigüedad e indemnización, es facultad de éste hacer réditos, total o parcialmente, de la suma en exceso.

Según el Artículo 219 del Código de Trabajo, en los casos en que se ordene el reintegro, el empleador podrá dar por terminada la relación laboral, pagando la indemnización correspondiente más un recargo que se computará así: de veinticinco por ciento (25%) sobre la indemnización correspondiente, para aquellos trabajadores que entren a laborar a partir de la vigencia de la presente Ley, siempre y cuando el empleador no esté al día en el fondo de cesantía.

La Empresa no ha establecido el fondo de cesantía exigido por la Ley lo cual conlleva a que tendrá que pagar un recargo del 25% sobre la indemnización a cancelar a cualquier empleado que sea despedido, en caso de que se haya ordenado el reintegro del mismo, según el Código de Trabajo en su Artículo No. 229.

ii. **Provisión por Retiro de Empleados**

La provisión por retiro de empleados representa la obligación implícita que tiene el Grupo con el personal clave, los cuales pudieran estar sujetos a rotación en un período aproximado de cada 5 años. La misma se establece separadamente para cada colaborador, considerando el monto del beneficio futuro que han ganado a cambio de sus servicios en el período actual y en los anteriores. La misma consiste en la indemnización con cargo en resultados y se calcula en base al salario equivalente a una semana por cada dos meses de trabajo.

(j) **Instrumentos Financieros – No Derivados**

- **Activos Financieros y Pasivos Financieros No Derivados – Reconocimiento y Baja en Cuentas**

El Grupo reconoce inicialmente las partidas por cobrar en la fecha en que se originan. Todos los otros activos financieros y los pasivos financieros se reconocen inicialmente a la fecha de intercambio.

El Grupo da de baja en cuentas un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, o cuando transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del activo financiero, o no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y ventajas relacionados con la propiedad y no retiene control sobre los activos transferidos.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El Grupo da de baja en cuentas un pasivo financiero cuando sus obligaciones contractuales son descargadas o pagadas, o bien hayan expirado.

Un activo y pasivo financiero son compensados y el monto neto presentado en el estado consolidado de situación financiera, cuando y sólo cuando el Grupo tenga el derecho, exigible legalmente, de compensar los montos reconocidos y tenga la intención de liquidarlos por el monto neto, o de realizar el activo o liquidar el pasivo simultáneamente.

- **Activos Financieros No Derivados - Medición**
Estos activos son reconocidos inicialmente al valor razonable más cualquier costo de la transacción directamente atribuible. Posterior al reconocimiento inicial, son medidos a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.
- **Pasivos Financieros No Derivados - Medición**
Los pasivos financieros no derivados se reconocen inicialmente al valor razonable menos los costos de transacción directamente atribuibles. Posterior al reconocimiento inicial, estos pasivos son medidos al costo amortizado usando el método de interés efectivo.
- **Compensación de Instrumentos Financieros**
Los activos y pasivos financieros son objeto de compensación, es decir, de presentación en el estado consolidado de situación financiera por su importe neto, sólo cuando las entidades dependientes tienen tanto el derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos en los citados instrumentos, como la intención de liquidar la cantidad neta, o de realizar el activo y procede al pago del pasivo de forma simultánea.

Los ingresos y gastos de intereses son presentados sobre una base neta solamente cuando es permitido bajo las NIIF o para las ganancias o pérdidas que surgen de un grupo de transacciones similares.

A continuación se detallan los instrumentos financieros no derivados:

- i. **Efectivo**
El efectivo comprende el saldo en caja y las cuentas bancarias corrientes que están sujetos a riesgos insignificantes de cambios en su valor razonable.
- ii. **Cuentas por Cobrar**
Estos activos son reconocidos inicialmente al valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible. Posterior al reconocimiento inicial, las cuentas por cobrar son medidas a su costo amortizado, menos cualquier pérdida por deterioro.
- iii. **Cuentas por Pagar**
Las cuentas por pagar se mantienen a su costo amortizado.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

iv. Capital en Acciones

El capital está compuesto por acciones comunes, sin valor nominal.

v. Aporte de Capital

Los aportes que realiza el Estado con fines de apoyo financiero, de funcionamiento, operación e inversiones de la Empresa a través del presupuesto general del Estado son acreditados en patrimonio, en la medida que se reciben o cuando las asignaciones presupuestarias no han sido desembolsadas pero los gastos asociados con dichas partidas han sido debidamente reservados por los compromisos devengados de acuerdo al Artículo 53 de la Ley 109 del 25 de noviembre de 2013 y al Artículo 297 de la Ley 36 del 2 de diciembre de 2014.

(k) *Ingresos de Actividades Ordinarias*

i. Prestación de Servicios

Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de pasajeros se reconocen cuando el servicio ha sido debidamente prestado conforme a la tarifa correspondiente. El Gobierno Central es el encargado de regular y establecer las tarifas finales que el Grupo cobra a sus pasajeros. La Empresa está sujeta a la regulación de tarifas por parte del Gobierno Central a través del Decreto Ejecutivo No. 367 del 23 de mayo de 2014. La Subsidiaria está sujeta a la regulación de las tarifas por parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre a través del Contrato de Concesión Administrativa No. 21-10 de fecha 5 de agosto de 2010.

ii. *Subsidios Gubernamentales*

Los subsidios gubernamentales corresponden a subsidio para la tarifa técnica del sistema de transporte público de buses. Estos subsidios son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable que el subsidio es o será recibido y que todas las condiciones adyacentes se cumplan. Cuando el subsidio se relacione a un elemento de gastos, es reconocido como ingresos dentro de los períodos necesarios para equipararse en una base sistemática al costo que intenta compensar.

iii. Otros Ingresos

Multas:

Corresponden a incumplimientos con las normas vigentes de la operación e instalaciones del sistema del metro pueden ocasionar sanciones que van desde multas de B/.100 hasta B/.100,000 según sea la gravedad de la falta a personas naturales o jurídicas usuarios del sistema del metro que cometieran un acto que infrinja o transgreda la Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013 y los reglamentos que al respecto se expidan. Estos ingresos se reconocen sobre la base de acumulado y devengado una vez se formaliza la sanción mediante la emisión de una boleta de citación.

Alquiler de Espacio para Publicidad:

Los ingresos procedentes de alquiler de espacio para publicidad se reconocen como ingreso de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(l) Reconocimiento de Gastos

Los gastos se reconocen en el estado consolidado de resultados integrales cuando tiene lugar una disminución en los beneficios económicos futuros relacionados con la reducción de un activo, o un incremento de un pasivo, que se puede medir de forma fiable. Esto implica que el registro de un gasto tenga lugar en forma simultánea al registro del incremento del pasivo o la reducción del activo.

(m) Activos Arrendados

Los activos mantenidos bajo arrendamientos operativos, no se reconocen en el estado consolidado de situación financiera del Grupo. Los pagos realizados bajo arrendamientos operativos se reconocen en resultados en forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los incentivos por arrendamiento recibidos son reconocidos como parte integral del gasto total por arrendamiento durante el plazo de éste.

(n) Ingresos (Costos) Financieros

Los ingresos (costos) financieros corresponden a intereses ganados sobre fondos en cuentas bancarias, neto de costos por financiamiento de deuda y documentos por pagar, reconocidos usando el método del interés efectivo. A continuación un detalle de las políticas contables sobre el reconocimiento de los costos diferidos sobre préstamos y capitalización de costos de préstamos:

i. Costos Diferidos por Préstamos

Costos de la transacción relacionada a la obtención de préstamos bancarios para la compra de la flota de buses son integrados como parte de la tasa efectiva de interés de dicho financiamiento.

Estos costos incluyen cargos pagados en concepto de estructuración del préstamo, comisiones, inscripción de escrituras y timbres sobre el contrato de préstamo.

El método de la tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de imputación del gasto financiero a lo largo del período del préstamo. La tasa de interés efectiva es la tasa de descuento que iguala exactamente los flujos de efectivo por pagar estimados a lo largo de la vida estimada del préstamo con el importe neto en libros del pasivo financiero.

ii. Capitalización de Costos por Préstamos

La Subsidiaria capitaliza los costos por préstamos que son directamente atribuibles a la adquisición y puesta en operación de la flota de buses aptos, como parte del costo de dichos activos. Los costos por préstamos que son directamente atribuibles a la adquisición y puesta en operación de la flota de buses aptos, son aquellos costos por préstamos que podrían haberse evitado si no se hubiera efectuado un desembolso en el activo correspondiente.

Los buses aptos son aquellos que requieren, necesariamente, de un período sustancial antes de estar listos para el uso al que están destinados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Una vez son introducidos al país los buses que conformarán la flota de transporte público, son sometidos a una serie de ensamblajes adicionales para habilitarlos a la operación. Este proceso puede tardar un máximo de dos (2) meses, hasta que son certificados como buses aptos. Los costos por préstamos dentro de dicho período son capitalizados al costo de dichos buses.

(o) Impuestos

i. La Empresa:

La Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013, que dicta el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Transporte de Personas, Capítulo VII Régimen fiscal, Artículo No. 25. La Empresa está exento del pago de todo tributo, del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, directos e indirectos.

ii. La Subsidiaria:

El impuesto sobre la renta es reconocido en el estado consolidado de resultados integrales, excepto cuando está relacionado con partidas reconocidas directamente en el patrimonio, en cuyo caso es reconocido en el patrimonio.

El impuesto corriente es el impuesto esperado a pagar sobre la renta gravable para el año, utilizando las tasas vigentes a la fecha de reporte y cualquier otro ajuste sobre el impuesto a pagar con respecto a años anteriores.

Se reconocen activos por impuestos diferidos por las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos tributarios y las diferencias temporarias deducibles, en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales futuras disponibles contra las que pueden ser utilizadas. Los activos por impuestos diferidos son revisados en cada fecha del estado consolidado de situación financiera y son reducidos en la medida que no sea probable que los beneficios por impuestos relacionados sean realizados; esta reducción será objeto de reversión en la medida que sea probable que haya disponible suficiente ganancia fiscal.

Al final de cada período sobre el que se informa, la Subsidiaria evaluará nuevamente los activos por impuestos diferidos no reconocidos y registrará un activo de esta naturaleza, anteriormente no reconocido, siempre que sea probable que las futuras ganancias fiscales permitan la recuperación del activo por impuestos diferidos.

El impuesto diferido debe medirse empleando las tasas fiscales que se espera sean de aplicación a las diferencias temporarias en el período en el que se reversen usando tasas fiscales aprobadas o prácticamente aprobadas a la fecha de reporte.

La medición de los pasivos por impuestos diferidos reflejará las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Subsidiaria espera al final del período sobre el que se informa, recuperar o liquidar el importe en libros de sus activos y pasivos.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan solo si se cumplen ciertos criterios.

(p) *Nuevas Normas (NIIF) e Interpretaciones no Adoptadas*

Una serie de nuevas normas, modificaciones a normas e interpretación son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2016 y no han sido aplicados en la preparación de estos estados financieros consolidados. Aquellas que pueden ser relevantes para el Grupo se señalan a continuación:

- i. La NIIF 9 publicada en julio 2016, reemplaza las guías de la NIC 39 *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición*. La NIIF 9 incluye guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros, y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. También mantiene las guías relacionadas con el reconocimiento y la baja de cuentas de los instrumentos financieros de la NIC 39.

La NIIF 9 es efectiva para los períodos sobre los que se informa anuales comenzados el 1 de enero de 2018 o después. Su adopción anticipada es permitida.

- ii. La NIIF 15 establece un marco completo para determinar si se reconocen ingresos de actividades ordinarias, cuándo se reconocen y en qué monto. Reemplaza las actuales guías para el reconocimiento de ingresos, incluyendo la NIC 18 *Ingresos de Actividades Ordinarias*, NIC 11 *Contratos de Construcción* y CINIIF 13 *Programas de Fidelización de Clientes*.

La NIIF 15 es efectiva para los períodos sobre los que se informa anuales comenzados el 1 de enero de 2018 o después. Su adopción anticipada está permitida.

- iii. NIIF 16 *Arrendamientos*, la cual reemplaza la actual NIC 17 *Arrendamientos*. La NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos, ya sea como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros para el arrendatario. En su lugar, todos los Arrendamientos son reconocidos de forma similar a los arrendamientos financieros bajo la NIC 17. Los arrendamientos se miden al valor presente de los pagos futuros de arrendamiento y se presentan ya sea como activos arrendados (activos por derecho de uso) o junto con inmuebles, mobiliario, equipo y mejoras. La NIIF 16 es efectiva para los períodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2019. La adopción anticipada es permitida para Empresas que también adopten la NIIF 15 *Ingresos de Contratos con Clientes*.

A la fecha de los estados financieros consolidados, no se ha evaluado el impacto de la adopción que estas normas tendrán sobre estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidaciones**(4) Propiedades, Infraestructuras, Flota, Maquinarias, Equipos y Mejoras a las Propiedades**

Las propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades se presentan a continuación:

	<u>Terrenos</u>	<u>Propiedades y Mejoras</u>	<u>Infraestructuras</u>	<u>Flota Vial y Otros Equipos de Transporte</u>	<u>Maquinaria Ferroviarias y Otros Equipo de Transporte</u>	<u>Maquinaria y Equipo General</u>	<u>Otros Equipos y Enseres</u>	<u>Mejoras a la Propiedades</u>	<u>Total</u>
Costo									
Al 1 de enero de 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transferencias en especie del Estado (Nota 12)	0	17,284,371	1,326,290,612	0	164,120,835	246,247,939	32,810,893	0	1,786,754,650
Adquisiciones	591,026	0	0	0	112,833	65,491	14,028	0	783,378
Capitalización por proyectos concluidos (Nota 5)	<u>244,002</u>	<u>0</u>	<u>160,109,129</u>	<u>0</u>	<u>10,589,064</u>	<u>31,233,534</u>	<u>5,791,615</u>	<u>0</u>	<u>207,967,344</u>
Al 31 de diciembre de 2015	<u>835,028</u>	<u>17,284,371</u>	<u>1,486,399,741</u>	<u>0</u>	<u>174,822,732</u>	<u>277,546,964</u>	<u>38,616,536</u>	<u>0</u>	<u>1,995,505,372</u>
Al 1 de enero de 2016	835,028	17,284,371	1,486,399,741	0	174,822,732	277,546,964	38,616,536	0	1,995,505,372
Efectos de consolidación de subsidiaria	0	0	0	217,712,467	0	1,863,967	3,459,283	10,568,270	233,603,987
Transferencias en especie del Estado (Nota 12)	5,576,857	0	0	0	0	0	0	0	5,576,857
Adquisiciones	23,112,180	0	0	18,109	143,349	278,604	771,224	304,414	24,627,880
Reclasificaciones	0	0	0	0	(7,222,729)	7,222,729	0	0	0
Ajustes	0	0	0	0	0	196,913	445,776	0	642,689
Disposiciones	0	0	0	(36,311)	0	(26,073)	0	0	(62,384)
Capitalización por proyectos concluidos (Nota 5)	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>2,817,677</u>	<u>0</u>	<u>242,493</u>	<u>3,060,170</u>
Al 31 de diciembre de 2016	<u>29,524,065</u>	<u>17,284,371</u>	<u>1,486,399,741</u>	<u>217,694,265</u>	<u>167,743,352</u>	<u>289,900,781</u>	<u>43,292,819</u>	<u>11,115,177</u>	<u>2,262,954,571</u>
Depreciación y amortización									
Al 1 de enero de 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasto del período	0	349,922	17,359,316	0	7,543,444	13,970,378	2,572,964	0	41,796,024
Al 31 de diciembre de 2015	0	349,922	17,359,316	0	7,543,444	13,970,378	2,572,964	0	41,796,024
Al 1 de enero de 2016	0	349,922	17,359,316	0	7,543,444	13,970,378	2,572,964	0	41,796,024
Efecto de consolidación de subsidiaria	0	0	0	68,357,270	0	1,182,410	2,153,578	5,189,990	76,883,248
Ajustes	0	0	0	0	0	(1,550)	1,550	0	0
Disposiciones	0	0	0	(36,311)	0	(26,073)	0	0	(62,384)
Gasto del período	<u>0</u>	<u>341,453</u>	<u>17,708,162</u>	<u>15,443,399</u>	<u>5,461,907</u>	<u>19,311,551</u>	<u>1,916,717</u>	<u>1,347,844</u>	<u>61,531,033</u>
Al 31 de diciembre de 2016	<u>0</u>	<u>691,375</u>	<u>35,067,478</u>	<u>83,764,358</u>	<u>13,005,351</u>	<u>34,436,716</u>	<u>6,644,805</u>	<u>6,537,834</u>	<u>180,147,921</u>
Saldo neto									
Balance al 1 de enero de 2015	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Balance al 31 de diciembre de 2015	<u>835,028</u>	<u>16,934,449</u>	<u>1,469,040,425</u>	<u>0</u>	<u>167,279,288</u>	<u>263,576,586</u>	<u>36,043,572</u>	<u>0</u>	<u>1,953,709,348</u>
Balance al 1 de enero de 2016	<u>835,028</u>	<u>16,934,449</u>	<u>1,469,040,425</u>	<u>0</u>	<u>167,279,288</u>	<u>263,576,586</u>	<u>36,043,572</u>	<u>0</u>	<u>1,953,709,348</u>
Balance al 31 de diciembre de 2016	<u>29,524,065</u>	<u>16,592,996</u>	<u>1,451,332,263</u>	<u>133,929,907</u>	<u>154,738,001</u>	<u>255,464,065</u>	<u>36,648,010</u>	<u>4,577,343</u>	<u>2,082,806,650</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidaciones

La depreciación y amortización por B/.61,531,072 (2015: B/.41,796,024) se distribuyen en B/.59,758,859 (2015: B/.41,423,319) como parte de costos de operación y servicios y B/.1,759,416 (2015: B/.372,705) que corresponde a gastos generales y administrativos. (Ver notas 19 y 20).

Según Escritura Pública N° 5810 del 30 de marzo de 2016, se adquiere la finca N° 28870 por B/.6,210,486. Al 31 de diciembre de 2016, se mantiene pendiente una cuenta por pagar por B/.2,852,020.

(5) Construcciones en Proceso

Las construcciones se detallan así:

	Costos Directos					Otros Costos		Total	
	Urbanizados	Edificaciones	Construcción de Avenidas, Calles y Aceras	Instalaciones de Servicios Básicos	Maquinaria y Equipo	Maquinaria y Equipo de Transporte	Indemnizaciones		Mobiliario y Enseres
Saldo al 1 de enero de 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transferencias en especie del Estado (nota 12)	244,002	54,908,404	120,632,580	3,750,000	39,829,045	10,589,064	404,000	4,191	230,361,286
Adquisiciones	0	57,422,146	46,976,548	0	682,796	0	0	0	105,081,490
Capitalización por proyectos concluidos	(244,002)	0	(160,109,128)	0	(37,025,149)	(10,589,064)	0	0	(207,967,343)
Saldo al 31 de diciembre de 2015	<u>0</u>	<u>112,330,550</u>	<u>7,500,000</u>	<u>3,750,000</u>	<u>3,486,692</u>	<u>0</u>	<u>404,000</u>	<u>4,191</u>	<u>127,475,433</u>
Saldo al 1 de enero de 2016	0	112,330,550	7,500,000	3,750,000	3,486,692	0	404,000	4,191	127,475,433
Efecto de consolidación de subsidiaria	0	40,461	0	0	0	0	0	0	40,461
Adquisiciones	0	231,538,616	160,245	60,390,190	109,045,406	86,971,077	1,747,533	0	489,853,067
Ajustes	0	(40,461)	0	0	0	0	0	0	(40,461)
Capitalización por proyectos concluidos	0	0	0	0	(2,817,677)	0	(404,000)	(4,191)	(3,225,868)
Saldo al 31 de diciembre de 2016	<u>0</u>	<u>343,869,166</u>	<u>7,660,245</u>	<u>64,140,190</u>	<u>109,714,421</u>	<u>86,971,077</u>	<u>1,747,533</u>	<u>0</u>	<u>614,102,632</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

i. Proyecto Línea 1 del Metro:

Presenta un avance físico de 100%, en el cual se destaca que su fase constructiva ha concluido satisfactoriamente. La fase operativa de la Línea 1 inició el 6 de abril de 2014, bajo la administración de la Secretaria del Metro de Panamá, abscrita al Ministerio de la Presidencia de la República. Esta Línea se mantiene operante a la fecha, brindado un servicio eficiente y adecuado a las exigencias de este tipo de sistema de transporte masivo. Este proyecto fue ejecutado bajo el contrato SMP-028-2010 por un monto total de B/.1,797,767,343, el cual ha sido pagado satisfactoriamente.

La Extensión de la Línea 1 del Metro presenta un avance físico de 100%, en el cual se destaca que su fase constructiva ha concluido satisfactoriamente. La fase operativa de la Extensión de la Línea 1 inició el 15 de agosto de 2015, con inauguración formal de la Estación San Isidro. Este proyecto fue ejecutado bajo el contrato SMP-028-2010 (Adenda No.4-No.5-No.6) por un monto total de B/.208,390,765, el cual mantiene un remanente de pago de B/.5,419,538, pagadero en el año 2018, siempre y cuando el contratista logre culminar las garantías pendientes del contrato. Esta obligación de pago será asumida por Ministerio de la Presidencia y el Presupuesto General del Estado.

La línea No. 1 entró en operación el 6 de abril de 2014, su primera etapa fue culminada sustancialmente el 27 de febrero de 2014 y con acta de terminación el 31 de octubre de 2015. La segunda etapa de esta tiene como culminación sustancial el 22 de abril de 2015 y el acta de terminación el 15 de julio de 2016.

ii. Proyecto Línea 2 del Metro:

En el mes de julio de 2015, la Empresa llevó a cabo la licitación por mejor valor con evaluación separada, para la contratación del "Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro, proceso que fue adjudicado al contratista con la Resolución de Adjudicación No. MPSA-72-2015 de 2 de junio de 2015, por valor de B/.2,062,753,674.

La obra adjudicada tendrá una capacidad inicial para transportar 16 mil pasajeros por hora en cada sentido y está diseñada para una capacidad futura máxima de 40 mil pasajeros en horas pico.

Con la construcción de la segunda línea se beneficiarán más de 500 mil residentes de San Miguelito y el Sector Este; la nueva línea del Metro tendrá conexión directa con la estación San Miguelito de la Línea 1 y se extenderá, por medio de un viaducto, por la avenida Domingo Díaz y la carretera Panamericana. Pasando así, por la barriada 24 de Diciembre hasta Nuevo Tocumen.

El nuevo tramo tendrá una longitud de 21 kilómetros de vía elevada y contará con 16 estaciones, ubicadas en: San Miguelito, Paraíso, cruce con la Vía Cincuentenario, Villa Lucre, Brisas del Golf, Cerro Viento, San Antonio, El Parador, Don Bosco, la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP), Las Mañanitas, Hospital del Este, Altos de Tocumen, 24 de Diciembre y la comunidad de Nuevo Tocumen. Al 30 de noviembre de 2018, la obra presenta un avance del 88%.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El Proyecto Línea 2 del Metro está siendo ejecutado bajo el contrato MPSA-014-2015 por un monto total de B/.2,062,753,674. Actualmente, presenta un avance físico de 65%, el cual corresponde a la ejecución realizada hasta diciembre 2017. El consorcio reestructuró el financiamiento del contrato, donde cada empresa del Consorcio asumió el porcentaje correspondiente al financiamiento pendiente en ese momento. Cerrada la negociación, el nuevo esquema quedó de la siguiente manera:

- El 40% del financiamiento pendiente fue asumido por la empresa FCC, quien está respaldada por Grupo Financiero Inbursa, con un monto de B/.628 millones a través de la Cesionaria Metro Trust.
- El 60% del financiamiento pendiente fue asumido por la empresa Odebrecht, quien está respaldada por UBS, a través de la Cesionaria Sparc EM SPC Panama Metro Line 2 SP con un monto de B/.742 millones; y por Farallon Capital Management, L.L.C., a través de la Cesionaria Metro Lenders con un monto de B/.200 millones.

iii. Proyecto Línea 3 del Metro:

El Proyecto Línea 3 del Metro posee un acuerdo de préstamo firmado el 20 de abril de 2016 entre Panamá y Japón, actuando el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) como "Prestatario" y el Metro de Panamá, S. A. "Agencia Ejecutoria" con el Japan International Cooperation Agency (JICA por sus siglas en inglés) como representantes, el cual fue formalizado en el año 2016. Este financiamiento está compuesto por un grupo de cinco (5) acuerdos, los cuales totalizan un monto máximo de hasta 281,071,000,000 yenes (B/.2,500 Millones aproximadamente). De los cinco (5) acuerdos, se ha formalizado uno (1) (Acuerdo PA-P2-1) por la suma de 29,575,000,000 yenes (B/.260 millones aproximadamente) y se espera que el primer desembolso de este financiamiento sea realizado en el segundo semestre del año 2019. La fecha de vencimiento es el 20 de abril de 2036 con abonos a capital cada 20 de abril y 20 de octubre, a partir del 20 de abril de 2022. A la fecha, se ha efectuado la etapa de pre-calificación de contratistas de obra civil y se desarrollan los pliegos de cargo, por lo que se espera que la licitación sea realizada durante el segundo semestre del año del 2018. En el proceso de precalificación realizado durante el año 2017, clasificaron las siguientes empresas: China Railway Group Limited (China Railway) (no es consorcio), Consorcio HP Joint Venture – Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd. – Posco, Consorcio ACPC Línea 3 Acciona Construcción S. A. y Power Construction Corporation of China Limited. (China Power), Consorcio Oriental Metro Línea 3 – China Harbour Engineering Company Ltd. y Beijing Urban Construction Group Co. (CHEC), Consorcio Línea 3 FCC-CICSA-SKEGFCC Construcción, S. A.; Carso Infraestructura y Construcción, A. de C. V.; SK Engineering & Construction, Co., Ltd., Astaldi, S.p.A. (no es consorcio) y Consorcio Línea 3 Monorail Panamá Obrascon Huarte Lain, S. A. (OHL), Andrade Gutierrez Engenharia, S. A. y Mota-Engil, Engenharia e Construcao, S. A. (sucursal Panamá – Mota-Engil).

Aún la administración no ha determinado la fecha de licitación del proyecto.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

iv. Proyectos de Expansión de las Líneas:

La Empresa tiene previsto extender sus líneas hasta la línea 9. De acuerdo con el informe del estudio de pre factibilidad de la Nueva Red Maestra, que se realizó con el objetivo de hacer un análisis preliminar del proyecto, con énfasis en las líneas 2A, 4 y 5, partiendo de estimaciones de demanda desarrolladas bajo el sistema TRANUS (software que se emplea para hacer simulaciones de uso de suelo y transporte), actualizando la base de datos del Metro, en cuanto a variables físicas, socioeconómicas y de desarrollo urbano de los distintos corredores que conforman la red.

Los resultados de este estudio se dan dentro del marco de la Cooperación Técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el Proyecto de Apoyo a la Línea 2 del Metro y en el que, también se llevó a cabo una caracterización general física, socioeconómica, urbana y de transporte de cada uno de los corredores objeto de estudio, para validar el trazado preliminar y la ubicación de las estaciones propuestas para las líneas 2A, 4 y 5.

De igual forma, se desarrollaron las estimaciones de la demanda futura de transporte del área metropolitana de Panamá al año 2040, por períodos quinquenales y considerando distintos escenarios de configuración de la red y de tecnologías.

Los análisis de estudios dan como prioridad en el desarrollo y ejecución de las 3 líneas futuras analizadas en detalle, recomendándose empezar con la Línea 2A, ya que completaría la Línea 2 y desahogaría en forma importante el intercambio de San Miguelito y la Línea 1, al darle la oportunidad al usuario de dirigirse al centro de la ciudad a través del corredor de la Avenida Ricardo J. Alfaro – Ave. Manuel Espinosa Batista (donde interconectaría con la Línea 1 en la estación Iglesia del Carmen) – Ave. Aquilino de la Guardia.

Posteriormente, se deberá avanzar con la Línea 5, que partiendo del barrio de la Exposición (conectando con la Línea 1 en la estación Sto. Tomás), comunica a Bella Vista y toda el área bancaria, por el corredor de la Calle 50, con los corregimientos de San Francisco y Parque Lefevre, continuando hacia Costa del Este y Santa María y conectando con la Línea 2 en El Crisol.

Finalmente, luego de ejecutadas estas líneas, seguiría la Línea 4, la cual partiría del área de Curundú, conectando con la Línea 1 en la estación futura que se ubicará en esta área, el trazado continúa por el corredor de la Ave. Nacional – Ave. Transístmica, para orientarse hacia el corredor de la Avenida España, interconectando nuevamente con la Línea 1 en la estación Fernández de Córdoba. Dicha línea seguiría por los corregimientos de Pueblo Nuevo y Río Abajo, avanzado por la Avenida José Agustín Arango, interconectando con Línea 5 en el área de la Ciudad Deportiva, para después servir al área sur del corregimiento de Juan Díaz, concluyendo en Don Bosco.

El estudio también ha contemplado el análisis preliminar de un sistema de metro cable para San Miguelito, la actualización de los trazados de las demás líneas, 6, 7 y 8; así como la inclusión de otros proyectos como lo son la prolongación de la Línea 4 hacia el Este y la Línea 9 en el Oeste. Este último ha sido analizado a nivel de trazado y análisis de la demanda, con miras a dar una solución de transporte público masivo a las comunidades del sector más geográficamente accidentado de este Distrito.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(6) Anticipos a Contratistas

Los anticipos a contratistas se relacionan con los siguientes contratos:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<u>Consortio Línea 2:</u> Contrato número MPSA-014-2015 de fecha 24 de julio de 2015 que están representados por Constructora Norberto Odebrecht, S. A. con un 60% de participación y FCC Construction, S. A. con un 40% de participación, para el "Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A. Los costos presentados corresponden a avances de obras para la línea 2 del metro, de acuerdo al Contrato MPSA-014-2015 como se presenta en la cláusula 6.6 del Contrato No. MPSA-016-2015. La fecha de vencimiento de este contrato es el 6 de mayo de 2019.	72,887,490	94,532,932
<u>Grupo de Empresas Línea 1 (GDEL1):</u> Contrato número MPSA-016-2015 de fecha 31 de agosto de 2015 que están representados por Alstom Transport, S. A. en un 82.9%, Alstom Panamá, S. A. en un 8.7%, Thales Communications & Security, S. A. S. en un 3.2%, TCP Rail, Inc en un 2.2%, Sofratesa de Panamá, Inc en un 0.90%, Compagnie Internationale de Maintenance-CIM en un 0.70%, TSO en un 0.70% "Compras de 70 coches para modificar los 20 trenes actuales de 3 coches para pasarlos a trenes de 5 coches y disponer de 6 trenes adicionales de 5 coches quedando la Línea 1 con un total de 26 trenes de 5 coches cada uno". La fecha de vencimiento de este contrato es el 17 de junio de 2020.	19,714,080	28,431,808
<u>Alstom Panamá:</u> Contrato número SMP-023-2014 de fecha 5 de enero de 2015, para los "Servicios de Mantenimiento de los Subsistemas de Trenes, energía, CBTC (señalización, ATP y ATO). Se indica en el Contrato que la prestación de los servicios es a partir del 9 de abril de 2014, a excepción del mantenimiento correctivo que iniciará entre los 16 y 20 meses a partir de la fecha del 9 de abril de 2014. Este contrato tendrá una duración de 4 años a partir del 9 de abril de 2014, prorrogable por 3 años a requerimiento y solicitud del Estado, para lo cual se deberá cumplir con las formalidades legales. Pasan...	<u>1,409,054</u> <u>94,010,624</u>	<u>2,446,395</u> <u>125,411,135</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Vienen...	94,010,624	125,411,135
<u>Conalvías Construcciones, S.A.S.</u> Contrato número MPSA-049-2016 con orden de proceder del 22 de noviembre de 2016, para suministro de mano de obra, material, equipo y herramientas para la ejecución de la restitución de superficie, obras civiles, y misceláneos en las estaciones 12 de Octubre, Pueblo Nuevo y Pan de Azúcar de la línea 1 del MPSA y las adecuaciones en el resto de las estaciones de la línea 1 del MPSA.	1,359,107	0
<u>Ingeniería Lambda, S. A.</u> Contrato número MPSA-045-2016 con orden de proceder del 21 de octubre de 2016, por suministros de materiales y mano de obra para la instalación de los Cerramientos de tres estaciones elevadas: San Isidro, Los Andes y San Miguelito correspondientes a la Línea Uno.	808,525	0
<u>RODEIBA, S. A.</u> Contrato número MPSA-004-2016 con orden de proceder del 12 de agosto de 2016, por ejecución de trabajos de mano de obra, suministro de materiales y construcción de la estación de policía del Metro de Panamá, por el periodo de 180 días.	89,741	0
<u>CAELGO, S. A.</u> Contrato número MPSA-36-2016 con orden de proceder 01 de agosto de 2016, para restitución de superficie, obras civiles y soterramiento de cableado eléctrico y telecomunicaciones, en la Estación Vía Argentina de la línea uno del Metro de Panamá.	89,187	0
	<u>96,357,184</u>	<u>125,411,135</u>

(7) Activos Intangibles, Neto

Los activos intangibles, neto se detalla a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<u>Costo</u>		
Al 1 de enero de 2016	3,175,665	0
Efecto de consolidación de subsidiaria	8,904,988	0
Transferencias en especie del Estado (nota 12)	0	3,175,665
Adiciones	392,965	0
Al 31 de diciembre de 2016	<u>12,473,618</u>	<u>3,175,665</u>
<u>Amortización Acumulada</u>		
Al 1 de enero de 2016	(406,485)	0
Efectos de consolidación de subsidiaria	(2,020,747)	0
Gasto del período (nota 19)	(1,461,846)	(406,485)
Al 31 de diciembre de 2016	<u>(3,889,078)</u>	<u>(406,485)</u>
Saldo neto	<u>8,584,540</u>	<u>2,769,180</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Los activos intangibles consisten en sistemas informáticos para el monitoreo del sistema de supervisión y operación de la red maestra de la línea del Metro; sistema de control, gestión y localización de la flota de transporte público y el sistema para la planificación y programación de operaciones para la flota de transporte público.

(8) Inventarios, Neto

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Repuestos	11,046,059	304,663
Combustible	195,784	0
Otros insumos	<u>514,806</u>	<u>0</u>
	11,756,649	304,663
Provisión de inventario	<u>(171,276)</u>	<u>0</u>
	11,585,373	304,663
Menos: porción corriente	<u>(9,741,596)</u>	<u>(304,663)</u>
Porción no corriente	<u><u>1,843,777</u></u>	<u><u>0</u></u>

El movimiento de la provisión de inventario se detalla a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Saldo al inicio	0	0
Efecto de adquisición de subsidiaria	171,276	0
Castigos	<u>(151,703)</u>	<u>0</u>
Saldo al final	<u><u>19,573</u></u>	<u><u>0</u></u>

(9) Cuentas por Cobrar - Otras

Las cuentas por cobrar - otras se componen de la siguiente manera:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA)	1,540,394	318,706
Elektra Noreste, S. A.	3,826,570	2,006,842
Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.	777,781	882,568
Otras	<u>50,272</u>	<u>28,758</u>
	6,195,017	3,236,874
Menos: Porción corriente	<u>(4,572,916)</u>	<u>(1,756,495)</u>
Porción no corriente	<u><u>1,622,101</u></u>	<u><u>1,480,379</u></u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(10) Adelantos a Proveedores

El detalle de los adelantos a proveedores se presenta a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Programación de Buses	70,000	0
Máquinas de Lavados Buses	472,195	0
Activos Fijos e Inventarios	449,932	0
Anticipos a Proveedores	236,707	0
Adelantos de Seguros	52,848	0
Otros	<u>120,867</u>	<u>0</u>
	<u>1,402,549</u>	<u>0</u>

(11) Efectivo

El efectivo está compuesto de la siguiente forma:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Efectivo en Caja	41,300	0
Fondo General	12,146,476	14,648,049
Fondo de Inversiones	34,631,984	1,276,046
Programa de Asistencia	2,796,870	210,910
Fondo de Planilla Institucional	1,043,085	172,595
BID – Línea 2	114,249	98,000
BID – PIMUS	31	31
Fondo de Operaciones	<u>798,653</u>	<u>0</u>
	<u>51,572,648</u>	<u>16,405,631</u>

Los fondos corresponden a cuentas bancarias manenidas en el Banco Nacional de Panamá, entidad financiera propiedad del Estado.

Los fondos BID-Línea 2 y BID-PIMUS corresponden a convenio de cooperación técnica no reembolsable, No. ATN/JF-13917-PN Plan de Movilidad Urbana para la Ciudad de Panamá, con fecha 4 de octubre de 2013, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en su calidad de Administrador del Fondo Especial del Japón, efectuó la asignación de B/.700,000 al Ministerio de Economía y Finanzas, con el objetivo de desarrollar e integrar una política de transporte en la ciudad y proponer una estrategia de transporte para el corto, mediano y largo plazo, con el fin de contribuir a la sostenibilidad del mismo futuro. Los otros ingresos por donación, corresponden al valor recibido en el año 2015, producto de esta asignación, como apoyo a los estudios de prefactibilidad y factibilidad necesarios para la construcción de la línea 2.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados**(12) Saldos y Transacciones con Partes Relacionadas**

Los saldos y transacciones con partes relacionadas se presentan a continuación:

i. Los saldos se detallan así:

	<u>2016</u>	<u>Re-expresado 2015</u>
Efectivo		
Banco Nacional de Panamá	<u>51,572,648</u>	<u>16,405,631</u>
Cuentas por Cobrar:		
Ministerio de Economía y Finanzas	48,430,785	20,298,728
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	<u>25,758,679</u>	<u>0</u>
	<u>74,189,464</u>	<u>20,298,728</u>
Cuentas por Pagar:		
Ministerio de Economía y Finanzas	<u>61,317,395</u>	<u>6,685,749</u>

ii. Las transacciones se detallan así:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Subsidios de Tarifa:		
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	<u>75,755,474</u>	<u>0</u>
Otras Transacciones		
Salarios y Otros Beneficios a Personal Clave	<u>621,600</u>	<u>469,988</u>

i. Ministerio de Economía y Finanzas

Las cuentas por cobrar al Ministerio de Economía y Finanzas, por B/.48,430,785 (2015: B/.20,298,724), se detallan a continuación:

- Transferencias corrientes por B/.6,974,934 (2015: B/.4,146,640), corresponden a los aportes corrientes del Ministerio de Economía y Finanzas, de los meses de octubre, noviembre y diciembre (2015: noviembre y diciembre) por B/.2,324,978 (2015: B/.2,073,320) cada uno de estos saldos en relación a la Ley 69 de 24 de noviembre de 2015, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 27916 de 26 de noviembre de 2015 (2015: Ley 36 de 2 de diciembre de 2014, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 27673-A de 3 de diciembre de 2014). Estos fondos fueron recibidos en abril de 2017 (2015: enero de 2016).
- Transferencias de capital por B/.41,455,851 (2015: B/.1,152,088), corresponden a los aportes de capital del Ministerio de Economía y Finanzas, de los meses de octubre, noviembre y diciembre 2016 (2015: noviembre y diciembre), a razón de B/.13,818,617 (2015: B/.576,044) cada uno de estos saldos en relación a la Ley 69 de 24 de noviembre de 2015, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 27916 de 26 de noviembre de 2015 (2015: Ley 36 de 2 de diciembre de 2014, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 27673-A de 3 de diciembre de 2014). Estos fondos fueron recibidos en abril de 2017 (2015: enero 2016).

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- Reembolsos al Tesoro Nacional por B/.15,000,000, correspondientes a la reducción directa realizada por el Tesoro Nacional sobre la cuenta de fondo general, como aporte por saldo no devengado. Estos fondos fueron devueltos a la Empresa el 20 de enero de 2016.

Las cuentas por pagar al Ministerio de Economía y Finanzas, por B/.61,317,395 (2015: B/.6,685,749), corresponde a partidas presupuestarias no ejecutadas al cierre del período. De acuerdo a la circular del Ministerio de Economía y Finanzas, No. 001-DT de 25 de enero de 2016, la cual ordena a las entidades del Gobierno Central y el Sector Descentralizado subsidiado que mantenga saldos bancarios disponibles no devengados, reintegrar estos a la Cuenta Única del Tesoro (CUT), a más tardar el último día hábil del mes de febrero de 2016, según el artículo No. 299 de la Ley 69 del 24 de noviembre de 2015. Dicho artículo establece que en la eventualidad de que no se cumplan con esta disposición, el Ministerio de Economía y Finanzas ordenará mediante nota al Banco Nacional de Panamá, el reintegro de estos recursos a la Cuenta Única del Tesoro.

- ii. Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre
Subsidios del Estado a la Subsidiaria según contrato de concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes; tarifa técnica de servicio troncal y/o transversal, y los correspondientes montos de subsidios tarifarios.

Conforme al Artículo No. 8, numerales 1 al 4 de la Ley 109 de fecha 25 de noviembre de 2013, el Estado realizó aportes de capital a la Empresa mediante uso del Presupuesto General y transferencias de activos desde el Gobierno Central, así:

	<u>2016</u>	<u>Re-expresado 2015</u>
i. <u>En efectivo:</u>		
Saldo al Inicio del Año	2,235,013,576	0
Aportes para Gastos de Funcionamiento y Operación	17,151,516	24,879,840
Aportes para Proyectos de Inversión	400,158,253	189,842,135
Aportes de Capital	186,925,638	0
Sub-total de Aportes en Efectivo Recibidos	<u>604,235,407</u>	<u>214,721,975</u>
ii. <u>En Especie:</u>		
Propiedades (nota 4)	5,576,857	1,786,754,650
Construcción en Proceso (nota 5)	0	230,361,286
Activo Intangible (nota 17)	0	3,175,665
Sub-total de Aportes en Especie	<u>5,576,857</u>	<u>2,020,291,601</u>
Total de Aportes del Año	<u>609,812,264</u>	<u>2,235,013,576</u>
Saldo al Final del Año	<u>2,844,825,840</u>	<u>2,235,013,576</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Conforme a la Ley No. 97 de 21 de diciembre de 1998, en su Artículo No. 2, se establecen las funciones de la Dirección de Inversiones, Concesiones y Riesgos del Estado. De acuerdo a lo establecido en esta legislación, el Ministerio de Economía y Finanzas tiene como funciones establecidas ejercer la administración y manejo del gasto público, además de dirigir la administración financiera del Estado. En ese sentido, según se dispone en la cláusula 6.1 del Contrato SMP-28-2010, entre el Estado y el Consorcio Línea 1, es el Ministerio de Economía y Finanzas el responsable de garantizar el financiamiento del proyecto de la Línea 1 del metro. Al 31 de diciembre de 2015, existe financiamiento suscrito por el Ministerio de la Presidencia en representación del Estado y bancos locales e internacionales correspondiente a la inversión efectuada en la construcción de la Línea 1. De acuerdo a la Nota MEF-2017-74708 de fecha 7 de diciembre de 2017 del Ministerio de Economía y Finanzas, se confirma que la Empresa no deberá reembolsar en el presente o futuro el pago de las deudas relacionadas al proyecto.

(13) Documentos por Pagar

Al adquirir el 100% de las acciones de la Compañía en el año 2016, el Estado Panameño mediante la Resolución de Gabinete número 130 de 4 de diciembre de 2015 publicada en la Gaceta Oficial número 27924-B de 9 de diciembre de 2015, autoriza la emisión de Pagarés a los accionistas salientes por un total de B/.24,730,111 en reconocimiento a las cuentas por pagar que tenía la Compañía a los accionistas al momento de la compraventa.

El detalle de los pagarés emitidos y autorizados es el siguiente:

Fábrica Nacional de Autopartes, S. A.	5,962,221
Fanalca Investment, S. A.	11,675,775
Felgate Enterprises, S. A.	<u>7,092,115</u>
	24,730,111
Menos: Porción corriente	<u>7,576,704</u>
Porción no corriente	<u>17,153,407</u>

Estos pagarés devengan intereses sobre saldo, con tasa LIBOR a tres meses más el 2.5% anual, intereses pagaderos anualmente a la fecha de vencimiento de cada uno de los pagarés. Los pagarés tienen vencimiento en 3 y 4 años con amortización anual a capital.

(14) Retención a Contratistas

Las retenciones a contratistas por pagar sobre los contratos de construcción se constituyen de la siguiente manera:

	2016	2015
Saldo al inicio del año	6,031,515	0
Retenciones del año	<u>24,435,238</u>	<u>6,031,515</u>
Saldo al final del año	<u>30,466,753</u>	<u>6,031,515</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Las retenciones a contratistas se relacionan con el contrato número MPSA-014-2015, celebrado con el Consorcio Línea 2 para el “Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A., el contrato MPSA-016-2015 celebrado con Grupo de Empresas Línea 1 para la compra de 70 coches para modificar los 20 trenes actuales y pasarlos de 3 coches a 5 coches cada uno.

El contrato MPSA-045-2016 con Ingeniería Lambda, S.A. por suministros de materiales y mano de obra para la instalación de los Cerramientos de tres estaciones elevadas: San Isidro, Los Andes y San Miguelito correspondientes a la Línea Uno, el contrato MPSA-004-2016 con Rodeiba, S.A. por ejecución de trabajos de mano de obra, suministro de materiales y construcción de la estación de policía del Metro de Panamá, por el período de 180 días y el Contrato MPSA-049-2016 con Conalvías Construcciones, S.A.S. para suministro de mano de obra, material, equipo y herramientas para la ejecución de la restitución de superficie, obras civiles, y misceláneos en las estaciones 12 de Octubre, Pueblo Nuevo y Pan de Azúcar de la línea 1 del MPSA y las adecuaciones en el resto de las estaciones de la línea 1 del MPSA.

El Metro de Panamá, S. A. tendrá derecho a retener una cantidad equivalente al cinco por ciento (5%) del valor de cada factura para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del contratista bajo el contrato hasta la aceptación final. Una vez entregada el Acta de aceptación final, MPSA pagará al contratista la totalidad del monto retenido (junto con cualesquiera otros saldos adeudados al Contratista) dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha del Acta de Aceptación.

Como se establece en el Artículo No. 2 de la Ley No. 97 de 21 de diciembre de 1998 y confirmado a través de la Nota MEF-2017-74708 con fecha 7 de diciembre de 2017, el Ministerio de Economía y Finanzas es el responsable de garantizar el financiamiento de este proyecto.

(15) Otras Provisiones

Las otras provisiones se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Provisión de Contingencias	12,419,662	0
Provisión de Accidentes	<u>80,403</u>	<u>0</u>
	<u>12,500,065</u>	<u>0</u>

i. Provisión de Contingencias:

La provisión de contingencias fue constituida para hacerle frente a las reclamaciones y pago de indemnizaciones que resulten posteriores a la fecha del cierre de la compra, según lo establecido en las siguientes cláusulas.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En base a lo establecido en la Cláusula 7.02(v), del contrato de compraventa de acciones se estableció una reserva de contingencias en los libros contables de la Subsidiaria, mediante la condonación y reducción a cero de la parte del saldo de las cuentas por pagar a los vendedores de las acciones (después de la emisión de los pagarés) por B/.8,730,110 y el monto total de los intereses devengados y no pagados por B/.3,689,552, constituyendo en el mes de enero 2016 una provisión de contingencias por B/.12,419,662.

(v) (Reserva de contingencias) se habrá constituido a satisfacción del comprador en los libros de Transporte Masivo de Panamá, S. A. la Reserva-Contingencias mediante una condonación y reducción a cero de dichos libros contables de (i) la parte del saldo de las Cuentas por pagar Accionistas que quedará después de la emisión de los Pagarés / Cuentas por pagar Accionistas (es decir, ocho millones setecientos treinta y cinco mil ciento diez Dólares con cincuenta centavos (US\$8,730,110.50)) y (ii) del monto total de intereses devengados al 31 de diciembre de 2014 y no pagados sobre las Cuentas por pagar Accionistas (es decir, tres millones seiscientos ochenta y nueve mil quinientos cincuenta y dos Dólares con cero centavos (B/.3,689,552.00)); cuya Reserva-Contingencias tendrá en la Fecha de Cierre de la Compra un saldo total de doce millones cuatrocientos diecinueve mil seiscientos sesenta y dos Dólares con cincuenta centavos (B/.12,419,662).”

“Cláusula 8.01 Pagarés / Cuentas por pagar Accionistas. En la fecha de cierre de la compra, después de que las Acciones hayan sido vendidas, cedidas, traspasadas y entregadas al Comprador y el Comprador haya pagado el precio de compra, Transporte Masivo de Panamá, S. A. emitirá y entregará los Pagarés / Cuentas por pagar Accionistas, refrendados por la Contraloría, a los Acreedores / Cuentas por pagar Accionistas en concepto de contraprestación por la terminación de los Contratos / Cuentas por pagar Accionistas estipulada en la Cláusula 6.02(a)(ix), en el entendido de que Fanalca podrá ceder todo o parte del saldo de su Cuentas por pagar Accionistas a Fanalca Investment a más tardar treinta (30) días antes de la Fecha de Cierre de la Compra mediante un contrato de cesión y una carta de notificación en cada caso aceptable en forma y fondo al Comprador.

Cláusula 8.02 Intereses sobre el monto nominal. Si la fecha de cierre de la compra no ocurre en o antes del 31 de diciembre de 2015 y el plazo para el cierre de la compra se extiende según lo estipulado en la primera oración del último párrafo de la Cláusula 7.02, en la fecha de cierre de la Compra, inmediatamente después de que las Acciones hayan sido vendidas, cedidas, traspasadas y entregadas al Comprador y el Comprador haya pagado el precio de la compra, el comprador pagará a los vendedores intereses sobre el monto nominal devengados a una tasa anual equivalente a la suma de la tasa Libor a tres (3) meses más un seis por ciento (6%) anual desde e incluyendo el 1 de enero de 2016 hasta pero excluyendo la fecha de cierre de la compra.”

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En la Cláusula 10.04, en términos generales, se establece que todo reclamo o indemnización general que se presente después de la fecha de cierre de la transacción de compraventa de las acciones será cubierto por esta reserva, en base a las declaraciones y garantías de los vendedores contenidas en la Cláusula 5.01. Cualquier saldo de esta reserva que exista dos años después de la fecha de la compraventa será condonado.

ii. Provisión de Accidentes:

Mediante Acta No.1 del comité de Auditoría del 20 de abril de 2016, se aprobó reserva para accidentalidad por B/.80,403. Esta provisión se establece considerando que la póliza de seguro que cubre la flota de buses y las posibles colisiones que se presenten, establece una limitación sobre la cuantía de los daños a cubrir. Si las reclamaciones por colisiones son inferiores a la suma de B/.1,500, la Subsidiaria deberá cubrir el pago de las indemnizaciones y daños directamente. Aquellas colisiones que resulten en indemnizaciones y daños por montos superiores a B/.1,500, serán asumidos por la aseguradora para los casos en que la Subsidiaria resulte culpable.

Utilizando el 40% de riesgo de los accidentes no pagados para los años 2013 (B/.5,813), 2014 (B/.8,341), 2015 (B/.39,313) y 2016 (B/.467,955).

El movimiento de la provisión se presenta a continuación:

	<u>2016</u>
Saldo al Inicio	0
Efecto de la Adquisición de Subsidiaria	521,421
Aumento	20,035
Castigos	<u>(461,053)</u>
Saldo al Final	<u>80,403</u>

(16) Gastos Acumulados por Pagar

Los gastos acumulados por pagar se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Seguridad Social e Impuestos Relacionados	2,017,794	187,777
Salarios por Pagar	298,974	0
Provisión para Vacaciones	1,718,595	429,557
Provisión para Décimo Tercer Mes	196,009	425,488
Otros	<u>96,920</u>	<u>0</u>
	<u>4,328,292</u>	<u>1,042,822</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(17) Provisión de Reestructuración

En base al contrato de compra venta de acciones No. MPSA-028-2015 y el acuerdo celebrado entre el Estado y el Sindicato de la Subsidiaria, la Subsidiaria registró una provisión de reestructuración para afrontar el compromiso adquirido de acuerdo al contrato. El detalle de la provisión de reestructuración al 31 de diciembre de 2016, se presenta a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Saldo al Inicio	0	0
Efecto de Consolidación de Subsidiaria	11,362,838	0
Uso	(10,963,656)	0
Reversión	<u>(399,182)</u>	<u>0</u>
Saldo al Final	<u>0</u>	<u>0</u>

De acuerdo con la Cláusula 8.09 “Liquidación de trabajadores”, del contrato de compraventa de acciones firmado en diciembre de 2015, el Estado y el Sindicato de la Subsidiaria, acordaron lo siguiente: “dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de cierre de la compra, la Subsidiaria (i) liquidará y pagará todas las prestaciones laborales y de seguridad social de aquellos trabajadores de la Subsidiaria que deseen ser liquidados (excluyendo a la Alta Gerencia) y (ii) garantizará la recontractación de dichos trabajadores de común acuerdo, por tiempo indefinido. El Estado hará los aportes necesarios a la Subsidiaria para pagar los costos de terminación de los trabajadores de la Subsidiaria que no estén reservados en los libros de la Subsidiaria.”

En el literal (u) de la cláusula 7.02 del contrato de compraventa de acciones, “los Vendedores habrán pagado las prestaciones laborales e indemnizaciones contractuales y legales que correspondan al gerente general de la Subsidiaria a causa de la terminación de su contrato de empleo y/o consultoría por mutuo acuerdo y, en consecuencia, habrán asumido todos los pagos que excedan la reserva laboral requerida por la Ley en los libros de la Subsidiaria expresamente hecha y segregada para la terminación del gerente general.”

Mediante acta de Junta Directiva No. 4 del 3 febrero de 2016, de la Subsidiaria, se autorizó el pago de la indemnización a los colaboradores. Dicha liquidación de llevó a cabo el 27 de febrero del 2016, por un total de B/.10,963,656.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados**(18) Ingresos de Actividades Ordinarias, Neto**

Los ingresos de las actividades ordinarias, neto se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<u>Tarifas de Pasajes:</u>		
Regular	26,883,284	23,355,135
Estudiantes	234,435	99,487
Jubilados	535,763	563,746
Discapacitados	7,653	5,611
Corredor	10,495,856	0
Troncal	<u>31,562,633</u>	<u>0</u>
Sub-Total Tarifas	<u>69,719,624</u>	<u>24,023,979</u>
<u>Subsidios de Tarifas:</u>		
Corredor	3,564,589	0
Troncal	64,612,920	0
Estudiante	257,581	0
Fondo de Operación	<u>7,320,385</u>	<u>0</u>
Sub-Total Subsidios	<u>75,755,475</u>	<u>0</u>
<u>Descuentos por Tarifas:</u>		
Tarifa de Estudiantes	(62,896)	(51,165)
Tarifa de Jubilados	(169,855)	(177,177)
Tarifa de Discapacitados	(2,438)	(1,764)
Tarifa Regular	(6,591)	0
Tarifa de Jubilados	<u>(91)</u>	<u>0</u>
Sub-Total Decuentos	<u>(241,871)</u>	<u>(230,106)</u>
	<u>145,233,228</u>	<u>23,793,873</u>
<u>Otros Ingresos de Operación:</u>		
Alquiler de Espacio Publicitario	<u>0</u>	<u>21,360</u>
	<u>145,233,228</u>	<u>23,815,233</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(19) Costos de Operación y Servicios

Los costos de operación y servicios se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Gasto de personal (nota 22)	47,060,528	5,333,431
Depreciación y amortización (nota 4)	59,758,825	41,423,319
Amortización de activos Intangibles (nota 7)	1,461,846	406,485
Honorarios profesionales	9,356,170	12,222,678
Reparaciones y mantenimiento	61,808,850	7,627,204
Electricidad	5,065,580	7,090,601
Servicios generales	1,906,949	2,774,746
Gastos de seguro	3,985,425	1,734,720
Materiales y suministros	0	151,474
Combustible y peajes	19,065,400	0
Otros	872,631	115,413
	<u>210,342,204</u>	<u>78,880,071</u>

(20) Otros Ingresos

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Publicidad	1,380,000	0
Multas e Infracciones	16,038	15,951
Organismos Internacionales	950,100	0
Varios	480,388	414,153
	<u>2,826,526</u>	<u>430,104</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(21) Gastos Generales y Administrativos

Los gastos generales y administrativos se detallan a continuación:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Gastos de personal (nota 22)	7,731,414	2,804,898
Servicios profesionales	5,667,512	13,729,802
Consultorías	3,184,195	0
Alquileres (nota 28)	2,412,289	1,504,325
Reparación y mantenimientos	1,027,285	5,907,362
Servicios básicos	549,360	0
Seguros	156,432	0
Depreciación y amortización (nota 4)	1,772,208	372,705
Publicidad	199,467	0
Viajes	43,936	0
Impuestos generales	88,100	0
Materiales y suministros	430,385	1,568,416
Gastos legales	113,673	0
Multas y litigios	1,340	0
Servicios generales	4,747,081	510,489
Licencias	516,709	0
Otros	<u>2,001,563</u>	<u>46,981</u>
	<u>30,642,949</u>	<u>26,444,978</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados**(22) Gastos de Personal**

A continuación se presenta un detalle de la composición del gasto de personal:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<u>Costos de Operación y Servicios:</u>		
Salarios y otros beneficios a empleados	27,723,565	3,406,015
Gastos de representación	24,800	18,733
Vacaciones	3,052,855	305,358
Décimo tercer mes	3,267,651	608,893
Sobretiempo	3,966,169	227,833
Seguro educativo patronal	530,360	54,300
Seguro social patronal	4,649,420	478,671
Riesgos profesionales	812,885	91,695
Preavisos y liquidaciones	186,730	41,943
Provisión de otros beneficios de empleados	13,967	54,075
Prima de producción	1,981,030	0
Bonificación	94,005	0
Provisión para prima de antigüedad	757,091	11,043
Otros	<u>0</u>	<u>34,872</u>
	<u>47,060,528</u>	<u>5,333,431</u>
<u>Gastos Generales y Administrativos</u>		
Salarios y otros beneficios a empleados	4,420,129	1,462,525
Dietas	48,000	37,000
Gastos de representación	812,265	86,162
Vacaciones	483,573	124,199
Décimo tercer mes	609,539	244,510
Sobretiempo	59,180	10,810
Seguro educativo patronal	76,480	21,962
Seguro social patronal	796,894	202,914
Riesgos profesionales	148,858	80,964
Previsos y liquidaciones	38,342	3,289
Provisión de otros beneficios de empleados	4,988	28,786
Provisión para prima de antigüedad	130,017	485,396
Uniformes	64,930	0
Otros	<u>38,219</u>	<u>16,381</u>
	<u>7,731,414</u>	<u>2,804,898</u>

El Grupo mantenía un número promedio de empleados permanentes por 4,901 (2015: la Empresa mantenía 224).

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(23) Costos Financieros, Neto

Los costos financieros, neto, se detallan a continuación:

	2016	2015
Intereses ganados	1,520,013	0
Gastos de intereses	<u>(18,267,872)</u>	<u>0</u>
	<u>(16,747,859)</u>	<u>0</u>

(24) Impuestos

i. La Empresa:

La Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013, que dicta el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Transporte de Personas, Capítulo VII Régimen fiscal, Artículo No. 25. La Empresa 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.

El Código Fiscal en su Artículo No. 1057-V establece la figura de agentes retenedores de Impuestos sobre la Transferencias de Bienes Corporales Muebles y la Prestación de Servicios (en adelante "ITBMS") y la reglamentación a través de la Ley No. 84 del 26 de agosto de 2005, en el Artículo No. 19 nombra como Agente de Retención, entre otros, a los organismos del Estado, al sector público en general, a las entidades descentralizadas y a las empresas públicas. Todos ellos deberán retener el 50% del ITBMS cuando se trate de compras de bienes y 100% cuando sean servicios profesionales prestados al Estado, con la única condición de que el proveedor sea contribuyente del ITBMS.

ii. La Subsidiaria:

La Ley 63 del 5 de octubre del 2010, concede exenciones fiscales a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, a los contratistas y subcontratistas, para la ejecución del diseño, suministro y operación del nuevo sistema de movilización masivo de pasajeros en el área metropolitana de Panamá, en su artículo 1 describe la extensión del pago de cualquier clase o tipo de impuesto, directo e indirecto, contribución, tasa, derecho y suministro y operación del nuevo sistema de movilización masivo de pasajeros en el área metropolitana de Panamá (Metro Bus). Transporte Masivo de Panamá, S. A., posee un beneficio fiscal estipulado por Ley, que lo exonera del pago de ciertos impuestos, los cuales se listan en el artículo 3 de la Ley 63 de la siguiente manera:

- Impuesto de Importación
- Impuesto de Transferencia de Bienes Corporales Muebles y la Prestación de Servicios
- Impuesto Selectivo al Consumo de ciertos Bienes y Servicios
- Impuesto Selectivo al Consumo de Combustible y Derivados del Petróleo
- Impuesto del Fondo Especial de Compensación de Intereses

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

El derecho a las exoneraciones comprende exclusivamente los buses y repuestos (aceites, lubricantes, llantas, filtros y partes), materiales y bienes en general que se destinen a la ejecución de las obras y prestación de los servicios relacionados con la concesión para el diseño, suministro y operación del Sistema de Movilización Masivo de Pasajeros.

De acuerdo con las regulaciones fiscales vigentes, las declaraciones del impuesto sobre la renta de la Subsidiaria están sujetas a revisión por las autoridades fiscales, por los últimos tres años inclusive el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Además, los registros de la Subsidiaria pueden estar sujetos a exámenes por las autoridades fiscales para determinar el cumplimiento con la Ley del impuesto de timbres, del impuesto de transferencia de bienes muebles y servicios de (ITBMS) y del impuesto selectivo al consumo (ISC).

Mediante la Gaceta Oficial No. 26489-A, se publicó la Ley No. 8 de 15 de marzo de 2010 en la cual se modifica la tarifa general del Impuesto sobre la Renta (ISR) aplicable a las personas jurídicas; sin embargo, todas las empresas en las cuales el Estado tenga una participación accionaria mayor al 40%, continuará pagando el Impuesto sobre la renta a la tarifa de 30%.

La mencionada Ley No. 8 de 15 de marzo de 2010, modifica el denominado Cálculo Alternativo del Impuesto sobre la Renta (CAIR) obligando a toda persona jurídica que devengue ingresos en exceso a un millón quinientos mil balboas (B/.1,500,000) a determinar como base imponible de dicho impuesto, la suma que resulte mayor entre: (a) la renta neta gravable calculada por el método ordinario establecido en el Código Fiscal y la renta neta gravable que resulte de aplicar al total de ingresos gravables, el cuatro punto sesenta y siete por ciento (4.67%).

Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la Dirección General de Ingresos (DGI) que se le autorice el cálculo del impuesto bajo el método tradicional.

Mediante la Gaceta Oficial No. 27108, se publicó la Ley 52 del 28 de agosto de 2012, que reforma el Código Fiscal y restablece el sistema anterior que había sido derogado con la Ley 8 del 15 de marzo de 2010, teniendo la Subsidiaria que pagar el impuesto sobre la renta estimado en base a la renta gravable del período anterior y pagarlo en tres partidas iguales al 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.

Mediante la Ley 28 de 8 de mayo de 2012, se establece el pago del impuesto sobre la renta basado en una tarifa, si la compraventa o cualquier otro tipo de traspaso a título oneroso de bienes inmuebles está dentro del giro ordinario de los negocios del contribuyente, se calculará, a partir del 1 de enero de 2012, basado en ciertos requerimientos.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2016, la Subsidiaria generó pérdidas de operaciones por B/.38,357,284, por lo que no genera impuesto sobre la renta conforme al método tradicional. Sin embargo, está obligada al pago del impuesto sobre la renta bajo el método CAIR. La subsidiaria solicitó a la DGI la no aplicación del CAIR. Con fecha 7 de septiembre de 2017, la Dirección General de Ingresos emitió la Resolución No. 201-5405 autorizó la no aplicación del cálculo alterno del Impuesto sobre la Renta para el año 2016.

No se han reconocido activos por impuestos diferidos precedentes de pérdidas fiscales acumuladas ya que no se cuenta con evidencia que indique que habrá renta gravable futura suficiente para que la Subsidiaria pueda utilizar los beneficios fiscales correspondientes. Estas pérdidas fiscales acumuladas expiran a los cinco años de cada pérdida fiscal incurrida.

(25) Instrumentos Financieros – Valores Razonables y Gestión de Riesgos

(a) Clasificaciones Contables y Valores Razonables

La tabla a continuación muestra los importes en libros y los valores razonables de los activos financieros y pasivos financieros, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable. La tabla no incluye información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos al valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

	<u>Valor en Libros</u>		<u>Valor Razonable (Nivel 3)</u>	
	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Activos Financieros No Medidos al Valor Razonable				
Cuentas por Cobrar – Otras	<u>1,622,101</u>	<u>1,480,379</u>	<u>819,657</u>	<u>454,704</u>
Pasivos Financieros No Medidos al Valor Razonable				
Documentos por Pagar	<u>24,730,111</u>	<u>0</u>	<u>26,464,533</u>	<u>0</u>

Medición de los Valores Razonables:

i. Técnicas de Valorización y Variables No Observables Significativas:

Los siguientes supuestos fueron establecidos por la Administración para estimar el valor razonable de cada categoría de instrumento financiero en el estado consolidado de situación financiera, como parte de estas estimaciones no se identificaron variables significativas no observables.

(a) *Activos y Pasivos Financieros a Largo Plazo*

El valor razonable de los activos y pasivos financieros se determinó en base a la cantidad descontada de flujos de efectivo futuros estimados a desembolsar. Los flujos de efectivo futuros previstos se descuentan a las tasas actuales de mercado para determinar el valor razonable.

Estas estimaciones son subjetivas por su naturaleza, involucran incertidumbres y elementos críticos de juicio y por lo tanto, no pueden ser determinadas con exactitud. Cambios en los supuestos o criterios pueden afectar en forma significativa las estimaciones.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(b) *Gestión de Riesgo Financiero*

Tal y como se indica en la Nota 1, las Empresas que forman el Grupo son entidades jurídicas constituidas como Empresas autónomas del Estado con patrimonio propio. Como consecuencia de ello, tienen la responsabilidad de administrar sus propios recursos patrimoniales y generar estrategias financieras que le permitan cumplir con su objeto social.

El sistema de transporte público Metro Bus posee una infraestructura de servicio público cuyo desarrollo y mantención supera los ingresos del servicio generando un déficit de recursos financieros. Este déficit, ha sido financiado mediante subsidio de tarifa, transferencias del Estado mediante el Presupuesto General del Estado, lo que ha permitido solventar aquellos gastos operacionales y de mantenimiento de infraestructura que no pueden ser cubiertos con recursos propios, evitando de este modo gestionar financiamiento para cubrir gastos operacionales. Por otra parte, las inversiones que requiere acometer el Grupo para cubrir su objetivo social son presentadas al Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de obtener los fondos necesarios.

La situación expuesta, compromete a la Administración a un relevante esfuerzo de gestión en todos sus ámbitos, siendo clave la administración eficaz de los recursos financieros del Grupo.

El Grupo está expuesta a los siguientes riesgos derivados del uso de instrumentos financieros:

- i. Riesgo de Crédito
- ii. Riesgo de Tarifa
- iii. Riesgo de Liquidez y Financiamiento
- iv. Riesgo de Mercado
- v. Riesgo de Commodities

Marco de Gestión de Riesgo:

La Junta Directiva tiene responsabilidad por el establecimiento y vigilancia del marco de referencia de la Administración de los riesgos de del Grupo.

Se establecen ciertas políticas de manejos de riesgos para identificar y analizar los riesgos a los cuales se enfrenta el Grupo, para fijar límites apropiados y controles para vigilar los mismos y la adherencia de los límites establecidos. La máxima exposición a riesgo de crédito esta dada por el valor en libros de las cuentas por cobrar.

La Junta Directiva del Grupo supervisa cómo la Administración monitorea el cumplimiento del Grupo con las políticas y procedimientos de Administración de Riesgo con relación a los riesgos que enfrenta.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

i. Riesgo de Crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de pérdida que enfrenta el Grupo, si un cliente o contraparte en un instrumento financiero no cumple con sus obligaciones contractuales, y se origina principalmente en las cuentas bancarias y cuentas por cobrar.

(a) Efectivo

El Grupo incluye cuentas bancarias por B/.51,572,648 (2015: B/.16,405,631) las cuales están colocadas en una institución bancaria de prestigio y solidez en la República de Panamá.

(b) Cuentas por Cobrar

El importe en libro de los activos financieros representa la máxima exposición al riesgo de crédito e influenciada principalmente por las características individuales de cada cliente.

La antigüedad de las cuentas por cobrar es la siguiente:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
De 31 a 60 días	4,692,919	20,301,582
De 91 días y menor a 1 año	<u>74,201,012</u>	<u>1,753,641</u>
	78,893,931	22,055,223
Mayor a 1 año	<u>1,622,101</u>	<u>1,480,379</u>
	<u>80,516,032</u>	<u>23,535,602</u>

La Empresa mantiene cuentas por cobrar al Ministerio de Economía y Finanzas B/.48,430,785 (2015: B/.20,298,724) que comprende los aportes según presupuesto del Gobierno Central debe honrar por compromisos adquiridos. La Subsidiaria mantiene cuenta por cobrar a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre en concepto de subsidio de tarifa por B/.25,758,679. Ver nota 12.

ii. Riesgo de Tarifa

Mediante Decreto No. 367 de 23 de mayo de 2014, se fija 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 e indica que la tarifa no contempla la integración tarifaria con otros servicios de transporte público y la misma será objeto de los descuentos de Ley.

Dentro de las tarifas especiales se contemplan las correspondientes para estudiantes de B/.0.17, teniendo así un beneficio del 50% de descuentos en similares condiciones a las que otorga el MetroBus y en el caso de jubilados, pensionados, tercera edad y personas con discapacidad cuentan con tarjetas personalizadas por lo que deben llenar el formulario de información general, con certificaciones de la Caja de Seguro Social y/o de la Secretaría Nacional de Discapacidad, según sea su caso, donde queda con una tarifa de B/.0.24.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

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

La tarifa de MiBus está establecida dentro del contrato de Concesión del año 2010 bajo el esquema de Tarifa Técnica. Esta tarifa es revisa cada año bajo el esquema del polinomio tarifario. La tarifa técnica se compone de una tarifa usuario que es la que paga directamente el pasajero y un subsidio para completar el valor de la tarifa técnica.

La tarifa no contempla la integración con otros servicios de transporte, pero si contempla la integración con buses del sistema.

iii. Riesgo de Liquidez y Financiamiento

El riesgo de liquidez es el riesgo de que el Grupo encuentre dificultades en el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con sus pasivos financieros que se liquidan mediante la entrega de efectivo u otro activo financiero. El enfoque del Grupo para administrar la liquidez es asegurar, en la medida de lo posible, que siempre tendrá suficiente liquidez para cumplir sus obligaciones a su vencimiento, en circunstancias normales y condiciones de estrés, sin incurrir en pérdidas inaceptables o correr el riesgo de daño a la reputación del Grupo.

La liquidez del Grupo depende de operaciones propias de actividades ordinarias; subsidios de la tarifa técnica y flujos de caja garantizados anualmente con base al Presupuesto General del Estado, según la vigencia fiscal presupuestaria.

Administración del Riesgo de Liquidez:

El Grupo se asegura en el manejo de la liquidez, que mantiene suficiente efectivo disponible para liquidar los gastos operacionales esperados.

Los siguientes son los vencimientos contractuales de los pasivos financieros no derivados:

<u>31 de diciembre de 2016</u>	<u>Importe en libros</u>	<u>Total</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>		
			<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 meses</u>	<u>Más de un año</u>
Documentos por pagar	24,730,111	26,654,980	7,576,704	0	19,078,276
Cuentas por pagar	242,773,165	242,773,165	242,773,165	0	0
Retenciones a contratista (nota 14)	<u>30,466,753</u>	<u>30,466,753</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>30,466,753</u>
	<u>297,970,029</u>	<u>299,894,898</u>	<u>250,349,869</u>	<u>0</u>	<u>49,545,029</u>

<u>31 de diciembre de 2015</u>	<u>Importe en libros</u>	<u>Total</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>		
			<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 meses</u>	<u>Más de un año</u>
Cuentas por pagar	81,330,368	81,330,368	28,473,364	52,857,004	0
Retenciones a contratista (nota 14)	<u>6,031,515</u>	<u>6,031,515</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>6,031,515</u>
	<u>87,361,883</u>	<u>87,361,883</u>	<u>28,473,364</u>	<u>52,857,004</u>	<u>6,031,515</u>

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Los flujos de salida revelados en la tabla anterior representan los flujos de efectivo contractuales relacionados con los pasivos financieros no derivados mantenidos para propósitos de Administración de riesgo y que por lo general no se cierran antes del vencimiento contractual. La revelación muestra montos de flujo de efectivo para las obligaciones que se liquidan en efectivo.

iv. **Riesgo mercado**

El riesgo de mercado es el riesgo de que los cambios en los precios de mercado, por ejemplo en las tasas de cambio, tasas de interés o precios de las acciones, afecten los ingresos del Grupo o el valor de los instrumentos financieros que mantiene. El objetivo de la gestión del riesgo de mercado es administrar y controlar las exposiciones a este riesgo dentro de parámetros razonables y al mismo tiempo optimizar la rentabilidad.

El Grupo desarrolla sus operaciones en Panamá, República de Panamá y en consecuencia no está expuesto directamente a la variación del tipo de cambio por actividades relacionadas con sus operaciones comerciales de compra y/o contratación de servicios. Además, no tiene exposición a riesgo de tasa de interés ya que no mantiene obligaciones contractuales sujetas a tasa de interés.

v. **Riesgo de “commodities”**

La Empresa:

Entre los factores de riesgo de “commodities” de la Línea 1 del Metro de Panamá se encuentra el suministro de la energía eléctrica necesaria para su operación y la necesidad de continuidad en el servicio entre eventuales interrupciones de este servicio. Ante esta eventualidad el Metro de Panamá, S. A. (MPSA) dispone de un sistema de alimentación directa en dos puntos, uno con cada empresa de distribución, con dos circuitos o alimentadores cada uno con capacidad del 50% de la demanda de la Línea 1, exclusivos desde las subestaciones eléctricas adyacentes.

La operación del Metro se puede mantener aún con la pérdida de hasta dos de los cuatro circuitos o alimentadores y en manera degradada o parcial al 50% con un solo circuito.

Adicional, ante la caída o pérdida del Sistema Integrado Nacional (SIN) MPSA ha contratado a la empresa distribuidora para la construcción de un circuito de respaldo desde el sistema eléctrico del Canal de Panamá quien mantiene un sistema de generación propio y tiene la capacidad para suministrar un porcentaje de la demanda requerida por la Línea 1 del Metro, que le permita llevar los trenes a estaciones para el desalojo de los pasajeros y/o operar en una manera degradada o parcial a criterio.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La operación del Metro se puede mantener aún con la pérdida de hasta dos de los cuatro circuitos o alimentadores y en manera degradada o parcial al 50% con un solo circuito.

Adicional, ante la caída o pérdida del Sistema Integrado Nacional (SIN) MPSA ha contratado a la empresa distribuidora para la construcción de un circuito de respaldo desde el sistema eléctrico del Canal de Panamá quien mantiene un sistema de generación propio y tiene la capacidad para suministrar un porcentaje de la demanda requerida por la Línea 1 del Metro, que le permita llevar los trenes a estaciones para el desalojo de los pasajeros y/o operar en una manera degradada o parcial a criterio.

La Subsidiaria:

Entre los factores de riesgo de “commodities” del Servicio de MiBus se encuentra el suministro de combustible (Diesel) necesario para su operación y la necesidad de continuidad en el servicio entre eventuales interrupciones de suministro. Actualmente Mibus (transporte Masivo de Panamá) dispone de un Contrato Marco con Petrolera Nacional, S.A. vigente sistema de alimentación directa a nuestros tanques de almacenamiento de combustible ubicados en nuestros patios operativos, lo cual nos permite operar en condiciones normales durante 3 días hábiles (aumenta si se combinan días de fines de semana), ante una eventualidad, Mibus tiene identificadas las rutas principales vitales para la comunicación de la Cd. de Panamá y el municipio de San Miguelito para priorizar el servicio y disminuir el servicio de forma de aumentar el periodo de operación hasta que se reestablezca el suministro de combustible.

(26) Contrato de Concesión

La Subsidiaria mantiene un contrato de concesión, cuyos antecedentes se describen a continuación.

El 5 de agosto de 2010, el Consorcio de Transporte Masivo de Panamá (“el Concesionario”), conformado por Fábrica Nacional de Autopartes, S. A. – FANALCA, S. A. (sociedad colombiana) y Felgate Enterprises, S. A. (sociedad panameña) celebraron Contrato de Concesión Administrativa No. 21-10 para el diseño, suministro y operación del Nuevo Sistema de Movilización Masivo de Pasajeros en el Área Metropolitana de Panamá (Metro Bus), bajo el control y fiscalización de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) de la República de Panamá. Además, a la fecha de los presentes estados financieros se incluyen Adenda No 1 de 6 de agosto de 2010, Adenda No. 2 de 15 de marzo de 2011, Adenda No.3 de 5 de octubre 2011, Adenda No.4 de 22 de junio 2012, Adenda No.5 de 28 de diciembre 2012. Adenda No.6 de 19 de diciembre de 2013, Adenda No. 7 de 17 de diciembre de 2014, Adenda No. 8 de 23 de octubre de 2015, Adenda No. 9 de 11 de diciembre de 2015. Los cuales incluyen otros temas relacionados con el Contrato de Concesión.

El 27 de abril de 2011, el Concesionario y las partes del referido contrato suscriben Cesión del Contrato de Concesión por parte del Concesionario a favor de Transporte Masivo de Panamá, S. A. incluyendo todos los derechos y obligaciones que corresponden al Contrato de Concesión.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La ATTT otorga al Concesionario, bajo el sistema de Concesión Administrativa, el derecho para la prestación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros en las rutas troncales y transversales, en las modalidades regular, expresas y semiexpresas objeto de esta concesión dentro de los Distritos de Panamá y San Miguelito, conforme a rutas concesionadas especificadas en el contrato. Por este servicio, el Concesionario percibe la correspondiente tarifa autorizada que será cubierta por los usuarios del servicio de transporte público concesionado.

El plazo de duración de la concesión es por 15 años. Al término de la concesión, la reversión de los derechos vinculados al servicio objeto de la concesión se dará de pleno derecho.

Todos los derechos y privilegios vinculados a la operación de los servicios concedidos e implementados durante la vigencia del contrato revertirán a la ATTT, independientemente de cualquier notificación o formalidad; esto incluye todos los bienes muebles e inmuebles y todas las obras realizadas por el Concesionario en cumplimiento de su contrato.

Como parte de este contrato, el Concesionario ha presentado Fianza de Cumplimiento por B/.46,250,000 a favor de la Contraloría General de la República / ATTT, con duración de tres (3) años, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas en el presente Contrato, según monto aprobado por la Contraloría General de la República, según Resolución AL-226 de 20 de noviembre de 2009.

Los ingresos del Concesionario provienen de la tarifa pagada por el usuario al utilizar los servicios que presta el Concesionario; publicidad estática y dinámica; venta de información a terceros distintos de la ATTT, relativa al funcionamiento de sus servicios; participación en los sistemas de compensación y/o permisos o bonos de emisión transables; negocios comerciales y de publicidad de piqueras y terminales de transferencia (compatibles con la prestación de los servicios de transporte público, previa autorización de la ATTT); y otros que sean informados y autorizados por la ATTT.

Las tarifas establecidas por el Concesionario para brindar los servicios de transporte, así como las que resulten de cada ajuste tarifario que corresponda aplicar, deben ser aprobadas y autorizadas por la ATTT en todos los casos, en función de la metodología y normas legales acordadas.

El Contrato de Concesión establece que los servicios deben ser prestados ininterrumpidamente por el Concesionario durante todo el período de la concesión, dirigidos a la atención total y adecuada de los usuarios, de conformidad con la legislación vigente. Para ello se establecen cuatro fases de ejecución de la concesión, a saber:

- a. Fase I - Transición al nuevo sistema
- b. Fase II. - Implementación del nuevo sistema
- c. Fase III - Inserción del Metro
- d. Fase IV - Culminación de la concesión

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Con relación a esta última fase, previo consentimiento del Concesionario, se podrá extender el período de la concesión por un plazo igual o menor al ya acordado conforme a los términos establecidos en la legislación panameña. De no extenderse el plazo y efectuarse una nueva licitación, el Concesionario deberá traspasar a la ATTT libre de toda obligación aquellos bienes y activos que la autoridad decida o determine (buses, infraestructura, terrenos, edificaciones y demás inversiones realizadas) utilizados durante la concesión. Para establecer el valor del traspaso, se considerarán los valores residuales de los buses, bienes inmuebles e instalaciones y edificaciones, según fórmulas descritas en el Contrato.

El Contrato de concesión contempla la adquisición total de 1,200 buses, de manera escalonada, y a partir del tercer año, una reserva mínima equivalente al 3% del total de las unidades de la flota ofrecida, necesarias para mantener o asegurar el estándar del servicio concesionado.

En la Adenda No. 1 de 6 agosto de 2010, se añaden cláusulas relativas principalmente a:

- a. La tarifa ofertada por el concesionario, la cual recibirá de cada usuario por el servicio prestado. No obstante, en caso de que el Estado decida aplicar un subsidio directo o indirecto a dicha tarifa, la misma estará compuesta del pago que realicen los pasajeros transportados y el monto que será subsidiado para tal fin. Este último será establecido a través del instrumento jurídico que el caso amerite.
- b. El cien por ciento (100%) de la flota debe estar dotada con equipos para acceso y ubicación segura de dos (2) sillas de ruedas por unidad, con asiento para el acompañante o su equivalente en una solución alterna. Sin embargo, el concesionario podrá ubicar puestos plegables en estos espacios, los cuales podrán ser utilizados por cualquier usuario del sistema, siempre que no se encuentre una persona con discapacidad en la unidad que requiera de dicho espacio, lo cual debe ser garantizado por el operador de la misma. Estos puestos plegables mantendrán un color distinto al resto de los ubicados en el bus, para ser diferenciados.
- c. Toda la flota debe contar con ayudas para ciegos, sordos y personas de movilidad reducida, que no les permita utilizar el servicio regular adecuadamente (Pantalla de Aviso Luminoso Móvil, Sistema de Aviso Sonora, etc).
- d. La disolución del concesionario o de alguna de las sociedades que integran el consorcio o asociación accidental, salvo que los demás miembros del consorcio o asociación puedan cumplir el Contrato, o cuando la ATTT tenga conocimiento, por cualquier medida, que no tiene la capacidad económica para seguir prestando el servicio.
- e. El concesionario contratará todos los seguros obligatorios previstos por la legislación y reglamentos vigentes, y mantendrá un seguro para responder por las siguientes eventualidades:
 1. Por lesiones causadas a los usuarios del sistema y terceras personas, incluyendo muerte accidental, hasta B/.10,000 por persona.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

2. Por responsabilidad civil y daños contra la propiedad por una suma no menor de B/.250,000.

En la Adenda No. 2 de 15 de marzo de 2011, se añaden cláusulas relativas principalmente a:

- a. Se introduce el subsidio a la tarifa. Se define como Tarifa Técnica aquella dispuesta por el Estado la cual será inferior a la tarifa establecida por la Compañía (concesionario). El Subsidio Tarifario como el monto que resulte de la diferencia entre la Tarifa Técnica y la Tarifa del Concesionario.
- b. El subsidio tarifario por parte del Estado panameño se manejará mediante la figura de un fideicomiso nombrado “Fondo de Estabilización Tarifaria” (FET) y se pagará cada dos semanas considerando la cantidad real de pasajeros transportados.
- c. Se establece la tasa de referencia como la tasa de financiamiento de 3.5% anual. El estado se compromete a pagar los gastos de intereses causados por la diferencia entre la Tasa de Referencia y la Tasa Promedio Ponderada aplicada a los préstamos de la Compañía quedando establecido que la Tasa Promedio Ponderada en ningún momento excederá la tasa de 5.5% anual. Este subsidio no será superior a los B/. 27,153,887.
- d. Durante la vigencia de la concesión, el Estado por intermedio de la ATTT realizará un aporte fijo anual para constituir un fondo que será denominado “Fondo de Gastos Operacionales” del proyecto Metro Bus (FGO). Este aporte no será mayor a B/.31,138,897, cuyo desembolso será prorrateado anualmente durante el período de vigencia de la concesión.
- e. El Estado pone a disposición del Concesionario, sin costo para este, bienes inmuebles donde se ubicarán los patios para el nuevo sistema de transporte masivo de pasajeros, por un valor no mayor de B/.19,600,000, o en su defecto la referida suma de dinero para la compra de los terrenos requeridos, comprometiéndose el Concesionario en estos casos a traspasar a favor del Estado terrenos por el valor que le sea proporcionado en concepto de este aporte.

En la Adenda No. 3 del 5 octubre de 2011, se contempla:

- a. Modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes en 0.25 centésimos; tarifa técnica de servicio troncal y/o transversal en 0.49 centésimos, y los correspondientes montos de subsidios tarifarios.
- b. Modificación a la cláusula vigésima sexta del Contrato de Concesión, mediante la cual se regula la constitución de Fideicomiso de Administración y Pago donde se deposita Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).
- c. Se añaden párrafos a la cláusula vigésima sexta del Contrato de Concesión, relacionadas con la estructura de reembolso del Fideicomiso de Estabilización Financiera (FEF), por B/.25,000,000.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En la Adenda No. 4 del 22 de junio de 2012, se incluyen cláusulas relativas principalmente a:

- a. Ajuste de la tarifa técnica de los servicios Troncales y Transversales de 0.49 centésimos a 0.574 centésimos a partir del 1 de junio de 2012.
- b. Fondo de Gastos Operacionales el cual se pagará mensualmente en base a lo establecido en el Manual de Procedimientos para Liquidación de Subsidios y Aportes al fondo de Estabilización Tarifaria (FET). El aporte no será superior a B/.109,721,995.
- c. Distribución de dividendos en beneficio del Estado. Una vez la concesión genere una Tasa Interna de Retorno (TIR) equivalente al 8.5% anual y se declare y paguen dividendos a los accionistas, el 50% de los dividendos causará un crédito a favor del Estado y será aplicado como descuento de cualquier pago que el Estado deba realizar a favor del concesionario.
- d. Modificación del cronograma de entrega de buses desde el año 2010 al 2012.
- e. Adquisición por parte del Estado de algunos inmuebles (mejoras) adicionales, destinados a la operación actual del Sistema. Se adquieren los patios: "Ojo de Agua", "La Doña" y La Cabima reconociéndose por parte de la ATTT hasta la suma de B/.49,708,783.
- f. Autorización del uso de algunos inmuebles del Estado para la operación del Sistema y se establecen los patios de "Albrook", "Santa Librada" y "El Chorrillo".

En la Adenda No. 5 del 28 de diciembre de 2012, se contempla:

Se modifica la cláusula vigésima del Contrato de Concesión, cuyos efectos se resumen en lo siguiente:

- a. El Estado adquiere libre de gravámenes y restricciones la propiedad de los siguientes patios: Ojo de Agua (Finca No. 343267), La Doña (Finca No. 339420) y La Cabima (Finca No. 28504); así como las mejoras construidas y declaradas, por el monto que resulte del valor promedio de los avalúos que realice el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Contraloría General de la República (CGR), antes de la culminación del año fiscal 2012. Las fincas y/o mejoras construidas y declaradas de propiedad de Transporte Masivo de Panamá, S. A., (TMP), que no se puedan adquirir antes de la culminación del año fiscal 2012, se adquirirán por parte del Estado prioritariamente durante el año fiscal 2013 y 2014, una vez se hayan cumplido con las formalidades legales y presupuestarias.
- b. Las mejoras sobre los patios Santa Librada, El Chorrillo y Albrook (cuyas fincas se detallan en la Adenda) serán construidas por cuenta y riesgo de TMP. El Estado realizará las gestiones necesarias para obtener la colaboración por parte de los respectivos dueños de los inmuebles para su formalización en el Registro Público. Una vez se encuentren declaradas e inscritas en el Registro Público, el Estado las adquirirá por el monto que resulte del valor promedio de los avalúos que realice el (MEF) y la (CGR), en un plazo no mayor de 60 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se hayan inscrito las respectivas mejoras, sin exceder en ningún caso el primer trimestre del año fiscal 2014.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- c. Con independencia a los valores que reflejen el valor promedio de los avalúos que realice el (MEF) y la (CGR) sobre los inmuebles y las mejoras antes mencionadas, y sobre los inmuebles y mejoras que en el futuro adquiera y/o construya TMP en donde se emplacen las terminales, piqueras y demás instalaciones necesarias para el funcionamiento de la concesión para la prestación del servicio durante la vigencia del contrato de concesión, el Estado pagará solamente hasta la suma de B/.49,708,783 por la totalidad de los inmuebles y las mejoras objeto de esta cláusula que pasen a ser propiedad del Estado.
- d. El Estado se obliga a permitir o causar que se permita, el uso y goce pacífico e ininterrumpido de todos los inmuebles y mejoras descritos, sin costo, para fines exclusivos de la concesión; y garantizar dicho uso y goce durante su vigencia. TMP será responsable de utilizar los inmuebles y sus mejoras con la diligencia propia del negocio, los cuales serán devueltos al Estado al concluir la concesión en las condiciones en que fueron entregados, salvo el desgaste natural por el uso y paso del tiempo.

Adenda No. 6 de 19 de diciembre de 2013, contempla:

- a. Modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.25 a 0.306 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.49 a 0.704 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

Adenda No. 7 de 17 de diciembre de 2014, contempla:

- a. Modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.306 a 0.326 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.704 a 0.750 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

Adenda No. 8 de 23 de octubre de 2015, contempla:

- a. Modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.326 a 0.323 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.750 a 0.744 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

Adenda No. 9 de 11 de diciembre de 2015, contempla:

- a. Modificación al párrafo (i) de la cláusula vigésima sexta del Contrato de Concesión el cual establece que el Estado por medio del Ministerio de Economía y Finanzas, se compromete a constituir un "Fondo de Estabilización Financiera" ("FEF") el cual consistirá de un fideicomiso.
- b. Se deroga en su totalidad la cláusula sexta del Contrato de Concesión, con efecto sólo a partir del momento en que se perfeccione la compraventa de las acciones del Concesionario por parte del Metro de Panamá a que hace referencia la cláusula primera de la Adenda No. 9 y que el Estado, a través del Metro de Panamá, sea el único accionista del concesionario. Si el perfeccionamiento de la citada compraventa de acciones no ocurriese antes del 31 de marzo de 2016, la derogación de la cláusula sexta del Contrato de Concesión de que trata esta cláusula, no entrará en vigencia, y la cláusula sexta del Contrato de Concesión continuará en pleno vigor y efecto.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- c. La modificación al párrafo (i) de la cláusula vigésima sexta del Contrato de Concesión el cual establece que el Estado por medio del Ministerio de Economía y Finanzas, se compromete a constituir un "Fondo de Estabilización Financiera" ("FEF") el cual consistirá de un fideicomiso.
- d. Se deroga en su totalidad la cláusula sexta del Contrato de Concesión, con efecto sólo a partir del momento en que se perfeccione la compraventa de las acciones del Concesionario por parte del Metro de Panamá a que hace referencia la cláusula primera de la adenda No. 9 y que el Estado, a través del Metro de Panamá, sea el único accionista del concesionario. Si el perfeccionamiento de la citada compraventa de acciones no ocurriese antes del 31 de marzo de 2016, la derogación de la cláusula sexta del Contrato de Concesión de que trata esta cláusula, no entrará en vigencia, y la cláusula sexta del Contrato de Concesión continuará en pleno vigor y efecto.

El 14 diciembre 2015 se firmó el contrato de compraventa entre el Gobierno de la República de Panamá y los vendedores de las acciones de Transporte Masivo de Panamá, S. A. Las partes acordaron términos y condiciones para hacerle frente a las obligaciones de la Compañía; las más importantes están relacionadas con pagarés bancarios, cuentas por pagar accionistas, equipo de transición, liquidación de trabajadores, fondo de estabilización financiera, partidas presupuestarias y contratos con partes relacionadas. Dicho proceso debe ser formalizado en una fecha no mayor al 31 de marzo de 2016.

Como consecuencia de este contrato de compraventa, en los estados financieros al 31 de diciembre de 2015, se han realizado algunos reconocimientos contables y revelaciones, según se explica en las notas 9, 18 y 19.

La Adenda No. 10 de 4 de enero de 2017, contempla:

- a. La modificación del literal (e) de la cláusula séptima del contrato de Concesión, que se refiere a los Ingresos del Concesionario por la prestación de los servicios de transporte, en donde: Los negocios comerciales y de publicidad en buses, Zonas Pagas, Paradas Típicas, piqueras y terminales de transferencia, serán regulados por la entidad concedente de manera que sean compatibles con la prestación de los servicios de transporte público, previa autorización por escrito de la ATTT.
- b. La modificación del punto (2) de la cláusula decima primera del Contrato de Concesión que se refiere al Subsidio por Interés Público, indica que durante el periodo de la vigencia de la concesión, el Estado por medio de la ATTT realizará un aporte anual para constituir un fondo que será denominado "Fondo de Gastos Operacionales de proyecto METROBUS" ("FGO"). El FGO se pagará mensualmente de acuerdo a lo establecido en el manual de procedimiento para Liquidación de subsidios y aportes al fondo de estabilización tarifaria (FET) y los pagos respectivos se harán efectivos mediante los aportes que para este fin realicen el fideicomiso de estabilización tarifaria.

Para garantizar la disponibilidad del fondo, los pagos se realizarán mediante desembolso mensuales dentro de los primeros 15 días hábiles de cada mes. Se hace constar que este aporte no será superior a la suma de B/.156,926,943.00, cuyo desembolso será prorrateado anualmente durante el periodo de vigencia de la concesión.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- c. La modificación del literal (d) de la cláusula décima tercera del Contrato de Concesión que se refiere a la Explotación de Actividades Conexas. Los negocios comerciales y de publicidad en buses, Zonas Pagas, Paradas Típicas, piquera y terminales de transferencias, serán regulados por la entidad concedente, de manera que sean compatibles con la prestación de los servicios de transporte público, previa autorización por escrito de la ATTT.
- d. La modificación del primer párrafo del literal (e) de la cláusula decima octava del Contrato de Concesión, que se refiere a Aseo y limpieza. Los buses, Zonas Pagas y Paradas Típicas deberán limpiarse diariamente a fin de que siempre el área se encuentre limpia y libre de desperdicios y desechos de cualquier clase, en el suelo, los asientos o butacas, las paredes, etc.
- e. La modificación del punto (3) de la cláusula vigésima del Contrato de Concesión que se refiere a los Inmuebles, Terminales y Paradas. El Concesionario deberá observar lo referente a la ubicación de las terminales, Zonas Pagas y demás Paradas Típicas, que serán utilizadas por el nuevo sistema de movilización masivo de pasajeros Metro Bus, teniendo presente que las paradas en las rutas troncales y transversales deberán mantener una ubicación como máximo a quinientos (500) metros entre cada parada y no alterar de manera significativa la forma de operación actual.
- f. La adición de los literales (i) y (j) de la cláusula vigésimo tercera del Contrato de Concesión que se refiere a los Derechos del Concesionario, el cual quedará de la siguiente manera: (i) Recibir los demás subsidios directos o indirectos que se establecen en el presente contrato y sus anexos; (j) Recibir los ingresos provenientes de aquellos negocios comerciales y de publicidad que desarrolle en los buses, Zonas Pagas, Paradas Típicas, piqueras y terminales de transferencia.
- g. La adición del literal (v) a la cláusula vigésima cuarta del Contrato de Concesión que se refiere a las Obligaciones del Concesionario, el cual quedara de la siguiente manera: Prestar los servicios de administración, limpieza, mantenimiento, seguridad de las Zonas Pagar en el área Metropolitana de Panamá, específicamente en los Distritos de Panamá y de San miguelito. El Estado por intermedio de la ATTT incluirá dentro del aporte fijo anual que constituye el Fondo de Gastos Operacionales (FGO), la suma necesaria para hacerle frente a esta obligación.

La Adenda No. 11 de 26 de enero de 2017, contempla:

- a. La modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.323 a 0.328 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.744 a 0.756 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

La Adenda No. 12 de 6 de marzo de 2017, contempla:

- a. La modificación de la cláusula decima quinta del Contrato de Concesión que se refiere a la Flota. El concesionario se hace responsable de reemplazar todos los vehículos de transporte de pasajeros de la flota existente por buses nuevos que cumplan con las especificaciones establecidas en el pliego de carta hasta la totalidad de mil doscientos (1200) buses. A partir del tercer año de la concesión deberá mantener una flota de reserva mínima equivalente al tres por ciento (3%) de la flota inicial.
- b. La modificación de la cláusula décima sexta del contrato de Concesión que se refiere a los Buses. La flota completa deberá estar compuestas por buses nuevos, cero kilómetros o con un uso menor a tres mil kilómetros (3,000 km). Así mismo se obliga a mantener equipos con las mismas características de calidad técnicas y comodidad o superior en la reposición de la Flota inicial.
- c. La modificación de la cláusula decima séptima del contrato de Concesión que se refiere al Equipamiento tecnológico de los buses, en donde la flota completa debe contar con la capacidad para la adecuada instalación del sistema de recaudo que será implementado con la figura del administrador financiero.

La Adenda No. 13 de 18 de octubre de 2017, contempla:

La modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.328 a 0.346 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.756 a 0.797 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

(27) Transacciones No Monetarias

Durante el año, el Grupo realizó transacciones no monetarias en actividades de inversión, las cuales no se reflejan en el estado consolidado de flujos de efectivo, dado que no implicaron entradas o salidas de efectivo. Estas consisten en:

Al 31 de diciembre de 2016:

- Adquisición de terrenos mediante transferencia del Estado por B/.5,576,857 (nota 4).

Al 31 de diciembre de 2015:

- Adquisición de propiedades e infraestructura mediante transferencias del Estado por B/.1,786,754,650 (nota 4).
- Costos de construcción en proceso por B/.230,361,286, mediante transferencias del Estado. (nota 5).
- Adquisición de activo intangible por B/.3,175,665, mediante transferencias del Estado. (nota 7).

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

(28) Compromisos y Contingencias

(a) Compromisos

i. Consortio Línea 2

En el mes de julio de 2015, la empresa Metro de Panamá, S. A., llevó a cabo la licitación por mejor valor con evaluación separada, para la contratación del “Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A. proceso que fue adjudicado al contratista con la Resolución de Adjudicación No. MPSA-72-2015 de 2 de junio de 2015, por valor de B/.2,062,753,674. Este precio contractual está conformado por los siguientes dos componentes: B/.1,857,708,729, correspondiente a las obras civiles, diseño e implementación para funcionamiento de la Línea 2. Además B/.205,044,945 correspondiente al costo de financiamiento, negociado con el Ministerio de Economía y Finanzas conforme a la nota DdCP/MO/345 de 15 de julio de 2015, este monto incluye coberturas de tasas de interés (hedge), evitando así que las futuras fluctuaciones del mercado financiero incrementen el costo de financiamiento, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula de otras consideraciones respecto al financiamiento, que se enuncia.

El Proyecto Línea 2 del Metro, ejecutado bajo el contrato MPSA-014-2015 tiene un monto de B/.2,062,753,674. Actualmente, presenta un avance físico de 88% al cierre de noviembre 2018. El consorcio reestructuró el financiamiento del contrato, donde cada empresa del Consorcio asumió el porcentaje correspondiente al financiamiento pendiente en ese momento. Cerrada la negociación, el nuevo esquema quedó de la siguiente manera: El 40% del financiamiento pendiente fue asumido por la empresa FCC, quien está respaldada por Grupo Financiero Inbursa, con un monto de B/.628 Millones a través de la Cesionaria Metro Trust y el 60% del financiamiento pendiente fue asumido por la empresa Odebrecht, quien está respaldada por UBS, a través de la Cesionaria SEM SPC Panama Metro Line 2 SP con un monto de B/.742 Millones; y por Farallon Capital Management, L.L.C., a través de la Cesionaria Metro Lenders con un monto de B/.200 Millones.

Durante el año 2018, se formalizó la adenda N°2 al contrato principal de este proyecto por un monto total de B/.67,447,590. Esta adenda refleja modificaciones al proyecto original como: incorporación de mejoras en el diseño de las estaciones (mejor cobertura del techo para evitar que la lluvia entre a las estaciones), minimización de afectaciones importantes a propiedades privadas e infraestructura vial existente y la incorporación de facilidades para la conectividad peatonal entre estaciones y con otros modos de transporte (San Miguelito 2). El cobro de esta adenda no se realiza por Certificados de No Objeción, sino a través de gestiones de cobro del Estado, por lo que el monto de la adenda no tiene la cobertura del financiamiento interino que realiza el contratista. El valor total de la inversión Línea 2 del Metro de Panamá con las adendas asciende a la suma B/.2,130,201,263.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- El Metro de Panamá, S. A. dentro de los 30 días posteriores al refrendo, se comprometió a emitir una resolución para regular los certificados de no objeción (el reglamento de las CNO) y los otros reglamentos y acuerdos que se requieran. La ejecución de la obra tendrá un plazo de cuarenta y cuatro (44) meses contados a partir de la fecha de la Orden de Proceder (el "Plazo para la Aceptación Sustancial").
- El financiamiento está basado en el mecanismo de emisión de Certificado de No Objeción (CNO) y las condiciones de Financiamiento finalmente aprobadas por el Ministerio de Economía y Finanzas y la Empresa. Los certificados de no objeción deberán ser emitidos secuencialmente con fechas de vencimiento, pago y porcentaje establecido según el cuadro abajo detallado. Un valor neto de las facturas de ejecución mensual reflejadas en los certificados de no objeción superen el porcentaje establecido en el cuadro abajo detallado, para una determinada fecha de pago, estos deberán ser emitidos para ser pagados en las subsiguientes fechas de pago, sucesivamente, respetando los porcentajes máximos de disponibilidad de recursos establecida por la Empresa en esta cláusula.

Por otra parte, cuando la suma de los certificados de no objeción emitidos o por emitirse en un determinado año sea inferior al porcentaje abajo definido para ese año, se podrá pasar la diferencia para las subsiguientes fechas de pago ("Rollover"), respetando los porcentajes máximos de disponibilidad de recursos establecida por la Empresa en esta cláusula, pasando el saldo resultante al último año de fecha de pago de los certificados de no objeción.

La Empresa se compromete a pagar al Contratista o las instituciones financieras, en la fecha de pago por vencimiento de los certificados de no objeción y de acuerdo al porcentaje máximo establecidos a continuación:

<u>Cuadro de pago de certificados de no objeción</u>	
<u>Fecha de pago de los certificados de no objeción</u>	<u>% del precio Contractual</u>
30 de noviembre de 2016	11.30%
30 de noviembre de 2017	18.70%
30 de noviembre de 2018	14.80%
30 de noviembre de 2019	11.00%
30 de noviembre de 2020	14.90%
30 de noviembre de 2021	10.60%
30 de noviembre de 2022	6.20%

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2016 se han contemplado 2 cuentas de pago parciales, en las cuales se ha reconocido la suma de B/ 233,091,165 (2015: B/60,691,337) en concepto de avance de obra de la construcción de la Línea 2, con un avance de obra 88% (2015: 2.94%) con fecha de entrega sustancial de la obra indicada según contrato el 8 de mayo de 2019 y se ha compensado el anticipo otorgado al contratista la suma de B/ 27,112,510 (2015: B/5,467,068), totalizando en obra realizada por el contratista la suma de B/ 506,735,394 (2015: B/127,475,432).

ii. Sistema Nacional de Procesamientos de Datos, S. A.

La Empresa mantiene contrato de servicios SMP-026-2013, para la operación del sistema de cobro de pasajes y servicios de Administración financiera en el sistema de la Empresa, en el cual el Contratista se obliga a ejecutar a su costo, por su exclusiva cuenta y sus propios elementos, la totalidad de trabajos para la ejecución del proyecto denominado "Servicios de administración financiera del sistema de cobros de pasajes de la Empresa".

Se ejecutó la adenda N0. 4, que cubre el mes de enero de 2019, para cubrir el mantenimiento de validadores por el período de la JMJ, por un monto de B/.13,309.40.

Adicional se realizó el contrato MPSA-03- 2018, con vencimiento del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre 2019 y una adenda, que vence el 30 de enero de 2019, por el servicio de mantenimiento de validadores.

iii. Alstom Panamá, S. A.

La Empresa mantiene contrato de servicios SMP-023-2014, para el mantenimiento de los subsistemas de trenes CBTC (señalización, ATP y ATO) y energía de la Línea 1 del Metro de Panamá. En este documento el contratista se obliga a ejecutar a su costo, por su exclusiva cuenta y con sus propios elementos, la totalidad de los trabajos para la ejecución del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo. El monto original del contrato es de B/.38,478,370, el mismo tiene un período de compromiso desde el 9 de abril de 2014 fecha de inicio del contrato hasta el 8 de abril de 2018.

iv. Consortio para la Conectividad del Subterráneo

La Empresa mantiene contrato de concesión SMP-016-2014 con el Consortio para la Conectividad del Subterráneo, por un monto de B/.1,643,520, para el derecho al uso y acceso de los espacios necesarios para realizar las obras civiles e instalar, operar y mantener los equipos requeridos por El Concesionario para prestar, operar y explotar por su cuenta y riesgo, dentro del tramo subterráneo y Estaciones de la Línea 1 del Metro de Panamá (en adelante el área de Concesión), los servicios de telefonía móvil celular (voz y data), de conformidad con las respectivas concesiones otorgadas por el Estado a El Concesionario, para lo cual la Empresa le otorga en concesión, los espacios necesarios incluyendo la alimentación eléctrica para brindar este servicio. El compromiso adquirido en este contrato finaliza el 30 de septiembre de 2025.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

v. Thales Communications & Security SAS

La Empresa mantiene contrato SMP-025-2014, por el servicio de mantenimiento a subsistemas ATS, telefonía, interfonía CCTV, radio tetra, Línea 1 del MPSA, por el monto de B/.16,694,093, que incluye (4) adendas y este compromiso vence el 8 de mayo de 2019.

vi. Consortio Sampol Atlántico

Con el contrato SPM-29-2014, del 1 de agosto de 2014, la Empresa contrató los servicios de mantenimiento de iluminación y fuerzas, como un servicio preventivo, el cual tiene un costo de B/.1,793,970, que incluye dos adendas, con vencimiento del contrato al 31 de julio de 2016.

vii. Convención Colectiva de Trabajo

El Sindicato de Trabajadores de Metro de Panamá, S. A., (SITRAMEP), con personería jurídica No. 2 de 22 de marzo de 2017, inscrito en folio 355 del libro de registro de las Organizaciones Sociales de Trabajadores y Patronos en adelante el Sindicato y el Metro de Panamá, S. A., sociedad organizada y existente de acuerdo a las Leyes de la República de Panamá, con capital cien por ciento (100%) propiedad del Estado, inscrita a folio mercantil 155,590,028, asiento electrónico 1 del Registro Público de Panamá y cualquier de sus subsidiarias en cualquiera del territorio nacional, en adelante la empresa.

En la cláusula No.3, establece el reconocimiento de la Empresa, así, el sindicato, reconoce a la Empresa, como fuente de trabajo exclusiva para los trabajadores, que laboran en las diversas direcciones de la Empresa, quien continuará con la administración y dirección de sus operaciones comerciales, financieras y de supervisión, sin interferencia de ningún tipo, sin otras limitaciones y obligaciones establecidas por la Ley, la convención y reglamento de trabajo.

En la cláusula No. 8 condiciones de trabajo: las condiciones de trabajo sólo pueden modificarse de conformidad con lo señalado en los Artículos 197 y 197^a del código de trabajo.

Los trabajadores podrán solicitar la presencia de un representante sindical a fin de que defienda sus intereses y tienen el derecho a realizar reclamos ante las autoridades en la medida en que no se encuentren satisfechos.

Dentro de lo acordado en la mencionada convención, se consideraron incentivos para los trabajadores tales como, becas para trabajadores e hijos, incentivo por asistencia perfecta, brindis de celebración de navidad en las fiestas de fin de año, tarjeta familiar, útiles escolares para los hijos en escuela primaria o secundaria, reembolso de gastos de anteojos, seguro colectivo de vida, entre otro.

En la Cláusula No. 41: aumento salarial. La empresa otorgará al 1 de enero de 2018 un ajuste general de salario a los trabajadores que se beneficien de la presente Convención Colectiva, consideradas en la tabla de la siguiente forma:

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

En el primer año se le otorgará un ajuste del 4.00% considerado sobre su salario fijo mensual más un porcentaje adicional de antigüedad como sigue:

- Trabajadores con más de 4 años de antigüedad: 3% considerado sobre su salario fijo mensual.
- Trabajadores con más de 3 años y menos de 4 años de antigüedad: 1.5% considerado sobre su salario fijo mensual.
- Trabajadores entre más de 2 años y menos de 3 años de antigüedad: 1% considerado sobre su salario fijo mensual.

Del segundo al último año de vigencia de la convención colectiva, se otorgará un 3.00% considerado sobre el salario fijo mensual, para todo aquel que le aplique ésta.

Adicionalmente, se otorgará un bono de productividad con un porcentaje de hasta 4% sobre salario fijo mensual, con arreglo a una evaluación de desempeño que lo determinará. Estos ajustes salariales aplicarán siempre y cuando, los trabajadores tengan una antigüedad de 1 año al primero de enero de cada año y tengan salario de hasta B/.3,000.00 mensuales.

La Empresa se compromete a realizar un estudio de escala salariales y análisis de cargos que debe estar implementando antes de enero del 2019. Los trabajadores que hayan recibido aumento de más B/.300, en los últimos dos (2) años a partir de enero de 2018 hacia atrás, no recibirán aumento convencional hasta que se defina la evaluación de desempeño en el 2019, salvo que el aumento que hayan recibido sea consecuencia de un concurso por cambio de posición.

viii. Alquileres - Panama Canal Railway, S. A.

La Empresa mantiene contratos de arrendamiento de los lotes de terreno número 1 de 19,354 metros cuadrados, lote número 2 de 9,942.16 metros cuadrados y lote número 3 de 11,368.27 metros cuadrados, ubicado en Curundú, utilizados para la instalación de los patios y talleres del Metro de Panamá S. A., según contrato de arrendamiento MPSA-010-2015.

A continuación se presenta un plan de pago de este contrato:

Hasta un año	B/.1,463,919
De 2 a 3 años	B/. <u>2,927,838</u>
	B/. <u>4,391,757</u>

La Subsidiaria mantiene compromisos por contratos de arrendamiento operativo de inmuebles, los cuales son revisados anualmente y al vencimiento, y expiran durante los próximos años. El valor de los cánones anuales de arrendamiento para los próximos años es el siguiente:

Año	Monto
2017	599,454
2018	1,036,872

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Durante el año 2016, un importe de B/.599,453 (2015: igual) fue reconocido como gasto en el estado de resultados.

(b) Contingencias

Procesos civiles y penales

Los procesos en tribunales civiles y penales en los cuales está involucrado como demandado Transporte Masivo de Panamá, S. A. producto de accidentes de tránsito, y cuyo monto a indemnizar en caso de resultar responsables sea superior a B/.1,500, está cubierto por la póliza de seguro de la compañía (MAPFRE Panamá). (Ver nota 15).

(29) Adquisición de Subsidiaria

De acuerdo con el contrato de compraventa de acciones MPSA-028-2015 entre el Estado de la República de Panamá, representado por la Empresa y el sindicato de la Subsidiaria, se acordó que después que las acciones hayan sido vendidas, cedidas, traspasadas y entregadas al comprador y el comprador haya pagado el precio de compra, la Subsidiaria emitirá y entregará los pagarés refrendados por la Contraloría, a los acreedores en concepto de contraprestación por la terminación de los contratos estipulados en la cláusula 6.02(a)(ix), en el entendido de que Fanalca podrá ceder todo o parte del saldo de su cuenta por pagar accionistas a Fanalca Investment a más tardar treinta (30) días antes de la fecha de cierre de la compra mediante un contrato de cesión y una carta de notificación en cada caso aceptable en forma y fondo al comprador.

Inmediatamente después de que las acciones hayan sido vendidas cedidas, traspasadas y entregadas al comprador y se haya pagado el precio de compra, el comprador pagará a los vendedores intereses sobre el monto devengado a una tasa anual equivalente a la suma de la tasa más un seis por ciento (6%) anual incluyendo el 1 de enero de 2016 pero excluyendo la fecha de cierre de la compra, la cual fue el 26 de enero de 2016.

Dentro de los 30 días siguientes a la fecha de cierre de la compra, la Subsidiaria liquidará y pagará todas las prestaciones laborales y de seguridad social de aquellos trabajadores que deseen ser liquidados, excluyendo a la alta gerencia, garantizará la recontractación de dichos trabajadores de común acuerdo, por tiempo indefinido. El Estado hará los aportes necesarios para pagar los costos de terminación de los trabajadores de la Subsidiaria, que no estén reservados en los libros. De igual forma pagará las sumas que se deban en concepto de horas extras a los trabajadores según el laudo arbitral del 20 de octubre de 2015, hasta por la suma estipulada en dicho laudo.

El Estado se compromete a incluir en el presupuesto general de cada año fiscal durante la vigencia de los pagarés de cuentas por pagar accionistas, incluyendo partidas ordinarias, partidas extraordinarias y traspasos de partidas, los fondos necesarios para que la Subsidiaria haga el pago de capital e intereses de los pagarés, según haya sido autorizada en la resolución del consejo de gabinete que apruebe las transacciones.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Todas las deudas, compromisos y obligaciones de cualquier tipo, ya sean consideradas deuda financiera de la Subsidiaria, deuda a proveedores o de otra índole, que mantenga con una parte relacionada exceptuando únicamente los intereses de la deuda a Superpolo, S. A. (antes uno de los accionistas), que aparezcan en los estados financieros auditados como devengados, y por pagar, serán condonados, mediante la documentación estipulada en la cláusula 6.02(a)(ix) y no serán pagados incluyendo los intereses de las cuentas por pagar accionistas, los que serán convertidos en parte de la reserva de contingencias a más tardar a la fecha de cierre de la compra, y de igual manera a partir del 1 de enero de 2015 y hasta el 31 de enero de 2015, dichas deudas, compromisos y obligaciones no devengarán intereses y de haberlos devengado igualmente serán condonados.

En enero de 2016, el Metro de Panamá, S. A., adquirió la totalidad de las acciones comunes de Transporte Masivo de Panamá, S. A., por un valor de B/.25,000,000.

(30) Eventos Subsecuentes

A continuación se detallan los eventos subsecuentes:

i. Pago anticipado de las deudas financieras que mantiene Transporte Masivo de Panamá, S. A.

El 5 de enero de 2016, mediante Resolución de Gabinete No. 1, el Consejo de Gabinete complementó y adicionó la Resolución de Gabinete No. 130 del 4 de diciembre de 2015, y autorizó a la Empresa a gestionar el pago anticipado de las deudas financieras que mantiene Transporte Masivo de Panamá, S. A., una vez que la Empresa adquiera la totalidad de las acciones.

En el Artículo 1 de la citada Resolución, el Consejo de Gabinete autorizó que el Estado, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, realice los aportes de capital a favor de la Empresa, para que esta pueda cumplir con los compromisos y obligaciones adquiridos en virtud del finiquito y contrato de compra-venta de acciones.

En la misma fecha, el Ministerio de Economía y Finanzas, mediante nota CENA/001, certificó que la Dirección de Presupuesto de la Nación cuenta con los recursos necesarios para hacerle frente a la erogación hasta por la suma de B/.180,239,889, los cuales están consignados en la partida presupuestaria SAP No.G.128010203.001.419, SIAFPA No.2.80.1.1.001.02.03.419, en el Presupuesto General del Estado.

ii. Pago de préstamo Volvo Vedebe Trading, S. A.

Mediante acta de Junta Directiva del 3 de febrero de 2016, la Empresa autorizó el pago de préstamo a Volvo (Vedebe Trading, S. A.), por un total de B/.14,000,000.

La cancelación de la deuda a Volvo (Vedebe Trading, S. A.) se realizó el 29 de febrero de 2016 por B/.13,628,719.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

iii. Vagones Adicionales:

Vagones adicionales para la Línea 1, fue definido mediante el contrato MPSA-016-2015 entre la Empresa y el Grupo de Empresas Línea 1 compuesto por las empresas: Alstom Panamá, S. A., Alstom Transport, S. A., Compagnie Internationale De Maintenance-CIM, Sofratesa de Panamá Inc., Sofratesa S. A., Thales Communications & Security S. A.S., TCP Rail, Inc. y TSO, establecido con el propósito de suministrar coches adicionales para conformar trenes de 5 coches, aumentar la flota de 20 a 26 trenes e incluir las modificaciones de las instalaciones en línea, patio y talleres de la Línea 1 para permitir la circulación y operación con trenes de 5 coches. Durante este período, este contrato fue modificado con tres (3) adendas, cerrando el contrato con un monto total de B/.150,458,889. Al cierre de mayo 2018, este proyecto tiene un avance global de 64%. Es importante destacar que el primer tren de 5 coches inició su operación comercial el 5 de febrero de 2018, logrando ampliar la capacidad de movilización de 600 personas a 1,000 personas en cada recorrido.

iv. Cerramiento de Estaciones Elevadas:

Cerramiento de Estaciones Elevadas definido bajo el contrato MPSA-045-2016 y adendas, consiste en la instalación y adecuación de cerramientos laterales en tres estaciones de la Línea 1 (inicialmente San Isidro, Los Andes y San Miguelito, sin embargo, con la adenda No. 1, se sustituyó la estación San Miguelito por la estación 12 de Octubre) y tiene un monto contractual de B/.4,042,624 hasta su última adenda. Al cierre de mayo 2018, la estación de San Isidro presenta un 75% de avance físico, mientras que la estación Los Andes presenta un 55%. La estación 12 de Octubre se encuentra en su fase de diseño y se inició la fabricación de algunos elementos para el desarrollo del cerramiento. Actualmente, el contratista de este proyecto es Ingeniería Lambda, S. A. y se espera que se formalice una segunda adenda en el segundo semestre 2018, sustentada en ajustes contractuales como la inclusión de entregas parciales del proyecto.

v. Urbanismo de 3 Estaciones:

Urbanismo de 3 estaciones definido bajo el contrato MPSA-049-2016 y sus adendas (tiene 1 adenda formalizada en 2017) tiene un monto contractual de B/.7,651,243 y consiste en el desarrollo y construcción del urbanismo alrededor de tres estaciones de la Línea 1 del Metro (Pan de Azúcar, Pueblo Nuevo y 12 de Octubre). Actualmente, este contrato está en ejecución por parte del contratista Conalvias Construcciones, S.A.S (Sucursal Panamá) y tiene un avance físico 90% al cierre de mayo 2018. Se encuentra en proceso de refrendo la adenda N°2 requerida por la reubicación de cables de telecomunicación en áreas de construcción.

vi. Circuito de Respaldo para Línea 1:

Circuito de respaldo para Línea 1 desde la subestación Balboa de ACP, definido bajo el contrato MPSA-14-2017, tiene un monto contractual de B/.4,465,000 y tiene el objetivo de construir y poner en servicio un circuito de respaldo desde la subestación de Balboa hasta la Estación 5 de Mayo de la Línea 1 del Metro. Actualmente, este proyecto se encuentra en ejecución por la Empresa Distribución Eléctrica-Metro Oeste, S. A.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

vii. *Acometida Eléctrica de Subestaciones:*

Acometida eléctrica de subestaciones de ENSA para alimentar la Línea 2, definido bajo el contrato MPSA-040-2016, tiene un monto contractual de B/.10,144,776 (incluyendo la adenda No. 1) y busca la construcción de una acometida eléctrica adicional para el respaldo de la operación de la Línea 2 del Metro. Se encuentra en ejecución la Acometida LAP-4-A a la estación de Brisas del Golf desde la subestación de Cerro Viento y la Acometida LAP-B en la estación Aeropuerto/ITSE desde la subestación de Tocumen.

viii. *Construcción del Cuartel de Policía*

Cuartel de Policía, definido bajo el contrato MPSA-04-2016 y sus adendas, fue ejecutado por Rodeiba, S. A. y tuvo un monto contractual de B/.560,880. Actualmente, este contrato se encuentra en proceso de cierre y la infraestructura desarrollada ya está ocupada por la Policía del Metro.

ix. *Estudios de Impactos Ambientales (EIA)*

EIA para extensión Línea 1 a Villa Zaita, definido bajo el contrato MPSA-051-2016 desarrollado por URS Holding, Inc., tiene un monto contractual de B/.76,200. Actualmente, Metro de Panamá recibió el informe final de este estudio y se está llevando la gestión administrativa para la entrega y revisión del informe por parte del Ministerio de Ambiente.

x. *Estudios de Impacto Ambiental (EIA) complementarios para Línea 3*

EIAs complementarios para Línea 3, definido bajo el contrato MPSA-26-2017, el cual tiene un monto contractual de B/.152,000 compuesto por dos proyectos que están en ejecución (dos estudios de impacto ambiental categoría II), y tiene un avance significativo, en donde se ya se ha recibido las líneas bases de ámbito físico, ambiental y social.

xi. *Mantenimientos de la Reforestación para Línea 1*

Mantenimiento de la reforestación para la Línea 1, definido bajo el contrato MPSA-08-2016 tiene un costo total de B/.157,000 y tiene el objetivo fundamental de dar mantenimiento al área reforestada producto de la construcción de la Línea 1. Este contrato es llevado a cabo por Desarrollo Ecológicos y Ambientes, S. A. y actualmente se encuentra en proceso de cierre, luego de que se recibió el último reporte y se inició con la gestión del último pago.

xii. *Proyectos Menores*

Acera techada en Patios y Talleres de la Línea 1 consistió en la construcción de una acera techada que conectara el área de Patios y Talleres de la Línea 1 con la Estación de Albrook. Este proyecto fue ejecutado y pagado a su totalidad. Durante el año 2018, se espera resolver un reclamo de garantías pendiente del contrato relacionado con instalaciones eléctricas.

Remodelación de EAO Línea 1, consiste en la remodelación de algunas áreas del Edificio de Administración de Operaciones (EAO) como la planta baja, la cafetería y la primera planta. Actualmente, este proyecto tiene un periodo de ejecución de 4 meses y actualmente se encuentra en el tercer mes de ejecución.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

A través del Contrato MPSA-02-2018, que reemplaza al contrato original SMP-026-2014 el Metro de Panamá, S. A. a partir del mes de mayo de 2016 asume el 80% del mantenimiento de los sistemas de Aire acondicionado y ventilación menor.

Con el contrato MPSA-03-2018 que reemplaza al contrato SMP-026-2013 (opción de mantenimiento) el Metro de Panamá, S. A. a partir de octubre de 2016 asume el 30% del mantenimiento de los sistemas de torniquetes.

A partir del mes de enero 2017, el Metro de Panamá, S. A. asume el mantenimiento del 100% de los sistemas de iluminación y baja tensión con base en el contrato SMP-029-2014.

xiii. Análisis de Razonabilidad

Compromiso para el Análisis de razonabilidad, definido a través del Contrato MPSA-01-2018 con SYSTRA que tiene un costo de B/.59,391.66 y el objetivo de evaluar el precio negociado por el Metro de Panamá, S.A., con el subcontratista nominado para diseñar, fabricar, instalar y poner en operación la Línea 3 del Metro, se suscribe este contrato a los 22 días del mes de enero de 2018 e inicia en el mes de marzo 2018 y finalizado su pago en el mes de enero de 2019.

xiv. Mantenimiento de Ventilación Menor

Compromiso de Servicios de mantenimiento preventivo de las estaciones subterráneas de Cinco de Mayo y el Ingenio en los sistemas de aire acondicionado y ventilación menor y mantenimiento correctivo en los sistemas de aire acondicionado y ventilación menor, además de fondos para la atención de correctivos no contemplados y repuestos en la línea 1, definido a través del Contrato MPSA-02-2018 por B/.492,000 firmado con Canal Air Mechanical, Inc, conforme a la Licitación Pública N° 2017-2-80-0-08-LP-001441. Este contrato se está ejecutando a partir del 21 de febrero de 2018.

xv. Mantenimiento de Validadores

A través del Contrato MPSA-03-2018 por B/.780,600 firmado con SONDA, S.A. se mantiene el compromiso de Servicios de Mantenimiento Preventivo, correctivo y soporte de los servidores, equipos de comunicación y validadores del sistema de cobro de pasaje, y fondo para repuestos en la línea 1 del Metro de Panamá, conforme a la Licitación Pública N° 2017-2-80-0-08-LP-001401. Este contrato fue refrendado para su ejecución a partir del 26 de junio de 2018.

xvi. Mantenimiento de Equipo de elevación

Compromiso de Servicios de mantenimiento preventivo, conservativo y correctivo de equipos de elevación y transporte vertical (escaleras y ascensores), de la línea 1 del Metro de Panamá. El sistema de equipos de elevación y transporte vertical (escaleras y ascensores) está compuesto por escaleras eléctricas y ascensores (ambos con sus tableros de control) y que a su vez cuentan con una interfaz de comunicación con el sistema SCADA, definido a través del Contrato MPSA-06-2018 por B/2,796,585 firmado con Elevadores Otis, Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable. Este contrato fue refrendado para su ejecución a partir del 26 de febrero de 2018.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

- xvii. Mantenimiento a Sistema de Iluminación y Fuerza
Compromiso de Servicios de mantenimiento a sistema de iluminación y fuerza, definido a través del Contrato SMP-32-2014 por B/.32,000,000 con Adenda 1 correspondiente a Modificaciones por redistribución de provisiones por B/ 2,568,189 y Adenda 2 por Inclusión de servicios adicionales por B/ 1,300,203.46 firmado con Consorcio PML2 compuesto por AYESA Ingeniería y Arquitectura, The Louis Berger Group y Ferrocarril Metropolitana de Barcelona. Refrendado para su ejecución a partir de 11 de octubre de 2018.
- xviii. Desarrollo de Comercialización y Administración de la Explotación Publicitaria del Inventario de Espacios Físicos de la Línea 1 del Metro.
Compromiso para ejecutar el Desarrollo de comercialización y administración de la explotación publicitaria del inventario de espacios físicos de la línea 1 del metro, definido a través del Contrato MPSA-10-2017 por B/.17,000,000 más ITBMS de B/ 1,190,000 firmado con High Traffic Media, S.A. que cubre el periodo de 17 de mayo de 2017 al 16 de mayo de 2027. Este contrato tiene como orden de proceder a partir del 15 de mayo de 2017.
- xix. Soporte de Mantenimiento e Implementación de Mejoras al Sistema SAP.
Compromiso para el soporte de mantenimiento e implementación de mejoras al sistema SAP, definido bajo el contrato MPSA-36-2017 por B/.117,936 y adenda 1 correspondiente a modificación de vigencia fiscal para pagos firmado con Ayesa Advanced Technologies, S.A. que cubre el periodo de 13 de enero de 2018 al 12 de enero de 2019, con fecha de orden de proceder a partir del 31 de septiembre 2017.
- xx. Aprobaciones y Autorizaciones:
Mediante las siguientes resoluciones se dieron las respectivas aprobaciones y autorizaciones posteriores al 31 de diciembre de 2015:
- Resolución de junta Directiva N° 02-2016 del 11 de abril de 2016
"Que aprueba el reglamento de tratamiento de objetos encontrados en los vagones e instalaciones del Metro de Panamá"
- Resolución de Gabinete N° 57 del 24 de mayo de 2016
Autoriza la adenda No. 2 al contrato SMP-023-2014, que se suscribirá entre el Metro de Panamá, S. A., y la empresa Alstom Panamá, S. A., para aumentar la provisión por el monto de tres millones cien mil dólares de los Estados Unidos de América con 00/100 (US\$3,100, 000) incluida en la cláusula 7.1.1 del citado contrato sobre el mantenimiento de los subsistemas de trenes, cbtc y energía de la Línea 1 del Metro de Panamá.
- Resolución de Gabinete N° 91 del 28 de junio de 2016
Que aprueba la contratación mediante procedimiento excepcional entre Metro de Panamá, S. A. y Aropecuaria, S. A. para la adquisición en compraventa de un globo de terreno de 155,619.20 m2 de la finca N° 305071 con código de ubicación 87161, localizada en el corregimiento de Pacora, sector Nuevo Tocumen.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Resolución de Gabinete N° 92 del 28 de junio de 2016

Autoriza la adenda No. 1 al contrato MPSA-016-2015 suscrito entre Metro de Panamá, S. A. y Grupo de Empresas Línea 1, compuesto por Alstom Panamá, S. A., Alstom Transport, S. A., Compagnie Internationale de Maintenance-CIM, Sofratesa de Panamá, Inc., Sofratesa, S. A., Thales Communications & Security, SAS, TCP Rail, Inc., y TSO, para el suministro de coches adicionales para conformar trenes de 5 coches y las modificaciones de las instalaciones en línea, patio y talleres de la línea 1 para permitir la circulación y operación con trenes de 5 coches.

Resolución de Gabinete N° 93 del 28 de junio de 2016

Que autoriza, mediante el procedimiento excepcional, la contratación entre Metro de Panamá, S. A., y Elektra Noreste, S. A. (ENSA), para la ejecución del proyecto de acometida eléctrica de la operación de la Línea 2 del Metro de Panamá, mediante contrato No. MPSA-040-2016.

Resolución N° 404-2016 del 11 de agosto de 2016

Amplía conceptos técnicos que requieren ser considerados en la resolución No. 623-2013 de 22 de octubre de 2013, por la cual se aprueba la reglamentación del plan parcial de ordenamiento territorial del polígono de influencia, en la Línea 1 del Metro de Panamá.

Decreto N° 370-2016-DMYSC del 17 de agosto de 2016

Por el cual se aprueban “los procedimientos del programa de asistencia económica dirigido a propietarios o inquilinos de fincas o establecimientos comerciales afectados directamente por la construcción de la Línea 2 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 111 del 23 de agosto 2016:

Autoriza la adenda No. 2 al contrato SMP-025-2014, suscrito entre Metro de Panamá, S. A., y el Consorcio Thales Communications & Security SAS/ Sofratesa de Panamá, Inc., para los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas ATS, telefonía e interfonía, detección de incendio, CCTV, radio tetra, informaciones para pasajeros (pis/pas), red de fibra óptica y scada de la Línea 1 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 125 del 17 de octubre de 2016

Autoriza la adenda No. 3 al contrato MPSA-016-2015, suscrito entre Metro de Panamá, S. A., y Grupo de Empresas Línea 1, compuesto por Alstom Panamá, S. A., Alstom Transport, S. A., Compagnie Internationale de Maintenance-CIM, Sofratesa de Panamá, Inc., Sofratesa, S. A., Thales Communications & Security SAS, TCP Rail, Inc. y TSO, para el suministro de coches adicionales para conformar trenes de cinco (5) coches y las modificaciones de las instalaciones en línea, patio y talleres de la Línea 1 para permitir la circulación y operación con trenes de cinco (5) coches, modificando con esta adenda el flujo de pagos a Grupo de Empresas Línea 1.

Resolución de Gabinete N° 119 del 6 de septiembre de 2016

Que aprueba la contratación, mediante procedimiento excepcional, entre Metro de Panamá, S. A., y Aropecuaria, S. A., para la adquisición en compraventa de un globo de terreno de 17,106.66 m² de la finca N°. 240112, con código de ubicación 8716, localizada en el corregimiento de pacora, sector Nuevo Tocumen.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Resolución de Gabinete N° 124 del 27 de septiembre de 2016

Autoriza la adenda No. 3 al contrato SMP-026-2013, suscrito entre Metro de Panamá, S. A., y Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA, S. A.), para los servicios de administración financiera del sistema de cobro de pasajes del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 150 del 15 de noviembre de 2016

Autoriza la adenda No. 1 al contrato MPSA-014-2015, suscrito entre Metro de Panamá, S. A. y el Consorcio Línea 2, conformado por las empresas Constructora Norberto Odebrecht, S. A., y FCC Construcción, S. A., para la ejecución del proyecto de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea de estaciones, suministro e instalación del sistema integral ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 151 del 15 de noviembre de 2016

Que aprueba la contratación, mediante procedimiento excepcional, entre Metro de Panamá, S. A., y las sociedades Elehcim, S. A., Aldebarán, S. A., y Oseani, S. A., para la adquisición en compraventa de un globo de terreno de 3,036.74 m² de la finca No. 28870, con código de ubicación 8710, el arrendamiento total de esta finca con una superficie de 7,979.76 m² por tres meses, y el arrendamiento parcial de una superficie de 4,934.02 m² por 21 meses de la citada finca.

Resolución de Junta Directiva N° 005-2016 del 12 de diciembre de 2016

Que aprueba el régimen tarifario para el cobro de servicios de transporte de datos.

Resolución de Gabinete N° 37 del 11 de abril de 2017

Que autoriza la contratación, mediante el procedimiento excepcional, entre Metro de Panamá, S.A. y Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A., para la ejecución del proyecto de acometida de circuito de respaldo eléctrica desde la subestación balboa a la estación 5 de mayo de la Línea 1 del Metro de Panamá.

Resolución de Junta Directiva N° MPSA-05 del 17 de octubre de 2017

Que adopta el reglamento para el procedimiento excepcional aplicable a las adquisiciones de bienes, obras y servicios para el Metro de Panamá, S. A. que no sobrepasen la suma de trescientos mil balboas (B/.300,000) y se adoptan otras disposiciones.

Resolución de Junta Directiva N° MPSA-05 del 17 de octubre de 2017

Adopta el reglamento para el procedimiento excepcional aplicable a las adquisiciones de bienes, obras y servicios para el Metro de Panamá, S. A. que no sobrepasen la suma de trescientos mil balboas (B/.300,000) y se adoptan otras disposiciones.

Resolución de Gabinete N° 126 del 17 de octubre de 2017

Que autoriza la adenda No. 1 al contrato MPSA-040-2016, suscrito entre el Metro de Panamá, S. A., y Elektra Noreste, S. A. (ENSA), para la construcción y reembolso de línea, del "proyecto de acometida eléctrica de la operación de la línea 2 del Metro de Panamá"

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Resolución de Gabinete N° 127 del 17 de octubre de 2017

Que autoriza la adenda No. 3 al contrato SMP-025-2014, suscrito entre el Metro de Panamá, S. A., y Consorcio Thales Communications & Security S.A.S, Sofratesa de Panamá, Inc., para los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas ats, telefonía e interfonía, detección de incendio, cctv, radio tetra, informaciones para pasajeros (pis/pas), red de fibra óptica y scada de la Línea 1 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 128 del 17 de octubre de 2017

Que autoriza la adenda No. 3 al contrato SMP-023-2014, a suscribirse entre el Metro de Panamá, S. A. y la empresa Alstom Panamá, S. A., para la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas de energía (subestaciones de tracción y subestaciones auxiliares); cbtc (la señalización, el atp suelo y embarcado y el ato); la flota de trenes metrópolis, compuesto cada uno de tres (3) cochez (motriz + remolque + motriz) de la Línea 1 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 20 del 3 de abril de 2018

Que autoriza la adenda No. 4 al contrato SMP-023-2014, a suscribirse entre el Metro de Panamá, S. A. (MPSA) y la empresa Alstom Panamá, S. A., para la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas de energía (subestaciones de tracción y subestaciones auxiliares); CBTC (la señalización, el atp suelo y embarcado y el ato); la flota de trenes metrópolis, compuesto cada uno de 3 coches (motriz + remolque + motriz) de la Línea 1 del Metro de Panamá.

Resolución de Gabinete N° 21 del 10 de abril de 2018

Que autoriza la adenda No. 4 al contrato MPSA-016-2015 suscrito entre Metro de Panamá, S. A. y Grupo de Empresas Línea 1, compuesto por Alstom Panamá, S. A., Alstom Transport, S. A., Compagnie Internationale de Maintenance-CIM, Sofratesa de Panamá, Inc., Sofratesa, S. A., Thales Communications & Security S.A.S, TCP Rail, Inc. y TSO, para el suministro de coches adicionales para conformar trenes de 5 coches y las modificaciones de las instalaciones en línea, patio y talleres de la Línea 1 para permitir la circulación y operación con trenes de 5 coches; fase 4: trabajos para la operación parcial de la Línea 2 para la Jornada Mundial de la Juventud.

Convección colectiva del 18 de mayo de 2018

La Cámara Panameña de la Construcción y el Sindicato Único de Trabajadores de la Construcción, acordaron un incremento salarial para los obreros que comprende distintos porcentajes según el tipo de obra. Este acuerdo representa para Metro de Panamá, S. A., un incremento del 11% dado que la Línea 2 del metro en construcción esta tipificada como megaobra. El aumento será distribuido entre 2% a 3% por año, hasta alcanzar el 11%, a partir del año 2018 al 2021.

La Subsidiaria ha evaluado los hechos ocurridos después del 31 de diciembre de 2016, para valorar la necesidad de un posible reconocimiento o revelación en los estados financieros adjuntos. Tales eventos fueron evaluados hasta el 6 de diciembre de 2018.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Adenda al contrato para la administración del servicio de transporte

Durante el año 2017 se realizan adendas No. 1 y No. 2 al contrato No.MP-67-2015 de Servicios para la Administración de Transporte Masivo, S. A. con la empresa First Transit de Panamá Inc. de servicios para extender el vencimiento del mismo hasta el 2019 para la implementación del plan de estabilización, adecuación de la flota de buses con medidas de seguridad, tipologías de buses, capacitación a operadores de buses e intervenciones específicas por un total de B/.20,087,253 más el impuesto de ITBMS.

Adendas al Contrato de Concesión No.21-10

A la fecha de emisión de los estados financieros de la Compañía, se han realizado cuatro adendas al Contrato de Concesión, distinguidas como la Adenda No. 10 de 4 de enero de 2017, Adenda No. 11 de 26 de enero de 2017, Adenda No. 12 de 5 de marzo de 2017 y Adenda No. 13 de 18 de octubre de 2017, según las fechas de refrendo por la Contraloría General de la República de Panamá. Estas adendas consideran cambios relacionados al subsidio por el interés público, subsidio al fondo de gasto operacional (FGO), publicidad en zonas pagas, regulación y cambio de las tarifas técnicas y cambio en la tipología de buses distinta a la contenida en el pliego de cargos de la concesión.

Adendas al Contrato de Administración de Cobros de Pasajes Línea 1 del Metro de Panamá

A la fecha de emisión de los estados financieros de la Compañía, se han realizado cuatro adendas al Contrato de Administración de Cobros de pasajes Línea 1 del Metro de Panamá y mantenimientos a los equipos, distinguidas como la Adenda No. 1, 2 y 4 que forma parte integrante que cubre el periodo de 20 de noviembre de 2013 al 29 de abril de 2021, definido a través del Contrato SMP-26-2013 con SONDA, S.A. por B/.1,278,988, con fecha de refrendo para ejecución a partir del 29 de noviembre de 2018.

(31) Re-Expresión

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, la Administración identificó que la presentación de transacciones relacionadas con aportes del Estado panameño en los estados financieros consolidados al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2015, requerían ser re-expresados, por lo que se han modificado de forma retrospectiva los estados financieros previamente reportados para ese año. No hubo efecto de la re-expresión al 1 de enero de 2015, ni el estado consolidado de resultados integrales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Un detalle de los asuntos identificados se muestra a continuación:

- (a) Con fecha 29 de marzo de 2016, la Dirección General de Tesorería del Ministerio de Economía y Finanzas informó a la administración que de acuerdo a la Circular No. 001-DT de 25 de enero de 2016, se ordena a las entidades del Gobierno Central y el Sector Descentralizado subsidiado que mantenga saldos bancarios disponibles no devengados (o sea, no comprometidos, para uso como parte de la ejecución presupuestaria), reintegrar estos saldos a la Cuenta Única del Tesoro (CUT), a más tardar el último día hábil del mes de febrero de 2016, según el artículo 299 de la Ley 69 de 24 de noviembre de 2015, "Que dicta el Presupuesto General del Estado para la vigencia fiscal de 2016". En dicha misiva también se indica que el Metro de Panamá, S. A. no está excluida del cumplimiento de dicha Circular debido a que una parte de la fuente del presupuesto de esta entidad, proviene del Tesoro Nacional.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2015, este saldo se había presentado en el estado consolidado de situación financiera como parte de los aportes del Estado en el capital en acciones y consecuentemente en el estado consolidado de flujos de efectivo como actividades de financiamiento. Por consiguiente, ese saldo fue reclasificado de flujos provenientes de actividades de financiamiento a actividades de inversión.

Estado Consolidado de Situación Financiera	Saldo al 31/12/2015 Previamente Reportado		Impacto sobre la Base de la Incorporación de Reclasificaciones	Saldo Re- Expresado al 31/12/2015
Total de activos	<u>2,249,610,992</u>		0	<u>2,249,610,992</u>
Patrimonio				
Capital en acciones	2,241,699,325	(a)	6,685,749	2,235,013,576
Déficit acumulado	<u>(81,079,712)</u>		0	<u>(81,079,712)</u>
Total de patrimonio	<u>2,160,619,613</u>			<u>2,153,933,864</u>
Pasivos				
Cuentas por pagar relacionadas	0	(a)	6,685,749	6,685,749
Otros pasivos	<u>88,991,379</u>		0	<u>88,991,379</u>
Total pasivos	<u>88,991,379</u>			<u>95,677,128</u>
Total patrimonio y pasivos	<u>2,249,610,992</u>			<u>2,249,610,992</u>

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo	Saldo al 31/12/2015 Previamente Reportado		Impacto sobre la Base de la Incorporación de Reclasificaciones	Saldo Re- Expresado al 31/12/2015
Efectivo neto utilizado en las actividades de operación	<u>20,242,395</u>		0	<u>20,242,395</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión				
Otras partidas	(225,244,488)			(225,244,488)
Cuenta por pagar relacionadas, neta de devoluciones	<u>0</u>	(a)	6,685,749	<u>6,685,749</u>
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión	<u>(225,244,488)</u>			<u>(218,558,739)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento				
Aportes del estado, neto de retiros	<u>0</u>	(a)	(6,685,749)	<u>(6,685,749)</u>
Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento	<u>221,407,724</u>			<u>214,721,975</u>
Aumento neto en efectivo	16,405,631			16,405,631
Efectivo al inicio del año	<u>0</u>			<u>0</u>
Efectivo al final del año	<u>16,405,631</u>			<u>16,405,631</u>

Anexo de Consolidación - Información sobre la Situación Financiera

Al 31 de diciembre de 2016

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá. S. A.	Transporte Masivo de Panamá. S. A.
Activos					
Activos no corrientes					
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras, neto	2,082,806,650	0	2,082,806,650	1,942,638,681	140,167,969
Construcciones en proceso	614,102,632	0	614,102,632	611,726,667	2,375,965
Anticipos a contratistas	96,357,184	0	96,357,184	96,357,184	0
Activos intangibles, neto	8,584,540	0	8,584,540	2,292,830	6,291,710
Inventarios, neto	1,843,777	0	1,843,777	1,721,276	122,501
Cuentas por cobrar - otras	1,622,101	0	1,622,101	1,622,101	0
Fondo de cesantía	466,367	0	466,367	0	466,367
Depósito en garantía	185,492	0	185,492	0	185,492
Inversiones en acciones	0	(257,200,000)	257,200,000	257,200,000	0
Total de activos no corrientes	2,805,968,743	(257,200,000)	3,063,168,743	2,913,558,739	149,610,004
Activos corrientes					
Efectivo	51,572,648	0	51,572,648	49,029,528	2,543,120
Cuentas por cobrar:					
Clientes	131,551	0	131,551	0	131,551
Relacionadas	74,189,464	0	74,189,464	48,430,785	25,758,679
Otras	4,572,916	0	4,572,916	3,650,915	922,001
Total de cuentas por cobrar	78,893,931	0	78,893,931	52,081,700	26,812,231
Inventarios, neto	9,741,596	0	9,741,596	1,259,616	8,481,980
Adelantos a proveedores	1,402,549	0	1,402,549	0	1,402,549
Gastos pagados por adelantado	416,273	0	416,273	0	416,273
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado	853,629	0	853,629	0	853,629
Total de activos corrientes	142,880,626	0	142,880,626	102,370,844	40,509,782
Total de activos	2,948,849,369	(257,200,000)	3,206,049,369	3,015,929,583	190,119,786

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Panamá, República de Panamá)

Anexo de Consolidación - Información sobre la Situación Financiera

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá. S. A.	Transporte Masivo de Panamá. S. A.
Patrimonio					
Capital en acciones	2,844,825,840	(257,200,000)	3,102,025,840	2,844,825,840	257,200,000
Déficit acumulado	(275,537,029)	0	(275,537,029)	(153,255,380)	(122,281,649)
Total de patrimonio	2,569,288,811	(257,200,000)	2,826,488,811	2,691,570,460	134,918,351
Pasivos					
Pasivos no corrientes					
Documentos por pagar	17,153,407	0	17,153,407	0	17,153,407
Retenciones a contratista	30,466,753	0	30,466,753	30,466,753	0
Otras provisiones	12,500,065	0	12,500,065	0	12,500,065
Provisión para beneficios a empleados	3,444,777	0	3,444,777	2,616,663	828,114
Total de pasivos no corrientes	63,565,002	0	63,565,002	33,083,416	30,481,586
Pasivos corrientes					
Documentos por pagar	7,576,704	0	7,576,704	0	7,576,704
Cuentas por pagar:					
Proveedores	239,890,268	0	239,890,268	226,838,366	13,051,902
Relacionadas	61,317,395	0	61,317,395	61,317,395	0
Otras	2,882,897	0	2,882,897	2,882,897	0
Total de cuentas por pagar	304,090,560	0	304,090,560	291,038,658	13,051,902
Gastos acumulados por pagar	4,328,292	0	4,328,292	237,049	4,091,243
Total de pasivos corrientes	315,995,556	0	315,995,556	291,275,707	24,719,849
Total de pasivos	379,560,558	0	379,560,558	324,359,123	55,201,435
Total de patrimonio y pasivos	2,948,849,369	(257,200,000)	3,206,049,369	3,015,929,583	190,119,786

Anexo de Consolidación - Información sobre Resultados Integrales

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá. S. A.	Transporte Masivo de Panamá. S. A.
Ingresos de actividades ordinarias, neto	145,233,229	0	145,233,229	27,306,290	117,926,939
Costos de operación y servicios	(210,342,204)	0	(210,342,204)	(92,086,495)	(118,255,709)
Pérdida bruta	<u>(65,108,975)</u>	<u>0</u>	<u>(65,108,975)</u>	<u>(64,780,205)</u>	<u>(328,770)</u>
Otros ingresos (gastos):					
Otros ingresos	2,826,526	0	2,826,526	1,164,747	1,661,779
Gastos generales y administrativos	(30,642,949)	0	(30,642,949)	(8,560,210)	(22,082,739)
Resultados de las actividades de operación	<u>(92,925,398)</u>	<u>0</u>	<u>(92,925,398)</u>	<u>(72,175,668)</u>	<u>(20,749,730)</u>
Costos financieros, neto	(16,747,859)	0	(16,747,859)	0	(16,747,859)
Pérdida neta	<u><u>(109,673,257)</u></u>	<u><u>0</u></u>	<u><u>(109,673,257)</u></u>	<u><u>(72,175,668)</u></u>	<u><u>(37,497,589)</u></u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Anexo de Consolidación - Información sobre Cambios en el Patrimonio

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresado en Balboas)

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
Capital en acciones					
Al inicio del año	2,235,013,576	0	2,235,013,576	2,235,013,576	0
Aportes del año	609,812,264	(257,200,000)	867,012,264	609,812,264	257,200,000
Al final del año	<u>2,844,825,840</u>	<u>(257,200,000)</u>	<u>3,102,025,840</u>	<u>2,844,825,840</u>	<u>257,200,000</u>
Déficit acumulado					
Al inicio del año	(81,079,712)	0	(81,079,712)	(81,079,712)	0
Efecto de consolidación de subsidiaria	(84,784,060)	0	(84,784,060)	0	(84,784,060)
Pérdida neta	(109,673,257)	0	(109,673,257)	(72,175,668)	(37,497,589)
Al final del año	<u>(275,537,029)</u>	<u>0</u>	<u>(275,537,029)</u>	<u>(153,255,380)</u>	<u>(122,281,649)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2016	<u>2,569,288,811</u>	<u>(257,200,000)</u>	<u>2,826,488,811</u>	<u>2,691,570,460</u>	<u>134,918,351</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Anexo de Consolidación - Información sobre los Costos de Operación y Servicios

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá. S. A.	Transporte Masivo de Panamá. S. A.
Gasto de personal	47,060,528	0	47,060,528	6,619,625	40,440,903
Depreciación y amortización	59,758,825	0	59,758,825	43,729,171	16,029,654
Amortización del activo intangible	1,461,846	0	1,461,846	476,350	985,496
Honorarios profesionales	9,356,170	0	9,356,170	9,356,170	0
Reparaciones y mantenimiento	61,808,850	0	61,808,850	22,494,887	39,313,963
Electricidad	5,065,580	0	5,065,580	5,065,580	0
Servicios generales	1,906,949	0	1,906,949	1,906,949	0
Gastos de seguro	3,985,425	0	3,985,425	1,979,165	2,006,260
Combustibles y peajes	19,065,400	0	19,065,400	0	19,065,400
Otros	872,631	0	872,631	458,598	414,033
	<u>210,342,204</u>	<u>0</u>	<u>210,342,204</u>	<u>92,086,495</u>	<u>118,255,709</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Anexo de Consolidación - Información sobre los Gastos Generales y Administrativos

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá. S. A.	Transporte Masivo de Panamá. S. A.
Gastos de personal	7,731,414	0	7,731,414	2,531,067	5,200,347
Servicios profesionales	5,667,512	0	5,667,512	2,430,190	3,237,322
Consultorías	3,184,195	0	3,184,195	0	3,184,195
Alquileres	2,412,289	0	2,412,289	1,631,530	780,759
Reparación y mantenimientos	1,027,285	0	1,027,285	166,642	860,643
Servicios básicos	549,360	0	549,360	549,360	0
Seguros	180,211	0	180,211	23,779	156,432
Depreciación y amortización	1,772,208	0	1,772,208	197,800	1,574,408
Publicidad	199,467	0	199,467	0	199,467
Viajes	43,936	0	43,936	0	43,936
Impuestos generales	88,100	0	88,100	0	88,100
Materiales y suministros	1,211,144	0	1,211,144	430,385	780,759
Gastos legales	113,673	0	113,673	0	113,673
Multas y litigios	1,340	0	1,340	0	1,340
Cortesía y atenciones	647,397	0	647,397	0	647,397
Servicios generales	4,747,081	0	4,747,081	563,019	4,184,062
Otros	1,066,337	0	1,066,337	36,438	1,029,899
	<u>30,642,949</u>	<u>0</u>	<u>30,642,949</u>	<u>8,560,210</u>	<u>22,082,739</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.