

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Estados financieros consolidados por el año terminado
el 31 de diciembre de 2017 e Informe de los Auditores
Independientes del 19 de enero de 2021

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Informe de los Auditores Independientes y estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 - 3
Estado consolidado de situación financiera	4 - 5
Estado consolidado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	6
Estado consolidado de cambios en el patrimonio	7
Estado consolidado de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros consolidados	9 - 54
Información suplementaria	
Anexo I - Información de consolidación sobre el estado de situación financiera	
Anexo II - Información de consolidación sobre el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	
Anexo III - Información de consolidación sobre el estado de cambios en el patrimonio	
Anexo IV - Información de consolidación sobre los gastos generales y administrativos	

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Señores
Junta Directiva y accionista del
Metro de Panamá, S.A.

Opinión con Salvedades

Hemos auditado los estados financieros consolidados de **Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria (en adelante el “Grupo”)**, que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2017, y el estado consolidado de ganancia o pérdida y otro resultado integral, el estado consolidado de cambios en el patrimonio y el estado consolidado de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha y las notas a los estados financieros consolidados, así como un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, excepto por los efectos de los asuntos descritos en la sección Base para Opinión con Salvedades de nuestro informe, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2017, y su desempeño financiero consolidado y sus flujos de efectivo consolidados para el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Base de Opinión con Salvedades

Como se explica en la Nota 1, el Grupo adquirió Transporte Masivo de Panamá, S.A., en enero 2016 por un valor de B/. 25,000,000, cuyo valor de los activos netos adquiridos al 31 de diciembre de 2015 sumaban B/.59,784,060 en negativo. El Grupo no ha determinado los valores razonables de los activos y pasivos de la subsidiaria a la fecha de adquisición, por lo que la inversión es contabilizada en base al costo, adicionalmente, el Grupo no ha cumplido con los requerimientos de revelación sobre la transacción de adquisición de acuerdo a la NIIF 3 “Combinación de Negocios”. De acuerdo a las NIIF, el Grupo debió contabilizar la adquisición basado en montos provisionales. Si el Grupo hubiese realizado el análisis de identificación y medición de los activos adquiridos y pasivos asumidos, algunos elementos de los estados financieros consolidados que se acompañan se habrían visto afectados y los efectos no han sido determinados a la fecha de los estados financieros consolidados. Adicionalmente, el Grupo no ha realizado análisis de deterioro para los años 2016 y 2017 sobre los activos no financieros de conformidad con la NIC 36 “Deterioro del valor de los activos”. No ha sido posible determinar si algún ajuste a los resultados o en el déficit acumulado del Grupo podrían ser necesarios.

Llevamos a cabo nuestra auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Nuestras responsabilidades de conformidad con esas normas se describen detalladamente en la sección de Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de acuerdo con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para los Contadores Profesionales (Código de Ética IESBA) y el Código de Ética Profesional para los Contadores Públicos Autorizados de Panamá (Capítulo V de la Ley 57 del 1 de septiembre de 1978), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código de Ética IESBA. Creemos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión con salvedades.



Otros Asuntos

Los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2016, y por el año terminado en esa fecha, fueron auditados por otro auditor, quien emitió una opinión con salvedades con fecha 6 de enero de 2020.

El Grupo evaluó los eventos posteriores al 31 de diciembre de 2017 para valorar la necesidad de reconocimiento o revelación en los estados financieros consolidados, con base a esta evaluación, se determinó revelar como hecho posterior la aparición de la enfermedad COVID-19, la cual fue calificada como pandemia por la Organización Mundial de la Salud durante el mes de marzo 2020.

Otra Información

La Administración es responsable de la otra información suplementaria incluida en los Anexos del I al IV.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresamos ninguna forma de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

Junto con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría o que de otra manera parezca tener errores materiales. Si, con base en el trabajo que hemos realizado, concluimos que hay un error material en esta otra información, se requiere que informemos este hecho. No tenemos nada que informar sobre este tema.

Responsabilidades de la Administración y de los Encargados del Gobierno Corporativo por los Estados Financieros Consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF, y del control interno que la Administración determine como necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados que no contengan errores importantes, ya sea debido a fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelar, según sea aplicable, los asuntos relacionados con el negocio en marcha y usar la base de contabilidad de negocio en marcha, a menos que la Administración pretenda liquidar el Grupo o cesar las operaciones, o no tiene una alternativa más realista que hacerlo.

Los encargados del gobierno son responsables de supervisar el proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Nuestros objetivos son obtener la seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto no tienen errores importantes, ya sea debido a fraude o error, y emitir un informe del auditor que incluye nuestra opinión. La seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía de que una auditoría llevada a cabo de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría siempre detectará un error importante cuando éste exista. Los errores pueden surgir de fraude o error y se consideran importantes si, individualmente o de manera acumulada, puede esperarse que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman en base a estos estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría, ejercemos el juicio profesional y mantenemos el escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error importante en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a esos riesgos, y obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error importante que resulte de fraude es mayor que uno que resulte de error, debido a que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, declaraciones erróneas, o la violación del control interno.
- Obtenemos una comprensión del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no para 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 las revelaciones relacionadas hechas por la Administración.
- Concluimos sobre lo apropiado del uso por parte de la Administración de la base de contabilidad de negocio en marcha y, con base en la evidencia de auditoría obtenida, si existe una incertidumbre importante en relación con eventos o condiciones que puedan dar lugar a una duda significativa acerca de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre importante, se requiere que dirijamos la atención en nuestro informe de auditoría a las revelaciones relacionadas en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida en la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los eventos o condiciones futuras pueden causar que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación, estructura y contenido generales de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos subyacentes de manera que logren su presentación razonable.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y apropiada referente a la información financiera de las entidades o actividades de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsable por la dirección, supervisión y desarrollo de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables por nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los encargados del gobierno corporativo sobre, entre otros asuntos, el alcance y oportunidad planeados de la auditoría y los hallazgos de auditoría significativos, incluyendo cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos durante nuestra auditoría.



19 de enero de 2021

Panamá, República de Panamá

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Estado consolidado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

Activos	Notas	2017	2016
Activos no corrientes			
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las instalaciones, neto	4	2,069,600,814	2,082,806,650
Construcciones en proceso	5	1,354,658,626	614,102,632
Anticipos a contratistas	6	52,394,140	96,357,184
Activos intangibles, neto	7	7,841,616	8,584,540
Inventarios, neto	8	5,005,695	1,843,777
Cuentras por cobrar otras	9	257,518	1,622,101
Fondo de cesantía		2,155,222	466,367
Depósito en garantía		185,493	185,492
Otros activos		<u>384,940</u>	<u>-</u>
Total de activos no corrientes		<u>3,492,484,064</u>	<u>2,805,968,743</u>
Activos corrientes			
Efectivo	10, 11	42,300,941	51,572,648
Cuentas por cobrar relacionadas	11	28,118,285	74,189,464
Cuentras por cobrar otras	9	14,824,851	4,704,467
Inventarios, neto	8	9,254,120	9,741,596
Anticipos a proveedores		990,270	1,402,549
Gastos pagados por adelantado		566,728	416,273
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		<u>956,042</u>	<u>853,629</u>
Total de activos corrientes		<u>97,011,237</u>	<u>142,880,626</u>
Total de activos		<u>3,589,495,301</u>	<u>2,948,849,369</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Continúa

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Estado consolidado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

Patrimonio	Notas	2017	2016
Capital en acciones, 100 acciones sin valor nominal, emitidas y en circulación	11	3,372,966,867	2,844,825,840
Déficit acumulado		<u>(369,313,800)</u>	<u>(275,537,029)</u>
Total de patrimonio		<u>3,003,653,067</u>	<u>2,569,288,811</u>
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	16	152,422,916	-
Documentos por pagar	12	9,576,703	17,153,407
Retenciones a contratista	13	67,484,648	30,466,753
Otras provisiones	14	12,845,162	12,500,065
Provisión para beneficios a empleados	15	<u>4,799,046</u>	<u>3,444,777</u>
Total de pasivos no corrientes		<u>247,128,475</u>	<u>63,565,002</u>
Pasivos corrientes			
Documentos por pagar	12	7,576,704	7,576,704
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	16	326,168,674	242,773,165
Cuentas por pagar relacionadas	11	-	61,317,395
Gastos acumulados por pagar	17	<u>4,968,381</u>	<u>4,328,292</u>
Total de pasivos corrientes		<u>338,713,759</u>	<u>315,995,556</u>
Total de pasivos		<u>585,842,234</u>	<u>379,560,558</u>
Total de patrimonio y pasivos		<u>3,589,495,301</u>	<u>2,948,849,369</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Concluye

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Estado consolidado de ganancia o perdida y otro resultado interegral

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

	Notas	2017	2016
Ingresos de actividades ordinarias	18	165,916,392	145,233,229
Costos de operación	19,22	(230,814,038)	(210,342,204)
Pérdida bruta		<u>(64,897,646)</u>	<u>(65,108,975)</u>
Otros ingresos	20	2,587,138	2,826,526
Gastos generales y administrativos	21,22	<u>(30,859,696)</u>	<u>(30,642,949)</u>
Resultados de las actividades de operación		(93,170,204)	(92,925,398)
Costos financieros, neto		<u>(606,567)</u>	<u>(16,747,859)</u>
Pérdida del año		<u>(93,776,771)</u>	<u>(109,673,257)</u>

Las notas que se acompañan son 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)

Estado consolidado de cambios en el patrimonio

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

	Nota	Capital en acciones	Déficit acumulado	Total de patrimonio
Saldo al 1 de enero de 2016		<u>2,235,013,576</u>	<u>(81,079,712)</u>	<u>2,153,933,864</u>
Efecto de consolidación de subsidiaria		-	(84,784,060)	(84,784,060)
Resultados integrales del año:				
Pérdida del año		<u>-</u>	<u>(109,673,257)</u>	<u>(109,673,257)</u>
Total de resultados integrales		<u>-</u>	<u>(109,673,257)</u>	<u>(109,673,257)</u>
Transacciones con el propietario:				
Contribuciones y distribuciones				
Aportes del Estado	11	<u>609,812,264</u>	<u>-</u>	<u>609,812,264</u>
Total de contribuciones y distribuciones		<u>609,812,264</u>	<u>-</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>
Saldo al 1 de enero de 2017		<u>2,844,825,840</u>	<u>(275,537,029)</u>	<u>2,569,288,811</u>
Resultados integrales del año:				
Pérdida del año		<u>-</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(93,776,771)</u>
Total de resultados integrales		<u>-</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(93,776,771)</u>
Transacciones con el propietario:				
Contribuciones y distribuciones				
Aportes del Estado	11	<u>528,141,027</u>	<u>-</u>	<u>528,141,027</u>
Total de contribuciones y distribuciones		<u>528,141,027</u>	<u>-</u>	<u>528,141,027</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017		<u>3,372,966,867</u>	<u>(369,313,800)</u>	<u>3,003,653,067</u>

Las notas que se acompañan son 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)

Estado consolidado de flujos de efectivo

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

	Nota	2017	2016
Flujos de efectivo de las actividades de operación:			
Pérdida del año		(93,776,771)	(109,673,257)
Ajustes por:			
Depreciación de propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria equipos y mejoras a las instalaciones, neto	4	64,104,335	61,531,072
Ajustes de propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria equipos y mejoras a las instalaciones, neto		-	(419,544)
Ajustes de construcción en proceso		-	448,653
Amortización del activo intangible	7	1,438,087	1,461,846
Provisión para prima de antigüedad	15	1,632,126	887,108
Provisión para otros beneficios de empleados	15	350,917	18,955
Costos financieros, neto		-	16,765,373
		(26,251,306)	(28,979,794)
Cambios en:			
Cuentas por cobrar	9	36,930,438	(48,461,677)
Inventarios	8	(2,674,441)	(2,048,791)
Gastos pagados por adelantado		(150,456)	399,074
Depósito en garantía		-	(90,595)
Cuentas por pagar		(6,941,228)	111,924,654
Adelantos a proveedores		412,279	(1,668,237)
Gastos acumulados por pagar	17	985,186	10,177,769
Efectivo neto utilizado en las actividades de operación		2,310,472	41,252,403
Intereses pagados		-	(18,285,387)
Impuesto sobre la renta pagado		(102,413)	(16,176)
Pago de prima de antigüedad	15	(628,774)	(2,773,471)
Pago de provisión de reestructuración		-	(10,963,656)
Flujos neto provisto por las actividades de operación		1,579,285	9,213,713
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:			
Fondo de fideicomiso		-	7,025,953
Intereses recibidos		-	1,520,014
Aportes al fondo de cesantía, neto de retiros		(1,688,855)	(466,367)
Adquisición de subsidiaria, neta de efectivo recibido		-	33,253,024
Adquisición de inventarios		-	(1,123,607)
Adquisiciones de de propiedades, infraestructuras, flota maquinaria, equipos y mejoras a las instalaciones, neto	4	(50,898,499)	(24,891,526)
Adiciones de construcción en proceso	5	(497,796,342)	(489,622,821)
Adquisición activos intangibles	7	(695,163)	(392,965)
Adelantos a proveedores		43,963,044	996,127
Cuentas por pagar relacionadas, neta de devoluciones	11	(61,317,395)	43,883,422
Anticipos a contratistas, neto de retenciones	6	37,017,895	4,618,713
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		(531,415,315)	(425,200,033)
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:			
Pagos en préstamos bancarios		-	(163,928,152)
Documentos por pagar		(7,576,704)	10,846,082
Aportes del Estado, neto de retiros		528,141,027	604,235,407
Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		520,564,323	451,153,337
Aumento neto en efectivo		(9,271,707)	35,167,017
Efectivo al inicio del año		51,572,648	16,405,631
Efectivo al final del año	10	42,300,941	51,572,648

Las notas que se acompañan son 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)

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

1. Información general

Metro de Panamá, S. A. (en adelante identificada como “la Empresa” o por sus siglas MPSA) 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. (MPSA).

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 del 23 de diciembre de 2014 por el Consejo de Gabinete, se autoriza la expedición del pacto social el cual queda constituido mediante Escritura Pública No.14,129 del 24 de diciembre de 2014.

La Ley No. 109 del 25 de noviembre de 2013 dicta el marco regulatorio relativo al sistema del metro para transporte de personas. En el Artículo No. 5 de dicha Ley, la Empresa está encargada de 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 regirán 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 nota 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, 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. Metro de Panamá, S.A. adquiere el 100% de acciones de Transporte Masivo de Panamá S.A. el 26 de enero de 2016 por un valor de B/ 25,000,000. (Ver nota 25.3)

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 del 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 N°. 2009-1-03-0-08-LV-0011408. (Ver nota 25.3)

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

Consideración de negocio en marcha:

Al 31 de diciembre de 2016, el Gobierno Nacional implementó el sistema de transporte masivo para hacer 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/.369,313,800. 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 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 Villaláz, 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 estados financieros consolidados incluyen a la Empresa y su subsidiaria (en conjunto “el Grupo”).

2. Adopción de las nuevas y revisadas Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF’s)

2.1 Nuevas y revisadas Normas Internacionales de Información Financiera emitidas, pero aún no son efectivas

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:

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.

NIIF 15 – Ingresos de contratos con clientes

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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.

3. Políticas de contabilidad más significativas

3.1 Declaración de cumplimiento

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

3.2 Base de preparación

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

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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.
- *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.

3.3 Principios de consolidación

La subsidiaria, descrita en la Nota 1, es aquella compañía que está controlada por la Empresa. El control existe cuando la Empresa tiene facultad, directa o indirecta, para intervenir y regular las políticas financieras y operativas de una entidad, así como de obtener beneficios de sus actividades. Al determinar el control son tomados en cuenta los derechos de voto potenciales que actualmente sean ejecutables o convertibles. El estado financiero de la Subsidiaria es incluido en los estados financieros consolidados en la fecha en que efectivamente se adquiere el control, hasta la fecha en que el control efectivamente termina.

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.

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.

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 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 remediada 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.

3.4 Moneda funcional y de presentación

Los estados financieros 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.

3.5 Activos intangibles

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

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.

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

3.6 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.

Una pérdida por deterioro 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 deterioro disminuya, la disminución de la pérdida por deterioro se reversa a través de ganancias o pérdidas.

El Grupo es una empresa del estado panameño, por lo que su modelo de negocio está orientado al servicio público con énfasis en el beneficio social, donde cuenta con un modelo de operación, de servicios y explotación de infraestructura que hace que sus ingresos, fijados mediante tarifas determinadas por la autoridad, no cubra la recuperación de sus activos. Este modelo se contrapone con el concepto de rentabilización económica de los activos según NIC 36, donde el valor de uso corresponde al valor presente de los flujos futuros estimados que se espera obtener con la explotación de los activos.

Cuando se determine que los activos no mantienen su servicio potencial, la pérdida de valor se reconoce directamente en el estado consolidado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

3.6.1 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.

Debido a que el Grupo corresponde a una empresa perteneciente en 100% a la República de Panamá y sus costos operativos y su inversión en activos están incluido en el Presupuesto General del Estado, no se considera el importe recuperable de un activo o unidad generadora de efectivo como el mayor valor entre su valor en uso y su valor razonable, menos los costos de venta. El valor en uso se basa principalmente en el servicio prestado a los ciudadanos y la utilidad del servicio, por lo tanto, no se refleja en las evaluaciones actuales del mercado sobre el valor temporal del dinero en los flujos de efectivo estimados.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el importe en libros de un activo o unidad generadora de efectivo no puede prestar el servicio para el cual fue adquirido.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

3.6.2 Baja de activos

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.

3.6.3 Activos financieros no derivados

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.

3.7 Pasivos financieros

3.7.1 Baja de pasivos financieros

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 la Empresa 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.

3.7.2 Pasivos financieros no derivados

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.

3.8 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.

3.8.1 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 con el 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 empleadores 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)

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 este 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 estableció el Fondo de Cesantía el 19 de diciembre de 2017 según contrato MPSA – 23-2017, con ProFuturo, S.A. con cuatro años de duración.

3.8.2 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.

3.8.3 Beneficios a corto plazo

Las obligaciones por beneficios a corto plazo, bonificaciones de los empleados, vacaciones, décimo tercer mes y otros beneficios son medidos con base no descontada y son contabilizados como gastos en la medida que se devengan.

3.9 *Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las instalaciones*

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 las propiedades.

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 vidas 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 ganancia o pérdida y otro resultado integral.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

Los desembolsos posteriores son capitalizados solo sí 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.

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 estimados usando el método de línea recta durante sus vidas útiles estimadas, y se reconoce en resultados. No se tienen estimados de valores residuales.

Los años de vida útil estimada son como sigue:

	<u>Años</u>
Propiedades y mejoras	50
Infraestructura	50 - 100
Maquinarias y equipo de transporte	10 - 25
Maquinaria y equipo general	4 - 25
Otros equipos y enseres	4 - 10
Mejoras a la propiedad de terceros	5

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

3.10 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.

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.

3.11 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.

3.12 Inventarios

Los inventarios consisten en piezas, repuestos y materiales que son valorados al costo de adquisición, menos provisión para deterioro u obsolescencia. El Grupo evalúa la necesidad de registrar cualquier ajuste por obsolescencia del inventario cada año.

3.13 Cuentas por cobrar relacionadas y otras

El Grupo reconoce como cuentas por cobrar y pagar relacionadas, los que corresponden a las transferencias de funcionamientos o inversiones pendientes por recibir del Ministerio de Finanzas y la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

Los que corresponden a cuentas por cobrar otras son referidas principalmente a contratos de reembolso de empresas de distribución eléctrica y por arrendamiento de espacios físicos.

3.14 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.

3.15 Instrumentos financieros

Los activos financieros y los pasivos financieros se reconocen en el estado de situación financiera del Grupo cuando el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento.

Los activos financieros y los pasivos financieros se miden inicialmente al valor razonable. Los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos financieros y pasivos financieros (que no sean activos financieros y pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados) se suman o deducen del valor razonable del activos o pasivos financieros, según corresponda, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos financieros o pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

3.16 Ingresos de actividades ordinarias

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.

Subsidios gubernamentales

Los subsidios gubernamentales son reconocidos por la Subsidiaria 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.

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

- 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.

3.17 Reconocimiento de gastos

Los gastos se reconocen en la cuenta de resultados 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. Los gastos se reconocen sobre la base del devengado.

3.18 Arrendamientos

Los arrendamientos son clasificados como arrendamiento financiero cuando los términos del arrendamiento transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de propiedad del arrendamiento. Todos los demás arrendamientos son clasificados como operativos.

3.18.1 El Grupo como arrendatario

Los pagos de arrendamientos operativos se reconocen como un gasto empleando el método de línea recta, durante el plazo correspondiente al arrendamiento, salvo que resulte más representativa otra base sistemática de reparto por reflejar más adecuadamente el patrón temporal de los beneficios del arrendamiento para el usuario. Las cuotas contingentes por arrendamiento se reconocen como gastos en los períodos en los que sean incurridos.

3.19 Impuestos

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.

La subsidiaria

El impuesto sobre la renta es reconocido en el estado consolidado de ganancia o pérdida y otro resultado integral, 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 de balance 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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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.

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

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

4. Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las instalaciones

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

	Propiedades y		Flota vial y otros equipos de		Maquinaria ferroviarias y otros equipo de	Maquinaria y	Otros equipos y	Mejoras a la propiedad de	Total
	Terrenos	mejoras	Infraestructura	transporte	transporte	equipo general	enseres	terceros	
Costo									
Al 1 de enero de 2016	835,028	17,284,371	1,486,399,741	-	174,822,732	277,546,964	38,616,536	-	1,995,505,372
Efectos de consolidación de subsidiarias	-	-	-	217,712,467	-	1,863,967	3,459,283	10,568,270	233,603,987
Transferencias del Estado (nota 11)	5,576,857	-	-	-	-	-	-	-	5,576,857
Adquisiciones	23,112,180	-	-	18,109	143,349	278,604	771,224	304,414	24,627,880
Reclasificaciones	-	-	-	-	(7,222,729)	7,222,729	-	-	-
Ajustes	-	-	-	-	-	196,913	445,776	-	642,689
Disposiciones	-	-	-	(36,311)	-	(26,073)	-	-	62,384
Capitalización por proyectos concluidos	-	-	-	-	-	2,817,677	-	242,493	3,060,170
Al 31 de diciembre de 2016	29,524,065	17,284,371	1,486,399,741	217,694,265	167,743,352	289,900,781	43,292,819	11,115,177	2,262,954,571
Al 1 de enero de 2017	29,524,065	17,284,371	1,486,399,741	217,694,265	167,743,352	289,900,781	43,292,819	11,115,177	2,262,954,571
Transferencias del Estado (nota 11)	-	-	-	-	-	-	307,381	-	307,381
Adquisiciones	4,759,399	-	-	36,720,022	-	2,011,166	517,001	132,311	44,139,899
Ajustes y reclasificaciones	-	-	-	-	-	37,891,671	(37,946,471)	-	(54,800)
Disposiciones	-	-	-	(175,760)	-	(696)	-	-	(176,456)
Capitalización por proyectos concluidos	-	-	1,094,277	-	5,516,706	9,495	-	-	6,620,478
Al 31 de diciembre de 2017	34,283,464	17,284,371	1,487,494,018	254,238,527	173,260,058	329,812,417	6,170,730	11,247,488	2,313,791,073
Depreciación y amortización									
Al 1 de enero de 2016	-	349,922	17,359,316	-	7,543,444	13,970,378	2,572,964	-	41,796,024
Efecto de consolidación de subsidiarias	-	-	-	68,357,270	-	1,182,410	2,153,578	5,189,990	76,883,248
Ajustes y reclasificaciones	-	-	-	-	-	(1,550)	1,550	-	-
Disposiciones	-	-	-	(36,311)	-	(26,073)	-	-	(62,384)
Gasto del año	-	341,453	17,708,162	15,443,399	5,461,907	19,311,551	1,916,717	1,347,844	61,531,033
Al 31 de diciembre de 2016	-	691,375	35,067,478	83,764,358	13,005,351	34,436,716	6,644,809	6,537,834	180,147,921
Al 1 de enero de 2017	-	691,375	35,067,478	83,764,358	13,005,351	34,436,716	6,644,809	6,537,834	180,147,921
Ajustes y reclasificaciones	-	-	-	-	-	3,639,416	(3,639,416)	16,042	16,042
Disposiciones	-	-	-	(77,981)	-	(59)	-	-	(78,040)
Gasto del año	-	338,633	18,883,733	15,861,583	6,540,232	20,422,248	758,113	1,299,794	64,104,336
Al 31 de diciembre de 2017	-	1,030,008	53,951,211	99,547,960	19,545,583	58,498,322	3,763,506	7,853,670	244,190,259
Saldo neto									
Balance al 1 de enero de 2016	835,028	16,934,449	1,469,040,425	-	167,279,288	263,576,586	36,043,572	-	1,953,709,348
Balance al 31 de diciembre de 2016	29,524,065	16,592,996	1,451,332,263	133,929,907	154,738,001	255,464,065	36,648,010	4,577,343	2,082,806,650
Balance al 1 de enero de 2017	29,524,065	16,592,996	1,451,332,263	133,929,907	154,738,001	255,464,065	36,648,010	4,577,343	2,082,806,650
Balance al 31 de diciembre de 2017	34,283,464	16,254,363	1,433,542,807	154,690,567	153,714,475	271,314,095	2,407,224	3,393,818	2,069,600,814

La depreciación y amortización por B/.64,104,335 (2016: B/.61,531,033) se distribuyen en B/.62,332,627 (2016: B/.59,758,825) como parte de costos de operación y B/.1,771,708 (2016: B/.1,772,208) que corresponde a gastos generales y administrativos. (Ver notas 19 y 21).

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

5. Construcciones en proceso

Las construcciones en proceso se detallan a continuación:

	Costos directos				Otros costos			Total
	Construcción de avenidas, calles y		Instalaciones de servicios	Maquinaria y equipo de	Provisiones	Indemnizaciones	Consultorías y	
	Edificaciones	aceras	básicos	transporte			otros costos	
Saldo al 1 de enero de 2016	112,330,550	7,500,000	3,750,000	3,486,692	-	404,000	4,191	127,475,433
Efectos de consolidación de subsidiarias	40,461	-	-	-	-	-	-	40,461
Adquisiciones	231,538,616	160,245	60,390,190	196,016,483	-	1,747,533	-	489,853,067
Ajustes	(40,461)	-	-	-	-	-	-	(40,461)
Reclasificaciones por proyectos concluidos	-	-	-	(2,817,677)	-	(404,000)	(4,191)	(3,221,677)
Saldo al 31 de diciembre de 2016	343,869,166	7,660,245	64,140,190	196,685,498	-	1,747,533	-	614,106,823
Saldo al 1 de enero de 2017	343,869,166	7,660,245	64,140,190	196,685,498	-	1,747,533	-	614,102,632
Adquisiciones	349,053,163	44,379,973	115,538,880	97,453,790	130,945,166	134,621	12,046,845	749,552,438
Reclasificaciones por proyectos concluidos	(112,176)	-	-	(8,884,268)	-	-	-	(8,996,444)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	692,810,153	52,040,218	179,679,070	285,255,020	130,945,166	1,882,154	12,046,845	1,354,658,626

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. Actualmente, presenta un avance físico de 95%, el cual corresponde a la ejecución realizada hasta diciembre 2019 (2018: 88%).

A través de la adenda N° 1 al contrato original se hizo una redistribución interna de costos, con fundamento en la cláusula décima segunda del contrato MPSA-014-2015, y se han acordado y aprobado de manera definitiva, las modificaciones unilaterales. Estas modificaciones unilaterales se genera en base a la aplicación del numeral 6.7 (segundo párrafo) de la cláusula sexta del contrato y la revisión de los montos de la aplicación del numeral 28.1 de las condiciones especiales del pliego de licitación correspondiente a la fluctuación de la moneda extranjera para la porción del precio ofertado que corresponda a elementos adquiridos con moneda diferentes al dólar de los Estados Unidos de América, que solamente aplicará para los equipos electromecánicos y material rodante.

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. El 14 de enero de 2019 se ha recibido sustancialmente cuatro estaciones para la Jornada Mundial de la Juventud (Corredor Sur, Pedregal, San Antonio y Cincuentenario). Durante el mes de abril de 2019 se ha recibido sustancialmente las estaciones pendientes.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

El Consorcio Línea 2 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.

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 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 pasajeros en 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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

6. Anticipos a contratistas

Los anticipos a contratistas se relacionan con los siguientes contratos:

	2017	2016
<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 con el Contrato MPSA-014-2015 como se presenta en la cláusula 6.6 del Contrato.	38,993,403	72,887,490
<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".	11,625,585	19,714,080
<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.	371,713	1,409,054
<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.	745,970	1,359,107
<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 1.	657,469	808,525
<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
<u>Caelgo, S.A.</u>		
Contrato número MPSA-36-2016 con orden de proceder 1 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
	<u>52,394,140</u>	<u>96,357,184</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

7. Activo intangible, neto

El activo intangible, neto se detalla a continuación:

	2017	2016
Costo		
Al 1 de enero de 2017	12,473,618	3,175,665
Efectos de consolidación de subsidiaria	-	8,904,988
Adquisiciones del año	<u>695,163</u>	<u>392,965</u>
Saldo final	<u>13,168,781</u>	<u>12,473,618</u>
Amortización acumulada		
Al 1 de enero de 2017	(3,889,078)	(406,485)
Efectos de consolidación de subsidiaria	-	(2,020,747)
Gasto del año	<u>(1,438,087)</u>	<u>(1,461,846)</u>
Saldo final	<u>(5,327,165)</u>	<u>(3,889,078)</u>
Saldo neto	<u>7,841,616</u>	<u>8,584,540</u>

Los activos intangibles consisten en sistemas informáticos para el monitoreo 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:

	2017	2016
Respuestos:		
Repuestos chasis	6,544,289	6,467,211
Carrocería	1,717,446	986,016
MR Energía y Señalización	1,645,182	1,430,786
Telecomunicación	1,547,379	815,742
Vía Catenaria	751,950	211,700
Electromecánica	448,947	70,382
General Civil	323,591	110,657
Materiales y repuestos	304,664	304,664
Programados	248,526	611,940
Almacén	206,564	36,961
Combustible	181,958	195,784
Otros insumos	<u>510,595</u>	<u>514,806</u>
	14,431,091	11,756,649
Provisión de inventario	<u>(171,276)</u>	<u>(171,276)</u>
	14,259,815	11,585,373
Menos: porción corriente	<u>(9,254,120)</u>	<u>(9,741,596)</u>
	<u>5,005,695</u>	<u>1,843,777</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

9. Cuentas por cobrar - otras

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

	2017	2016
Elektra Noreste, S. A.	8,383,848	3,826,570
Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.	4,529,207	777,781
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA)	1,773,928	1,540,394
Otras	263,792	181,823
	<u>14,950,775</u>	<u>6,326,568</u>
Menos: porción corriente	(14,693,257)	(4,704,467)
	<u>257,518</u>	<u>1,622,101</u>

10. Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo está compuesto por depósitos en cuentas bancarias en el Banco Nacional de Panamá, de la siguiente forma:

	2017	2016
Efectivo en caja	74,804	41,300
Fondo de inversiones (a)	33,349,660	34,631,984
Fondo general (b)	7,761,960	12,945,129
Fondo de planilla institucional	624,825	1,043,085
Programa de asistencia (c)	483,490	2,796,870
BID – Línea 2 y BID – PIMUS (d)	<u>6,202</u>	<u>114,280</u>
	<u>42,300,941</u>	<u>51,572,648</u>

- El Fondo de Inversiones corresponden a los depósitos procedentes de la asignación presupuestaria realizada para inversiones en obras.
- El Fondo general corresponden a los depósitos procedentes de las asignaciones presupuestarios a utilizar para el funcionamiento u operación de la empresa. Se incluyen los depósitos recibidos por tarifas u otros ingresos no tarifarios.
- El Programa de Asistencia corresponde a los montos transferidos desde el Fondo de Inversiones para cubrir las afectaciones que se puedan dar a personas naturales o jurídicas, durante el proceso de construcción de las líneas del metro.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

- d. Los fondos identificados como BID-Línea 2 y BID-PIMUS corresponden al 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.

11. Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

	2017	2016
Efectivo		
Banco Nacional de Panamá	<u>42,300,941</u>	<u>51,572,648</u>
Cuentas por cobrar:		
Ministerio de Economía y Finanzas	18,952,543	48,430,785
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	<u>9,165,742</u>	<u>25,758,679</u>
	<u>28,118,285</u>	<u>74,189,464</u>
Cuentas por pagar:		
Ministerio de Economía y Finanzas	-	61,317,395
Subsidios de tarifa:		
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	<u>92,004,149</u>	<u>75,755,474</u>
Gastos generales y administrativos:		
Salarios y otros beneficios a personal clave	<u>773,822</u>	<u>621,600</u>

Ministerio de Economía y Finanzas

Las cuentas por cobrar al Ministerio de Economía y Finanzas, por B/.18,952,543 (2016: B/ 48,430,785), se detallan a continuación:

- Transferencias corrientes por B/. 1,000,000, (2016: B/.6,974,934) corresponden a los aportes corrientes del Ministerio de Economía y Finanzas, del mes de junio 2017 (2016: octubre, noviembre, diciembre), este saldo es en relación a la Ley No.63 de 2 de diciembre de 2016, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 28170-A (2016: Ley No.69 de 24 de noviembre de 2015, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 27916 de 26 de noviembre de 2015). Estos fueron recibidos en mayo de 2018 (2016: abril de 2017).
- Transferencias de capital por B/.17,952,543 (2016: B/.41,455,851), corresponden a los aportes de capital del Ministerio de Economía y Finanzas para el mes de mayo 2017 (2016: octubre, noviembre, diciembre), este saldo es en relación a la Ley No.63 de 2 de diciembre de 2016, aprobada y publicada en Gaceta Oficial No. 28170-A (2016: Ley No.69 de 24 de noviembre de 2015, aprobada y publicada

en Gaceta Oficial No. 27916 de 26 de noviembre de 2015). Estos fueron recibidos en mayo de 2018

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

(2016: abril de 2017)
Empresa poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

**Notas a los estados financieros consolidados
por el año terminado el 31 de diciembre de 2017**
(En balboas)

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre

- Los subsidios de tarifarios de Transporte Masivo de Panamá, son recibidos de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre conforme fue establecido en la cláusula decima primera del contrato de concesión No. 21-10.

Conforme al Artículo No. 8, numerales 1 al 4 de la Ley No.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:

	2017	2016
Aportes de capital:		
Al inicio del año	2,844,825,840	2,235,013,576
Aportes para funcionamiento y operación	6,734,015	17,151,516
Aportes para inversión	496,099,631	400,158,253
Sub-total de aportes en efectivo recibidos	3,347,659,486	2,652,323,345
Asignación adicional - TMPA	25,000,000	186,925,638
Otros aportes no monetarios	307,381	5,576,857
	<hr/>	<hr/>
Al final del año	3,372,966,867	2,844,825,840

12. Documentos por pagar

Al adquirir el 100% de las acciones de Transporte Masivo de Panamá, S.A. 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/.24,730,110 en reconocimiento a las cuentas por pagar que tenía Transporte Masivo de Panamá, S.A 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.	7,092,114
	<hr/>
	24,730,110

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.

Se estima que el costo a reconocer en interés hasta su cancelación será aproximadamente un total de B/.1,924,869.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

	2017	2016
Fanalca	3,974,814	5,962,221
Felgate Enterprises	3,198,580	4,797,870
Felgate Enterprises	1,720,683	2,294,244
Fanalca Investment, S.A.	3,980,014	5,970,020
Fanalca Investment, S.A	4,279,316	5,705,756
	<u>17,153,407</u>	<u>24,730,111</u>
Menos: porción corriente		
Fanalca	1,987,407	1,987,407
Felgate Enterprises	1,599,290	1,599,290
Felgate Enterprises	573,561	573,561
Fanalca Investment, S.A.	1,990,007	1,990,007
Fanalca Investment, S.A.	1,426,439	1,426,439
	<u>(7,576,704)</u>	<u>(7,576,704)</u>
Porción corriente		
Porción no corriente	<u>9,576,703</u>	<u>17,153,407</u>

Durante el año 2016, los tenedores de los pagarés celebran contrato de Cesión de los mismos con el Banco Nacional de Panamá por la suma de B/.16,730,111, así:

Fanalca	5,962,221
Felgate Enterprises	4,797,870
Fanalca Investment, S.A.	<u>5,970,020</u>
	<u>16,730,111</u>

13. Retención a contratistas

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

	2017	2016
Saldo al inicio del año	30,466,753	6,031,515
Aumento en retenciones del año	<u>37,017,895</u>	<u>24,435,238</u>
Saldo al final del año	<u>67,484,648</u>	<u>30,466,753</u>

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 1, 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, S.A., por el periodo 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.

14. Otras provisiones

14.1 Provisión de contingencia

Con base a lo establecido en la Cláusula 7.02(v), del contrato de compraventa de acciones de Transporte Masivo de Panamá, S.A. se estableció una provisión de contingencias, mediante la condonación y reducción a cero de la parte del saldo de las cuentas por pagar a accionistas (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, registrándose en el mes de enero 2016 la reserva de contingencias por B/.12,419,662.

En la Cláusula 10.04, en términos generales 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 provisión, con base en las declaraciones y garantías de los vendedores contenidas en la Cláusula 5.01. Cualquier saldo de esta provisión que exista dos años después de la fecha de la compraventa vencieron en enero de 2018. A la fecha de estos estados financieros consolidados la administración no ha liberado los pagarés por B/.12,419,662 y mantiene vigente la provisión de contingencia, lo cual está en negociación entre partes.

El establecimiento de esta provisión constituye una transacción no monetaria, por lo que no es presentada en el estado consolidado de flujos de efectivo.

15. Provisión para beneficios a empleados

Las provisiones para beneficios a empleados se detallan a continuación:

	2017	2016
Prima de antigüedad	1,933,629	930,277
Vacaciones	1,134,693	946,033
Décimo tercer mes	933,160	931,061
Indemnización y preavisos	<u>797,564</u>	<u>637,406</u>
Total	<u>4,799,046</u>	<u>3,444,777</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

El siguiente cuadro muestra el movimiento de la prima de antigüedad durante el año:

	2017	2016
Saldo inicial	930,277	98,752
Consolidación de subsidiaria	-	2,217,482
Aumento	1,632,126	1,132,614
Pagos	<u>(628,774)</u>	<u>(2,518,571)</u>
Total	<u>1,933,629</u>	<u>930,277</u>

16. Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar

El Grupo mantiene cuentas por pagar a proveedores por B/.478,591,590 (2016: B/.239,890,268), el cual incluye B/.457,710,460 (2016: B/.214,950,807) correspondientes al “Servicio de Ingeniería de diseño, construcción de obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral ferroviario que incluye material rodante y puesta en marcha de la línea 2 del metro de Panamá” adquirido bajo el contrato número MPSA-014-2015 firmada entre el Metro de Panamá, S.A. con el Consorcio Línea 2 compuesto por la Constructora Norberto Odebrecht y FCC Construcción, S.A. (ver nota 5, 6, 13, 25). Los documentos adeudados bajo este contrato representan un 95% y es identificado por las cuentas mensuales del número 20 al número 28, de la siguiente manera:

<u>No. de Cuenta</u>	<u>Valor de la cuenta</u>	<u>No. de Certificado de No Objeción (CNO)</u>
Cuenta No. 20	2,256,527	CNO 201704-2018-0038
Cuenta No. 20	3,384,789	CNO 201704-2018-0039
Cuenta No. 21	19,776,502	CNO 201704-2018-0040
Cuenta No. 21	29,664,752	CNO 201704-2018-0041
Cuenta No. 22	18,667,045	CNO 201704-2018-0042
Cuenta No. 22	28,000,568	CNO 201704-2018-0043
Cuenta No. 23	33,060,666	CNO 201704-2018-0044
Cuenta No. 23	49,591,000	CNO 201704-2018-0045
Cuenta No. 24	18,624,718	CNO 201704-2018-0046
Cuenta No. 24	27,937,077	CNO 201704-2018-0047
Cuenta No. 25	23,709,812	CNO 201704-2018-0048
Cuenta No. 25	35,564,718	CNO 201704-2018-0049
Cuenta No. 26	6,019,748	CNO 201704-2018-0050
Cuenta No. 26	9,029,622	CNO 201704-2018-0051
Cuenta No. 26	7,487,517	CNO 201704-2019-0052
Cuenta No. 26	11,231,276	CNO 201704-2019-0053
Cuenta No. 27	28,043,678	CNO 201704-2019-0054
Cuenta No. 27	42,065,517	CNO 201704-2019-0055
Cuenta No. 28	25,437,971	CNO 201704-2019-0056
Cuenta No. 28	<u>38,156,957</u>	CNO 201704-2019-0057
Total	<u>457,710,460</u>	
Porción corriente	305,287,544	
Porción no Corriente	<u>152,422,916</u>	
	<u>457,710,460</u>	

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

17. Gastos acumulados por pagar

Los gastos acumulados por pagar se detallan a continuación:

	2017	2016
Provisión para vacaciones	2,768,593	1,718,595
Seguridad social e impuestos relacionados	1,990,289	2,017,794
Otros	<u>209,499</u>	<u>591,903</u>
	<u>4,968,381</u>	<u>4,328,292</u>

18. Ingresos por actividades ordinarias, neto

Los ingresos por actividades ordinarias, neto se detallan a continuación:

	2017	2016
Tarifa troncal	34,057,649	31,562,633
Tarifa regular	27,814,513	26,883,285
Tarifa corredor	11,505,309	10,495,856
Tarifa jubilados	649,051	535,763
Tarifa estudiantes	170,532	234,435
Tarifa discapacitados	<u>11,379</u>	<u>7,653</u>
	<u>74,208,433</u>	<u>69,719,625</u>
Subsidios recibidos sobre tarifas:		
Subsidio troncal	74,837,763	64,612,920
Subsidio al fondo de operación	12,018,204	7,320,385
Subsidio corredor	4,882,783	3,564,589
Subsidio estudiante	<u>265,398</u>	<u>257,581</u>
	<u>92,004,148</u>	<u>75,755,475</u>
Menos: descuentos aplicados por tarifas	<u>(296,189)</u>	<u>(241,871)</u>
Total ingresos de actividades ordinarias	<u>165,916,392</u>	<u>145,233,229</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

19. Costos de operación

Los costos de operación y servicios se detallan a continuación:

	2017	2016
Reparaciones y mantenimiento	67,315,247	61,808,850
Depreciación	62,332,627	59,758,825
Gasto de personal	56,580,892	47,060,528
Combustible y peajes	25,357,179	19,065,400
Electricidad	5,898,602	5,065,580
Servicios generales	4,354,214	1,906,949
Gastos de seguro	2,442,113	3,985,425
Amortización del activo intangible	1,438,087	1,461,846
Honorarios profesionales	1,358,574	9,356,170
Otros	<u>3,736,503</u>	<u>872,631</u>
	<u>230,814,038</u>	<u>210,342,204</u>

20. Otros ingresos

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	2017	2016
Publicidad	1,383,710	1,380,000
Organismos internacionales	352,511	950,100
Otros	<u>850,917</u>	<u>496,426</u>
	<u>2,587,138</u>	<u>2,826,526</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

21. Gastos generales y administrativos

Los gastos generales y administrativos se detallan a continuación:

	2017	2016
Gastos de personal	9,280,677	7,731,414
Servicios generales	4,679,078	4,747,081
Servicios profesionales	4,420,680	5,667,512
Consultorías	4,027,282	3,184,195
Alquileres	2,355,388	2,412,289
Depreciación	1,771,708	1,772,208
Reparación y mantenimientos	1,090,106	1,027,285
Publicidad	273,801	199,467
Impuestos generales	216,839	88,100
Materiales y suministros	215,512	1,211,144
Gastos legales	212,484	113,673
Otros	2,316,141	2,488,581
	<u>30,859,696</u>	<u>30,642,949</u>

22. Gastos de personal

Los gastos de personal incluidos se detallan a continuación:

	2017	2016
Costos de operación y servicios:		
Salarios y otros beneficios a empleados	33,041,209	27,723,565
Seguro social patronal	5,404,245	4,649,420
Sobretiempo	4,807,750	3,966,169
Vacaciones	3,700,169	3,052,855
Prima de producción	3,290,577	1,981,030
Décimo tercer mes	3,280,495	3,267,651
Riesgos profesionales	946,488	812,885
Provisión para prima de antigüedad	825,725	757,091
Otros	1,284,234	849,862
	<u>56,580,892</u>	<u>47,060,528</u>
Gastos generales y administrativos		
Salarios y otros beneficios a empleados	5,785,977	4,420,129
Seguro social patronal	860,917	796,894
Décimo tercer mes	642,588	609,539
Vacaciones	569,193	483,573
Gastos de representación	484,334	812,265
Otros	937,668	609,014
	<u>9,280,677</u>	<u>7,731,414</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

La Empresa mantenía un número promedio de empleados permanentes para el 2017 de 407 (2016: 378), de los cuales 298 (2016: 284) corresponden al personal operativo y 109 (2016: 94) al personal administrativo.

23. Impuestos

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 las 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.

La subsidiaria:

La Ley No.63 del 5 de octubre de 2010, concede exenciones fiscales a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, a los contratistas y subcontratista, para la ejecución del diseño, suministro y operación del nuevo sistema de movilización masiva 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 pasajero en el área metropolitana de Panamá (Metro Bus). Transporte Masivo de Panamá, S.A. posee beneficios fiscales estipulado por Ley que lo exonera del pago de ciertos impuestos, los cuales se listan en el artículo 3 de la Ley No.63 de la siguiente manera:

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 a una tasa del 25%.

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%).

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 No.52 del 28 de agosto de 2012, que reforma el Código Fiscal y restablece el sistema anterior que había sido derogado con la Ley No.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 No.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.

El impuesto sobre la renta causada del año 2016 se determinó conforme al método tradicional. Con fecha 7 de septiembre de 2017, la Dirección General de Ingresos emitió la Resolución No. 201-5405 por la cual aprobó la no aplicación del cálculo alternativo del Impuesto sobre la Renta para el año 2016.

La conciliación entre la tasa impositiva, con la tasa efectiva del gasto del impuesto sobre la renta y la pérdida neta fiscal al 31 de diciembre de 2016, se detalla a continuación:

- 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

El derecho de las exoneraciones comprende exclusivamente los buses y repuestos (aceites, lubricantes, llantas, filtros y partes), materiales y bienes en general que se destinan 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 mavis de pasajeros.

De acuerdo con las regulaciones 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 2017 (2016).

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

Mediante la Gaceta Oficial N° 26489-A, se publicó la Ley N° 8 del 15 de marzo de 2010 en la cual se modifica la tarifa general del Impuestos Sobre la Renta (ISR) aplicables a las personas jurídicas; sin embargo, todas las empresas en las cuales el Estado tenga participación accionaria mayor al 40%, continuará pagando el Impuestos Sobre la Renta a la tarifa del 30%.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

La mencionada Ley N° 8 del 15 de marzo de 2010, modifica el denominado calculo alterno del impuesto sobre la renta (CAIR) obligando a toda persona jurídica que devengo ingresos en exeso 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 gravable, el cuatro punto sesenta y siete porciento (4.67%).

Las personas jurídicas que incurran en perdidas a razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exeda la tarifa del impuesto aplicable para el periodo fiscal de que se trate, podrá solicitar a la Dirección General de Ingresos (DGI) que se le autorice el calculo de impuesto bajo el método tradicional.

Mediante la Gaceta Oficial No. 27108, se publicó la Ley No.52 del 28 de agosto de 2012 que reforma el Código Fiscal y reestablece el sistema anterior que había sido derogado con la Ley No.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 periodo anterior y pagar en tres (3) partidas iguales al 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.

Mediante la Ley No.28 de 8 de mayo de 2012, se establece el pago de impuestos sobre la renta basado en una tarifa, si la compra-venta o cualquier otro tipo de traspaso a titulo 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.

Al 31 de diciembre de 2017, la Subsidiaria generó pérdidas de operaciones por B/.28,697,066, por lo que para este periodo sometió y se encuentra en el debido trámite ante la Dirección General de Ingresos (DGI) la solicitud de no aplicación del CAIR, con el propósito de no aplicarlo, ya que la Subsidiaria reporta pérdida, y de aplicar el impuesto sobre la renta por el método alterno, la pérdida se incrementaría. La Subsidiaria sustentó su solicitud mediante abundante análisis de variaciones medulares, tanto en los ingresos como en los egresos, así como su impacto en los resultados del ejercicio fiscal 2017, de allí que espera una resolución.

24. Instrumentos financieros – valores razonables y gestión de riesgos

24.1 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.

31 de diciembre de 2017	<u>Valor en libros</u>	<u>Valor razonable Nivel 2</u>
Activos financieros		
Efectivo	42,300,941	42,300,941
Cuentas por cobrar corrientes	42,943,136	39,884,428
Cuentas por cobrar no corrientes	<u>257,518</u>	<u>222,140</u>
	<u>85,501,595</u>	<u>82,407,509</u>
Pasivos financieros		
Documentos por pagar	17,153,407	15,931,622
Cuentas por pagar	478,591,590	444,502,977
Retenciones a contratistas	<u>67,484,648</u>	<u>54,103,537</u>
	<u>563,229,645</u>	<u>514,538,136</u>

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

31 de diciembre de 2016	<u>Valor en libros</u>	<u>Valor razonable Nivel 2</u>
Activos financieros		
Efectivo	51,572,648	51,572,648
Cuentas por cobrar corrientes	78,893,931	73,274,558
Cuentas por cobrar no corrientes	<u>1,622,101</u>	<u>819,657</u>
	<u>132,088,680</u>	<u>125,666,863</u>
Pasivos financieros		
Documentos por pagar	24,730,111	22,968,661
Cuentas por pagar	304,090,560	282,431,121
Retenciones a contratistas	<u>30,466,753</u>	<u>22,666,095</u>
	<u>359,287,424</u>	<u>328,065,877</u>

24.2 *Medición de los valores razonables*

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.

Activos financieros a largo plazo

Las cuentas por cobrar por B/.43,200,654 (2016:B/.80,516,032) al 31 de diciembre 2017, incluyen una partida a largo plazo por B/.257,518 (2016: B/.1,622,101), de otras cuentas por cobrar, las cuales se mantienen al costo.

Las retenciones a contratistas corresponden a la retención del 5% de las facturas emitidas por el contratista por cobrar la Empresa, de acuerdo a lo establecido en el contrato. Estas partidas son a largo plazo ya que su fecha de vencimiento de acuerdo al contrato, es la fecha de finalización y entrega de los trabajos a realizar por el contratista.

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.

Gestión de riesgo financiero

La Empresa está expuesta a los siguientes riesgos derivados del uso de instrumentos financieros:

- Riesgo de crédito
- Riesgo de tarifa
- Riesgo de liquidez y financiamiento
- Riesgo de mercado y tasa de interés
- Administración de capital
- 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 la Empresa.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

Se establecen ciertas políticas de manejos de riesgos para identificar y analizar los riesgos a los cuales se enfrenta la Empresa, 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 y préstamos por cobrar.

La Junta Directiva de la Empresa supervisa cómo la Administración monitorea el cumplimiento de la Empresa con las políticas y procedimientos de administración de riesgo con relación a los riesgos que enfrenta.

Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de pérdida que enfrenta la Empresa, 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.

Efectivo

El Grupo incluye cuentas bancarias por B/.42,300,941 (2016: B/.51,572,648) las cuales están colocadas en una institución bancaria de prestigio y solidez en la República de Panamá.

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:

	2017	2016
De 31 a 60 días	16,276,653	4,692,919
De 91 días y menor a 1 año	<u>26,666,483</u>	<u>74,201,012</u>
	42,943,136	78,893,931
Mayor a 1 año	<u>257,518</u>	<u>1,622,101</u>
	<u>43,200,654</u>	<u>80,516,032</u>

La Empresa mantiene cuentas por cobrar al Ministerio de Economía y Finanzas B/.18,952,543 (2016: B/.48,430,785) que comprende los aportes según presupuesto del Gobierno Central debe honrar por compromisos adquiridos. Ver nota 11.

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 Metro Bus 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 poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 revisada 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.

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:

2017	Importe en libros	Flujos de efectivo contractuales			
		Total	6 meses o menos	7 a 12 meses	Más de un Año
Documentos por pagar	7,576,704	7,576,704	-	7,576,704	-
Cuentas por pagar	478,591,590	478,591,590	2,117,096	323,936,341	152,538,153
Retenciones a contratista	67,484,648	67,484,648	-	-	67,484,648
	<u>553,652,942</u>	<u>553,652,942</u>	<u>2,117,096</u>	<u>331,513,045</u>	<u>220,022,801</u>

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

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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.

Como se indica en la Nota 1, la Administración considera que la condición deficitaria y el resultado de sus operaciones se mitigan mediante la obtención 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 y Metro Bus. De esta manera, el Grupo espera obtener los flujos de caja adicionales requeridos para completar el proyecto en progreso y cumplir con sus otras obligaciones contractuales.

Riesgo mercado y tasa de interés

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.

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 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, exclusivo 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) Metro de Panamá 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 poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

La subsidiaria:

Entre los factores de riesgos de “commodities” del Servicio de Transporte Masivo de Panamá, S.A. 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 Transporte Masivo de Panamá, S.A. 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, Transporte Masivo de Panamá, S.A. tiene identificadas las rutas principales vitales para la comunicación de la Ciudad 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.

25. Compromisos y contingencias

25.1 Compromisos:

25.1.1 Adecuación 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. se formalizó una segunda adenda en el primer semestre de 2018 sustentada en ajustes contractuales como la inclusión de entregas parciales del proyecto y disminución del monto del contrato dado ahorros en la ejecución. También se tiene en trámite la Adenda No. 3 por cambios dentro del alcance del mismo y prórroga para extensión de tiempo por valor adicional de B/.195,507.

25.1.2 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 Conalvías Construcciones, S.A.S (Sucursal Panamá) y tiene un avance físico 55% al cierre de diciembre 2017. Se realizó la formalización de una segunda adenda en el primer semestre de 2018, producto de la reubicación de cables de telecomunicación en áreas de construcción por valor adicional de B/.254,052. También se gestiona la Adenda n°3 por reclamo por huelga de SUNTRACS y entrada en vigencia la Convención Colectiva CAPAC-SUNTREACS 2018-2021, aumento de las provisiones de las estaciones de Pan de Azúcar, Pueblo Nuevo y 12 de octubre, por valor adicional de B/.307,962.

25.1.3 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 poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

25.1.4 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.

25.1.5 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.

25.1.6 Vagones adicionales:

Vagones adicionales para la Línea 1, fue definido mediante el contrato MPSA-016-2015 entre la Empresa y la Empresa 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 cinco (5) adendas, cerrando el contrato con un monto total de B/.160,171,889. 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.

25.1.7 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. En este documento el contratista se obliga a ejecución 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.

25.1.8 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 poseída 100% por el Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

25.1.9 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 cuatro adendas y este compromiso vence el 8 de mayo de 2019.

25.1.10 High Traffic Media, S. A.:

Desarrollo de comercialización y administración de la explotación publicitaria del inventario de espacios físicos de la Línea 1, cubre un período de 17 de mayo de 2017 al 16 de mayo de 2027, por un monto de B/.17,000,000.

25.1.11 Consortio Línea 2:

En el mes de julio 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, 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.

- 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 44 meses contados a partir de la fecha de la Orden de Proceder (el "Plazo para la Aceptación Sustancial").

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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:

Cuadro de pago de certificados de no objeción

Fecha de pago de los certificados de no objeción	% del precio Contractual
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%
	<u>76.20%</u>

Al 31 de diciembre de 2017, se han contemplado tres periodos de pago parciales, en las cuales se ha reconocido la suma de B/.628,494,589 (2016: B/.233,091,165) en concepto de avance de obra de la construcción de la Línea 2, 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/.33,894,087 (2016: B/.27,112,510), totalizando en obra realizada por el contratista la suma de B/.697,256,502 (2016: B/.506,735,394).

25.1.12 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/.10,180,776 (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.

25.1.13 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.

25.1.14 Sistema Nacional de Procesamientos de Datos, S. A.:

El Grupo mantiene contrato de servicios SMP-026-2013, para la operación del sistema de cobro de pasajes y servicios de Administración financiera en el sistema del Grupo, 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 del Grupo". 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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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.

25.1.15 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:

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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

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 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.

25.1.16 Alquileres o arrendamientos operativos:

La Empresa mantiene contratos de arrendamiento con Panama Canal Railway, S.A. 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:

	2017	2016
Hasta un año	1,463,919	1,463,919
De 2 a 3 años	<u>2,927,838</u>	<u>2,927,838</u>
	<u>4,391,757</u>	<u>4,391,757</u>

La Subsidiaria mantiene compromisos por contratos de arrendamiento operativo 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:

2017		2016	
Año	Monto	Año	Monto
2018	1,036,872	2017	599,454
2019	1,159,773	2018	1,036,872
2020	1,206,163	2019	1,159,773
2021	-	2020	1,206,163

Durante los años 2017 y 2016 un importe de B/.599,454 fue reconocido como gasto en el estado consolidado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

25.1.17 Elevadores OTIS, Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable:

Contrato MPSA-06-2018, para el servicio de mantenimiento, para el período del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2019 y se confeccionó una adenda del período del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2019, como adición al servicio.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

25.1.18 Consorcio Thales Communications & Security / Sofratesa de Panamá, Inc.

Contrato SMP-25-2014 por servicio de mantenimiento de ATS por la suma de B/.7,366,891 dando inicio el 9 de abril del 2014 a 8 de abril del 2018; se celebra adenda #2 por aumento de provisión del 1 de mayo del 2015 al 8 de abril del 2018; adenda #3 por redistribución de partida del 1 de mayo 2015 al 08 de abril del 2018 y adenda #4 por extensión de tiempo del 9 de abril del 2018 al 8 de abril del 2019; de adenda #1 a la #3 mantienen adendas con fianza en MAPFRE Panamá con fecha de vencimiento el 9 de abril del 2018 y adenda #4 vence el 8 de mayo del 2019.

25.1.19 Consorcio PML2 (Ayesa Ingeniería y Arquitectura, The Louis Berger Group, Ferrocarril Metropolitano de Barcelona

Contrato SMP-32-2014 por servicio de mantenimiento a sistema de iluminación y fuerza por la suma de B/.32,000,000 dando inicio el 1 de agosto 2014 a 31 de mayo de 2019; se celebran adenda#1 que corresponde del 1 de enero 2018 al 31 de mayo del 2019 por modificaciones por redistribución de provisiones y la adenda#2 comprende del 1 de agosto 2018 a 31 de mayo de 2019 por inclusión de servicios adicionales a sistemas; ambas cumpliendo con fianza de responsabilidad las cuales indican fecha de vencimiento al 31 de mayo del 2019.

25.1.20 Grupo de Empresas L2

Contrato MPSA-016-15 por aumento de capacidad de trenes en el cual se modifica porcentaje entre empresas por la suma de B/.160,171,889 dando inicio a este contrato el 16 de noviembre del 2015 al 17 de junio del 2020 con fianza de cumplimiento y fianza de responsabilidad que vencen el 17 de junio del 2020; dado esto se celebran adendas por aceleración de trabajos por realización de JMJ y modificación de flujo de pago cambio de nombre de THALES SIX estas adendas presentan fianza de cumplimiento de MAPFRE con fecha de vencimiento el 17 de julio del 2020.

25.1.21 ASSA Compañía de Seguros, S.A.

Contrato MPSA-020-15 por emisión de póliza de seguros CAR L2 por la suma de B/.2,730,516 dando inicio el 29 de septiembre del 2015 al 28 de noviembre del 2019 con fianza de cumplimiento al 28 de noviembre del 2019.

25.1.22 Ferrocarril Metropolitano de Barcelona

Contrato MPSA-07-2016 por servicio de inspección de fabricación de trenes por la suma de B/.709,016 inicia el 1 de junio del 2016 al 31 de julio del 2020 con fianza de 50 meses a partir del 1 de junio de 2016 al 31 de julio del 2020 por la suma de B/.70,902.

25.1.23 Banco General, S.A.

Contrato MPSA-18-16 ingreso por arrendamiento de espacio físico dentro de las 14 estaciones de la L1 de MPSA para terminales de cajeros automáticos por la suma de B/.899,121; celebrando adendas en cuanto al canon de arrendamiento con fianza de vencimiento al 30 de noviembre del 2021.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

25.1.24 Ingeniería Lambda, S.A.

Contrato MPSA-045-2016 por suministro de materiales y mano de obra para la instalación de cerramientos laterales en las estaciones elevadas del metro por la suma de B/.4,238,131; se celebra adenda #1 que inicia del 25 de octubre del 2017 al 31 de julio del 2018 por la modificación de pagos y extensión del tiempo acordado seguido a esta adenda se da origen a la adenda #2 y 3 que comprende del 1 de agosto del 2018 al 30 de noviembre del 2018 y del 1 de diciembre 2018 al 31 de enero del 2019 por trabajos adicionales y prórroga de tiempo con fianza de pagos anticipados que vencen el 31 de julio del 2018 y fianza de cumplimiento que vence el 31 de diciembre del 2018.

25.1.25 Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S.A.

Contrato MPSA-14-2017 por diseño, construcción y puesta en servicio del circuito de respaldo desde la subestación Balboa a estación 5 de mayo por la suma de B/.4,465,000 con fianza de vencimiento al 12 de enero del 2019; celebra adenda #1 por la modificación de la ruta propuesta para la construcción del circuito y prórroga del contrato acordado, esta adenda inicia del 13 de julio del 2017 al 30 de marzo del 2020.

25.1.26 Aldebaran, S.A. Elehchim, S.A. y Oseani, S.A.

Contrato MPSA-16-2017 por compra de finca de terreno y arrendamiento de terreno por la suma de B/.6,840,704 este contrato no aplica con fianza relacionada.

25.1.27 Cerebro Publicidad, S.A.

Contrato MPSA-024-2017 por servicio de campaña publicitaria que comprende del 30 de agosto del 2017 al 27 de marzo del 2018 por la suma de B/.1,099,524; se da origen adenda #1 por cambio de contratista CPSH, S.A. y partida presupuestaria que inicia del 28 de marzo del 2018 al 29 de agosto del 2019.

25.1.28 TCP Rail Inc.

Contrato MPSA-25-2017 por mantenimiento a subsistema de vía férrea que inicia del 1 de julio del 2017 al 30 de junio del 2019 por la suma de B/.3,050,232 con fianza de vencimiento al 30 de junio del 2019; se celebra adenda #1 por incremento de provisión por la suma de B/.200,000.

25.1.29 Cía Internacional de Seguros, S.A..

Contrato MPSA-38-2017 por pólizas de seguro de vida y salud de empleados del Metro de Panamá, S.A., por la suma de B/.355,346 más provisión de B/.112,390, este contrato inicia el 1 de diciembre del 2017 al 30 de noviembre del 2018.

25.2 Contingencias

25.2.1 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 seguros de la compañía (MAPFRE Panamá).

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

25.3 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.

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., que aparezcan en los estados financieros consolidados 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.

A partir del mes de 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.

26. Eventos subsecuentes

La Empresa ha evaluado los hechos ocurridos después del 31 de diciembre de 2017, para valorar la necesidad de un posible reconocimiento o revelación en los estados financieros consolidados. Tales eventos fueron evaluados hasta el 19 de enero de 2021.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

26.1 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 Internacional 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, de los cuales ya se ha formalizado uno (1) (Acuerdo PA-P2-1) por la suma de 29,575,000,000 yenes (B/.288,652,000 aproximadamente) y se esperaba realizar el primer desembolso de este financiamiento a finales 2018 y el desembolso final 3 años después de la fecha efectiva de este acuerdo; el primer desembolso señalado no se logró realizar ya que aún la orden de proceder no se ha otorgado. 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.

El 4 de febrero de 2020 se publicó la resolución número MPSA-30-2020, que adjudica al Consorcio HPH Joint Venture (integrado por las empresas Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., Posco y Hyundai Engineering Co., Ltd.) la Licitación por Mejor Valor con Evaluación Separada para la construcción y puesta en marcha de la Línea 3 del Metro.

El Consorcio HPH Joint Venture presentó la mejor propuesta técnica y económica por un monto total de B/. 2,507,439,000.00, el cual incluye los valores de provisiones de monto fijo y del Subcontratista Nominado, y para la opción de financiamiento la suma de B/. 303,572,672.00.

La Línea 3 del Metro de Panamá, es uno de los proyectos ambiciosos que se desarrollará actualmente en el país y que beneficiará de manera directa a miles de residentes de la provincia de Panamá Oeste. Su longitud total será de aproximadamente de 34 kilómetros y se desarrollará en dos fases. La primera de 25 kilómetros desde Albrook hasta el sector de Ciudad del Futuro, distrito de Arraiján, donde estarán ubicados los Patios y Talleres de la línea, y una segunda fase hasta La Chorrera que aún está pendiente de contratar.

Esta línea partirá de la Estación Terminal de Albrook de la Línea 1, pasando por debajo del Canal de Panamá, recorrerá Arraiján y siguiendo la Carretera Panamericana hasta llegar a Ciudad del Futuro. Tendrá un recorrido en su primera fase de 25 kilómetros, a lo largo del cual se distribuirán 14 estaciones.

Se utilizará el sistema de Monorriel, que permitirá cubrir una demanda de hasta 20,000 pasajeros en un sentido, en horas pico (en su fase 1). Cada tren contará con 6 vagones y se dividirá la operación de la línea en dos circuitos:

- Circuito Este: Albrook - Nuevo Chorrillo (17.5km)
- Circuito Completo: Albrook - Ciudad del Futuro (25.85km)

26.2 Consorcio Línea 2

Mediante Decreto de Gabinete N° 28 de 4 de agosto de 2020, publicado en la Gaceta Oficial N° 29090-A de 13 de agosto de 2020, se autorizó a MPSA, en coordinación con el MEF, a realizar una operación de diferimiento de las fechas de pago originales de los CNOs el 30 de noviembre de 2020, emitidos bajo el Contrato Línea 2, mediante la emisión de CNOs Aglutinados y asumiendo los costos financieros y los costos de estructuración por los diferimientos de la fecha de pago, hasta el 30 de noviembre de 2021.

26.3 Resoluciones aprobadas

Mediante las siguientes resoluciones se dieron las respectivas aprobaciones y autorizaciones posteriores al 31 de diciembre de 2017.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 (En balboas)

26.3.1 Resolución de Gabinete No. 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.

26.3.2 Resolución de Gabinete No. 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.

26.4 Convección colectiva del 18 de mayo de 2018

La Cámara Panameña de la Construcción y el Sindicato Único de Trabajadores de la Costrucción, 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.

26.5 Implicaciones de los efectos del Coronavirus (COVID-19)

La aparición del Coronavirus (COVID-19) en China a partir del mes de enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, ha motivado que el brote viral haya sido calificado el 11 de marzo de 2020 como una pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud

Este brote al propagarse de forma muy rápida, con un número significativo de personas infectadas. Las medidas adoptadas por el gobierno nacional para contener el virus han afectado a la actividad económica. Las medidas promulgadas para prevenir la transmisión del virus incluyen limitaciones al movimiento de personas, restricciones de vuelos y entre otras formas de desplazamiento. Estas medidas están teniendo un impacto inmediato en muchos sectores incluidos el transporte, por lo que esta pandemia a causado efectos significativos en las operaciones del Grupo, ya que las implicaciones no solo afectan la valoración de activos y pasivos, sino también sobre las medidas para salvaguardar la capacidad de la entidad para continuar como un negocio en marcha y manteniendo los servicios de transportes diario a todos los ciudadanos.

El brote y la contracción económica resultante ha tenido, y se espera que continúe teniendo, un impacto negativo en la demanda de usuarios. El Grupo ha experimentado una disminución significativa en la actividad de usuarios de las líneas del metro durante el primer trimestre del año 2020, principalmente en el mes de abril registrando una caída del 90% de la demanda de las líneas del Metro y 82% del transporte de pasajeros en autobuses, esto se debe a la medida de cuarentena total obligatoria establecida por el gobierno nacional a finales del mes de marzo 2020 como medida para frenar la propagación del virus en el país. Dada la rápida evolución de la situación y los planes del gobierno nacional de reactivar por bloques algunas actividades económicas, la Administración continúa analizando el alcance del impacto financiero, no obstante, considera que el efecto negativo en los resultados de las operaciones se mitigan mediante la obtención 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.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017

(En balboas)

El Grupo ha adoptado nuevas medidas de salud ya que, a partir del tercer trimestre del año 2020, el Gobierno Nacional ha autorizado la apertura escalonada de los sectores económicos y con esto se ha ido restableciendo la operación regular del Metro en un 60% y Metro Bus 70%, lo que que ha permitido que poco a poco se incrementen los ingresos por tarifa de ambos servicios. Estas medidas incluyen Cámaras Termográficas que permitirán segmentar a los usuarios que presenten síntomas probables de COVID-19, así como la implementación de cabinas de sanitización para mitigar el riesgo de contagios en los que ingresen al sistema.

27. Aprobación de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados del Metro de Panamá, S.A. y subsidiarias por el año finalizado el 31 de diciembre de 2017, fueron aprobados por la Junta Directiva para su emisión el 19 de enero de 2021.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Anexo 1**Información de consolidación sobre el estado de situación financiera****Al 31 de diciembre de 2017**

(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, maquinaria, equipos y mejoras a las instalaciones, neto	2,069,600,814	-	2,069,600,814	1,908,969,176	160,631,638
Construcciones en proceso	1,354,658,626	-	1,354,658,626	1,354,658,626	-
Anticipos a contratistas	52,394,140	-	52,394,140	52,394,140	-
Activos intangibles, neto	7,841,616	-	7,841,616	2,159,096	5,682,520
Inventarios, neto	5,005,695	-	5,005,695	4,283,409	722,286
Cuentas por cobrar - otras	257,518	-	257,518	257,518	-
Fondo de cesantía	2,155,222	-	2,155,222	254,635	1,900,587
Depósito en garantía	185,493	-	185,493	-	185,493
Inversiones en acciones	-	(304,030,000)	304,030,000	304,030,000	-
Otros activos	384,940	-	384,940	-	384,940
Total de activos no corrientes	3,492,484,064	(304,030,000)	3,796,514,064	3,627,006,600	169,507,464
Activos corrientes					
Efectivo	42,300,941	-	42,300,941	36,833,570	5,467,371
Cuentas por cobrar:					
Clientes	131,594	-	131,594	-	131,594
Relacionadas	28,118,285	-	28,118,285	18,952,543	9,165,742
Empleados	-	-	-	-	-
Otras	14,693,257	-	14,693,257	13,619,232	1,074,025
Total de cuentas por cobrar	42,943,136	-	42,943,136	32,571,775	10,371,361
Inventarios, neto	9,254,120	-	9,254,120	1,036,304	8,217,816
Anticipos a proveedores	990,270	-	990,270	-	990,270
Gastos pagados por adelantado	566,728	-	566,728	-	566,728
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado	956,042	-	956,042	-	956,042
Total de activos corrientes	97,011,237	-	97,011,237	70,441,649	26,569,588
Total de activos	3,589,495,301	(304,030,000)	3,893,525,301	3,697,448,249	196,077,052

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Anexo de consolidación - Información sobre la situación financiera consolidada**Al 31 de diciembre de 2017**

(En balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Patrimonio					
Capital en acciones	3,372,966,867	(304,030,000)	3,676,996,867	3,372,966,867	304,030,000
Déficit acumulado	(369,313,800)	-	(369,313,800)	(218,335,085)	(150,978,715)
Total de patrimonio	<u>3,003,653,067</u>	<u>(304,030,000)</u>	<u>3,307,683,067</u>	<u>3,154,631,782</u>	<u>153,051,285</u>
Pasivos					
Pasivos no corrientes					
Cuentas por pagar	152,422,916	-	152,422,916	152,422,916	-
Documentos por pagar	9,576,703	-	9,576,703	-	9,576,703
Retenciones a contratista	67,484,648	-	67,484,648	67,484,648	-
Otras provisiones	12,845,162	425,500	12,419,662	-	12,419,662
Provisión para beneficios a empleados	4,799,046	-	4,799,046	2,965,054	1,833,992
Total de pasivos no corrientes	<u>247,128,475</u>	<u>425,500</u>	<u>246,702,975</u>	<u>222,872,618</u>	<u>23,830,357</u>
Pasivos corrientes					
Documentos por pagar	7,576,704	-	7,576,704	-	7,576,704
Cuentas por pagar:					
Proveedores	326,114,358	-	326,114,358	319,617,401	6,496,957
Otras	54,316	-	54,316	54,316	-
Total de cuentas por pagar	<u>326,168,674</u>	<u>-</u>	<u>326,168,674</u>	<u>319,671,717</u>	<u>6,496,957</u>
Gastos acumulados por pagar	4,968,381	-	4,968,381	272,132	4,696,249
Provisión de accidentes	-	425,500	425,500	-	425,500
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Total de pasivos corrientes	<u>338,713,759</u>	<u>425,500</u>	<u>339,139,259</u>	<u>319,943,849</u>	<u>19,195,410</u>
Total de pasivos	<u>585,842,234</u>	<u>-</u>	<u>585,842,234</u>	<u>542,816,467</u>	<u>43,025,767</u>
Total de pasivos y patrimonio	<u>3,589,495,301</u>	<u>(304,030,000)</u>	<u>3,893,525,301</u>	<u>3,697,448,249</u>	<u>196,077,052</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Anexo II**Información de consolidación sobre el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral****Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017**

(En balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Ingresos de actividades ordinarias	165,916,392	-	165,916,392	28,241,776	137,674,616
Costos de operación	<u>(230,814,038)</u>	<u>-</u>	<u>(230,814,038)</u>	<u>(88,005,102)</u>	<u>(142,808,936)</u>
Utilidad (pérdida) bruta	<u>(64,897,646)</u>	<u>-</u>	<u>(64,897,646)</u>	<u>(59,763,326)</u>	<u>(5,134,320)</u>
Otros ingresos (egresos):					
Otros ingresos	2,587,138	-	2,587,138	1,184,623	1,402,515
Gastos generales y administrativos	<u>(30,859,696)</u>	<u>-</u>	<u>(30,859,696)</u>	<u>(6,501,002)</u>	<u>(24,358,694)</u>
Resultados de las actividades de operación	<u>(93,170,204)</u>	<u>-</u>	<u>(93,170,204)</u>	<u>(65,079,705)</u>	<u>(28,090,499)</u>
Costos financieros, neto	<u>(606,567)</u>	<u>-</u>	<u>(606,567)</u>	<u>-</u>	<u>(606,567)</u>
Pérdida del año	<u>(93,776,771)</u>	<u>-</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(65,079,705)</u>	<u>(28,697,066)</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Anexo III**Información de consolidación sobre el estado de cambios en el patrimonio****Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017**

(En balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Capital en acciones					
Al inicio del año	2,844,825,840	-	2,844,825,840	2,844,825,840	-
Acciones comunes	<u>528,141,027</u>	<u>(304,030,000)</u>	<u>832,171,027</u>	<u>528,141,027</u>	<u>304,030,000</u>
Al final del año	<u>3,372,966,867</u>	<u>(304,030,000)</u>	<u>3,676,996,867</u>	<u>3,372,966,867</u>	<u>304,030,000</u>
Déficit acumulado					
Al principio del año	(153,255,380)	-	(153,255,380)	(153,255,380)	-
Efecto de consolidación de subsidiaria	(122,281,649)	-	(122,281,649)	-	(122,281,649)
Pérdida del año	<u>(93,776,771)</u>	<u>-</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(65,079,705)</u>	<u>(28,697,066)</u>
Al final del año	<u>(369,313,800)</u>	<u>-</u>	<u>(369,313,800)</u>	<u>(218,335,085)</u>	<u>(150,978,715)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017	<u>3,003,653,067</u>	<u>(304,030,000)</u>	<u>3,307,683,067</u>	<u>3,154,631,782</u>	<u>153,051,285</u>

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.

Metro de Panamá, S.A. y subsidiaria

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

Anexo 4**Información de consolidación sobre los gastos generales y administrativos****Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017**

(En balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Gasto de personal	56,580,892	-	56,580,892	6,705,975	49,874,917
Depreciación y amortización	62,332,627	-	62,332,627	45,779,631	16,552,996
Amortización del activo intangible	1,438,088	-	1,438,088	317,567	1,120,521
Honorarios profesionales	1,358,574	-	1,358,574	1,358,574	-
Reparaciones y mantenimiento	67,315,246	-	67,315,246	21,153,529	46,161,717
Electricidad	5,898,602	-	5,898,602	5,898,602	-
Servicios generales	4,354,214	-	4,354,214	4,354,214	-
Gastos de seguro	2,442,113	-	2,442,113	2,077,744	364,369
Combustible y peajes	25,357,179	-	25,357,179	-	25,357,179
Otros	3,736,503	-	3,736,503	359,266	3,377,237
Total	230,814,038	-	230,814,038	88,005,102	142,808,936

Vease el informe de los auditores independientes que se acompaña.