



# Estados Financieros Consolidados y Anexos

## 2018

---

**METRO DE PANAMÁ, S.A.  
Y SUBSIDIARIA**

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

31 de diciembre de 2018  
(Con el informe de los Auditores Independientes)

# **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

## Índice del contenido

Informe de los auditores independientes

Estado consolidado de situación financiera  
Estado consolidado de resultados  
Estado consolidado de cambios en el patrimonio  
Estado consolidado de flujos de efectivo  
Notas a los estados financieros consolidados

### **Anexo**

Información consolidada sobre la situación financiera . . . . .	1
Información consolidada sobre los resultados . . . . .	2
Información consolidada sobre cambios en el patrimonio. . . . .	3
Información consolidada sobre los costos de operación y servicios . . . . .	4
Información consolidada sobre los gastos generales y administrativos . . . . .	5





## **Informe de los auditores independientes**

A la Junta de Directores y Accionista  
Metro de Panamá, S. A.

### **Informe sobre la auditoría de los estados financieros consolidados**

#### *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 2018, los estados consolidados de resultados, cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y notas, que comprenden un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos de los asuntos descritos en la sección *Base de la 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 2018, y su desempeño financiero consolidado y sus flujos de efectivo consolidados por el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

#### *Base de la opinión con salvedades*

Tal como se menciona en la Nota 1 a los estados financieros consolidados, en enero de 2016, Metro de Panamá, S. A. adquirió la totalidad de las acciones comunes y el control de la subsidiaria Transporte Masivo de Panamá, S. A. Al 31 de diciembre de 2016, el Grupo no efectuó un análisis de la asignación de la contraprestación transferida por B/.25,000,000 para tal adquisición, conforme lo requiere la NIIF 3 Combinaciones de Negocios bajo el método de adquisición para la identificación y medición de los activos adquiridos y los pasivos asumidos. En consecuencia, el Grupo no efectuó las revelaciones requeridas sobre la identificación y medición de los activos adquiridos y pasivos asumidos en la transacción de adquisición, de acuerdo con lo estipulado en dicha norma. Esto sucede al aplicar los procedimientos establecidos en el contrato de compraventa de acciones MPSA-028-2015 que detallan las condiciones específicas para la adquisición de dichas acciones por parte del Estado panameño y en las cuales no se consideraron los criterios contenidos en la NIIF 3 como parte de la ejecución de ese contrato. Por consiguiente, al 31 de diciembre de 2016, el exceso pagado en la adquisición de esa subsidiaria no fue asignado a los activos adquiridos y pasivos asumidos en la adquisición. No hemos podido determinar los efectos, de haber alguno, sobre los estados financieros consolidados de 2018, que hubieran resultado de haber asignado el exceso pagado en la adquisición de la subsidiaria a tales activos adquiridos y pasivos asumidos.

La Administración del Grupo efectuó una evaluación de deterioro sobre los activos no financieros considerando las unidades generadoras de efectivo identificadas; pero sin considerar el total de los activos. La evaluación de indicios de deterioro debe considerar todos los activos, pasivos y flujos aplicables, según requiere la NIC 36 Deterioro de Valor de los Activos. A la fecha, no se han podido determinar los efectos, de haber alguno, sobre los estados financieros consolidados, que hubieran resultado de la identificación de deterioro sobre los activos financieros a esa fecha.

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

#### *Otro asunto relacionado a la información comparativa*

Los estados financieros del Grupo al y para el año terminado al 31 de diciembre 2017, fueron auditados por otros auditores, que expresaron una opinión con salvedades sobre dichos estados financieros consolidados el 19 de enero de 2021.

#### *Información suplementaria*

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

#### *Responsabilidades de la administración y de los encargados del gobierno corporativo en relación con los estados financieros consolidados*

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

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

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

## *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados*

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

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

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error de importancia relativa en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error de importancia relativa debido a fraude es más elevado que en el caso de un error de importancia relativa debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la evasión del control interno.
- Obtenemos entendimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo apropiado de las políticas contables utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la administración.
- Concluimos sobre lo apropiado de la utilización, por la administración, de la base de contabilidad de negocio en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre de importancia relativa relacionada con eventos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre de importancia relativa, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, eventos o condiciones futuras pueden causar que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación en su conjunto, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos subyacentes de un modo que logran una presentación razonable.
- Obtenemos evidencia suficiente y apropiada en relación con la información financiera de entidades o actividades de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría de grupo. Somos responsables solamente de nuestra opinión de auditoría.

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

### Otros requerimientos legales de información

En cumplimiento con la Ley 280 del 30 de diciembre de 2021, que regula la profesión del contador público autorizado en la República de Panamá, declaramos lo siguiente:

- Que la dirección, ejecución y supervisión de este trabajo de auditoría se ha realizado físicamente en territorio panameño.
- El socio de auditoría que ha elaborado este informe de los auditores independientes es Ricardo A. Carvajal V.
- El equipo de trabajo que ha participado en la auditoría a la que se refiere este informe, está conformado por Milagros Santana, Socia; Karim Shaik, Director; Luis González, Gerente; Jorge Samudio, Gerente.

*KPMG*

Panamá, República de Panamá  
26 de octubre de 2022

*Ricardo A. Carvajal V.*

Ricardo A. Carvajal V.  
Socio  
C.P.A. 4378

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

**Estado consolidado de situación financiera**

Al 31 de diciembre de 2018

(Expresados en balboas)

<b><u>Activos</u></b>	<b><u>Nota</u></b>	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
<b>Activos no corrientes</b>			
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades, netos	5	2,090,614,479	2,069,600,814
Construcciones en proceso	6	1,950,695,634	1,354,658,626
Anticipos a contratistas	7	14,225,213	52,394,140
Activos intangibles, neto	8	7,759,119	7,841,616
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		1,166,466	956,042
Inventarios, neto	9	9,496,299	5,005,695
Cuentas por cobrar - otras	10, 25	12,449,737	257,518
Fondo de cesantía		2,854,237	2,155,222
Depósito en garantía		185,492	185,492
Otros activos		65,794	384,941
<b>Total de activos no corrientes</b>		<b>4,089,512,470</b>	<b>3,493,440,106</b>
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo	11, 12	16,104,039	42,300,941
<b>Cuentas por cobrar:</b>			
Relacionadas	12	36,964,064	28,118,285
Otras	10	2,012,868	14,824,851
<b>Total de cuentas por cobrar</b>	25	<b>38,976,932</b>	<b>42,943,136</b>
Inventarios, neto	9	9,665,662	9,254,120
Adelantos a proveedores		21,778	990,270
Gastos pagados por adelantado		627,911	566,728
<b>Total de activos corrientes</b>		<b>65,396,322</b>	<b>96,055,195</b>
<b>Total de activos</b>		<b>4,154,908,792</b>	<b>3,589,495,301</b>

*Las notas en las páginas 10 a la 73 son parte integral de estos estados financieros consolidados.*

<b><u>Patrimonio</u></b>	<b><u>Nota</u></b>	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Capital en acciones, 100 acciones sin valor nominal, emitidas y en circulación	12	3,775,119,527	3,372,966,867
Déficit acumulado		(461,171,290)	(369,313,800)
<b>Total de patrimonio</b>		<b><u>3,313,948,237</u></b>	<b><u>3,003,653,067</u></b>
<b><u>Pasivos</u></b>			
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Documentos por pagar	12, 13	465,764,307	161,999,619
Retenciones a contratista	14	101,817,887	67,484,648
Otras provisiones	15	0	12,419,662
Provisión para beneficios a empleados	4 (h), 16	6,059,952	4,799,046
<b>Total de pasivos no corrientes</b>		<b><u>573,642,146</u></b>	<b><u>246,702,975</u></b>
<b>Pasivos corrientes</b>			
Documentos por pagar	12, 13	236,479,607	312,864,248
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	17	24,310,989	20,881,130
Gastos acumulados por pagar	18	5,906,126	4,968,381
Otras provisiones	15	621,687	425,500
<b>Total de pasivos corrientes</b>		<b><u>267,318,409</u></b>	<b><u>339,139,259</u></b>
<b>Total de pasivos</b>		<b><u>840,960,555</u></b>	<b><u>585,842,234</u></b>
<b>Total de patrimonio y pasivos</b>		<b><u>4,154,908,792</u></b>	<b><u>3,589,495,301</u></b>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Estado consolidado de resultados

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresados en balboas)

---

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingresos de actividades ordinarias, neto	12, 19	199,885,784	165,916,392
Costos de operación y servicios	20, 23	<u>(257,196,252)</u>	<u>(230,814,038)</u>
<b>Pérdida bruta</b>		<u>(57,310,468)</u>	<u>(64,897,646)</u>
Otros ingresos (gastos):			
Otros ingresos	21	2,957,785	2,587,138
Gastos generales y administrativos	22, 23	<u>(37,110,851)</u>	<u>(30,859,696)</u>
<b>Resultados de las actividades de operación</b>		<u>(91,463,534)</u>	<u>(93,170,204)</u>
Costos financieros, neto		<u>(393,956)</u>	<u>(606,567)</u>
<b>Pérdida neta</b>		<u>(91,857,490)</u>	<u>(93,776,771)</u>

*Las notas en las páginas 10 a la 73 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)

(Panamá, República de Panamá)

**Estado consolidado de cambios en el patrimonio**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresados en balboas)

	<u>Nota</u>	<u>Capital en acciones</u>	<u>Déficit acumulado</u>	<u>Total de patrimonio</u>
<b>Saldo al 1 de enero de 2017</b>		<u>2,844,825,840</u>	<u>(275,537,029)</u>	<u>2,569,288,811</u>
<b>Resultados integrales del período:</b>				
Pérdida neta		<u>0</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(93,776,771)</u>
<b>Total de resultados integrales</b>		<u>0</u>	<u>(93,776,771)</u>	<u>(93,776,771)</u>
<b>Transacciones con el propietario:</b>				
<b>Contribuciones y distribuciones</b>				
Aportes del Estado	12	<u>528,141,027</u>	<u>0</u>	<u>528,141,027</u>
<b>Total de contribuciones y distribuciones</b>		<u>528,141,027</u>	<u>0</u>	<u>528,141,027</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2017</b>		<u>3,372,966,867</u>	<u>(369,313,800)</u>	<u>3,003,653,067</u>
<b>Saldo al 1 de enero de 2018</b>		<u>3,372,966,867</u>	<u>(369,313,800)</u>	<u>3,003,653,067</u>
<b>Resultados integrales del período:</b>				
Pérdida neta		<u>0</u>	<u>(91,857,490)</u>	<u>(91,857,490)</u>
<b>Total de resultados integrales</b>		<u>0</u>	<u>(91,857,490)</u>	<u>(91,857,490)</u>
<b>Transacciones con el propietario:</b>				
<b>Contribuciones y distribuciones</b>				
Aportes del Estado	12	<u>402,152,660</u>	<u>0</u>	<u>402,152,660</u>
<b>Total de contribuciones y distribuciones</b>		<u>402,152,660</u>	<u>0</u>	<u>402,152,660</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2018</b>		<u>3,775,119,527</u>	<u>(461,171,290)</u>	<u>3,313,948,237</u>

*Las notas en las páginas 10 a la 73 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)  
(Panamá, República de Panamá)

**Estado consolidado de flujos de efectivo**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresados en balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación:</b>			
Pérdida neta		(91,857,490)	(93,776,771)
Ajustes para conciliar la pérdida neta con el flujo de efectivo de las actividades de operación:			
Depreciación y amortización	5	67,678,643	64,104,336
Ajustes de propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria equipos y mejoras a las instalaciones, neto		80,002	70,842
Ajustes de construcción en proceso		11,823,174	0
Amortización del activos intangibles	8	1,540,905	1,438,087
Bienes de bajo valor por propiedad planta y equipo		0	2,375,966
Pérdida por descarte de propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria equipos y mejoras a las instalaciones, neto	5	114,703	98,416
Provisión para prima de antigüedad	16, 23	1,484,882	1,632,126
Provisión para otros beneficios de empleados	23	136,912	350,917
Costos financieros, neto		393,956	606,567
Provisión de accidentes		541,284	0
		<u>(8,063,029)</u>	<u>(23,099,514)</u>
<b>Cambios en activos y pasivos de operación:</b>			
Cuentas por cobrar		(8,226,016)	(8,755,801)
Inventarios		(4,902,146)	(2,674,442)
Gastos pagados por adelantado y otros activos		1,226,457	9,945,840
Cuentas por pagar		1,752,813	(6,941,228)
Gastos acumulados por pagar y otros pasivos		937,746	1,127,253
<b>Efectivo neto usado en por las actividades de operación</b>		<u>(17,274,175)</u>	<u>(30,397,892)</u>
Intereses pagados		(393,956)	(606,567)
Impuesto sobre la renta pagado		(210,424)	(102,413)
Pago de prima de antigüedad	16	(360,888)	(628,774)
Pago de accidentes		(345,097)	0
<b>Flujos neto usado en las actividades de operación</b>		<u>(18,584,540)</u>	<u>(31,735,646)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión:</b>			
Aportes al fondo de cesantía, neto de retiros		(699,017)	(1,688,855)
Adquisiciones de activos fijos	5	(6,571,154)	(44,139,899)
Desembolsos en construcciones en proceso	6	(74,878,923)	(50,287,934)
Adquisición de activos intangibles	8	(1,458,408)	(695,163)
Cuenta por pagar relacionadas, neta de devoluciones	12	0	(15,246,216)
<b>Efectivo neto usado en las actividades de inversión</b>		<u>(83,607,502)</u>	<u>(112,058,067)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:</b>			
Documentos por pagar	13	(312,864,248)	(393,311,640)
Aportes del accionista	12	388,859,388	527,833,646
<b>Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento</b>		<u>75,995,140</u>	<u>134,522,006</u>
Disminución neta en efectivo		(26,196,902)	(9,271,707)
Efectivo al inicio del año		42,300,941	51,572,648
<b>Efectivo al final del año</b>	11	<u>16,104,039</u>	<u>42,300,941</u>

Las notas en las páginas 10 a la 73 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)

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

31 de diciembre de 2018

(Expresados en balboas)

---

#### **(1) Constitución y operación**

i. Metro de Panamá, S. A.:

Constitución

El Metro de Panamá, S. A. (“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 de 23 de diciembre de 2014 del Consejo de Gabinete, se autoriza la expedición del pacto social la cual queda constituida mediante Escritura Pública No. 14,129 de 24 de diciembre de 2014.

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

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Operación

Existe un contrato de concesión de la administración financiera del sistema de movilización masivo de pasajeros entre el Estado de la República de Panamá, la cual fue representada por la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) con Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA), empresa que desarrolló y aportó la tecnología necesaria de dicho sistema y que se encarga de la recaudación de las sumas pagadas por los usuarios, las cuales van a un instrumento fiduciario administrado por The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. con los Beneficiarios (Metro de Panamá, S. A., Transporte Masivo de Panamá, S. A. y Empresa Rapired, S. A.) y SONDA de fecha 22 de diciembre de 2017 y el objetivo es que custodie, resguarde, administre, maneje y distribuya, bajo responsabilidad fiduciaria, los recursos correspondientes a la recaudación de los dineros provenientes de la carga a las Tarjetas de Transporte y Tarjetas Rapipass y de la venta de cuotas de transporte y servicios hasta que sean transferidos a la cuenta correspondientes de los Beneficiarios; quienes son los operadores de los servicios de transporte.

Esta figura de Agente Fiduciario fue ideada para la administración y manejo de los recursos provenientes de la prestación del servicio público masivo de transporte, el cual opera como un patrimonio autónomo. Esta figura jurídica fue una condición necesaria para el pago a SONDA por el servicio de administración de recaudación.

Este agente fiduciario contempla los siguientes aspectos:

1. Se constituye de conformidad con las leyes de la República de Panamá.
2. Cuenta con una licencia otorgada por la Superintendencia de Bancos de Panamá.
3. Goza de prestigio y solvencia económica.

La Empresa mantiene operativa la Línea 1 y en construcción la Línea 2. (Ver notas 5 y 6).

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

Transporte Masivo de Panamá, S. A. ("la Subsidiaria") es una sociedad anónima, constituida de acuerdo a las Leyes de la República de Panamá, según consta en la Escritura Pública de 30 de julio de 2010, y registrada en la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá a la Ficha 708570; documento 1818454, la totalidad de las acciones comunes fueron adquiridas por Metro de Panamá, S. A. a partir de enero de 2016 por un valor de B/.25,000,000 mediante contrato de compraventa número MPSA-028-2015.

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

iii. Consideración de negocio en marcha:

Al 31 de diciembre de 2018, el Gobierno Nacional ha implementado un sistema de transporte masivo para hacerle frente al creciente desarrollo urbanístico, a través de una solución moderna de movilidad de personas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá. Este sistema de transporte está conformado por el Metro y la flota de autobuses Metro Bus.

La operación del Grupo se fundamenta en el interés público, bienestar social y la satisfacción de las necesidades colectivas de los usuarios del transporte público. El Grupo dispone de recursos económicos para la continuidad de su operación e inversión de los proyectos de expansión del sistema integrado de transporte de Metro / Mi Bus los cuales son aportados por el Estado (quien es su accionista) por la vía de aportes de capital por medio de asignaciones específicas en el Presupuesto General de la Nación.

iv. 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.

La pandemia generó varios impactos, provocando un deterioro significativo en las condiciones económicas de los diferentes sectores económicos y un aumento en la incertidumbre relacionada. Uno de los hechos de mayor impacto ha sido baja en la generación de flujos de efectivo, bajas en la producción industrial y disminución significativa en las ventas de bienes y muebles. Sin embargo, es importante señalar que el impacto negativo sobre los flujos de efectivos causados por la baja en el uso del servicio por las restricciones de movilidad decretada por el Estado Panameño ha sido compensado con los aportes realizados por el accionista.

Las circunstancias de salud que la pandemia provocó tuvieron un impacto negativo en la economía y bienestar de las poblaciones más vulnerables, llevando esto a que la inversión estatal resulte vital y sea un factor clave en el plan de recuperación económica. La llegada de la vacuna contra el Covid-19 de las farmacéuticas, durante el primer trimestre del año 2021, representa un punto positivo con el que el país avanza hacia la recuperación económica. Al tener mayor movilidad, se pudo ingresar mayor capacidad de usuarios.

La primera fase de vacunación mantuvo una baja considerable de los casos semanales, permitiendo así mayor circulación tomando en cuenta las medidas y restricciones sanitarias. Esto ha causado impactos positivos al mantener mayores usuarios y esto conlleva a más recaudos de ingresos tarifarios.

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### **(2) Base de preparación**

*(a) Declaración de cumplimiento*

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

Los estados financieros consolidados fueron aprobados por la administración para su emisión el 26 de octubre de 2022.

Este es el primer conjunto de estados financieros consolidados anuales del Grupo en los que se ha aplicado la NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes y la NIIF 9 Instrumentos Financieros. Los cambios en las políticas contables significativas se describen en la Nota 3.

*(b) Base de medición*

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

*(c) Moneda funcional y de presentación*

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

*(d) Uso de juicios y estimaciones*

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera requiere que la administración realice algunos juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y las cantidades reportadas de los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos en los cuales éstos se basan son revisados de manera continua. Los resultados de las revisiones de las estimaciones son reconocidos en el periodo en que las estimaciones son revisadas y en cualquier otro periodo futuro que éstas afecten.

a. Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen efecto sobre los importes reconocidos en los estados financieros consolidados se describe en las siguientes notas:

- Nota 4 (d) – propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejora a las propiedades;
- Nota 4 (f) – deterioro del valor de los activos.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

b. Supuestos e incertidumbres en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación al 31 de diciembre de 2018 que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en libros de activos y pasivos en el próximo año financiero se incluye en las siguientes notas:

- Nota 26 – compromisos y contingencias.

i. Medición de los valores razonables

Algunas de las políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos 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. Esto incluye Directivos que tienen la responsabilidad general por la supervisión de todas las mediciones significativas del valor razonable, incluyendo los valores razonables de Nivel 3.

Los administrativos revisan regularmente las variables 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, los administrativos evalúan la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valorizaciones satisfacen los requerimientos de las Normas Internacionales de Información Financiera, incluyendo el nivel de la jerarquía del valor razonable dentro del cual deberían clasificarse esas valorizaciones. Los asuntos de valoración significativos son informados a la Junta Directiva del Grupo.

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 entrada usadas para medir el valor razonable de un activo o pasivo se clasifican en niveles distintos de la jerarquía del 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.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

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

Las siguientes notas incluyen información adicional sobre los supuestos hechos al medir los valores razonables:

- Nota 25 – Instrumentos financieros.

#### **(3) Cambios de políticas de contabilidad significativas**

El Grupo ha aplicado inicialmente la Norma NIIF 15 (ver A) y la Norma NIIF 9 (ver B) a partir del 1 de enero de 2018. Algunas otras nuevas normas también entran en vigencia a partir del 1 de enero de 2018, pero no tienen un efecto significativo sobre los estados financieros del Grupo.

Debido a los métodos de transición escogidos por el Grupo al aplicar estas normas, la información comparativa incluida en estos estados financieros no ha sido reexpresada para reflejar los requerimientos de las nuevas normas.

##### **A. NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes**

El Grupo ha adoptado la NIIF 15 *Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes*, la cual reemplaza varias normas anteriores, pero especialmente la NIC 11 “Contratos de Construcción” y la NIC 18 “Ingresos de Actividades Ordinarias”.

La implementación efectuada por la Compañía de la NIIF 15 no tuvo un impacto significativo en las operaciones antes indicadas.

Información adicional sobre las políticas contables del Grupo en relación con el reconocimiento de ingreso se presenta en la Nota 4 (i)

##### **B. NIIF 9 Instrumentos Financieros**

La Norma NIIF 9 establece los requerimientos para el reconocimiento y la medición de los activos financieros, los pasivos financieros y algunos contratos de compra o venta de partidas no financieras. Esta norma reemplaza la Norma NIC 39 *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición*.

Como resultado de la adopción de la Norma NIIF 9, el Grupo ha adoptado modificaciones consecuentes a la Norma NIC 1 Presentación de Estados Financieros que requieren que el deterioro del valor de los activos financieros se presente en una partida separada en el estado de resultados del período. Anteriormente, el enfoque del Grupo era incluir el deterioro de los deudores en otros gastos.

Además, el Grupo ha adoptado modificaciones consecuentes a la Norma NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar que se aplican a las revelaciones sobre 2018 pero por lo general no se han aplicado a la información comparativa.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados

*i. Clasificación y medición de activos financieros y pasivos financieros*

La NIIF 9 incluye tres categorías de clasificación principales para los activos financieros: medidos al costo amortizado, al valor razonable con cambios en otro resultado integral (VRCORI), y al valor razonable con cambios en resultados (VRCCR). La clasificación de los activos financieros bajo la Norma NIIF 9 por lo general se basa en el modelo de negocios en el que un activo financiero es gestionado y en sus características de flujo de efectivo contractual.

La NIIF 9 elimina las categorías previas de la NIC 39 de mantenidos hasta el vencimiento, préstamos y partidas por cobrar y disponibles para la venta. Bajo la NIIF 9, los derivados incorporados en contratos en los que el principal es un activo financiero dentro del alcance de la norma nunca se separan. En cambio, se evalúa la clasificación del instrumento financiero híbrido tomado como un todo.

La Norma NIIF 9 en gran medida conserva los requerimientos existentes de la Norma NIC 39 para la clasificación y medición de los pasivos financieros. La adopción de la Norma NIIF 9 no ha tenido un efecto significativo sobre las políticas contables del Grupo relacionadas con los pasivos financieros.

La tabla a continuación y las notas adjuntas explican las categorías de medición originales bajo la NIC 39 y las nuevas categorías de medición bajo la NIIF 9 para cada clase de los activos financieros y pasivos financieros del Grupo al 1 de enero de 2018.

	<u>Nota</u>	<u>Clasificación original bajo la Norma NIC 39</u>	<u>Nueva clasificación bajo la Norma NIIF 9</u>	<u>Importe en libros original bajo la Norma NIC 39</u>	<u>Nuevo Importe en libros bajo la Norma NIIF 9</u>
<b>Activos financieros</b>					
Efectivo		Efectivo y Equivalentes de efectivo	Costo amortizado	42,300,941	42,300,941
Cuentas por cobrar otras	(a)	Cuentas por Cobrar	Costo amortizado	<u>42,943,136</u>	<u>42,943,136</u>
<b>Total activos financieros</b>				<u>85,244,077</u>	<u>85,244,077</u>
<b>Pasivos financieros</b>					
Cuentas por pagar		Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	20,881,130	20,881,130
Documentos por pagar		Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	<u>474,863,867</u>	<u>474,863,867</u>
<b>Total pasivos financieros</b>				<u>495,744,997</u>	<u>495,744,997</u>

- a. La NIIF 9 en gran medida conserva los requerimientos existentes de la Norma NIC 39 para la clasificación y medición de los activos y pasivos financieros. La adopción de la NIIF 9 no ha tenido un efecto significativo sobre las políticas contables del Grupo relacionadas con los activos y pasivos financieros.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### **(4) Políticas de contabilidad significativas**

El Grupo ha aplicado consistentemente las siguientes políticas contables a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados, excepto por lo que describe la Nota 3.

##### *(a) Base de consolidación*

###### *i. Subsidiaria*

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

###### *ii. Pérdida de control*

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

###### *iii. Saldos y transacciones eliminados en consolidación*

Los saldos y transacciones y cualquier ingreso o gasto no realizado que surja de transacciones entre compañías del Grupo son eliminados.

###### *iv. Combinaciones de negocio*

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

La plusvalía se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la adquirida, y el valor razonable de la participación en el patrimonio previamente mantenido por el adquirente en la adquirida (si lo hubiese) sobre los importes netos a la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos. Si el valor en libros fuese superior a la contraprestación transferida, la diferencia se reconoce de inmediato en los resultados como una ganancia por compra.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

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

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

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

#### *(b) Instrumentos financieros*

##### *i. Reconocimiento y medición inicial*

Los deudores comerciales e instrumentos de deuda emitidos inicialmente se reconocen cuando estos se originan. Todos los otros activos financieros y pasivos financieros se reconocen inicialmente cuando el Grupo se hace parte de las disposiciones contractuales del instrumento.

Un activo financiero (a menos que sea un deudor comercial sin un componente de financiación significativo) o pasivo financiero se mide inicialmente al valor razonable más, en el caso de una partida no medida al valor razonable con cambios en resultados, los costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición o emisión. Un deudor comercial sin un componente de financiación significativo se mide inicialmente al precio de la transacción.

##### *ii. Clasificación y medición posterior*

###### *Activos financieros – Política aplicable a partir del 1 de enero de 2018*

En el reconocimiento inicial, un activo financiero se clasifica como medido a: costo amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral – inversión en deuda, a valor razonable con cambios en otro resultado integral – inversión en patrimonio, o a valor razonable con cambios en resultados.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

Los activos financieros no se reclasifican después de su reconocimiento inicial, excepto si el Grupo cambia su modelo de negocio por uno para gestionar los activos financieros, en cuyo caso todos los activos financieros afectados son reclasificados el primer día del primer período sobre el que se informa posterior al cambio en el modelo de negocio.

Un activo financiero deberá medirse al costo amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes y no está medido a valor razonable con cambios en resultados:

- el activo financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener flujos de efectivo contractuales; y
- las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Todos los activos financieros no clasificados como medidos al costo amortizado o al valor razonable con cambios en otro resultado integral como se describe anteriormente, son medidos al valor razonable con cambios en resultados. En el reconocimiento inicial, el Grupo puede designar irrevocablemente un activo financiero que de alguna otra manera cumple con el requerimiento de estar medido al costo amortizado o al valor razonable con cambios en otro resultado integral como al valor razonable con cambios en resultados si haciéndolo elimina o reduce significativamente una incongruencia de medición o reconocimiento que surgiría en otro caso.

*Activos financieros – Evaluación del modelo de negocio: Política aplicable a contar del 1 de enero de 2018*

El Grupo realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que se mantiene un activo financiero a nivel de cartera ya que este es el que mejor refleja la manera en que se gestiona el negocio y en que se entrega la información a la gerencia. La información considerada incluye:

- las políticas y los objetivos señalados para la cartera y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la gerencia se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de rendimiento de interés concreto o coordinar la duración de los activos financieros con la de los pasivos que dichos activos están financiando o las salidas de efectivo esperadas o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los activos;
- cómo se evalúa el rendimiento de la cartera y cómo este se informa al personal clave de la gerencia del Grupo;
- los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los activos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

- cómo se retribuye a los gestores del negocio (por ejemplo, si la compensación se basa en el valor razonable de los activos gestionados o sobre los flujos de efectivo contractuales obtenidos); y
- la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

Las transferencias de activos financieros a terceros en transacciones que no califican para la baja en cuentas no se consideran ventas para este propósito, de acuerdo con el reconocimiento continuo del Grupo de los activos.

*Activos financieros – Evaluación de si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del principal y los intereses: Política aplicable a contar del 1 de enero de 2018*

Para propósitos de esta evaluación, el “principal” se define como el valor razonable del activo financiero en el momento del reconocimiento inicial. El ‘interés’ se define como la contraprestación por el valor temporal del dinero por el riesgo crediticio asociado con el importe principal pendiente durante un periodo de tiempo concreto y por otros riesgos y costos de préstamo básicos (por ejemplo, el riesgo de liquidez y los costos administrativos), así como también un margen de utilidad.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del principal y los intereses, el Grupo considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si un activo financiero contiene una condición contractual que pudiera cambiar el calendario o importe de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpliría esta condición. Al hacer esta evaluación, el Grupo considera:

- hechos contingentes que cambiarían el importe o el calendario de los flujos de efectivo;
- términos que podrían ajustar la razón del cupón contractual, incluyendo características de tasa variable;
- características de pago anticipado y prórroga; y
- términos que limitan el derecho del Grupo a los flujos de efectivo procedentes de activos específicos (por ejemplo, características sin recurso).

Una característica de pago anticipado es consistente con el criterio de únicamente pago del principal y los intereses si el importe del pago anticipado representa sustancialmente los importes no pagados del principal e intereses sobre el importe principal, que puede incluir compensaciones adicionales razonables para la cancelación anticipada del contrato. Adicionalmente, en el caso de un activo financiero adquirido con un descuento o prima de su importe nominal contractual, una característica que permite o requiere el pago anticipado de un importe que representa sustancialmente el importe nominal contractual más los intereses contractuales devengados (pero no pagados) (que también pueden incluir una compensación adicional razonable por término anticipado) se trata como consistente con este criterio si el valor razonable de la característica de pago anticipado es insignificante en el reconocimiento inicial.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados

---

*Activos financieros – Medición posterior y ganancias y pérdidas: Política aplicable a contar del 1 de enero de 2018*

---

Activos financieros al costo amortizado	Estos activos se miden posteriormente al costo amortizado usando el método del interés efectivo. El costo amortizado se reduce por las pérdidas por deterioro. El ingreso por intereses, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en la baja en cuentas se reconoce en resultados.
-----------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

*Pasivos financieros – Clasificación, medición posterior y ganancias y pérdidas*

Los pasivos financieros se clasifican como medidos al costo amortizado o al valor razonable con cambios en resultados. Un pasivo financiero se clasifica al valor razonable con cambios en resultados si está clasificado como mantenido para negociación, es un derivado o es designado como tal en el reconocimiento inicial. Los pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados se miden al valor razonable y las ganancias y pérdidas netas, incluyendo cualquier gasto por intereses, se reconocen en resultados. Los pasivos financieros se miden posteriormente al costo amortizado usando el método de interés efectivo. El ingreso por intereses y las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en la baja en cuentas también se reconoce en resultados.

Activos financieros:

Los activos financieros se dan de baja si los derechos contractuales del Grupo a los flujos de efectivo de los activos financieros expiran o si el Grupo transfiere el activo financiero a otra parte sin retener control sobre todos los riesgos y beneficios importantes del activo. Los activos financieros se componen de:

(i) *Efectivo*

El rubro de efectivo consiste en cuentas bancarias en monedas de curso legal.

(ii) *Cuentas por cobrar*

Las cuentas por cobrar son presentadas al costo amortizado menos cualquier pérdida por deterioro en su condición de cobro.

(iii) *Anticipo a contratistas*

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

Pasivos financieros:

Todos los pasivos financieros son reconocidos inicialmente en la fecha de la transacción en la que el Grupo se hace parte de las disposiciones contractuales del instrumento.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

El Grupo da de baja en cuentas un pasivo financiero cuando sus obligaciones contractuales son pagadas, canceladas o hayan expirado. Estos pasivos son reconocidos inicialmente a su valor razonable más cualquier costo de transacción directamente atribuible.

Posteriormente al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valorizan al costo amortizado usando el método de interés efectivo. Los pasivos financieros se componen de:

(i) *Cuentas por pagar*

Las cuentas por pagar están presentadas a su costo amortizado. Los plazos de vencimiento se extienden dentro de 30 hasta 90 días contados a partir de la fecha de emisión de los respectivos documentos o facturas, no generan intereses y son pagaderas en la moneda funcional de los estados financieros consolidados.

(ii) *Capital en acciones*

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

(iii) *Aporte de capital*

Los aportes que realiza el Estado con fines de apoyo financiero, de funcionamiento, operación e inversiones de la Empresa a través del presupuesto general del Estado son acreditados en patrimonio, en la medida que se reciben o cuando las asignaciones presupuestarias no han sido desembolsadas pero los gastos asociados con dichas partidas han sido debidamente reservados por los compromisos devengados de acuerdo al Artículo 53 de la Ley 109 del 25 de noviembre de 2013 y al Artículo 284 de la Ley 72 del 13 de noviembre de 2017.

(iv) *Documentos por pagar*

Los documentos por pagar constituyen una obligación irrevocable de pago, del monto y la fecha, indicada en el respectivo documento. A estos documentos no se les puede hacer reducciones por impuestos, multas, penalidades, compensaciones, deducciones, reclamaciones u otras retenciones. Estos corresponden a los Certificados de No Objeción (CNO) emitidos para cubrir los compromisos adquiridos por el Grupo al realizar los contratos de construcción de las líneas del Metro de Panamá y son registrados en la medida que se reciben aprobadas y acompañadas por las facturaciones emitidas por el contratista por avance de obras.

(v) *Retención a contratistas*

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

(vi) *Factoraje Inverso*

Corresponde a la realización del financiamiento sobre los informes de avance de trabajos aprobados, validados a través del Certificado de No Objeción (CNO), los cuales pueden ser cedidos a una o más Cesionarias o Cesionarias Subsiguientes mediante una Cesión de Créditos. Se aplica a los contratos llave en mano y a la adquisición de bienes, de acuerdo a lo referido en el párrafo 16 del artículo 2 del Texto único de la Ley 22 de Contrataciones Públicas, cuyo financiamiento sea aportado por el propio contratista a través de autofinanciamientos o cesiones de créditos.

La cesión de crédito reflejada por el CNO expedido por el monto neto resultante luego de aplicadas las deducciones por impuestos, multas, penalidades y/o reclamaciones, debe contener aprobación escrita de los fiadores haciendo constancia a través de la firma del memorial de notificación de cesión de créditos, o mediante una declaración unilateral de cada fiador. Estos son incluidos dentro de los documentos por pagar, lo cuales serán pagaderos únicamente a las cesionarias o el agente que haya sido designado por las cesionarias. Los valores a pagar son incluidos dentro del renglón de inversiones del presupuesto aprobado como aportes del Estado, considerando las fechas estipuladas para realizar los pagos correspondientes.

(c) *Inventarios*

Los inventarios de repuestos y suministros para operaciones se presentan al valor más bajo entre el costo ó su valor neto de realización, el que resulte menor. Los inventarios se valoran bajo el método de costo promedio conforme a los valores de compra a los proveedores, el cual no excede el valor de realización, después de restar la provisión para obsolescencia de materiales y suministros de inventario. El Grupo clasifica sus inventarios como no corrientes cuando se espera que los mismos sean utilizados o consumidos en la operación en un periodo mayor de (12) doce meses.

(d) *Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejora a las propiedades*

i. Reconocimiento y medición

Las propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades están valorados al costo menos la depreciación y amortización y las pérdidas por deterioro acumuladas, de existir.

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).

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados

---

Las ganancias y pérdidas en disposición de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a la propiedad son determinadas comparando el producto de la disposición neta de los gastos incurridos como valor según libros de los activos de depreciación o amortización acumulada y son reconocidos netos dentro de los “otros ingresos” en el estado consolidado de resultados.

ii. Costos posteriores

Los desembolsos posteriores se capitalizan solamente cuando es probable que ingresen beneficios económicos futuros asociados con los desembolsos. Las reparaciones normales y el mantenimiento son llevados a gastos en la medida en que incurren.

iii. Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se calcula para castigar el costo de los elementos de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades menos sus valores residuales estimados usando el método lineal durante sus vidas útiles estimadas, y por lo general se reconoce en el estado consolidado de resultados.

La vida útil estimada de los activos es como sigue:

	<u>Vida útil</u>
Propiedades y mejoras	50 años
Infraestructura	50 – 100 años
Flota vial, maquinarias y equipo de transporte	10 – 25 años
Maquinaria y equipo general	4 – 25 años
Otros equipos y enseres	4 – 10 años
Mejoras a la propiedad	5 años

Los métodos de depreciación y amortización, las vidas útiles y valores residuales se revisan a cada fecha de presentación y se ajustan si es necesario.

iv. Construcción en proceso

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

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

(e) *Activos intangibles*

i. Reconocimiento y medición

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

ii. Costos subsiguientes

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

iii. Amortización

La amortización se calcula para castigar el costo del activo intangible, usando el método lineal durante su vida útil estimada y por lo general se reconocen en el estado consolidado de resultados. La vida útil estimada para el sistema informático es de 10 a 12 años.

Los métodos de amortización, las vidas útiles y valores residuales se revisan a cada fecha de presentación y ajustan si es necesario.

(f) *Deterioro de activos*

(i) *Activos financieros no derivados (incluyendo partidas por cobrar)*

Un activo financiero se evalúa en cada fecha de reporte para determinar si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado. Un activo financiero está deteriorado si existe evidencia objetiva de que un evento de pérdida ha ocurrido después del reconocimiento inicial del activo, y que el evento de pérdida haya tenido un efecto negativo sobre las estimaciones de flujos de efectivo futuros del activo que pueda estimarse con fiabilidad.

Evidencia objetiva que los activos financieros están deteriorados incluye:

- Mora o incumplimiento por parte de un cliente;
- Reestructuración de un monto adeudado con términos que el Grupo no consideraría en otras circunstancias;
- Señales de que un cliente entrará en quiebra;
- Cambios adversos en el estado de pago de prestatarios;
- Condiciones observables que indican que existe un descenso medible en los flujos de efectivo esperados de un grupo de activos financieros.

Los activos sujetos a amortización son revisados por deterioro cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que el valor en libros puede no ser recuperable. Una pérdida por deterioro es reconocida por el monto en que el valor en libros del activo excede su importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de disposición y el valor en uso. Para propósitos del análisis del deterioro, los activos se agrupan a los niveles más bajos para los cuales existen flujos de efectivo en gran medida independientes. Deterioros anteriores de activos no financieros son revisados para su posible reversión en cada fecha de reporte.

Cuando se determine que los activos no mantienen su servicio potencial, la pérdida de valor se reconoce directamente en el estado de resultados consolidados.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### *Activos financieros medidos a costo amortizado*

El Grupo considera la evidencia de deterioro de los activos financieros medidos a costo amortizado a nivel de un activo específico. Todos los activos individualmente significativos son evaluados individualmente por deterioro.

Una pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre su importe en libros del activo y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados con la tasa de interés efectiva original del activo financiero.

Las pérdidas son reconocidas en el estado de resultados y se reflejan en una cuenta de provisión para posibles cuentas incobrables.

Cuando el Grupo considera que no existen posibilidades realistas de recuperar el activo, los importes involucrados, son descargados. Si posteriormente el importe de la pérdida por deterioro disminuye y la disminución puede ser relacionada objetivamente con un hecho ocurrido después de que se reconoció el deterioro, la pérdida por deterioro previamente reconocida se reversa a través del estado de resultados consolidados.

#### *(ii) Activos no financieros*

Los valores según libros de los activos no financieros del Grupo (excluyendo los inventarios), son revisados a la fecha de reporte, para determinar si existe algún indicio de deterioro. Si existe algún indicativo, entonces el importe recuperable del activo es estimado. La cual aplica únicamente sobre la flota de buses.

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

El importe recuperable de un activo o su unidad generadora de efectivo es el mayor entre su valor de uso y su valor razonable, menos los costos de venta. El valor de uso se basa en el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados usando una tasa de interés de descuento antes de impuesto que refleja las evaluaciones actuales del mercado sobre el valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos que puede tener del activo o su unidad generadora de efectivo. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados.

#### *(g) Provisiones*

##### *i. Provisión de reestructuración*

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

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

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

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

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

ii. Otras provisiones

Las otras provisiones se reconocen en el estado consolidado de situación financiera cuando el Grupo tiene una obligación legal o implícita como resultado de un evento pasado y es probable que una salida de beneficios económicos sea necesaria para liquidar la obligación.

*(h) Provisión para beneficios a empleados*

i. Provisión para prima de antigüedad y fondo de cesantía

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.

La Ley 44 de 12 de agosto de 1995 establece, a partir de su vigencia, la obligación de los empleadores a constituir 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 y el cual asciende a B/.2,854,237 (2017: B/.2,155,222).

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo mantenía provisión para prima de antigüedad por B/.3,057,623 (2017: B/.1,933,629).

ii. Provisión por retiro de empleados

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

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados

(i) *Ingresos de actividades ordinarias*

*Obligaciones de desempeño y política de reconocimiento de ingresos por servicios y subsidios gubernamentales – a partir del 1 de enero de 2018*

Los ingresos por servicios y subsidios gubernamentales de los contratos con clientes se miden con base a la contraprestación especificada en el contrato con el cliente. El Grupo reconoce los ingresos cuando transfiere el control sobre un servicio a un cliente.

La siguiente tabla presenta información sobre la naturaleza y la oportunidad de la satisfacción de las obligaciones de desempeño en contratos con los clientes, incluyendo términos de pago significativos, y las políticas de reconocimiento de ingresos relacionadas.

Tipo de ingresos	Reconocimiento de ingresos de acuerdo con la NIC 18 (aplicable antes del 1 de enero de 2018)	Reconocimiento de ingresos de acuerdo a NIIF 15 (aplicable después del 1 de enero de 2018)
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.	Los ingresos se reconocen cuando: <ol style="list-style-type: none"><li>La cantidad puede ser medida de forma fiable, y</li><li>Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y</li><li>Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.</li></ol>
Subsidios gubernamentales	Los subsidios gubernamentales corresponden a subsidio para la tarifa del sistema de transporte público de buses. Estos subsidios son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable que el subsidio es o será recibido y que todas las condiciones adyacentes se cumplan. Cuando el subsidio se relacione a un elemento de gastos, es reconocido como ingresos dentro de los períodos necesarios para equipararse en una base sistemática al costo que intenta compensar	Los ingresos se reconocen cuando: <ol style="list-style-type: none"><li>La cantidad puede ser medida de forma fiable, y</li><li>Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y</li><li>Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.</li></ol>
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.	Los ingresos se reconocen cuando: <ol style="list-style-type: none"><li>La cantidad puede ser medida de forma fiable, y</li><li>Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y</li><li>Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.</li></ol>
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	Los ingresos se reconocen cuando: <ol style="list-style-type: none"><li>La cantidad puede ser medida de forma fiable, y</li><li>Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y</li><li>Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.</li></ol>

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

*(j) Reconocimiento de gastos*

Los gastos se reconocen en el estado consolidado 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.

*(k) 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.

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.

*(l) Ingresos (costos) financieros*

Los costos financieros netos comprenden los gastos de interés por descuento por sobregiros con entidades financieras y son reconocidas en el estado de resultados usando el método de interés efectivo neto de interés ganado.

*(m) Impuestos*

i. Metro de Panamá, S.A.

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

ii. Transporte Masivo de Panamá, S.A.

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

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

*(n) Comparabilidad de la información financiera*

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, algunos importes comparativos en los estados financieros han sido reclasificados como resultado de la corrección de un error del período anterior. Estas reclasificaciones no tienen un efecto significativo en la información financiera previamente reportada, han sido reclasificadas para adaptar su presentación al ejercicio 2018, más específicamente en el estado de situación financiera y el estado de flujos de efectivo.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

(o) *Nuevas normas e interpretaciones aún no adoptadas*

Una serie de nuevas normas y modificaciones a las normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2019 y se permite su aplicación anticipada; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

De las normas que aún no entran en vigencia, se espera que la Norma NIIF 16 tenga un impacto significativo sobre los estados financieros del Grupo en su periodo de aplicación inicial.

(i) **NIIF 16 Arrendamientos**

Se requiere que la Compañía adopte la Norma NIIF 16 Arrendamientos a partir del 1 de enero de 2019. La Compañía ha evaluado el impacto estimado que la aplicación inicial de la Norma NIIF 16 tendrá sobre sus estados financieros, como se describe a continuación. Los impactos reales de la adopción de la norma al 1 de enero de 2019 pueden cambiar debido a que:

- La Compañía no ha finalizado la prueba y evaluación de los controles sobre sus nuevos sistemas de TI.
- Las nuevas políticas contables están sujetas a cambio hasta que la Compañía presenta sus primeros estados financieros que incluyen la fecha de aplicación inicial.

La Norma NIIF 16 introduce un modelo de arrendamiento contable único para los arrendatarios. El arrendatario reconoce un activo por derecho de uso que representa su derecho a usar el activo subyacente y un pasivo por arrendamiento que representa su obligación de hacer pagos por arrendamiento. Existen exenciones de reconocimiento para los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de partidas de bajo valor. La contabilidad del arrendador permanece similar a la de la norma actual, es decir, los arrendadores continúan clasificando los arrendamientos como financieros u operativos.

La Norma NIIF 16 reemplaza las guías sobre arrendamientos existentes incluyendo la Norma NIC 17 Arrendamientos, la CINIIF 4 Determinación de si un Acuerdo Contiene un Arrendamiento, la Norma SIC-15 Arrendamientos Operativos – Incentivos y la Norma SIC 27 Evaluación de la Esencia de las Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento.

Transición:

El Grupo planea aplicar la Norma NIIF 16 inicialmente el 1 de enero de 2019, usando el enfoque retrospectivo modificado. En consecuencia, el efecto acumulado de adoptar la Norma NIIF 16 se reconocerá como ajuste al saldo inicial de las ganancias acumuladas al 1 de enero de 2019, sin re expresar la información comparativa.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

El Grupo determinó en su evaluación un ajuste al 1 de enero de 2019 de B/.20,118,093 en su próximo estado de situación financiera consolidado.

(iii) Otras normas

No se espera que las siguientes normas e interpretaciones modificadas tengan un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

- CINIIF 23 Incertidumbre sobre Tratamientos de Impuestos a las Ganancias.
- Características de Pago Anticipado con Compensación Negativa (Modificaciones a la Norma NIIF 9).
- Participaciones de Largo Plazo en Asociadas y Negocios Conjuntos (Modificaciones a la Norma NIC 28).
- Modificación, Reducción o Liquidación de un Plan (Modificaciones a la Norma NIC 19).
- Mejoras Anuales a las Normas NIIF, Ciclo 2015-2017 diversas normas.
- Modificaciones a Referencias al Marco Conceptual en las Normas NIIF.

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)  
(Panamá, República de Panamá)**Notas a los estados financieros consolidados****(5) Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades, netos**

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

	<u>Terrenos</u>	<u>Propiedades y mejoras</u>	<u>Infraestructura</u>	<u>Flota vial y otros equipos de transporte</u>	<u>Maquinaria ferroviarias y otros equipo de transporte</u>	<u>Maquinaria y equipo general</u>	<u>Otros equipos y enseres</u>	<u>Mejoras a la propiedad de terceros</u>	<u>Total</u>
<b>Costo</b>									
Saldo 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 12)	0	0	0	0	0	0	307,381	0	307,381
Adquisiciones	4,759,399	0	0	36,720,022	0	2,011,166	517,001	132,311	44,139,899
Ajustes y Reclasificaciones	0	0	0	0	0	37,891,671	(37,946,471)	0	(54,800)
Disposiciones	0	0	0	(175,760)	0	(696)	0	0	(176,456)
Capitalización por proyectos concluidos (Nota 6)	0	0	1,094,277	0	5,516,706	9,495	0	0	6,620,478
Saldo al 31 de diciembre de 2017	<u>34,283,464</u>	<u>17,284,371</u>	<u>1,487,494,018</u>	<u>254,238,527</u>	<u>173,260,058</u>	<u>329,812,417</u>	<u>6,170,730</u>	<u>11,247,488</u>	<u>2,313,791,073</u>
Saldo al 1 de enero de 2018	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
Transferencias del Estado (nota 12)	0	0	0	0	48,009	68,846	756,755	0	873,610
Adquisiciones	3,888,022	0	389,361	1,588,604	0	174,257	478,237	52,673	6,571,154
Ajustes y Reclasificaciones	0	0	0	(175,083)	0	(222,247)	222,247	2,136,122	1,961,039
Disposiciones	0	0	0	0	0	(210,687)	(4,183)	0	(214,870)
Capitalización por proyectos concluidos (Nota 6)	196,453	0	13,326,410	0	67,919,386	0	0	0	81,442,249
Saldo al 31 de diciembre de 2018	<u>38,367,939</u>	<u>17,284,371</u>	<u>1,501,209,789</u>	<u>255,652,048</u>	<u>241,227,453</u>	<u>329,622,586</u>	<u>7,623,786</u>	<u>13,436,283</u>	<u>2,404,424,255</u>
<b>Depreciación y amortización</b>									
Saldo al 1 de enero de 2017	0	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	0	0	0	0	0	3,639,416	(3,639,416)	16,042	16,042
Disposiciones	0	0	0	(77,981)	0	(59)	0	0	(78,040)
Gasto del período	0	338,633	18,883,733	15,861,583	6,540,232	20,422,248	758,113	1,299,794	64,104,336
Saldo al 31 de diciembre de 2017	<u>0</u>	<u>1,030,008</u>	<u>53,951,211</u>	<u>99,547,960</u>	<u>19,545,583</u>	<u>58,498,321</u>	<u>3,763,506</u>	<u>7,853,670</u>	<u>244,190,259</u>
Saldo al 1 de enero de 2018	0	1,030,008	53,951,211	99,547,960	19,545,583	58,498,321	3,763,506	7,853,670	244,190,259
Ajustes y Reclasificaciones	0	0	0	(95,081)	0	0	0	2,136,122	2,041,041
Disposiciones	0	0	0	0	0	(97,993)	(2,174)	0	(100,167)
Gasto del período	0	338,632	19,045,682	18,461,541	8,094,938	20,428,979	848,555	460,316	67,678,643
Saldo al 31 de diciembre de 2018	<u>0</u>	<u>1,368,640</u>	<u>72,996,893</u>	<u>117,914,420</u>	<u>27,640,521</u>	<u>78,829,307</u>	<u>4,609,887</u>	<u>10,450,108</u>	<u>313,809,776</u>
<b>Valor según libros</b>									
Al 31 de diciembre de 2017	<u>34,283,464</u>	<u>16,254,363</u>	<u>1,433,542,807</u>	<u>154,690,567</u>	<u>153,714,475</u>	<u>271,314,096</u>	<u>2,407,224</u>	<u>3,393,818</u>	<u>2,069,600,814</u>
Al 31 de diciembre de 2018	<u>38,367,939</u>	<u>15,915,731</u>	<u>1,428,212,896</u>	<u>137,737,628</u>	<u>213,586,932</u>	<u>250,793,279</u>	<u>3,013,899</u>	<u>2,986,175</u>	<u>2,090,614,479</u>

La depreciación y amortización por B/.67,678,643 (2017: B/.64,104,336) se distribuyen en B/.66,650,723 (2017: B/.62,332,627) como parte de costos de operación y servicios y B/.1,027,920 (2017: B/.1,771,709) que corresponde a gastos generales y administrativos. (Ver notas 20 y 22).

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

**Notas a los estados financieros consolidados****(6) Construcciones en proceso**

Las construcciones en proceso se detallan así:

	Costos directos					Otros costos		Total	
	Edificaciones	Construcción de avenidas, calles y aceras	Instalaciones de servicios básicos	Maquinaria y equipo	Maquinaria y equipo de transporte	Provisión por variación de precio	Indemnizaciones		Consultorías y otros costos
Saldo al 1 de enero de 2017	343,869,166	7,660,245	64,140,190	109,714,421	86,971,077	0	1,747,533	0	614,102,632
Adquisiciones	349,053,163	44,379,973	115,538,880	97,453,790	0	130,945,166	134,621	12,046,845	749,552,438
Transferencia a PPE (Nota 5)	(112,176)	0	0	(8,884,268)	0	0	0	0	(8,996,444)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	<u>692,810,153</u>	<u>52,040,218</u>	<u>179,679,070</u>	<u>198,283,943</u>	<u>86,971,077</u>	<u>130,945,166</u>	<u>1,882,154</u>	<u>12,046,845</u>	<u>1,354,658,626</u>
Saldo al 1 de enero de 2018	692,810,153	52,040,218	179,679,070	198,283,943	86,971,077	130,945,166	1,882,154	12,046,845	1,354,658,626
Adquisiciones	275,193,643	31,047,259	121,202,754	133,139,124	0	119,088,298	0	9,631,353	689,302,431
Reclasificaciones por agrupación	(29,759,536)	44,718,011	(431,865)	11,996,143	(86,128,814)	71,737,145	0	(12,131,084)	0
Reclasificaciones a gastos	(393,906)	0	0	0	0	0	(1,882,154)	(9,547,114)	(11,823,174)
Transferencia a PPE (Nota 5)	(196,453)	0	0	(81,245,796)	0	0	0	0	(81,442,249)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	<u>937,653,901</u>	<u>127,805,488</u>	<u>300,449,959</u>	<u>262,173,414</u>	<u>842,263</u>	<u>321,770,609</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1,950,695,634</u>

De los ajustes realizados en el período por B/.11,823,174 se dividen en B/.9,547,114 correspondientes a gerencia de proyectos, B/.1,882,154 por indemnizaciones por la construcción de línea 2 y B/.393,906 que corresponden a materiales entregados por la adecuación de la estación de policías.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

i. Proyecto Línea 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. Al 31 de diciembre de 2018 presenta un avance de 88% (2017: 65%), actualmente el avance físico de la ejecución realizada es del 100%.

A través de la adenda No. 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.

Durante el año 2018, se formalizó la adenda No. 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.

La obra tiene 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 benefician más de 500 mil residentes de San Miguelito y el Sector Este, la nueva línea del Metro tiene conexión directa con la estación San Miguelito de la Línea 1 y se extiende, 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 recibió sustancialmente cuatro estaciones para la Jornada Mundial de la Juventud (Corredor Sur, Pedregal, San Antonio y Cincuentenario). Y en abril de 2019 se recibió sustancialmente las estaciones pendientes.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

El 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.

ii. Proyectos de Expansión de las Líneas:

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

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

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

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

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

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

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. Transistmica, para orientarse hacia el corredor de la Avenida España, interconectando nuevamente con la Línea 1 en la estación Fernández de Córdoba. Dicha línea seguiría por los corregimientos de Pueblo Nuevo y Río Abajo, avanzado por la Avenida José Agustín Arango, interconectando con Línea 5 en el área de la Ciudad Deportiva, para después servir al área sur del corregimiento de Juan Díaz, concluyendo en Don Bosco.

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

#### (7) Anticipos a contratistas

Los anticipos a contratistas se relacionan con los siguientes contratos:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Consorcio Línea 2:</u> Contrato número MPSA-014-2015 de fecha 24 de julio de 2015 que están representados por Constructora Norberto Odebrecht, S. A. con un 60% de participación y FCC Construction, S. A. con un 40% de participación, para el "Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A. Los costos presentados corresponden a avances de obras para la línea 2 del Metro, de acuerdo al Contrato MPSA-014-2015 como se presenta en la cláusula 6.6 del Contrato No. MPSA-016-2015.	9,857,989	38,993,403
<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%, Sofratesa, S. A. en un 0.70%, 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".	<u>4,236,514</u>	<u>11,625,585</u>
<b>Sub-total que pasa</b>	<u>14,094,503</u>	<u>50,618,988</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Sub-total que viene</b>	<u>14,094,503</u>	<u>50,618,988</u>
<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.	122,440	745,970
<u>Ingeniería Lamba 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.	8,270	657,469
<u>Alstom Panamá, S. A.</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.	0	371,713
	<u>14,225,213</u>	<u>52,394,140</u>

**(8) Activos intangibles, neto**

Los activos intangibles, neto se detalla a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b><u>Costo</u></b>		
Saldo al inicio del año	13,168,781	12,473,618
Adiciones	<u>1,458,408</u>	<u>695,163</u>
Saldo al final del año	<u>14,627,189</u>	<u>13,168,781</u>
<b><u>Amortización acumulada</u></b>		
Saldo al inicio del año	(5,327,165)	(3,889,078)
Gasto del período (nota 20, 22)	<u>(1,540,905)</u>	<u>(1,438,087)</u>
Saldo al final del año	<u>(6,868,070)</u>	<u>(5,327,165)</u>
Valor en libros	<u>7,759,119</u>	<u>7,841,616</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

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

#### (9) Inventarios, neto

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Repuestos de chasis	7,253,669	6,544,289
Carrocería	1,419,057	1,717,446
Material rodante y señalización	3,166,145	1,645,182
Telecomunicación	3,906,492	1,547,379
Vía catenaria	946,063	751,950
Electromecánica	966,825	448,947
General civil	20,552	323,591
Almacén	0	206,564
Combustible	167,093	181,958
Otros insumos	<u>1,335,717</u>	<u>1,063,785</u>
	19,181,613	14,431,091
Provisión de inventario	<u>(19,652)</u>	<u>(171,276)</u>
	<u>19,161,961</u>	<u>14,259,815</u>
Inventarios corrientes	9,665,662	9,254,120
Inventarios no corrientes	<u>9,496,299</u>	<u>5,005,695</u>
	<u>19,161,961</u>	<u>14,259,815</u>

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo al inicio	171,276	171,276
Castigos	<u>(151,624)</u>	<u>0</u>
Saldo al final	<u>19,652</u>	<u>171,276</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

#### (10) Cuentas por cobrar – otras

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Elektra Noreste, S. A.	8,062,701	4,529,207
Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.	4,387,035	1,773,928
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA)	1,562,486	8,383,848
Otras	<u>450,383</u>	<u>395,386</u>
	<u>14,462,605</u>	<u>15,082,369</u>
Porción corriente	2,012,868	14,824,851
Porción no corriente	<u>12,449,737</u>	<u>257,518</u>
	<u>14,462,605</u>	<u>15,082,369</u>

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo no consideró necesario el reconocimiento de una provisión por deterioro sobre los saldos por cobrar a Elektra Noreste, S. A. y Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.; ya que ambos mantienen un contrato en donde el saldo se amortizará en 7 pagos anuales después de generada el acta de aceptación por la finalización del proyecto. A partir de febrero 2020, se inició con el cobro a Elektra Noreste, S. A.

Para la compañía Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A. aún no se aplica está cláusula del cobro de reembolsos, ya que a través de la adenda No. 3 se extendió el plazo de finalización del proyecto hasta agosto 2022.

Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. mantiene un contrato para el Servicio de administración financiera del sistema de cobro de pasajes del Metro de Panamá, estos ingresos tarifarios son traspasados al Grupo semanalmente.

Las otras cuentas por cobrar se generan por alquileres de espacios en las estaciones y publicidad.

#### (11) Efectivo

El efectivo está compuesto de la siguiente forma:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Efectivo en caja	109,750	74,804
Fondo general (b)	5,900,090	7,761,960
Fondo de inversiones (a)	9,410,305	33,349,660
Programa de asistencia (c)	421,122	483,490
Fondo de planilla institucional	262,735	624,825
BID – Línea 2 (d)	5	6,171
BID – PIMUS (d)	<u>32</u>	<u>31</u>
	<u>16,104,039</u>	<u>42,300,941</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

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

- (a) El Fondo de Inversiones corresponden a los depósitos procedentes de la asignación presupuestaria realizada para inversiones en obras.
- (b) El Fondo General corresponden a los depósitos procedentes de las asignaciones presupuestarias a utilizar para el funcionamiento u operación del Grupo. Se incluyen los depósitos recibidos por tarifas cobradas u otros ingresos no tarifarios.
- (c) 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.
- (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. Estos fondos fueron auditados por otra firma de contadores independientes, en el año 2019.

#### (12) Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

- i. Los saldos se detallan así:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Efectivo</b>		
Banco Nacional de Panamá	<u>16,104,039</u>	<u>42,300,941</u>
<b>Cuentas por cobrar:</b>		
Ministerio de Economía y Finanzas	0	18,952,543
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	<u>36,964,064</u>	<u>9,165,742</u>
	<u>36,964,064</u>	<u>28,118,285</u>
<b>Interés por pagar:</b>		
Banco Nacional de Panamá (Pagarés)	<u>285,016</u>	<u>372,245</u>
<b>Documentos por pagar:</b>		
Banco Nacional de Panamá	<u>9,576,703</u>	<u>17,153,407</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados**

ii. Las transacciones se detallan así:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Subsidios de tarifa:</b>		
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (a)	<u>117,094,569</u>	<u>92,004,148</u>
<b>Otras transacciones</b>		
Salarios y otros beneficios a personal clave	<u>776,504</u>	<u>773,822</u>

(a) Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre

Subsidios del Estado a la Subsidiaria según contrato de concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes; tarifa técnica de servicio troncal y/o transversal, y los correspondientes montos de subsidios tarifarios, son recibidos de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre conforme fue establecido en la cláusula décima primera del contrato de concesión No. 21-10 (Ver nota 19).

(b) Aportes del accionista

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>En efectivo:</u>		
Saldo al inicio del año	<u>3,372,966,867</u>	<u>2,844,825,840</u>
Aportes para gastos de funcionamiento y operación	12,461,665	6,734,015
Aportes para proyectos de inversión	376,397,723	496,099,631
Asignación adicional – TMP SA	<u>0</u>	<u>25,000,000</u>
Aportes en efectivo del año	<u>388,859,388</u>	<u>527,833,646</u>
Aportes acumulados recibidos	<u>3,761,826,255</u>	<u>3,372,659,486</u>
<u>No monetario:</u>		
Otros aportes no monetarios	<u>13,293,272</u>	<u>307,381</u>
Al final del año	<u>3,775,119,527</u>	<u>3,372,966,867</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados****(13) Documentos por pagar**

Los documentos por pagar se detallan a continuación:

<u>No. de cuenta</u>	<u>No. de Certificado de No Objeción (CNO)</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Cuenta No. 20	CNO 201704-2018-0038	0	2,256,527
Cuenta No. 20	CNO 201704-2018-0039	0	3,384,789
Cuenta No. 21	CNO 201704-2018-0040	0	19,776,502
Cuenta No. 21	CNO 201704-2018-0041	0	29,664,752
Cuenta No. 22	CNO 201704-2018-0042	0	18,667,045
Cuenta No. 22	CNO 201704-2018-0043	0	28,000,568
Cuenta No. 23	CNO 201704-2018-0044	0	33,060,666
Cuenta No. 23	CNO 201704-2018-0045	0	49,591,000
Cuenta No. 24	CNO 201704-2018-0046	0	18,624,718
Cuenta No. 24	CNO 201704-2018-0047	0	27,937,077
Cuenta No. 25	CNO 201704-2018-0048	0	23,709,812
Cuenta No. 25	CNO 201704-2018-0049	0	35,564,718
Cuenta No. 26	CNO 201704-2018-0050	0	6,019,748
Cuenta No. 26	CNO 201704-2018-0051	0	9,029,622
Cuenta No. 26	CNO 201710-2019-0052	7,487,517	7,487,517
Cuenta No. 26	CNO 201710-2019-0053	11,231,276	11,231,276
Cuenta No. 27	CNO 201710-2019-0054	28,043,678	28,043,678
Cuenta No. 27	CNO 201710-2019-0055	42,065,517	42,065,517
Cuenta No. 28	CNO 201710-2019-0056	25,437,971	25,437,971
Cuenta No. 28	CNO 201710-2019-0057	38,156,957	38,156,957
Cuenta No. 29	CNO 201801-2019-0058	24,602,629	0
Cuenta No. 29	CNO 201801-2019-0059	36,903,943	0
Cuenta No. 30	CNO 201802-2019-0060	5,189,366	0
Cuenta No. 30	CNO 201802-2019-0061	7,784,050	0
Cuenta No. 30	CNO 201802-2020-0062	18,843,155	0
Cuenta No. 30	CNO 201802-2020-0063	28,264,733	0
Cuenta No. 31	CNO 201803-2020-0064	24,287,073	0
Cuenta No. 31	CNO 201803-2020-0065	36,430,610	0
Cuenta No. 32	CNO 201804-2020-0066	14,267,819	0
Cuenta No. 32	CNO 201804-2020-0067	21,401,728	0
Cuenta No. 33	CNO 201805-2020-0068	11,213,201	0
Cuenta No. 33	CNO 201805-2020-0069	16,819,801	0
Cuenta No. 34	CNO 201806-2020-0070	16,789,245	0
Cuenta No. 34	CNO 201806-2020-0071	25,183,869	0
Cuenta No. 35	CNO 201807-2020-0072	16,751,761	0
Cuenta No. 35	CNO 201807-2020-0073	25,127,641	0
Cuenta No. 36	CNO 201808-2020-0074	17,008,832	0
Cuenta No. 36	CNO 201808-2020-0075	25,513,247	0
Cuenta No. 37	CNO 201809-2020-0076	3,779,033	0
Cuenta No. 37	CNO 201809-2020-0077	5,668,549	0
Cuenta No. 37	CNO 201809-2021-0078	10,570,477	0
Cuenta No. 37	CNO 201809-2021-0079	15,855,715	0
Cuenta No. 38	CNO 201810-2021-0080	15,264,969	0
Cuenta No. 38	CNO 201810-2021-0081	22,897,453	0
Cuenta No. 39	CNO 201811-2021-0082	20,925,699	0
Cuenta No. 39	CNO 201811-2021-0083	31,388,549	0
Cuenta No. 40	CNO 201812-2021-0084	16,604,459	0
Cuenta No. 40	CNO 201812-2021-0085	24,906,689	0
		<u>692,667,211</u>	<u>457,710,460</u>
Pagarés		<u>9,576,703</u>	<u>17,153,407</u>
		<u>702,243,914</u>	<u>474,863,867</u>
Porción corriente		236,479,607	312,864,248
Porción no corriente		<u>465,764,307</u>	<u>161,999,619</u>
		<u>702,243,914</u>	<u>474,863,867</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

- i. El Grupo mantiene documentos por pagar por B/.702,243,914, el cual incluye B/.692,667,211 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, 14, 26). Los documentos adeudados bajo este contrato están identificados por las cuentas mensuales del número 26 al número 40.
- ii. El Estado Panameño al adquirir el 100% de las acciones de Transporte Masivo de Panamá, S. A. (TMPSA) en el año 2016, 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, autorizó 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 la Compañía a los accionistas al momento de la compraventa.

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

Fábrica Nacional de Autopartes, S. A.	5,962,221
Fanalca Investment, S. A.	11,675,775
Felgate Enterprises, S. A.	<u>7,092,114</u>
	<u>24,730,110</u>

Estos pagarés devengaron 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.

El siguiente cuadro muestra el movimiento sobre los saldos durante el período:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Fábrica Nacional de Autopartes, S. A.	1,987,407	3,974,814
Felgate Enterprises	2,746,412	4,919,263
Fanalca Investment, S. A.	<u>4,842,884</u>	<u>8,259,330</u>
	9,576,703	17,153,407
Porción corriente	9,576,703	7,576,704
Porción no corriente	<u>0</u>	<u>9,576,703</u>
	<u>9,576,703</u>	<u>17,153,407</u>

En el año 2016, los tenedores de los pagarés celebraron un acuerdo de Cesión con el Banco Nacional de Panamá por el valor residual de B/.16,730,111.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

#### (14) Retenciones a contratistas

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo al inicio del año	67,484,648	30,466,753
Retenciones del año	<u>34,333,239</u>	<u>37,017,895</u>
Saldo al final del año	<u>101,817,887</u>	<u>67,484,648</u>

Las retenciones a contratistas derivan de los siguientes contratos:

- 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., detallamos los contratos que mantienen retenciones:
- 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.
- 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.
- Contrato MPSA-004-2016 con Rodeiba, S. A. por ejecución de trabajos de mano de obra, suministro de materiales y construcción de la estación de policía del Metro de Panamá, por el período de 180 días.
- 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.

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.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

#### (15) Otras provisiones

i. Provisión de contingencias:

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

En la Cláusula 10.04 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 será condonado. Los dos años después de la fecha de la compraventa vencieron en el 2018.

Mediante el Informe Ejecutivo presentado a la Junta Directiva de Transporte Masivo de Panamá, S. A. en Acta del 13 de junio de 2019, se autorizó a realizar el ajuste de reversión de la provisión de contingencia, establecida en la Cláusula 7.02 (v) del contrato de Compraventa de Acciones No. MPSA-028-2015 por B/.12,419,662 con efectividad al 31 de diciembre de 2018.

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

ii. Provisión de accidentes

En el año 2015, la Junta Directiva por recomendación del comité de auditoría aprobó la constitución de una reserva contable para atender el tema de las consecuencias derivadas de los accidentes de tránsito, no cubiertos por las pólizas de seguros. El nivel de reserva deberá no ser menor al 40% del monto de los accidentes culpables no pagados.

Los pagos como consecuencia de los accidentes deberán ser cargados contra la reserva.

El movimiento de la reserva es la siguiente:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo al inicio del año	425,500	80,403
Incremento a la reserva	541,284	345,097
Reversión	<u>(345,097)</u>	<u>0</u>
Saldo al final del año	<u>621,687</u>	<u>425,500</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados****(16) Provisión para beneficios a empleados**

Las provisiones para beneficios a empleados se detallan a continuación:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Prima de antigüedad	3,057,623	1,933,629
Vacaciones	1,083,492	1,134,693
Décimo tercer mes	939,121	933,160
Indemnización y preavisos	<u>979,716</u>	<u>797,564</u>
	<u><b>6,059,952</b></u>	<u><b>4,799,046</b></u>

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

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Saldo al inicio del año	1,933,629	930,277
Aumento	1,484,882	1,632,126
Pagos	<u>(360,888)</u>	<u>(628,774)</u>
Saldo al final del año	<u><b>3,057,623</b></u>	<u><b>1,933,629</b></u>

**(17) Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar**

Las cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar se componen de la siguiente manera:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Servicios de mantenimientos	18,681,284	9,345,895
Contratos de proyectos	4,452,657	10,170,592
Materiales y suministros	1,062,721	1,310,328
Otras	<u>114,327</u>	<u>54,315</u>
	<u><b>24,310,989</b></u>	<u><b>20,881,130</b></u>

**(18) Gastos acumulados por pagar**

Los gastos acumulados por pagar se detallan a continuación:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Vacaciones	2,840,290	2,768,593
Seguridad social e impuestos relacionados	2,245,916	1,990,289
Otros	<u>819,920</u>	<u>209,499</u>
	<u><b>5,906,126</b></u>	<u><b>4,968,381</b></u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados****(19) Ingresos de actividades ordinarias, neto**

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Tarifas de pasajes:</u>		
Mi Bus:		
Troncal	38,189,010	34,165,159
Corredor	14,304,669	11,505,309
Estudiantes	144,718	0
Sub-total tarifas	<u>52,638,397</u>	<u>45,670,468</u>
Metro de Panamá:		
Regular	29,642,713	27,707,003
Jubilados	555,734	649,051
Estudiantes	264,166	170,532
Discapacitados	1,052	11,379
Total bruto tarifa	<u>30,463,665</u>	<u>28,537,965</u>
Descuentos de tarifa	<u>(310,847)</u>	<u>(296,189)</u>
Total tarifas, neto de descuento	<u>30,152,818</u>	<u>28,241,776</u>
<u>Subsidios de tarifas:</u>		
Mi Bus:		
Troncal	79,486,296	79,720,548
Estudiantes	355,086	265,396
Fondo de operación	<u>37,253,187</u>	<u>12,018,204</u>
Sub-total subsidios	<u>117,094,569</u>	<u>92,004,148</u>
	<u>199,885,784</u>	<u>165,916,392</u>

**(20) Costos de operación y servicios**

Los costos de operación y servicios se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Gasto de personal (nota 23)	77,181,680	73,032,762
Depreciación y amortización (nota 5)	66,650,723	62,332,627
Reparaciones y mantenimiento	50,402,095	50,863,376
Combustible y peajes	32,878,691	25,357,179
Honorarios profesionales	8,353,255	1,358,574
Servicios generales	6,683,500	4,354,214
Electricidad	6,520,649	5,898,602
Otros	4,421,928	3,736,503
Seguros	2,582,122	2,442,113
Amortización de activos intangibles (nota 8)	<u>1,521,609</u>	<u>1,438,088</u>
	<u>257,196,252</u>	<u>230,814,038</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados****(21) Otros ingresos**

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Publicidad	1,380,000	1,383,710
Arrendamientos de espacios	1,256,885	787,431
Organismos internacionales	0	352,511
Varios	<u>320,900</u>	<u>63,486</u>
	<u>2,957,785</u>	<u>2,587,138</u>

**(22) Gastos generales y administrativos**

Los gastos generales y administrativos se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Gastos de personal (nota 23)	12,020,866	9,280,677
Servicios generales	7,355,502	4,679,078
Servicios profesionales	2,925,059	4,420,680
Consultorías	4,269,087	4,027,282
Alquileres (nota 26)	3,093,975	2,355,388
Seguros	1,258,167	49,375
Depreciación y amortización (nota 5)	1,027,920	1,771,709
Reparación y mantenimientos	747,161	1,090,106
Publicidad	689,650	273,801
Materiales y suministros	664,915	215,512
Gastos legales	535,004	212,484
Impuestos generales	179,683	216,839
Viajes	153,173	70,374
Amortización de activo intangible (nota 8)	19,296	0
Multas y litigios	4,047	2,317
Otros	<u>2,167,346</u>	<u>2,194,074</u>
	<u>37,110,851</u>	<u>30,859,696</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

#### (23) Gastos de personal

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b><u>Costos de operación y servicios:</u></b>		
Salarios y otros beneficios a empleados	45,061,103	49,493,079
Seguro social patronal	7,542,108	5,404,245
Sobretiempo	7,032,989	4,807,750
Vacaciones	5,259,363	3,700,169
Prima de producción	3,356,876	3,290,577
Décimo tercer mes	4,647,386	3,280,495
Riesgos profesionales	1,295,817	946,488
Provisión para prima de antigüedad	1,306,675	825,725
Otros	<u>1,679,363</u>	<u>1,284,234</u>
	<u>77,181,680</u>	<u>73,032,762</u>
<b><u>Gastos generales y administrativos</u></b>		
Salarios y otros beneficios a empleados	8,036,774	5,785,977
Seguro social patronal	1,129,158	860,917
Décimo tercer mes	758,348	642,588
Vacaciones	753,452	569,193
Gastos de representación	521,400	484,334
Provisión para prima de antigüedad	178,207	806,401
Otros	<u>643,527</u>	<u>131,267</u>
	<u>12,020,866</u>	<u>9,280,677</u>

El Grupo mantenía un número promedio de empleados permanentes para el periodo 2018 de 5,346 (2017: 5,126), de los cuales 4,958 (2017: 4,788) corresponden al personal operativo y 388 (2017: 338) al personal administrativo.

#### (24) Impuestos

i. Metro de Panamá, S. A.

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 exenta 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.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

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

ii. Transporte Masivo de Panamá, S. A.

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

- 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 2018.
- Además, los registros de la Subsidiaria pueden estar sujetos a exámenes por las autoridades fiscales para determinar el cumplimiento con la Ley del impuesto de timbres, del impuesto de transferencia de bienes muebles y servicios de (ITBMS) y del impuesto selectivo al consumo (ISC).

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

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

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

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

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

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

		<u>2018</u>		<u>2017</u>
Pérdida antes del impuesto sobre la renta		(11,616,921)		(28,697,066)
Tasa de impuesto sobre la renta estatutaria	25.00%	(2,904,230)	25.00%	(7,174,267)
Aumento resultante de:				
Ingresos no gravables	0.76%	(87,965)	0.20%	(57,551)
Costos y gastos no deducibles	<u>(0.33%)</u>	<u>37,876</u>	<u>(1.64%)</u>	<u>469,373</u>
Total de impuesto sobre la renta	25.43%	(2,954,319)	23.56%	(6,762,445)
Efecto del beneficio fiscal	<u>25.43%</u>	<u>2,954,319</u>	<u>23.56%</u>	<u>6,762,445</u>
Total del impuesto sobre la renta	<u>0%</u>	<u>0</u>	<u>0%</u>	<u>0</u>

Al 31 de diciembre de 2018, la Subsidiaria generó pérdidas de operaciones por B/.11,616,921 (2017: B/.28,697,066), por lo que no genera impuesto sobre la renta conforme al método tradicional. La Subsidiaria mantiene aprobación para la no aplicación del CAIR durante el período fiscal 2018 por lo que no genera impuesto sobre la renta conforme a este método.

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

# METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

## Notas a los estados financieros consolidados

### (25) Instrumentos financieros – valores razonables y gestión de riesgos

#### (a) Clasificaciones contables y valores razonables

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

	<u>Valor en libros</u>		<u>Valor razonable (Nivel 3)</u>	
	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Activos financieros no medidos al valor razonable</b>				
Efectivo	16,104,039	42,300,941	-	-
Cuentas por cobrar – relacionadas	36,964,064	28,118,285	-	-
Cuentas por cobrar – otras	14,462,605	15,082,369	13,586,290	14,168,501
Anticipos a contratistas	<u>14,225,213</u>	<u>52,394,140</u>	-	-
	<u>81,755,921</u>	<u>137,895,735</u>	<u>13,586,290</u>	<u>14,168,501</u>
<b>Pasivos financieros no medidos al valor razonable</b>				
Cuentas por pagar proveedores	24,310,989	20,881,130	-	-
Documentos por pagar	702,243,914	474,863,867	659,693,673	446,090,998
Gastos acumulados por pagar	5,906,126	4,968,381	-	-
Retenciones a contratistas	<u>101,817,887</u>	<u>67,484,648</u>	-	-
	<u>834,278,916</u>	<u>568,198,026</u>	<u>659,693,673</u>	<u>446,090,998</u>

#### Medición de los valores razonables:

##### i. Técnicas de valorización y variables no observables significativas:

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

##### (a) *Activos y pasivos financieros a largo plazo*

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

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

##### (b) *Gestión de riesgo financiero*

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

- i. Riesgo de crédito
- ii. Riesgo de tarifa
- iii. Riesgo de liquidez y financiamiento
- iv. Riesgo de mercado
- v. Riesgo de commodities
- vi. Riesgo de cobertura

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

El Grupo son Empresas autónomas del Estado con patrimonio propio. Tienen la responsabilidad de administrar sus propios recursos patrimoniales y generar estrategias financieras que le permitan cumplir con su objeto social.

El sistema de transporte público Metro Bus posee una infraestructura de servicio público cuyo desarrollo y mantenimiento supera los ingresos del servicio, generando un déficit de recursos financieros.

Este déficit, ha sido financiado mediante subsidios de tarifas y transferencias del Estado mediante el Presupuesto General de la Nación, lo que ha permitido solventar aquellos gastos operacionales y de mantenimiento de infraestructura que no pueden ser cubiertos con recursos propios, evitando de este modo gestionar financiamiento para cubrir gastos operacionales. Por otra parte, las inversiones que requiere realizar el Grupo para cubrir su objetivo social son presentadas al Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de obtener los fondos necesarios.

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

#### Marco de gestión de riesgo:

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

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

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

#### i. Riesgo de crédito

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

#### (a) Efectivo

El Grupo incluye cuentas bancarias por B/.16,104,039 (2018: B/.42,300,941) las cuales están colocadas en una institución bancaria de prestigio y solidez en la República de Panamá.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

(b) Cuentas por cobrar

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

La antigüedad de las cuentas por cobrar es la siguiente:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
De 31 a 60 días	22,229,904	16,276,653
De 91 días y menor a 1 año	<u>16,747,029</u>	<u>26,666,483</u>
	38,976,933	42,943,136
Mayor a 1 año	<u>12,449,736</u>	<u>257,518</u>
	<u>51,426,669</u>	<u>43,200,654</u>

La Subsidiaria mantiene cuenta por cobrar a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre en concepto de subsidio de tarifa por B/.36,964,064 (2017: B/.28,118,285). Ver nota 12.

ii. Riesgo de tarifa

Mediante Decreto No. 367 de 23 de mayo de 2014, se fija la suma de treinta y cinco centésimos de balboas (B/.0.35), el precio de la tarifa del pasaje individual por el uso del metro e indica que la tarifa no contempla la integración tarifaria con otros servicios de transporte público y la misma será objeto de los descuentos de Ley.

Dentro de las tarifas especiales se contemplan:

<u>Cliente</u>	<u>Tarifas para la línea 1</u>		
	<u>Tarifas Fijadas</u>	<u>Descuento</u>	<u>Tarifa Final</u>
Regular	0.35	0%	0.35
Estudiantes	0.35	51%	0.17
Jubilados	0.35	31%	0.24
Discapacitados	0.35	31%	0.24

El Grupo otorga descuentos en tarifa para estudiantes, jubilados, pensionados, tercera edad y personas con discapacidad que cuenten con tarjetas personalizadas, para afiliarse deben completar el respectivo formulario de información general, con certificaciones de la Caja de Seguro Social y/o de la Secretaría Nacional de Discapacidad, según sea su caso.

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

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

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

iii. Riesgo de liquidez y financiamiento

El riesgo de liquidez es el riesgo de que una entidad 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.

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.

El siguiente cuadro detalla los activos financieros, pasivos financieros, agrupados por su vencimiento remanentes con respecto a la fecha de vencimiento contractual:

<b>31 de diciembre de 2018</b>	<b>Importe en libros</b>	<b>Total</b>	<b>Flujos de efectivo contractuales</b>		
			<b>6 meses o menos</b>	<b>7 a 12 meses</b>	<b>Más de un Año</b>
Documento por pagar	702,243,914	702,243,914	9,576,703	226,902,904	465,764,307
Cuentas por pagar	24,310,989	24,310,989	11,421,789	12,889,200	0
Retenciones a contratista	<u>101,817,887</u>	<u>101,817,887</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>101,817,887</u>
	<u>828,372,790</u>	<u>828,372,790</u>	<u>20,998,492</u>	<u>239,792,104</u>	<u>567,582,194</u>

  

<b>31 de diciembre de 2017</b>	<b>Importe en libros</b>	<b>Total</b>	<b>Flujos de efectivo contractuales</b>		
			<b>6 meses o menos</b>	<b>7 a 12 meses</b>	<b>Más de un Año</b>
Documento por pagar	474,863,867	474,863,867	0	312,749,011	162,114,856
Cuentas por pagar	20,881,130	20,881,130	2,117,096	18,764,034	0
Retenciones a contratista	<u>67,484,648</u>	<u>67,484,648</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>67,484,648</u>
	<u>563,229,645</u>	<u>563,229,645</u>	<u>2,117,096</u>	<u>331,513,045</u>	<u>229,599,504</u>

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 Panamá, S. A. y Transporte Masivo de Panamá, S. A. 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.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

iv. Riesgo de mercado

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

El Grupo desarrolla sus operaciones en la 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.

v. Riesgo de “commodities”

La Empresa:

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

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

Adicional, ante la caída o pérdida del Sistema Integrado Nacional (SIN), MPSA ha contratado a Empresa Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A. (EDEMET, S. A.) 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 desalajo de los pasajeros y/o operar en una manera degradada o parcial a criterio.

La Subsidiaria:

Entre los factores de riesgo de “commodities” del Servicio de Mi Bus 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 Mi Bus (Transporte Masivo de Panamá) dispone de un Contrato Marco con Petrolera Nacional, S. A. vigente sistema de alimentación directa a nuestros tanques de almacenamiento de combustible ubicados en nuestros patios operativos, lo cual nos permite operar en condiciones normales durante 3 días hábiles (aumenta si se combinan días de fines de semana), ante una eventualidad, Mi Bus 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.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

vi. **Riesgo de cobertura**

La cobertura de riesgos es una estrategia de inversión destinada a eliminar, sustituir o minimizar un riesgo de naturaleza financiera. Contempla estrategias que permiten gerenciar los riesgos financieros del negocio o de una actividad de inversión.

Los riesgos financieros corresponden a los riesgos por la volatilidad de los precios en los activos financieros, tasas de interés y/o tasas de cambios. De igual manera contempla el riesgo asociado a la no disponibilidad de recursos financieros líquidos para cumplir las obligaciones correspondientes.

### **(26) Compromisos y contingencias**

(a) **Compromisos**

i. Consortio Línea 2

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

El financiamiento ha sido aportado por el contratista y adoptó el procedimiento para la notificación y el registro de las cesiones de dichos créditos; y su respectiva gestión de cobros a través de Certificado de No Objeción (CNO), esto permitió a Metro de Panamá S. A. no recurrir a un esquema de financiamiento usual. Este contrato al ser una adjudicación bajo el esquema de contrato de llave en mano, obliga al contratista a buscar el propio financiamiento para ejecución de lo que se realice.

Estos certificados deberán ser emitidos secuencialmente con fechas de vencimiento, pago y porcentaje establecido según el cuadro detallado mas adelante. Cuando el valor neto de las facturas de ejecución mensual reflejadas en los certificados de no objeción supere el porcentaje establecido para una determinada fecha de pago, estos deberán ser emitidos para ser pagados en las subsiguientes fechas de pago, sucesivamente respetando los porcentajes máximos de disponibilidad de recursos establecida por el Grupo en esta cláusula.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

El Metro de Panamá, S. A. dentro de los 30 días posteriores al refrendo del contrato, emitió la Resolución de Junta Directiva No.01-2015 el 23 de noviembre de 2015 donde se regula la emisión de los Certificados de No Objeción, otros reglamentos y acuerdos que se requieran. La ejecución de la obra tendrá un plazo de cuarenta y cuatro (44) meses contados a partir de la fecha de la Orden de Proceder (el "Plazo para la Aceptación Sustancial").

Estos CNO cuentan con un aval del Estado Panameño que garantiza irrevocablemente el pago de las obligaciones que adquirió Metro de Panamá, S. A. por razón de los Certificados de No Objeción contraídos en el contrato MPSA-014-2015, siempre que hayan sido refrendados por la Contraloría General de La República. Estas obligaciones asumidas por el Estado, a favor de estas entidades financieras mediante el aval, son exigibles únicamente en caso de que concurra falta de pago de parte del Grupo, en cada fecha de pago futura según han sido establecidas de manera fija en Contrato, y en todo momento con respecto a los CNO que hayan sido legalmente emitidos y refrendados por la Contraloría General de la República, y cedidos de conformidad con los requisitos de notificación y registro, y su gestión de cobro oportunamente realizada, de acuerdo al Reglamento.

Para efectos del aval emitido por el Estado se entiende que concurre falta de pago por parte del Grupo si llegada cualquier de las fechas de pago futuras que han sido establecidas de manera fija en cualquier CNO cedidos a las entidades financieras en cumplimiento con el reglamento, el monto neto a pagar bajo los respectivos CNO no hubiese sido pagado por el Grupo en su totalidad.

La garantía pactada a través del Aval tiene un plazo de vigencia que inicia a partir de su fecha de refrendo, y finaliza el día treinta (30) de enero del año 2023, transcurridos (60) días calendario después de la última fecha de pago futura que ha sido establecida de manera fija en el contrato.

Durante el año 2018, se formalizó la adenda No. 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.

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.

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

La 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

<u>Fecha de pago de los certificados de no objeción</u>	<u>% del precio Contractual</u>
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	<u>6.20%</u>
	<u>76.20%</u>

Al 31 de diciembre de 2018, se han contemplado 3 cuentas de pago parciales, en las cuales se ha reconocido la suma de B/.540,244,296 (2017: B/.628,494,589) 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/.29,132,414 (2017: B/.33,894,087), totalizando en obra realizada por el contratista la suma de B/.1,288,249,272 (2017: B/.697,256,502).

ii. Sistema Nacional de Procesamientos de Datos, S. A. (SONDA)

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 No. 4, que cubre el mes de enero de 2018, para el mantenimiento de validadores por el período de la Jornada Mundial de la Juventud (JMJ), por un monto de B/.13,309.

Adicional, a este contrato se la ha realizado la adenda No. 5 por B/.2,391,989 que cubre a partir del 25 de abril de 2019 hasta el 30 de abril de 2021 para la administración del cobro de pasaje relacionada a la línea 2.

iii. Consortio Línea 2 Ramal

Contrato número MPSA-049-2018 con orden de proceder para el 27 de marzo de 2018 correspondiente al Servicio de ingeniería, diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, e interfaces para la puesta en marcha del ramal que conecta la línea 2 del Metro de Panamá con el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. (AITSA).

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

Dicho proyecto surge de las proyecciones de demanda para la conexión con ITSE y AITSA; que pronostica un crecimiento en la demanda de uso por 6,500 pasajeros en hora pico, que exceden las tecnologías livianas de transporte actuales.

Desplegar un ramal de Línea 2 para dar conectividad al ITSE y AITSA; el Grupo conforma la construcción de la obra civil del viaducto ferroviario, dos estaciones elevadas, estructuras para los cuartos técnicos de las estaciones y la instalación de los sistemas auxiliares tanto de la línea como de las estaciones y los preparativos para la instalación de los elementos del sistema integral ferroviario (SIF). Por un monto de B/102,935,428, con financiamiento por parte del contratista principal y un esquema de pago con certificados de no objeción.

Este proyecto presenta un avance físico de 85%, a la fecha hasta la cuenta No. 31.

iv. Consortio para la Conectividad del Subterráneo

El Grupo 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 el Grupo 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.

v. 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.

vi. Consortio PML2 (AYESA Ingeniería y Arquitectura, The Louis Berger Group, Ferrocarril Metropolitana 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 2018; se celebran adenda No. 1 que corresponde del 1 de enero de 2018 al 31 de mayo de 2018 por modificaciones por redistribución de provisiones y la adenda No. 2 comprende del 1 de agosto de 2018 a 31 de mayo de 2018 por inclusión de servicios adicionales a sistemas; ambas cumpliendo con fianza de responsabilidad las cuales indican fecha de vencimiento al 31 de mayo de 2018. Adicional, se tiene la adenda No. 3 entre el 1 de junio de 2016 al 28 de febrero de 2022, por B/.4,242,716.

vii. Banco General, S. A.

Contrato MPSA-18-16 ingreso por arrendamiento de espacio físico dentro de las 14 estaciones de la Línea 1 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 de 2021.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

viii. Adecuaciones de Estaciones

Urbanismo de 3 estaciones definido bajo el contrato MPSA-049-2016 y sus adendas (mantiene 1 adenda formalizada en 2017) mantiene 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). 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. La Adenda No. 3 formalizada a octubre de 2018, por reclamo por huelga del SUNTRACS y entrada en vigencia la Convención Colectiva CAPAC-SUNTRACS 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. Adicional se tiene adenda No. 4, formalizada en abril 2018; extendiendo vigencia del contrato hasta el 15 de marzo de 2018 y límite máximo de responsabilidad de B/.2,463,977.

ix. 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.

x. Consortio PM Extensión Línea Uno Villa Zaita (Nippon Koei Lac Inc)

El contrato MPSA-025-2018, tiene un monto contractual de B/.4,999,593 por los Servicios de Gerencia de Proyecto, Coordinación de interfaces y Asistencia Técnica para la extensión de la línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita. El PM tendrá la responsabilidad de desempeñar todas las funciones necesarias a garantizar la ejecución satisfactoria y eficiente del proyecto y, en la medida que lo determine MPSA, actuará como representante de este ante el contratista o los contratistas que resulten adjudicatarios de la Licitación que componen los servicios.

xi. Suministro de un Vehículo Ferroviario Multifuncional (DRESINA)

A través del Contrato MPSA-27-2018 con TCP Rail, Inc. se establece las condiciones mínimas para el suministro de un vehículo ferroviario multifuncional, marca: SVI SPA, modelo: AGR 300, casa fabricante SVI SPA, país de procedencia Italia. El contratista deberá ejecutar el suministro del vehículo bajo su exclusiva responsabilidad y costo, conforme a lo establecido en este contrato y de acuerdo a las especificaciones detalladas en los términos de referencia del acto público que dio origen al contrato.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

xii. Suministro de Energía y Medidores para el Metro de Panamá, S. A.

A través del contrato MPSA-33-2018 se tiene firmado, en la figura de gran cliente pasivo del mercado mayorista de electricidad, el suministro de energía y medidores, de conformidad con la Ley de Electricidad, a los términos del contrato y reglamento de operación y demás normativa vigente del sector de electricidad, en consecuencia:

- El vendedor se obliga a suministrar y el comprador a recibir toda la energía contratada.
- El comprador se obliga a pagar al vendedor la energía contratada, de acuerdo a los precios, términos y condiciones establecidas.
- El vendedor se obliga al suministro, instalación, certificación, puesta en operación y mantenimiento de cuatro (4) medidores que cumplan con los requisitos del Sistema de Medición Comercial (SMEC) necesarios para la medición de la energía contratada en los puntos de interconexión del comprador.

(b) Contingencias

Procesos civiles y penales

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

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

**Notas a los estados financieros consolidados****(27) Cambios en la presentación previamente reportados**

Durante el 2018 la Administración ha llegado a la conclusión de que ciertas cifras previamente reportadas requieren ser corregidas y ha decidido presentar la siguiente información a nivel de los estados de situación financiera y flujo de efectivos a 31 de diciembre de 2018.

<b>Pasivos</b>	<b>Previamente reportado</b>	<b>Reclasificación</b>	<b>Dic-2017 Ajustado</b>
<b>Pasivo no corriente</b>			
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	152,422,916	(152,422,916)	0
Documentos por pagar	<u>9,576,703</u>	<u>152,422,916</u>	<u>161,999,619</u>
Total de pasivos no corrientes	<u>247,128,475</u>	<u>0</u>	<u>246,702,975</u>
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Documentos por pagar	7,576,704	305,287,544	312,864,248
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	<u>326,168,674</u>	<u>(305,287,544)</u>	<u>20,881,130</u>
Total de pasivos no corrientes	<u>338,713,759</u>	<u>0</u>	<u>339,139,259</u>
<b>Total de pasivos</b>	<u>585,842,234</u>	<u>0</u>	<u>585,842,234</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación:</b>			
<b>Ajustes por:</b>			
Ajustes de activos fijos	0	70,842	70,842
Bienes de poco valor por PPE	0	2,375,966	2,375,966
Disposiciones en activos por deterioro	0	98,416	98,416
Costos financieros, neto	<u>0</u>	<u>606,567</u>	<u>606,567</u>
	<u>(26,251,306)</u>	<u>3,151,791</u>	<u>(23,099,514)</u>
<b>Cambios en:</b>			
Cuentas por cobrar	36,930,438	(45,686,239)	(8,755,801)
Gastos pagados por adelantado y otros activos	(150,456)	10,096,296	9,945,840
Adelantos a proveedores	412,279	(412,279)	0
Gastos acumulados por pagar y otros pasivos	985,186	142,067	1,127,253
Intereses pagados	<u>0</u>	<u>(606,567)</u>	<u>(606,567)</u>
<b>Efectivo neto utilizado en las actividades de operación</b>	<u>2,310,472</u>	<u>(32,708,364)</u>	<u>(30,397,892)</u>
<b>Flujos neto provisto por las actividades de operación</b>	<u>1,579,285</u>	<u>(33,314,931)</u>	<u>(31,735,646)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión:</b>			
Adquisiciones de activos fijos	(50,898,499)	6,758,600	(44,139,899)
Desembolsos en construcciones en proceso	(497,796,342)	447,508,408	(50,287,934)
Adquisición activos intangibles	(695,163)	695,163	0
Adelantos a proveedores	43,963,044	(43,963,044)	0
	(61,317,395)	46,071,179	
Cuentas por pagar relacionadas, neta de devoluciones			(15,246,216)
Anticipos a contratistas, neto de retenciones	<u>37,017,895</u>	<u>(37,017,895)</u>	<u>0</u>
<b>Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión</b>	<u>(531,415,315)</u>	<u>419,357,248</u>	<u>(112,058,067)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:</b>			
Documentos por pagar	(7,576,704)	(385,734,936)	(393,311,640)
Aportes del estado, neto de retiros	<u>528,141,027</u>	<u>(307,381)</u>	<u>527,833,646</u>
<b>Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento</b>	<u>520,564,323</u>	<u>(386,042,317)</u>	<u>134,522,006</u>
Disminución neta en efectivo	(9,271,707)	0	(9,271,707)
Efectivo al inicio del año	<u>51,572,648</u>	<u>0</u>	<u>51,572,648</u>
Efectivo al final del año	<u>42,300,941</u>	<u>0</u>	<u>42,300,941</u>

## METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA

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

### Notas a los estados financieros consolidados

---

#### Eventos Subsecuentes

A continuación se detallan los eventos subsecuentes:

*i. 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). 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, 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.

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 mediante un túnel 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)

La extensión de la Línea 3 hasta la Chorrera contara aproximadamente con una longitud entre 5 y 8 km.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

ii. Corporación Andina de Fomento (CAF)

Corresponde al Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable entre Corporación Andina de Fomento y Metro de Panamá, S. A. para apoyar la supervisión y seguimiento del estudio de factibilidad de la línea 2 A del Metro de Panamá, cuyo objeto es Supervisar el cumplimiento del Contrato, los Términos de Referencia, y la propuesta técnica de la firma/consorcio francesa seleccionada con recursos del fondo francés FASEP para la elaboración del Estudio de Factibilidad de la Línea 2 A del Metro de Panamá. La supervisión incluirá aspectos formales, técnicos y metodológicos, y buscará garantizar la calidad, profundidad y oportunidad de los levantamientos de información, modelos de transporte, diseños, y estudios ejecutados por la empresa consultora dando valor agregado fruto de la experiencia y formación del consultor seleccionado.

iii. Acuerdo de uso Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A.

El objetivo del presente acuerdo es definir los alcances de cooperación y responsabilidades entre el Metro de Panamá, S. A. (MPSA) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. (AITSA), para facilitar el adecuado desarrollo y construcción del Ramal dentro de la propiedad y ámbito de operación de AITSA, así como mitigar cualquier interferencia que se genere durante la construcción y operación del Ramal que afecte las operaciones de AITSA, además de tomar en consideración la inserción del Ramal dentro de las fincas de AITSA con el fin de potencializar su desarrollo comercial futuro.

iv. Consortio Línea Panamá Norte

El Consortio Línea Panamá Norte, integrada por las compañías constructoras española OHL y la portuguesa MOTA ENGIL, obtuvo la licitación para la extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita, al ofrecer las mejores propuestas técnica y económica para desarrollar la obra con una inversión de B/.203,645,354 incluyendo el precio del financiamiento por B/ 25,964,028. Esta obra tiene una longitud de 2.2 kilómetros, entre sus componentes está la ampliación de la Vía Transístmica a 6 carriles y un segmento con manejo del tráfico a 2 niveles, adicionales a las mejoras peatonales y paisajistas, las cuales se desarrollarán en la servidumbre existente.

Para este proceso se utilizó la modalidad de Licitación por mejor valor con evaluación separada, según la Ley 61 del 27 de septiembre de 2017, que reforma la Ley 22 del 27 de junio de 2006, la cual regula las contrataciones públicas y dicta otras disposiciones.

La extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita tiene como objetivo atender, de manera eficiente, la demanda que se genera hacia las afueras del área de San Isidro, por lo que el proyecto contempla una estación terminal en el extremo Norte de la línea, con una capacidad mayor de 10,000 pasajeros en hora pico.

Además, se construirá un intercambiador de buses con capacidad de más de 8,000 pasajeros en hora pico y un estacionamiento vehicular para unas 800 unidades.

v. Aprobaciones y Autorizaciones

Mediante las siguientes resoluciones se dieron las respectivas aprobaciones y autorizaciones posteriores al 31 de diciembre de 2018:

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Acta No. 1-2019 de 14 de enero de 2019

Autorizar la subscripción de la Adenda No. 1 al contrato MPSA-14-2018 “Programa de Seguros de la Operación de la Línea 1 del Metro de Panamá” para el “Servicio de emisión de póliza de seguro de todo riesgo, propiedades y responsabilidad civil, para la operación parcial de la Línea 2 del Metro de Panamá” por motivo de la JMJ (estaciones Cincuentenario, San Antonio, Pedregal y Corredor Sur), del 15 de enero al 6 de mayo de 2019, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 2-2019 de 11 de febrero de 2019

Autorización para suscribir la Adenda No. 1 al contrato MPSA-044-2018 para el “Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de los Sistemas de Protección contra incendios en estaciones subterráneas de la L1 del Metro de Panamá” con el consorcio FIREPRO AG, con la finalidad de gestionar la disminución de la fianza de cumplimiento de dicho contrato a B/.141,811, y otras autorizaciones.

Autorización para realizar los trámites y suscribir los documentos necesarios para la capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S. A. A través de un depósito a la cuenta corriente de Tmpsa en Banco Nacional de Panamá (cuenta No. 10000200637) por US\$5,000,000 que será usado exclusivamente para el pago de los honorarios de consultoría a la empresa First Transit de Panamá, Inc., y otras autorizaciones.

#### Acta No. 3-2019 de 18 de marzo de 2019

Autorizar la subscripción de la Adenda No. 3 al contrato MPSA-01-2015 con el Consorcio Línea 2 para el “Proyecto de Ingeniería de Diseño, Construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de la línea y estaciones, suministro e instalación de Sistema Integral Ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá”, formalizando modificaciones y órdenes de cambio sin alterar el valor contractual: i) reemplazo de corta lluvias; ii) afectaciones por la huelga nacional de SUNTRACS de 18 de abril de 2018 a 18 de mayo de 2018; iii) operación parcial anticipada de la L2 debido a la JMJ; iv) modificación de la estructura de interconexión entre la L1 y L2; v) modificación de requisitos obsoletos de material rodante, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 4-2019 de 8 de abril de 2019

Autorizar la subscripción de la Adenda No. 1 al contrato MPSA-049-2018, para los “Servicios de Ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones e interfaces para la puesta en marcha del ramal que conecta la L2 del Metro con el ITSE y el AIT”, para ajustar el calendario de pagos, sin aumento al valor contractual y, previa autorización por parte del MEF, y otras autorizaciones.

Autorizar la subscripción de la Adenda No. 4 al contrato MPSA-049-2016 con Conalvías Construcciones S.A.S. sucursal Panamá, para el “Suministro de mano de obra, material, equipos y herramientas para la ejecución de la restitución de la superficie, obras civiles y misceláneos en las estaciones 12 de Octubre, Pueblo Nuevo y Pan de Azúcar de la L1 del Metro de Panamá” y las adecuaciones en el resto de las estaciones de la L1; para aumentar el plazo para la obra civil hasta el 15 de marzo de 2019 y extender la vigencia del contrato hasta el 15 de junio de 2019, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

Autorizar la suscripción de la Adenda No. 4 al contrato MPSA-014-2015 con el Consorcio Línea 2 para el “Proyecto de Ingeniería de Diseño, Construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de la línea y estaciones, suministro e instalación de Sistema Integral Ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá”, para ejercer la opción de mantenimiento de los sistemas de la L2 (cláusula 3.2 del contrato), por un plazo de 3 años, y otras autorizaciones.

Autorización para solicitar ante el Consejo de Gabinete la aprobación a la Adenda No. 5 al contrato SMP-025-2014 para los “Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas ATS, SCADA, Fibra óptica, Tetra, PAS/PIS, SCADI, FDS y la asistencia técnica al equipo MPSA en CCTV, TEL/INT, de la L1 del Metro de Panamá” con la empresa Thales Communications y Security SAS por un período de 7 meses y 22 días, hasta el 31 de diciembre de 2019, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 5-2019 de 13 de mayo de 2019

Autorizar la suscripción de la Adenda No. 2 al contrato MPSA-01-2018 para la emisión de pólizas todo riesgo, propiedades, responsabilidad civil y accidentes personales, con la empresa ASSA Compañía de Seguros, S. A. para las siguientes estaciones: i) Cincuentenario, San Antonio, Pedregal y Corredor Sur (06-mayo-2019 a 01-junio-2019); ii) resto de la operación de la L2 (25-abril-2019 a 01-junio-2019), y otras autorizaciones.

Autorizar la convocatoria de la licitación pública para el “Servicio de mantenimiento preventivo, correctivo de los subsistemas de telecomunicaciones ATS, SCADA, RED y Cronometría, APIS, Radio TETRA, FDS y asistencia técnica en los subsistemas de CCTV y Telefonía de Línea 1 del Metro”, con un plazo de ejecución de 4 años (1-enero-2020 a 31-diciembre-2023), y otras autorizaciones.

Autorizar la convocatoria de la licitación pública para los “Servicios de mantenimiento preventivo de las estaciones subterráneas de Cinco de Mayo y El Ingenio en los sistemas de aire acondicionado y ventilación menor y mantenimiento correctivo en los sistemas de aire acondicionado y ventilación menor, además de fondos para la atención de correctivos no contemplados y repuestos en la Línea 1 del Metro de Panamá”, con un plazo de ejecución de 30 meses (01-enero-2020 a 30-junio-2022), y otras autorizaciones.

#### Acta No. 6-2019 de 13 de mayo de 2019

Autorización para someter al Consejo de Gabinete la Adenda No. 6 al contrato MPSA-06-2015, 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”, con el objetivo de ajustar el programa de trabajos y cronograma de pagos al contrato, así como la extensión de la vigencia del contrato hasta el 15 de octubre de 2019, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 7-2019 de 12 de agosto de 2019

Aprobar los cambios en los cargos de directores y dignatarios de la sociedad Metro de Panamá, S. A. para que conste así en el Registro Público: Directores: Roberto Roy, Rafael José Sabonge Vilar, Héctor Ernesto Alexander Hansell, Miguel Angelo Martínez Gordón, Eduardo Rodríguez, José Barrios Ng y Pedro Heilbron. Dignatarios: Presidente – Roberto Roy; Vicepresidente – Eduardo Rodríguez; Secretario – Rafael José Sabonge Vilar; Tesorero – Héctor Ernesto Alexander Hansell, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

Autorización para convocar la licitación pública para la contratación del proyecto de “Suministro de mano de obra, material, equipos y herramientas para la ejecución del Centro Estratégico de Funcionamiento (CEF) y estación de policía adyacente a la estación de San Miguelito de la Línea 2 del Metro de Panamá”, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 8-2019 de 09 de septiembre de 2019

Aprobar los cambios en los cargos de directores y dignatarios de la sociedad Metro de Panamá, S. A., para lo cual se propone a Juan Antonio Ducruet, en su calidad de Viceministro de la Presidencia para el cargo de Director de la Junta Directiva en reemplazo de Pedro Heilbron y para que conste así en el Registro Público: Directores: Roberto Roy, Rafael José Sabonge Vilar, Héctor Ernesto Alexander Hansell, Miguel Angelo Martínez Gordón, Eduardo Rodríguez, José Barrios Ng y Juan Antonio Ducruet. Dignatarios: Presidente – Roberto Roy; Vicepresidente – Eduardo Rodríguez; Secretario – Rafael José Sabonge Vilar; Tesorero – Héctor Ernesto Alexander Hansell, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 9-2019 de 11 de octubre de 2019

Autorización para someter al CENA la aprobación de la Adenda No. 6 de extensión de tiempo al contrato SMP-025-2014 para los “Servicios de mantenimiento de los subsistemas ATS, telefonía e interfonía, detección de incendio, CCTV, radio tetra, informaciones para pasajeros (PIS/PAS), red de fibra óptica y SCADA de la Línea 1 del Metro de Panamá” con el consorcio Thales Communications & Security SAS/Sofratesa de Panamá, Inc., por un plazo de 6 meses, y otras autorizaciones.

Autorización para suscribir la Adenda No. 3 de extensión de tiempo al contrato MPSA-025-2017 para los “Servicios de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo de los subsistemas vía férrea, catenaria y equipos de taller de la Línea 1 del Metro de Panamá” con la empresa TCP Rail, Inc., por un plazo de 6 meses, y otras autorizaciones.

Autorización para suscribir la Adenda No. 2 de extensión de tiempo al contrato MPSA-03-2018 para los “Servicios de mantenimiento preventivo, correctivo y soporte de los servidores, equipos de comunicación y validadores del sistema de cobro de pasaje y fondo para repuestos en la Línea 1 del Metro de Panamá” con la empresa SONDA, S. A., por un período de 6 meses, y otras autorizaciones.

Autorización para suscribir la Adenda No. 2 de extensión de tiempo al contrato MPSA-06-2018 para los “Servicios de mantenimiento preventivo, conservativo y correctivo de equipos de elevación y transporte vertical (escaleras y ascensores) de la Línea 1 del Metro de Panamá” con la empresa Elevadores OTIS, por un período de 6 meses, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 10-2019 de 11 de octubre de 2019

Autorizar al Lic. Eduardo Rodríguez, vicepresidente de la Junta directiva de MPSA y a Rafael Sabonge, secretario de la junta directiva para que emitan y suscriban las respectivas resoluciones por la que se formaliza la dimisión del Ing. Roberto Roy como director general de Metro de Panamá, S. A., a partir del 31 de diciembre de 2019 y el nombramiento del Ing. Héctor Inocente Ortega Sánchez, como director general a partir de 01 de enero de 2020, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Acta No. 11-2019 de 25 de noviembre de 2019

Autorizar la convocatoria de la licitación pública para contratar los “Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de las fuentes de alimentación ininterrumpida (UPS) de la Línea 1 del Metro de Panamá”, con un plazo de 30 meses, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 12-2019 de 27 de noviembre de 2019

Autorizar la suscripción de la Adenda No. 5 al contrato MPSA-014-2015 para el cierre del contrato “Proyecto de servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral ferroviario que incluye el material rodante y puesta en marcha de la Línea 2 del Metro de Panamá”, con una reducción del monto contractual de B/.4,211,859), quedando el mismo en B/.2,178,510,355, y otras autorizaciones.

#### Acta No. 13-2019 de 26 de diciembre de 2019

Autorización para modificar el alcance y precio de referencia para la licitación pública de los “Servicios de mantenimiento preventivo de las estaciones subterráneas de Cinco de Mayo y El Ingenio, de los sistemas de aire acondicionado y ventilación menor, además de los fondos para la atención de correctivos no contemplados y repuestos en la Línea 1 del Metro de Panamá”, con nuevos alcances contractuales, y otras autorizaciones.

Autorización para presentar ante el Consejo de Gabinete solicitud de Procedimiento Excepcional para suscribir el contrato con Grupo de Empresas (GdE) para la contratación del sistema integral ferroviario (SIF) para el proyecto de ramal al Aeropuerto, diseño, suministro, instalación, pruebas y puesta en operación del SIF del Ramal Línea 2 para conectar el ITSE y el Aeropuerto Internacional de Tocumen, con un período de ejecución de 25 meses (Aceptación sustancial) y 3 meses (Aceptación final), y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-04-2020 de 06 de febrero de 2020

Autoriza la convocatoria para la licitación pública para los “Servicios de diseño, desarrollo de campaña de publicidad y Metrocultura para el Metro de Panamá, S. A.”, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-09-2020 de 06 de febrero de 2020

Autorización para someter ante el Consejo de Gabinete la aprobación para formalizar la Adenda No. 6 al contrato SMP-023-2014 para los “Servicios de mantenimiento para subsistemas de trenes, CBTC y energía de la Línea No. 1 del Metro de Panamá, S. A., por un período de 6 meses y a su vez, dejar sin efecto la autorización previamente otorgada en reunión ordinaria de junta directiva el 11 de octubre de 2018, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-12-2020 de 05 de marzo de 2020

Autoriza la convocatoria de la licitación pública para el “Suministro de mano de obra, material, equipos y herramientas para realizar el urbanismo de las estaciones de Don Bosco, Mañanitas y Hospital del Este, de la Línea 2 del Metro de Panamá”, por un plazo de ejecución de 14 meses a partir de la emisión de la Orden de Proceder, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Resolución MPSA-13-2020 de 05 de marzo de 2020

Autoriza la convocatoria de la licitación pública para el “Programa de seguros para la construcción de obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral que incluye el material rodante (monorriel) y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá”, bajo el esquema Owner Controlled Insurance Program (OCIP), considerando la construcción de un túnel bajo el Canal de Panamá y vigencia de 5 años más 6 meses para corregir pendientes, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-17-2020 de 05 de marzo de 2020

Autoriza la presentación del Programa de Compensación y Asistencia Social (PCAS) aplicable los desplazados del Proyecto de la Línea 3 del Metro, ante la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) y el Consejo de Gabinete, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-18-2020 de 05 de marzo de 2020

Autoriza la presentación del Programa de Asistencia Económica para propietarios e inquilinos de fincas o establecimientos comerciales dentro de las fincas afectadas directamente por la construcción de la Línea 3 del Metro de Panamá, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-19-2020 de 05 de marzo de 2020

Autoriza la convocatoria de la licitación pública para los “Servicios de limpieza y aseo de las instalaciones y trenes de la Línea 1 del Metro de Panamá”, por un período de 30 meses a partir de la Orden de Proceder, y otras autorizaciones.

#### Resolución de reunión extraordinaria virtual de junta directiva de 11 de marzo de 2020

Autorización para someter la solicitud de un crédito adicional al MEF por la suma de B/.41,028,304 para la devolución parcial del retenido al Consorcio Línea 2, a cargo del proyecto Línea 2 del Metro de Panamá, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-21-2020 de 01 de abril de 2020

Autoriza la licitación pública para los “Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de bombeo pluvial, residual, agua potable y achique de la Línea 1 del Metro de Panamá”, por un período de 30 meses a partir de la Orden de Proceder, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-22-2020 de 01 de abril de 2020

Autoriza la convocatoria de la licitación pública por renglón para los “Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de protección contra incendios de la Línea 1 del Metro de Panamá”, por un período de 30 meses a partir de la Orden de Proceder, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Resolución MPSA-40-2020 de 24 de junio de 2020

Autoriza la suscripción de la Adenda No. 7 al contrato SMP-025-2014 para los Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los Subsistemas ATS, telefonía e interfonía, detección de incendio, CCTV, radio TETRA, informaciones para pasajeros (PIS/PAS), red de fibra óptica y SCADA de la Línea 1 del Metro de Panamá, con el consorcio Thales Six GTS France SAS y Sofratesa de Panamá, Inc., extendiendo el plazo contractual por 6 meses adicionales, del 01 de julio de 2020 al 31 de diciembre de 2020, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-43-2020 de 16 de julio de 2020

Autoriza la convocatoria de la licitación pública por renglón para el Programa de seguros de las operaciones de la Línea 1 y 2 del Metro de Panamá, con vigencia de 2 años, desde las 00:01 horas del 1 de enero de 2021 hasta las 24:00 horas del 31 de diciembre de 2022 y la firma del contrato respectivo, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-51-2020 de 16 de julio de 2020

Autoriza el incremento del 10% del Precio de Referencia de la licitación pública No. 2020-2-80-0-08-LP-003041 para los Servicios de limpieza y aseo de todas las estaciones, trenes, talles, oficinas administrativas y operativas (Patios y Talleres) e instalaciones en general, de la Línea 1 del Metro de Panamá; modificando la Resolución de Junta Directiva No. 19-2020 de 05 de marzo de 2020. El nuevo precio de referencia será de B/.4,837,679, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-82-2020 de 26 de noviembre de 2020

Autoriza al Director General para someter al CENA el procedimiento excepcional de contratación con la empresa ECONOPLADE para la adquisición de una franja de terreno de 8,836.20m<sup>2</sup> de la finca 185323, afectada por la construcción de la Línea 2, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-83-2020 de 23 de diciembre de 2020

Autoriza al Director General para someter al CENA el procedimiento excepcional de contratación con la empresa Panama Canal Railway Company para el alquiler de 3 lotes de terreno donde funcionan las oficinas administrativas y Patios y Talleres de MPSA, por 2 años (del 01 de enero de 2021 a 31 de diciembre de 2022), y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-85-2020 de 23 de diciembre de 2020

Autoriza realizar la 2da convocatoria de la Licitación Pública para los Servicios de Mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de bombeo pluvial, residual, agua potable y achique de la Línea 1 del Metro de Panamá y aumentar el precio de referencia, y otras autorizaciones.

#### Resolución MPSA-87-2020 de 23 de diciembre de 2020

Autoriza al Director General para someter al CENA el procedimiento excepcional de contratación con la empresa Alstom Panamá, S. A. para el Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de los subsistemas, material rodante (flota de trenes Metrópolis), CBTC (la señalización, el ATP suelo y embarcado y el ATO), Energía (subestaciones de tracción y subestaciones auxiliares) de la Línea 1 del Metro, por un período de 3 meses, y otras autorizaciones.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Resolución MPSA-89-2021 de 28 de enero de 2021

Autoriza la formalización de la adenda No. 7 al contrato SMP-026-2013 para el Servicios de administración financiera del sistema de cobro de pasajes de la línea 1 y 2, con el objeto de:

- Prorrogar la vigencia del contrato por 12 meses (30 de abril de 2021 al 31 de abril 2022).
- Aumentar el valor contractual en B/.2,624,711.

#### Resolución MPSA-90-2021 de 28 de enero de 2021

Autoriza la suscripción de la adenda No. 1 al contrato MPSA-020-2019 que corresponde al programa de seguros para la construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones e interfaces para la puesta en marcha del Ramal que conecta la línea 2 del metro con el Instituto Técnicos Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen con el objeto de:

- Aumentar el valor contractual por B/.108,624.73
- Ajustar el nuevo valor contractual a B/.366,400.73
- Extender la vigencia del contrato para cubrir los 25 meses de ejecución del contratista SIF más los 180 días para la resolución de asuntos pendientes

#### Resolución MPSA-93-2021 de 28 de enero de 2021

Autoriza realizar la convocatoria del acto de selección de contratista bajo la modalidad de licitación por mejor valor (LMV) para el diseño básico y de detalle del túnel para el cruce por el Canal de Panamá de la línea 3 del Metro.

#### Resolución MPSA-94-2021 de 02 de marzo de 2021

Autoriza realizar la solicitud de crédito adicional al Ministerio de Economía y Finanzas por la suma de B/.21,383,754 para reforzar el presupuesto de servicios y mantenimiento asignado a la dirección de operaciones, para el mantenimiento ferroviario y de los sistemas auxiliares de la línea 1 y 2 del Metro.

#### Resolución MPSA-101-2021 de 11 de marzo de 2021

Autoriza la solicitud de la adenda No. 1, al Consejo de Gabinete para el contrato MPSA-06-2020 que corresponde al diseño, suministro, instalación, pruebas y puesta en operación del Sistema Integral Ferroviario (SIF) para el Ramal de la Línea 2 y conectar el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT). El objeto de la adenda es:

- Aumentar B/.1,474,864 del valor contractual para la porción correspondiente a los materiales y servicios cotizados en euros, aplicando la tasa de cambio spot EUR/USD, publicada por el Banco Central Europeo para el día 14 de diciembre 2020.
- Aumentar el valor contractual total a B/.44,200,263.

## **METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

### **Notas a los estados financieros consolidados**

---

#### Resolución MPSA-116-2021 de 11 de mayo de 2021

Autoriza la convocatoria de la licitación pública por renglón para contratar los servicios de ingeniería de diseño, suministro e instalaciones auxiliares de la línea y estación del sistema integral ferroviario (SIF) e interfaces para la puesta en marcha de la extensión de la Línea 1 a Villa Zaita, el plazo total para la instalación es de 18 meses contados a partir de la notificación de la orden de proceder. Para esta licitación se tiene un valor total de referencia de B/.47,925,000. Distribuidos de la siguiente manera:

- Renglón 1, correspondientes a vía férrea y catenarias por B/.17,551,000.
- Renglón 2, que corresponde a energía por B/.7,376,000.
- Renglón 3, para señalización y mando centralizado por B/.18,496,000.
- Renglón 4, referente a telecomunicaciones por B/.4,502,000.

#### Resolución MPSA-123-2021 de 19 de julio de 2021

Autoriza la suscripción de la adenda No. 3 al contrato MPSA-49-2018 para los servicios de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones e interfaces para la puesta en marcha del Ramal, que conecta la Línea 2 con el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT). El nuevo valor del contrato es por B/ 105,954,460.

#### Resolución MPSA-143-2021 de 23 de noviembre de 2021

Autorización para la contratación directa con NATURGY y solicitud de aprobación al CENA para el diseño y construcción de las acometidas requeridas para el suministro eléctrico para la operación de la Línea 3, en los puntos de interconexión ubicados en las estaciones albrook, Burunga, patios y talleres en voltaje de 34.5KV y 60MVA de capacidad. El costo correspondiente para el contrato es de B/.2,047,591.

#### Resolución MPSA-145-2021 de 23 de noviembre de 2021

Autoriza para la realización de la adenda No. 4 al contrato MPSA-032-2014 para los servicios de asistencia técnica durante la ejecución del Ramal de la Línea 2 hacia el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT), por un valor de B/.1,969,225.

#### Resolución MPSA-04-2022 de 23 de enero de 2022

Autorización para la realización de la contratación mediante procedimiento excepcional para los servicios de recaudo de pasaje y administración financiera de las Líneas 1 y 2, más los servicios de mantenimiento de los equipos instalados en la Línea 2 del Metro; por un valor de B/.2,621,416.

#### Resolución MPSA-14-2022 de 24 de marzo de 2022

Autorización para la realización de la contratación mediante procedimiento excepcional para los servicios de gerencia de proyecto del tramo soterrado de la línea 3 del Metro, al Consorcio conformado por las empresas Nippon Koei Co. Y Nippon Koei LAC; por un valor de B/.14,498,424.

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

**Anexo 1****Anexo de consolidación - Información sobre la situación financiera consolidada**

Al 31 de diciembre de 2018

(Expresado en balboas)

	<b>Total Consolidado</b>	<b>Eliminaciones</b>	<b>Sub-total</b>	<b>Metro de Panamá, S. A.</b>	<b>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</b>
<b>Activos</b>					
<b>Activos no corrientes</b>					
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades, netos	2,090,614,479	0	2,090,614,479	1,947,763,673	142,850,806
Construcciones en proceso	1,950,695,634	0	1,950,695,634	1,950,695,634	0
Anticipos a contratistas	14,225,213	0	14,225,213	14,225,213	0
Activos intangibles, neto	7,759,119	0	7,759,119	2,118,109	5,641,010
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado	1,166,466	0	1,166,466	0	1,166,466
Inventarios, neto	9,496,299	0	9,496,299	9,217,206	279,093
Cuentas por cobrar - otras	12,449,737	0	12,449,737	12,449,737	0
Fondo de cesantía	2,854,237	0	2,854,237	574,259	2,279,978
Depósito en garantía	185,492	0	185,492	0	185,492
Inversiones en acciones	0	(317,252,592)	317,252,592	317,252,592	0
Otros activos	65,794	0	65,794	0	65,794
<b>Total de activos no corrientes</b>	<b>4,089,512,470</b>	<b>(317,252,592)</b>	<b>4,406,765,062</b>	<b>4,254,296,423</b>	<b>152,468,639</b>
<b>Activos corrientes</b>					
Efectivo	16,104,039	0	16,104,039	14,115,149	1,988,890
<b>Cuentas por cobrar:</b>					
Relacionadas	36,964,064	0	36,964,064	0	36,964,064
Otras	2,012,868	0	2,012,868	819,700	1,193,168
<b>Total de cuentas por cobrar</b>	<b>38,976,932</b>	<b>0</b>	<b>38,976,932</b>	<b>819,700</b>	<b>38,157,232</b>
Inventarios, neto	9,665,662	0	9,665,662	315,085	9,350,577
Adelantos a proveedores	21,778	0	21,778	0	21,778
Gastos pagados por adelantado	627,911	0	627,911	0	627,911
<b>Total de activos corrientes</b>	<b>65,396,322</b>	<b>0</b>	<b>65,396,322</b>	<b>15,249,934</b>	<b>50,146,388</b>
<b>Total de activos</b>	<b>4,154,908,792</b>	<b>(317,252,592)</b>	<b>4,472,161,384</b>	<b>4,269,546,357</b>	<b>202,615,027</b>

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.

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

Anexo de consolidación - Información sobre la situación financiera consolidada, continuación

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
<b><u>Patrimonio</u></b>					
Capital en acciones, 100 acciones sin valor nominal, emitidas y en circulación	3,775,119,527	(317,252,592)	4,092,372,119	3,762,699,865	329,672,254
Déficit acumulado	(461,171,290)	0	(461,171,290)	(298,575,654)	(162,595,636)
<b>Total de patrimonio</b>	<u>3,313,948,237</u>	<u>(317,252,592)</u>	<u>3,631,200,829</u>	<u>3,464,124,211</u>	<u>167,076,618</u>
<b><u>Pasivos</u></b>					
<b>Pasivos no corrientes</b>					
Documentos por pagar	465,764,307	0	465,764,307	465,764,307	0
Retenciones a contratista	101,817,887	0	101,817,887	101,817,887	0
Provisión para beneficios a empleados	6,059,952	0	6,059,952	3,182,059	2,877,893
<b>Total de pasivos no corrientes</b>	<u>573,642,146</u>	<u>0</u>	<u>573,642,146</u>	<u>570,764,253</u>	<u>2,877,893</u>
<b>Pasivos corrientes</b>					
Documentos por pagar	236,479,607	0	236,479,607	226,902,904	9,576,703
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	24,310,989	0	24,310,989	7,189,090	17,121,899
Gastos acumulados por pagar	5,906,126	0	5,906,126	565,899	5,340,227
Otras provisiones	621,687	0	621,687	0	621,687
<b>Total de pasivos corrientes</b>	<u>267,318,409</u>	<u>0</u>	<u>267,318,409</u>	<u>234,657,893</u>	<u>32,660,516</u>
<b>Total de pasivos</b>	<u>840,960,555</u>	<u>0</u>	<u>840,960,555</u>	<u>805,422,146</u>	<u>35,538,409</u>
<b>Total de patrimonio y pasivos</b>	<u>4,154,908,792</u>	<u>(317,252,592)</u>	<u>4,472,161,384</u>	<u>4,269,546,357</u>	<u>202,615,027</u>

**METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA**

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

(Panamá, República de Panamá)

**Anexo 2****Anexo de consolidación - Información sobre el estado consolidado de resultados**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
Ingresos de actividades ordinarias, neto	199,885,784	0	199,885,784	30,152,818	169,732,966
Costos de operación y servicios	(257,196,252)	0	(257,196,252)	(99,594,837)	(157,601,415)
<b>Pérdida bruta</b>	<u>(57,310,468)</u>	<u>0</u>	<u>(57,310,468)</u>	<u>(69,442,019)</u>	<u>12,131,551</u>
Otros ingresos (gastos):					
Otros ingresos	2,957,785	0	2,957,785	1,348,257	1,609,528
Gastos generales y administrativos	(37,110,851)	0	(37,110,851)	(12,146,807)	(24,964,044)
<b>Resultados de las actividades de operación</b>	<u>(91,463,534)</u>	<u>0</u>	<u>(91,463,534)</u>	<u>(80,240,569)</u>	<u>(11,222,965)</u>
Costos financieros, neto	(393,956)	0	(393,956)	0	(393,956)
<b>Pérdida neta</b>	<u>(91,857,490)</u>	<u>0</u>	<u>(91,857,490)</u>	<u>(80,240,569)</u>	<u>(11,616,921)</u>

*Véase 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)

(Panamá, República de Panamá)

**Anexo 3****Anexo de consolidación - Información sobre el estado consolidado de cambios en el patrimonio**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
<b>Capital en acciones</b>					
Al inicio del año	3,372,966,867	(304,030,000)	3,676,996,867	3,372,966,867	304,030,000
Aportes del año	402,152,660	(13,222,592)	415,375,252	389,732,998	25,642,254
Al final del año	<u>3,775,119,527</u>	<u>(317,252,592)</u>	<u>4,092,372,119</u>	<u>3,762,699,865</u>	<u>329,672,254</u>
<b>Déficit acumulado</b>					
Al inicio del año	(369,313,800)	0	(369,313,800)	(218,335,085)	(150,978,715)
Pérdida neta	(91,857,490)	0	(91,857,490)	(80,240,569)	(11,616,921)
Al final del año	<u>(461,171,290)</u>	<u>0</u>	<u>(461,171,290)</u>	<u>(298,575,654)</u>	<u>(162,595,636)</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2018</b>	<u><u>3,313,948,237</u></u>	<u><u>(317,252,592)</u></u>	<u><u>3,631,200,829</u></u>	<u><u>3,464,124,211</u></u>	<u><u>167,076,618</u></u>

*Véase 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)

(Panamá, República de Panamá)

**Anexo 4****Anexo de Consolidación - Información sobre los costos de operación y servicios**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
Gasto de personal	77,181,680	0	77,181,680	7,774,024	69,407,656
Depreciación y amortización	66,650,723	0	66,650,723	47,533,486	19,117,237
Reparaciones y mantenimiento	50,402,095	0	50,402,095	21,570,705	28,831,390
Combustibles y peajes	32,878,691	0	32,878,691	0	32,878,691
Honorarios profesionales	8,353,255	0	8,353,255	8,353,255	0
Servicios generales	6,683,500	0	6,683,500	6,683,500	0
Electricidad	6,520,649	0	6,520,649	6,520,649	0
Otros	4,421,928	0	4,421,928	145,993	4,275,935
Seguros	2,582,122	0	2,582,122	682,629	1,899,493
Amortización del activo intangible	1,521,609	0	1,521,609	330,596	1,191,013
	<u>257,196,252</u>	<u>0</u>	<u>257,196,252</u>	<u>99,594,837</u>	<u>157,601,415</u>

*Véase 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)

(Panamá, República de Panamá)

**Anexo 5****Anexo de consolidación - Información sobre los gastos generales y administrativos**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Total Consolidado</u>	<u>Eliminaciones</u>	<u>Sub-total</u>	<u>Metro de Panamá, S. A.</u>	<u>Transporte Masivo de Panamá, S. A.</u>
Gastos de personal	12,020,866	0	12,020,866	3,428,467	8,592,399
Servicios generales	7,355,502	0	7,355,502	3,005,664	4,349,838
Servicios profesionales	2,925,059	0	2,925,059	1,237,255	1,687,804
Consultorías	4,269,087	0	4,269,087	0	4,269,087
Alquileres	3,093,975	0	3,093,975	2,023,866	1,070,109
Gastos diversos	0	(1,531,396)	1,531,396	0	1,531,396
Seguros	1,258,167	0	1,258,167	1,159,693	98,474
Depreciación y amortización	1,027,920	0	1,027,920	318,593	709,327
Reparación y mantenimientos	747,161	65,725	681,436	207,347	474,089
Publicidad	689,650	0	689,650	0	689,650
Materiales y suministros	664,915	0	664,915	664,915	0
Gastos legales	535,004	0	535,004	0	535,004
Impuestos generales	179,683	0	179,683	0	179,683
Viajes	153,173	0	153,173	0	153,173
Adecuaciones de instalaciones	0	(65,725)	65,725	0	65,725
Amortización de activo intangible	19,296	0	19,296	19,296	0
Multas y litigios	4,047	0	4,047	0	4,047
Otros	2,167,346	1,531,396	635,950	81,711	554,239
	<u>37,110,851</u>	<u>0</u>	<u>37,110,851</u>	<u>12,146,807</u>	<u>24,964,044</u>

*Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.*