

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Estados Financieros

31 de diciembre de 2017

(Con el informe de los Auditores Independientes)

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Índice del contenido

Informe de los auditores independientes

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



KPMG
Apartado Postal 0816 -1089
Panamá, República de Panamá

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

Informe de los auditores Independientes

A la Junta Directiva y Accionistas
Transporte Masivo de Panamá, S. A.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Transporte Masivo de Panamá, S. A. (en adelante "la Compañía"), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2017, los estados de resultados, cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y notas, que comprenden un resumen de políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2017, y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Base de la Opinión

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 de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía 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 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.

Asunto de énfasis

Llamamos la atención a la nota 14 de los estados financieros en donde se describen los saldos y transacciones con partes relacionadas. Estos saldos y transacciones tienen efectos importantes en la situación financiera, el desempeño financiero y los flujos de efectivo de la Compañía. Nuestra opinión no incluye modificaciones adicionales con respecto a este asunto.

Responsabilidad de la Administración y de los Encargados del Gobierno Corporativo en relación con los Estados Financieros

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, la administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía 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 la Compañía o cesar sus operaciones, o bien no haya otra alternativa realista, más que ésta.

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

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

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 este 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, 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 de la Compañía.
- Evaluamos lo apropiado de las políticas de contabilidad 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 de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre de importancia relativa, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, eventos o condiciones futuras pueden causar que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.

- Evaluamos la presentación en su conjunto, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluyendo la información revelada, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos subyacentes de un modo que logran una presentación razonable.

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.

KPMG

Panamá, República de Panamá
11 de marzo de 2020

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Estado de situación financiera

31 de diciembre de 2017

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Activos			
Activos corrientes			
Efectivo	6, 14, 21	5,467,371	2,543,120
Cuentas por cobrar:			
Clientes	7, 21	10,233,493	26,672,225
Empleados		6,274	8,455
Otras		131,594	131,551
Total cuentas por cobrar	21	<u>10,371,361</u>	<u>26,812,231</u>
Inventario de repuestos, neto	8	8,651,457	8,481,980
Anticipo a proveedores	10	990,270	1,402,549
Gastos pagados por adelantado		566,729	416,273
Total de activos corrientes		<u>26,047,188</u>	<u>39,656,153</u>
Activos no corrientes			
Inventario de repuestos, neto	8	288,645	122,501
Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto	11	160,631,638	140,167,969
Activos intangibles, neto	12	5,682,520	6,291,710
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		956,042	853,629
Depósito en garantía	9	185,492	185,492
Fondo de cesantía	4	1,900,587	466,367
Otros activos		384,940	2,375,965
Total de activos no corrientes		<u>170,029,864</u>	<u>150,463,633</u>
Total de activos		<u>196,077,052</u>	<u>190,119,786</u>

Las notas de la página 8 a la 41 son parte integral de estos estados financieros.

	<u>Nota</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Pasivos y patrimonio			
Pasivos corrientes			
Documentos por pagar	13, 21, 23	7,576,704	7,576,704
Cuentas por pagar:			
Proveedores	21	6,496,957	13,051,902
Total cuentas por pagar		<u>6,496,957</u>	<u>13,051,902</u>
Gastos acumulados por pagar		4,696,249	4,091,243
Provisión de accidentes	22	425,500	80,403
Provisión para contingencias	15, 23	12,419,662	0
Total de pasivos corrientes		<u>31,615,072</u>	<u>24,800,252</u>
Pasivos no corrientes			
Documentos por pagar	13, 21, 23	9,576,703	17,153,407
Provisión para prestaciones laborales	4	1,833,992	828,114
Provisión para contingencias	15, 23	0	12,419,662
Total de pasivos no corrientes		<u>11,410,695</u>	<u>30,401,183</u>
Total de pasivos		<u>43,025,767</u>	<u>55,201,435</u>
Patrimonio			
Capital pagado	16	304,030,000	257,200,000
Déficit acumulado		(150,978,715)	(122,281,649)
Total patrimonio		<u>153,051,285</u>	<u>134,918,351</u>
Compromisos y contingencias	22		
Total de pasivo y patrimonio		<u>196,077,052</u>	<u>190,119,786</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Estado de resultados

31 de diciembre de 2017

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Ingresos de actividades ordinarias			
Servicio de transporte por carretera	17	45,670,467	42,171,465
Ingresos por subsidios	7, 17	92,004,149	75,755,474
Total de ingresos		137,674,616	117,926,939
Costos de operación	18	(142,808,936)	(118,255,709)
Utilidad bruta		<u>(5,134,320)</u>	<u>(328,770)</u>
Otros ingresos	17	1,402,515	1,661,779
Gastos generales y administrativos	19	(24,358,694)	(22,082,739)
Resultados de las actividades de operación		<u>(28,090,499)</u>	<u>(20,749,730)</u>
Ingresos financieros		57,551	1,520,013
Costos financieros	13	(664,118)	(18,267,872)
Costos financieros, netos		<u>(606,567)</u>	<u>(16,747,859)</u>
Pérdida neta		<u>(28,697,066)</u>	<u>(37,497,589)</u>

Las notas de la página 8 a la 41 son parte integral de estos estados financieros.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Estado de cambios en el patrimonio

31 de diciembre de 2017

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>Acciones comunes</u>	<u>Prima en colocación de acciones</u>	<u>Déficit acumulado</u>	<u>Total del patrimonio en déficit</u>
Saldo al 1 de enero de 2016		18,510,000	6,490,000	(84,784,060)	(59,784,060)
Total de las utilidades integrales del período					
Transacción de compraventa de acciones		25,000,000	0	0	25,000,000
Baja de acciones comunes		(18,510,000)	(6,490,000)	0	(25,000,000)
Aportes de capital adicional		232,200,000	0	0	232,200,000
Pérdida neta del período		0	0	(37,497,589)	(37,497,589)
Total de las utilidades (déficit) integrales del período		<u>257,200,000</u>	<u>0</u>	<u>(122,281,649)</u>	<u>134,918,351</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2016		<u>257,200,000</u>	<u>0</u>	<u>(122,281,649)</u>	<u>134,918,351</u>
Saldo al 1 de enero de 2017		257,200,000	0	(122,281,649)	134,918,351
Total de las utilidades integrales del período					
Aportes de capital adicional	16	46,830,000	0	0	46,830,000
Pérdida neta del período		0	0	(28,697,066)	(28,697,066)
Total de las utilidades (déficit) integrales del período		<u>304,030,000</u>	<u>0</u>	<u>(150,978,715)</u>	<u>153,051,285</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017		<u>304,030,000</u>	<u>0</u>	<u>(150,978,715)</u>	<u>153,051,285</u>

Las notas de la página 8 a la 41 son parte integral de estos estados financieros.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Estado de flujos de efectivo

31 de diciembre de 2017

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Flujos de efectivo de las actividades de operación			
Pérdida del año		(28,697,066)	(37,497,589)
Ajustes por:			
Depreciación de flota, maquinaria y equipo	11	18,084,488	17,604,061
Amortización de activos intangibles	12	1,120,521	985,496
Perdida por descarte de activo	11	37,736	0
Ajustes de activo fijo	11	70,842	0
Cambio en provisión de reestructuración		0	(399,182)
Provisión (reversión) de accidentes	22	345,097	(441,018)
Provision de prima de antigüedad		1,300,950	1,368,777
Costos financieros, netos		606,567	16,747,859
Amortización de costos diferidos de préstamos		0	11,996,968
		<u>(7,130,865)</u>	<u>10,365,372</u>
Cambios en:			
Cuentas por cobrar	7	16,440,870	(18,293,478)
Inventarios		(169,477)	(1,619,776)
Anticipo a proveedores	10	412,279	(672,110)
Gastos pagados por adelantado		(150,456)	399,074
Depósito en garantía		0	(90,595)
Otros activos		1,888,612	(2,145,717)
Cuentas por pagar - proveedores	21	(6,554,945)	5,481,617
Gastos acumulados por pagar		605,006	(1,112,629)
Reestructuración pagada		0	(8,385,836)
Prima de antigüedad e indemnización pagadas		(295,072)	(3,118,483)
Efectivo generado por las actividades de operación		<u>5,045,952</u>	<u>(19,192,561)</u>
Intereses pagados	13	(664,118)	(18,267,872)
Flujo neto provisto por (usado en) las actividades de operación		<u>4,381,834</u>	<u>(37,460,433)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Fondo de fideicomiso		0	7,025,953
Intereses recibidos		57,551	1,520,013
Aportes al fondo de cesantía		(1,524,893)	(271,706)
Retiros del fondo de cesantía		90,673	2,579,080
Cambios en inventarios no corrientes		(166,144)	1,123,607
Producto de la venta de flota y equipos		60,044	0
Adquisición de flota, maquinaria, equipo y mejoras	11	(38,716,779)	(808,798)
Adquisición de activos intangibles	12	(511,331)	(392,965)
Flujo de efectivo neto (usado en) provisto por las actividades de inversión		<u>(40,710,879)</u>	<u>10,775,184</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento			
Aporte de capital	16	46,830,000	232,200,000
Pagos en préstamos bancarios por pagar		0	(175,925,120)
Pagos en documentos por pagar	13	(7,576,704)	(13,884,029)
Cambios en cuentas por pagar - partes relacionadas		0	(15,546,309)
Flujo de efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		<u>39,253,296</u>	<u>26,844,542</u>
Aumento neto en el efectivo		2,924,251	159,293
Efectivo al inicio del año		2,543,120	2,383,827
Efectivo al final del año	6	<u>5,467,371</u>	<u>2,543,120</u>

Las notas de la página 8 a la 41 son parte integral de estos estados financieros.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

31 de diciembre de 2017

(Expresado en Balboas)

(1) Constitución y operación

Transporte Masivo de Panamá, S. A. (“la Compañía”) 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 Compañía inició operaciones el 28 de diciembre de 2010. Las oficinas principales están ubicadas en el Corregimiento de Juan Díaz, Distrito de Panamá, Patio de Los Pueblos.

La Compañía tiene como actividad principal la operación del sistema de movilización masivo de pasajeros en el área metropolitana de la República de Panamá (Metro Bus), específicamente para el sistema integrado de transporte en los Distritos de Panamá y San Miguelito, según la licitación para la Concesión No. 2009-1-03-0-08-LV-001408.

Mediante el contrato de compraventa de acciones No. MPSA-028-2015 Metro de Panamá, S. A. adquiere el 100% de acciones de Transporte Masivo de Panamá S. A. el 26 de enero de 2016, convirtiéndose en una empresa del Estado panameño, de servicio público y orientado al beneficio social.

Contrato de Concesión:

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

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

- a. La tarifa ofertada por el concesionario, la cual recibirá de cada usuario por el servicio prestado. No obstante, en caso que el Estado decida aplicar un subsidio directo o indirecto a dicha tarifa, la misma estará compuesta del pago que realicen los pasajeros transportados y el monto que será subsidiado para tal fin. Este último será establecido a través del instrumento jurídico que el caso amerite.
- b. El cien por ciento (100%) de la flota debe estar dotada con equipos para acceso y ubicación segura de dos (2) sillas de ruedas por unidad, con asiento para el acompañante o su equivalente en una solución alterna. Sin embargo, el concesionario podrá ubicar puestos plegables en estos espacios, los cuales podrán ser utilizados por cualquier usuario del sistema, siempre que no se encuentre una persona con discapacidad en la unidad que requiera de dicho espacio, lo cual debe ser garantizado por el operador de la misma. Estos puestos plegables mantendrán un color distinto al resto de los ubicados en el bus, para ser diferenciados.
- c. Toda la flota debe contar con ayudas para ciegos, sordos y personas de movilidad reducida, que no les permita utilizar el servicio regular adecuadamente (Pantalla de Aviso Luminoso Móvil, Sistema de Aviso Sonora, etc.).
- d. La disolución del concesionario o de alguna de las sociedades que integran el consorcio o asociación accidental, salvo que los demás miembros del consorcio o asociación puedan cumplir el Contrato, o cuando la ATTT tenga conocimiento, por cualquier medida, que no tiene la capacidad económica para seguir prestando el servicio.
- e. El concesionario contratará todos los seguros obligatorios previstos por la legislación y reglamentos vigentes, y mantendrá un seguro para responder por las siguientes eventualidades:
 1. Por lesiones causadas a los usuarios del sistema y terceras personas, incluyendo muerte accidental, hasta B/.10,000 por persona.
 2. Por responsabilidad civil y daños contra la propiedad por una suma no menor de B/.250,000.

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

- a. La introducción del subsidio a la tarifa. Se define como Tarifa Técnica aquella dispuesta por el Estado la cual será inferior a la tarifa establecida por la Compañía (concesionario). El Subsidio Tarifario como el monto que resulte de la diferencia entre la Tarifa Técnica y la Tarifa del Concesionario.
- b. El subsidio tarifario por parte del Estado panameño se manejará mediante la figura de un fideicomiso denominado "Fondo de Estabilización Tarifaria" (FET) y se pagará cada dos semanas considerando la cantidad real de pasajeros transportados.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

- c. Durante la vigencia de la concesión, el Estado por intermedio de la ATTT realizará un aporte fijo anual para constituir un fondo que será denominado "Fondo de Gastos Operacionales" del proyecto Metro Bus (FGO). Este aporte no será mayor a B/.31,138,897, cuyo desembolso será prorrateado anualmente durante el período de vigencia de la concesión.
- d. El Estado pone a disposición del Concesionario, sin costo para éste, bienes inmuebles donde se ubicarán los patios para el nuevo sistema de transporte masivo de pasajeros, por un valor no mayor de B/.19,600,000, o en su defecto la referida suma de dinero para la compra de los terrenos requeridos, comprometiéndose el Concesionario en estos casos a traspasar a favor del Estado terrenos por el valor que le sea proporcionado en concepto de este aporte.

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

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

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

En la Adenda No. 5 del 28 de diciembre de 2012, se modifica la cláusula vigésima del Contrato de Concesión, cuyos efectos se resumen en lo siguiente:

- a. El Estado adquiere libre de gravámenes y restricciones la propiedad de los siguientes patios: Ojo de Agua (Finca No. 343267), La Doña (Finca No. 339420) y La Cabima (Finca No. 28504); así como las mejoras construidas y declaradas, por el monto que resulte del valor promedio de los avalúos que realice el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Contraloría General de la República (CGR), antes de la culminación del año fiscal 2012. Las fincas y/o mejoras construidas y declaradas de propiedad de Transporte Masivo de Panamá, S. A., (TMP), que no se puedan adquirir antes de la culminación del año fiscal 2012, se adquirirán por parte del Estado prioritariamente durante el año fiscal 2013 y 2014, una vez se hayan cumplido con las formalidades legales y presupuestarias.
- b. Las mejoras sobre los patios Santa Librada, El Chorrillo y Albrook (cuyas fincas se detallan en la Adenda) serán construidas por cuenta y riesgo de TMP. El Estado realizará las gestiones necesarias para obtener la colaboración por parte de los respectivos dueños de los inmuebles para su formalización en el Registro Público. Una vez se encuentren declaradas e inscritas en el Registro Público, el Estado las adquirirá por el monto que resulte del valor promedio de los avalúos que realice el (MEF) y la (CGR), en un plazo no mayor de 60 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se hayan inscrito las respectivas mejoras, sin exceder en ningún caso el primer trimestre del año fiscal 2014.
- c. Con independencia a los valores que reflejen el valor promedio de los avalúos que realice el (MEF) y la (CGR) sobre los inmuebles y las mejoras antes mencionadas, y sobre los inmuebles y mejoras que en el futuro adquiera y/o construya TMP en donde se emplacen las terminales, piqueras y demás instalaciones necesarias para el funcionamiento de la concesión para la prestación del servicio durante la vigencia del contrato de concesión, el Estado pagará solamente hasta la suma de B/. 49,708,783 por la totalidad de los inmuebles y las mejoras objeto de esta cláusula que pasen a ser propiedad del Estado.

En la Adenda No. 6 de 19 de diciembre de 2013, se contempla:

- a. La modificación a la cláusula novena del Contrato de Concesión que regula la tarifa técnica para los estudiantes de 0.25 a 0.306 centésimos, de servicio troncal y/o transversal de 0.574 a 0.704 centésimos, y los montos de subsidios tarifarios.

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

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

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

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

El 14 diciembre 2015 se firmó el contrato de compraventa entre el Gobierno de la República de Panamá y los accionistas actuales de Transporte Masivo de Panamá, S. A. Las partes acordaron términos y condiciones para hacerle frente a las obligaciones de la Compañía; las más importantes están relacionadas con pagarés bancarios, cuentas por pagar accionistas, equipo de transición, liquidación de trabajadores, fondo de estabilización financiera, partidas presupuestarias y contratos con partes relacionadas. Dicho proceso se formalizó el 31 de marzo de 2016.

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

- a. El Estado ha propuesto que el Concesionario, siendo este ahora una empresa controlada por el Estado a través de METRO DE PANAMA, S.A., cuyos intereses están en plena armonía con los intereses del Estado panameño, se haga cargo de la administración, limpieza, mantenimiento y seguridad de las Zonas Pagas y algunas Paradas Típicas.
- b. Durante el período de vigencia de la concesión, El Estado por intermedio de la ATTT, realizará un aporte anual para constituir un fondo que será denominado "Fondo de Gastos Operacionales de Proyecto METROBUS" (FGO).

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

La Adenda No.12 de 5 de marzo de 2017, contempla:

- a. Entre las recomendaciones hechas por la empresa First Transit de Panamá, la cual presta el servicio de administración de Transporte Masivo de Panamá, S. A., las cuales fueron acogidas por la Junta Directiva de Transporte Masivo de Panamá, S. A., para el mejoramiento de la prestación del servicio público de pasajeros en beneficio de los usuarios del mismo, se identificó:
 - la necesidad de ampliar la flota de buses existentes (adquiriendo nuevos buses con tipologías distintas a la flota de buses existentes, con el fin de que puedan circular por áreas de la ciudad donde las vías son angostas, de manera de garantizar la seguridad de los usuarios y la población adyacente a dichas vías, en otros casos disponer de buses más cómodos de manera que mejore la experiencia de viaje de los usuarios del sistema).

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

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

(2) Consideración de Negocio en Marcha

A partir de enero 2016, la Compañía se convierte en una empresa del Estado panameño, de servicio público en donde sus esfuerzos van orientados al beneficio de interés social de los usuarios.

Al 31 de diciembre de 2016, la Compañía había cancelado todas sus obligaciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2017, la Compañía incurrió en una pérdida de B/.28,697,066 (2016: B/.37,497,589). Para el 2017, los activos totales de la Compañía cubren los pasivos corrientes en B/.177,307,142 (2016: B/.165,399,937).

Estos estados financieros han sido preparados suponiendo que la Compañía continuará como un negocio en marcha y que realizará sus activos y liquidará sus pasivos en el curso ordinario de sus operaciones. La Administración considera que la condición deficitaria y el resultado de sus operaciones se mitigan mediante la obtención recurrente de recursos económicos mediante aportes de capital y a través de créditos extraordinarios en cumplimiento de la Ley de Presupuesto General del Estado panameño, el cual asigna los recursos que sean necesarios para la operación continua de la Compañía y los proyectos de inversión para la expansión del sistema integrado de transporte Mi Bus.

(3) Base de preparación

(a) Declaración de cumplimiento

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

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta Directiva el 11 de marzo de 2020.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(b) *Base de Medición*

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

(c) *Moneda funcional y de presentación*

Los estados financieros están expresados en balboas (B/.), unidad monetaria de la República de Panamá. El balboa es la moneda funcional y de presentación de la Compañía y está a la par y es de libre cambio con el dólar (\$) 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, en conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, requiere que la administración efectúe un número de juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y las cifras reportadas en los activos, pasivos, ingresos, costos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

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

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

Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros, se describe en la siguiente nota 8 – Inventarios.

Supuestos e incertidumbres en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material en el año terminado el 31 de diciembre de 2017, se incluye en la siguiente nota 11 – Vida útil de los activos fijos.

(i) **Medición de los valores razonables**

Algunas de políticas contables y revelaciones de la Compañía requieren la medición de los valores razonables. La Compañía ha establecido un marco de control con respecto a la medición de los valores razonables y que la administración tenga responsabilidad sobre la vigilancia de todas las mediciones significativas de los valores razonables, incluyendo los valores razonables de Nivel 3.

La administración revisa regularmente los insumos no observables significativos y los ajustes de valuación. Si se utiliza información de terceras partes como cotizaciones de corredores, o proveedores de precios, para medir el valor razonable, la administración evalúa la evidencia obtenida de las terceras partes para sustentar la conclusión de que tales valuaciones llenan los requerimientos de las Normas Internacionales de Información Financiera, incluyendo el nivel de jerarquía en el cual la valuación debe ser clasificada.

Notas a los Estados Financieros

En la medición de los valores razonables de los activos y pasivos, la Compañía utiliza datos observables en los mercados tanto como sea posible. Los valores razonables son categorizados en los diferentes niveles en una jerarquía de valor razonable que se base en los insumos utilizados en las técnicas de valuación, tal como se describe a continuación:

- Nivel 1: precios cotizados (no ajustados) de mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2: insumos que son diferentes a los precios cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables para activos o pasivos, ya sea directamente (i.e. como precios) o indirectamente (i.e. derivados de los precios).
- Nivel 3: insumos para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (insumos no observables).

Si los insumos utilizados para la medición del valor razonable de un activo o pasivo pueden ser categorizados en diferentes niveles de la jerarquía de valores razonables, la medición del valor razonable se categoriza en su totalidad en el mismo nivel jerárquico de valor razonable de nivel más bajo de insumo que sea significativo a la medición en su conjunto.

(4) Resumen de políticas de contabilidad más importantes

La Compañía ha aplicado consistentemente las siguientes políticas contables a todos los períodos presentados en estos estados financieros.

Ciertos montos comparativos en el estado de situación del período han sido reclasificados como un cambio en la clasificación de ciertas provisiones durante el año actual (ver Nota 22).

A continuación, se incluye un índice de las políticas contables más importantes, cuyo detalle está disponible en las páginas siguientes:

- a. Instrumentos financieros
- b. Inventarios de repuestos
- c. Flota, maquinaria, equipo y mejoras
- d. Deterioro de activos
- e. Provisiones
- f. Capital pagado
- g. Reconocimiento de ingresos
- h. Subsidios gubernamentales
- i. Impuesto sobre la renta
- j. Arrendamientos
- k. Prima por antigüedad y fondo de cesantía

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(a) *Instrumentos financieros*

La Compañía clasifica los activos financieros no derivados en la categoría de partidas por cobrar.

La Compañía clasifica los pasivos financieros no derivados en la categoría de otros pasivos financieros.

(i) *Activos financieros y pasivos financieros no derivados – reconocimiento y baja en cuentas*

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

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

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

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

(ii) *Activos financieros no derivados - medición*

Estos activos son reconocidos inicialmente al valor razonable más cualquier costo de la transacción directamente atribuible. Posterior al reconocimiento inicial, son medidos a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

(iii) *Pasivos financieros no derivados - medición*

Los pasivos financieros no derivados se reconocen inicialmente al valor razonable menos los costos de transacción directamente atribuibles. Posterior al reconocimiento inicial, estos pasivos son medidos al costo amortizado usando el método de interés efectivo.

(b) *Inventarios de repuestos*

Los inventarios de repuestos se medirán al costo de adquisición y se llevarán al gasto en el momento en que se utilizan.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(c) *Flota, maquinaria, equipo, y mejoras*

(i) *Reconocimiento y medición*

Los elementos de flota, maquinaria, equipo y mejoras son medidos al costo menos la depreciación, amortización y las pérdidas por deterioro acumuladas. Los programas comprados que sean parte integral del funcionamiento de los equipos relacionados se capitalizan como parte de los equipos.

Si partes significativas de un elemento de flota, maquinaria, equipo y mejoras tienen vidas útiles diferentes, se contabilizan como elementos separados (componentes significativos) de flota, maquinaria y equipo.

Cualquier ganancia y pérdida procedente de la disposición de un elemento de flota, maquinaria y equipo son reconocidas en el estado de resultados.

(ii) *Costos subsiguientes*

Los desembolsos subsiguientes son capitalizados sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con el desembolso fluyan hacia la Compañía.

(iii) *Depreciación y amortización*

La depreciación y amortización son calculadas para rebajar al costo de los elementos de flota, maquinaria y equipos menos sus valores residuales estimados usando el método de línea recta durante sus vidas útiles estimadas, y por lo general se reconoce en el estado de resultados.

Los activos arrendados se deprecian durante el menor tiempo entre el plazo del arrendamiento y sus vidas útiles a menos que exista certeza razonable de que la Compañía obtendrá la propiedad al término del plazo del arrendamiento.

La vida útil estimada de flota, maquinaria, equipo y mejoras son las siguientes:

	<u>Vida útil</u>
Flota y equipo de transporte público	15
Maquinaria y equipo	5
Equipo de comunicación y cómputo	5
Mobiliario y enseres	5
Vehículos	5
Mejoras a la propiedad de terceros	5

Los métodos de depreciación, las vidas útiles y los valores residuales son revisados en cada fecha de reporte y ajustados de ser necesario.

(d) *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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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 la Compañía 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.

La Compañía en el 2016 pasó a ser una entidad del Estado panameño, su modelo de negocio está orientado al servicio público con énfasis en el beneficio social, donde cuenta con un modelo de operación, de servicios y explotación de infraestructura que hace que sus ingresos, fijados mediante una tarifa técnica determinada por la autoridad, no cubra la recuperación de sus activos. Este modelo se contrapone con el concepto de rentabilización económica de los activos según NIC 36, donde el valor de uso corresponde al valor presente de los flujos futuros estimados que se espera obtener con la explotación de los activos.

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

Activos financieros medidos a costo amortizado

La Compañía 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 la Compañía 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.

(ii) Activos no financieros

Los valores según libros de los activos no financieros de la Compañía (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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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.

(e) *Provisiones*

Una provisión se reconoce, si como resultado de un evento pasado, la Compañía tiene una obligación legal o constructiva en el presente que pueda ser estimada con suficiente fiabilidad, y es probable que una salida de beneficios económicos sea necesaria para cancelar la obligación.

(f) *Capital pagado*

El capital está compuesto por acciones comunes nominales, sin valor nominal y con derecho a voto.

(g) *Reconocimiento de ingresos*

Los ingresos son reconocidos en el estado de resultados cuando los servicios son prestados y aceptados por los usuarios del sistema de transporte, sobre una base de acumulado o devengado.

(h) *Subsidios gubernamentales*

Los subsidios gubernamentales 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.

(i) *Impuesto sobre la renta*

El impuesto sobre la renta incluye el cálculo del impuesto corriente y el impuesto diferido. El impuesto sobre la renta es reconocido en el estado de resultados, excepto en la medida en que se relacione con una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en patrimonio u otros resultados integrales.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

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

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

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

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

(j) *Arrendamientos*

Los activos mantenidos por la Compañía bajo arrendamiento, que transfieren a la Compañía sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad, son clasificados como arrendamientos financieros. Los activos arrendados son medidos inicialmente a un importe igual al menor valor entre el valor razonable y el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento. Después del reconocimiento inicial, los activos se contabilizan de acuerdo con la política contable aplicable a ese activo.

Los activos mantenidos bajo otros arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos y se reconocen como gastos en el estado de resultados en forma lineal, durante el plazo del arrendamiento. Los incentivos por arrendamiento recibidos son reconocidos como parte integral del gasto total por arrendamiento durante el plazo de éste.

(k) *Prima por 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, la Compañía ha establecido una provisión, la cual se calcula sobre la base de una semana de indemnización por cada año de trabajo.

La Ley 44 del 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

La Compañía está cumpliendo con los requisitos anteriores y el Fondo de cesantía establecido es administrado por Pro Futuro Administradora de Fondos de Pensiones y Cesantía, S. A.

(5) Normas emitidas, pero 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 2015. Sin embargo, la Compañía no ha aplicado las siguientes nuevas normas y modificaciones a las normas en la preparación de estos estados financieros.

<u>Normas nuevas o modificadas</u>	<u>Resumen de los requerimientos</u>	<u>Posible impacto en los estados financieros</u>
NIIF 9 <i>Instrumentos Financieros</i>	<p>La NIIF 9, publicada en julio 2014, reemplaza las guías de la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición. La NIIF 9 incluye guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros, y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. También mantiene las guías relacionadas con el reconocimiento y baja de las cuentas de los instrumentos financieros NIC 39.</p> <p>La NIIF 9 es efectiva para los períodos anuales sobre los que se informa que comienzan el 1 de enero de 2018 o después. Su adopción anticipada está permitida.</p>	La Compañía está evaluando el posible impacto de la aplicación de la NIIF 9 sobre sus estados financieros.
NIIF 15 <i>Ingresos de actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes</i>	<p>La NIIF 15 establece un marco completo para determinar si se reconocen ingresos de actividades ordinarias con qué importe y cuándo deben ser reconocidos. Esta norma reemplaza las actuales guías para el reconocimiento de ingresos, incluyendo la NIC 18 <i>Ingresos de Actividades Ordinarias</i>, NIC 11 <i>Contratos de Construcción</i> y CINIIF 13 <i>Programas de Fidelización de Clientes</i>.</p> <p>La NIIF 15 es efectiva para los períodos anuales sobre los que se informa que comienzan el 1 de enero de 2018 o después. Su adopción anticipada está permitida.</p>	La Compañía está evaluando el posible impacto de la aplicación de la NIIF 15 sobre sus estados financieros.
NIIF 16 <i>Arrendamientos, la cual reemplaza la actual NIC 17 Arrendamientos</i>	<p>La NIIF 16 elimina la clasificación de los arrendamientos, ya sea como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros para el arrendatario. En su lugar, todos los arrendamientos son reconocidos de forma similar a los arrendamientos financieros bajo la NIC 17 Los arrendamientos se miden al valor presente de los pagos futuros de arrendamiento y se presentan ya sea como activos arrendados (activos por derecho de uso) o junto con propiedad, planta y equipo. La NIIF 16 es efectiva para los períodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2019. La adopción anticipada es permitida para entidades que también adopten la NIIF 15 – ingresos de Contratos con Clientes.</p>	La Compañía está evaluando el posible impacto de la aplicación de la NIIF 16 sobre sus estados financieros.

Otras normas

No se espera que las siguientes nuevas normas o modificaciones tengan un impacto significativo en los estados financieros de la Compañía.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

Mejoras Anuales a las NIIF Ciclo 2014–2016 – Modificaciones a la NIIF 1 y NIC 28.

Clasificación y Medición de Transacciones con Pago Basado en Acciones (Modificaciones a la NIIF 2).

Transferencias de Propiedades de Inversión (Modificaciones a la NIC 40).

Venta o Aportación de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto (Modificaciones a la NIIF 10 y la NIC 28).

CINIIF 22 Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones Anticipadas.

CINIIF 23 Incertidumbre sobre Tratamientos de Impuesto a las Ganancias.

(6) Efectivo

El efectivo se detalla de la siguiente manera:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Efectivo en caja	74,804	41,300
Cuentas bancarias	<u>5,392,567</u>	<u>2,501,820</u>
	<u>5,467,371</u>	<u>2,543,120</u>

(7) Cuentas por cobrar clientes

Las cuentas por cobrar clientes se detallan a continuación:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (República de Panamá)	9,165,742	25,758,679
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A., (SONDA)	<u>1,067,751</u>	<u>913,546</u>
	<u>10,233,493</u>	<u>26,672,225</u>

Al 31 de diciembre 2017 la cuenta por cobrar a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) por B/.9,165,742 (2016: B/.25,758,679) corresponde a subsidios del Estado según contrato que regula la tarifa técnica para los estudiantes; tarifa técnica de servicio troncal y/o transversal, y los correspondientes montos de subsidios tarifarios.

La cuenta por cobrar a la Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA) por B/.1,067,751, (2016: B/.913,546) corresponde a la tarifa pagada directamente por los usuarios transportados.

Entre el 31 de diciembre de 2017, y a la fecha de aprobación de estos estados financieros, la Compañía cobró el saldo correspondiente a la cuenta de ATTT y SONDA, en su totalidad.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

A continuación el detalle de los subsidios tarifarios reconocidos en el estado de resultados:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Subsidio de tarifa técnica de servicio troncal y corredor	79,720,548	68,177,508
Subsidio de tarifa técnica de servicio para estudiantes	265,396	257,581
Subsidio para fondo gasto operacional	12,018,205	7,320,385
Total	<u>92,004,149</u>	<u>75,755,474</u>

Como resultado de la Adenda No.15 y del Contrato de Concesión No.19/17, los cuales fueron refrendados por la Contraloría General de la República de Panamá el 10 de julio de 2019, se factura en forma retroactiva en septiembre de 2019 la suma de B/.988,301 y B/.111,030, pertenecientes a los meses de noviembre y diciembre de 2017.

(8) Inventarios de repuestos, neto

Los inventarios de repuestos, neto se presentan de la siguiente manera:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Repuestos	8,510,261	8,065,167
Combustible	181,958	195,784
Otros insumos	419,159	514,806
	<u>9,111,378</u>	<u>8,775,757</u>
Provisión de inventario	<u>(171,276)</u>	<u>(171,276)</u>
	8,940,102	8,604,481
Menos: porción corriente	<u>8,651,457</u>	<u>8,481,980</u>
Porción no corriente	<u>288,645</u>	<u>122,501</u>

Al 31 de diciembre de 2017, la provisión de inventarios de lento movimiento es de B/.171,276 (2016: igual).

El movimiento del inventario es el siguiente:

	<u>2017</u>			
	<u>Saldo al inicio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Usos</u>	<u>Saldo al final</u>
Repuestos	8,065,167	43,065,563	42,620,469	8,510,261
Combustible	195,784	22,362,277	22,376,103	181,958
Otros insumos	514,806	20,023,820	20,119,467	419,159
	<u>8,775,757</u>	<u>85,451,660</u>	<u>85,116,039</u>	<u>9,111,378</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

		<u>2016</u>		
	<u>Saldo al inicio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Usos</u>	<u>Saldo al final</u>
Repuestos	6,726,371	35,305,747	33,966,951	8,065,167
Combustible	133,046	16,639,307	16,576,569	195,784
Otros insumos	<u>449,084</u>	<u>19,632,101</u>	<u>19,566,379</u>	<u>514,806</u>
	<u>7,308,501</u>	<u>71,577,155</u>	<u>70,109,899</u>	<u>8,775,757</u>

(9) Depósitos en garantía

Al 31 de diciembre de 2017 los depósitos en garantía por B/. 185,492 (2016: igual) corresponden a depósitos por arrendamientos y otros servicios.

(10) Anticipos a proveedores

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Sistema de gestión humana y planilla	4,000	4,000
Programación de buses	70,000	70,000
Máquinas de lavado buses	<u>0</u>	<u>472,195</u>
Proyectos de Inversión	74,000	546,195
Inventarios y otros	215,645	449,932
Anticipos a proveedores	634,979	236,707
Adelantos de seguros	<u>57,407</u>	<u>52,848</u>
Bienes y servicios	908,031	739,487
Impuestos Tesoro Nacional	<u>8,239</u>	<u>116,867</u>
	<u>990,270</u>	<u>1,402,549</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

La depreciación y amortización es reconocida en los costos de operación por B/.16,552,996 (2016: B/.16,029,654) y en los gastos generales y administrativos por B/.1,531,492 (2016: B/.1,574,408).

(12) Activos intangibles, neto

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Costo		
Saldo al inicio	9,297,953	8,904,988
Adiciones	<u>511,331</u>	<u>392,965</u>
Saldo al final	<u>9,809,284</u>	<u>9,297,953</u>
Amortización acumulada		
Saldo al inicio	(3,006,243)	(2,020,747)
Amortización	<u>(1,120,521)</u>	<u>(985,496)</u>
Saldo al final	<u>(4,126,764)</u>	<u>(3,006,243)</u>
	<u>5,682,520</u>	<u>6,291,710</u>

Los activos intangibles incluyen un sistema de control, gestión y localización de la flota de transporte público, a un costo de B/.5,373,833 y un sistema para la planificación y programación de operaciones para la flota de transporte público, a un costo de B/.3,118,433; ambos amortizables conforme a una vida útil estimada de 12 años.

(13) Documentos por pagar

a. Otros Acreedores

Al adquirir el 100% de las acciones de la Compañía en el año 2016, el Estado Panameño mediante la Resolución de Gabinete número 130 de 4 de diciembre de 2015 publicada en la Gaceta Oficial número 27924-B de 9 de diciembre de 2015, autoriza la emisión de Pagarés a los accionistas salientes por un total de B/.24,730,110 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 devengan intereses sobre saldo, con tasa LIBOR a tres meses más el 2.5% anual, intereses pagaderos anualmente a la fecha de vencimiento de cada uno de los pagarés. Los pagarés tienen vencimiento en 3 y 4 años con amortización anual a capital.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

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

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

Fanalca	5,962,221
Felgate Enterprises	4,797,870
Fanalca Investment, S. A.	5,970,020

(14) Saldos y transacciones con partes relacionadas

La Compañía llevó a cabo transacciones con partes relacionadas, y como resultado de éstas se presentan los siguientes saldos y transacciones:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Efectivo:		
Banco Nacional	4,686,131	1,445,937
Interés al Banco Nacional (Pagarés)	<u>372,245</u>	<u>50,392</u>
	<u>5,058,376</u>	<u>1,496,329</u>
Cuentas por cobrar:		
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	<u>9,165,742</u>	<u>25,758,679</u>
Ingresos por subsidios tarifarios	<u>92,004,149</u>	<u>75,755,474</u>

Al 31 de diciembre de 2016, con la compra del 100% de las acciones de la Compañía por parte del Estado panameño, las partes relacionadas del 2015, se convierten en proveedores generales de la Compañía.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(15) Provisión de contingencias

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

En la Cláusula 10.04, en términos generales, se establece que todo reclamo o indemnización general que se presente después de la fecha de cierre de la transacción de compraventa de las acciones será cubierto por esta 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 enero de 2018.

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

(16) Capital pagado

El capital pagado está conformado por B/.304,030,000 (2016: B/.257,200,000) de capital en acciones

Al 31 de diciembre de 2017, el capital pagado está representado por una acción sin valor nominal a nombre de su único dueño Metro de Panamá, S. A. (2016: igual)

En el 2016, una vez se realizó el traspaso de las acciones a favor de Metro de Panamá, S.A. se realizaron los siguientes aportes de capital:

- a. Mediante acta de Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., del 5 de enero de 2016, se autorizó la capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S. A. hasta por la suma de B/.180,239,889. La Junta Directiva de Transporte Masivo de Panamá, S.A., del 21 de abril de 2016, autoriza esta capitalización, se hizo efectiva el 29 de abril de 2016 por B/.180,200,000 con la cual se canceló la totalidad de la deuda del crédito sindicado.
- b. Mediante acta de Junta Directiva de Transporte Masivo de Panamá, S.A. del 3 de febrero de 2016, se autorizó la capitalización de las cuentas por pagar relacionadas por B/.52,000,000 millones.

Dicha capitalización se materializó en tres partes contados de la siguiente manera:

<u>Fecha</u>	<u>Monto</u>
22/02/2016	14,300,000
3/03/2016	23,000,000
23/03/2016	14,700,000
Total	<u>52,000,000</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

El propósito de la capitalización es hacerle frente a:

- i. Pago de indemnizaciones a los trabajadores.
- ii. Regularización de obligaciones comerciales con compañías proveedoras relacionadas en virtud del contrato de compraventa.
- iii. Pago de vencimiento de obligaciones financieras con Volvo (Vedebe Trading, S. A.).
- iv. Capital de trabajo para la Compañía.

La distribución del monto de la capitalización se describe a continuación:

Volvo	14,000,000
Indemnizaciones laborales	16,000,000
Capital de trabajo nivelación	3,000,000
Cuentas con empresas relacionadas	15,000,000
Capital de trabajo - adicional	<u>4,000,000</u>
	<u>52,000,000</u>

- c. Mediante acta de Junta Directiva, con fecha 23 de enero de 2017 se autorizó la capitalización de la Compañía por B/.46,830,000. Esta capitalización se hizo efectiva el 8 de febrero de 2017. El monto de la capitalización fue utilizado para la compra de 203 buses.

(17) Ingresos de actividades ordinarias y otros ingresos

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Servicios de transporte	45,670,467	42,171,465
Ingresos por subsidios	<u>92,004,149</u>	<u>75,755,474</u>
	<u>137,674,616</u>	<u>117,926,939</u>

Los servicios de transporte corresponden a la tarifa pagada directamente por los usuarios transportados.

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Ingresos por Comisión Publicitaria	1,383,710	1,380,000
Otros	<u>18,805</u>	<u>281,779</u>
	<u>1,402,515</u>	<u>1,661,779</u>

Los otros ingresos se originan de ingresos de anuncios publicitarios en los buses y la venta de aceites quemados, chatarras y cualquier otro cobro a empleados por pérdida de chalecos, carnets, etc.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros**(18) Costos de operación**

Los costos de operación se detallan a continuación:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Gasto de personal – operaciones	49,874,917	40,440,903
Depreciación y amortización de la flota, maquinaria, equipo, y mejoras (Véase nota 11)	16,552,996	16,029,654
Amortización del activo intangible (Véase nota 12)	1,120,521	985,496
Combustible	20,971,417	15,199,262
Peajes	4,385,762	3,866,138
Mano de obra – mantenimiento	16,451,870	14,661,959
Lavado	2,878,364	2,553,250
Mantenimiento correctivo:		
Aceites	1,067,616	847,903
Filtros	682,873	611,201
Chasis	839,605	662,438
Refrigerante	341,917	450,396
Seguridad industrial	205,280	166,055
Sistema anti-incendio	1,254,882	524,415
Insumos aires acondicionados	706,763	486,693
Alquiler de patios	599,454	599,454
Trámites legales	159,763	152,479
Llantas	2,171,125	2,230,276
Insumos programados:		
Aire acondicionado	1,741,133	1,538,077
Dirección	3,350,219	2,760,428
Eléctricos	3,384,004	2,810,021
Carrocería	5,709,308	5,594,598
Repuestos	3,040,132	1,663,466
Refrigeración	1,232,312	1,017,568
Otros	2,003,211	414,033
Dotaciones	364,369	444,339
Seguros	1,374,026	2,006,260
Gasto (reversión) de la provisión de accidentes	345,097	(461,053)
	<u>142,808,936</u>	<u>118,255,709</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(19) Gastos generales y administrativos

El detalle de los gastos generales y administrativos se presenta a continuación:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Gastos de personal	6,440,927	5,200,347
Honorarios profesionales	3,044,825	3,237,322
Consultorías (a)	4,027,282	3,184,195
Impuestos	216,839	88,100
Arrendamientos operativos	731,790	780,759
Seguros	49,375	156,432
Servicios generales	4,609,712	4,184,062
Anuncios y publicidad	273,801	199,467
Gastos legales	212,484	113,673
Reparación y mantenimiento	894,440	677,202
Adecuaciones de instalaciones	58,961	183,441
Gastos de viajes	70,374	43,936
Gastos diversos	1,496,635	1,679,595
Multas y litigios	2,317	1,340
Licencias	0	516,709
Otros	697,440	261,751
Depreciación	<u>1,531,492</u>	<u>1,574,408</u>
	<u>24,358,694</u>	<u>22,082,739</u>

(a) En base a la cláusula 8.11 del contrato de compraventa de acciones, con fecha 11 de diciembre de 2015 el Estado, a través del Ministerio de la Presidencia, celebra el contrato No. MP-67-2015 de Servicios para la Administración de Transporte Masivo, S. A. con la empresa First Transit de Panamá Inc. por un período inicial de 22 meses por un monto total de B/.9,963,928 más el impuesto ITBMS. Los servicios de First Transit de Panamá, Inc., incluyen la gestión y manejo del sistema de transporte público a cargo de Transporte Masivo de Panamá, S. A., asesoría durante el período de transición con personal clave y expertos, plan de estabilización, inspección de flota de buses, asesoramiento y asistencia técnica en aquellas actividades que impacten positivamente a la operación.

Mediante acta de Junta Directiva de Transporte Masivo de Panamá, S. A. con fecha 21 de abril de 2016, se autoriza la cesión del contrato MP-67-2015 celebrado entre el Ministerio de la Presidencia y First Transit de Panamá, Inc. a Transporte Masivo de Panamá, S. A. por el período restante. La cesión del contrato se hace efectivo a partir de octubre del 2016.

Durante el año 2017 se realizan las adendas No. 1 y No. 2 al contrato No. MP-67-2015 de Servicios para la Administración de Transporte Masivo, S. A. con la empresa First Transit de Panamá Inc. para extender el vencimiento del mismo hasta el 31 de diciembre de 2019, para la implementación del plan de estabilización, adecuación de la flota de buses con medidas de seguridad, tipologías de buses, capacitación a operadores de buses e intervenciones específicas por un total de B/.20,087,253 más el impuesto de ITBMS.

Al 31 de diciembre de 2017, la Compañía reconoció en gasto el total de B/.4,027,282 (2016: B/.3,184,195) en concepto de honorarios profesionales de First Transit de Panamá Inc.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(20) Impuesto sobre la renta

De acuerdo con las regulaciones fiscales vigentes, las declaraciones del impuesto sobre la renta de la Compañía están sujetas a revisión por las autoridades fiscales, por los últimos tres años inclusive el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

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.

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

Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o 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.

La Compañía obtuvo resolución favorable de la solicitud de No Aplicación del Cálculo Alternativo del Impuesto sobre la Renta (CAIR) para el período fiscal 2017 mediante resolución N° 201-3287, así como para el período fiscal 2016 mediante la resolución N° 201-5405. Sin embargo para el período 2015 la solicitud fue rechazada, y el monto que resulta a pagar bajo el método alternativo es de B/.1,041,137. El mismo se encuentra en reclamación.

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

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>2017</u>		<u>2016</u>
Pérdida antes del impuesto sobre la renta		(28,697,066)		(37,497,589)
Tasa de impuesto sobre la renta estatutaria	25%	(7,174,267)	25%	(9,374,397)
Aumento resultante de:				
Ingresos no gravables	0.20%	(57,551)		(394,980)
Costos y gastos no deducibles	(1.63)%	469,373		1,042,869
Total de impuesto sobre la renta	(23.56)%	(6,762,445)		(8,756,508)
Efecto del beneficio fiscal	23.56%	6,762,445		8,756,508
Total del impuesto sobre la renta	0%	<u>0</u>	0%	<u>0</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

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

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

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

(21) Instrumentos financieros - Valores razonables y gestión de riesgos

a) Clasificación contable y valor razonable

A continuación, se 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 siguiente 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.

	Partidas por cobrar	Otros pasivos financieros	Total	2017		
				Valor razonable		
				Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Activos financieros no medidos al valor razonable						
Efectivo	5,467,371	0	5,467,371	-	-	-
Cuentas por cobrar	10,371,361	0	10,371,361	-	-	-
Anticipos a proveedores	990,270	0	990,270	-	-	-
	<u>16,829,002</u>	<u>0</u>	<u>16,829,002</u>			
Pasivos financieros no medidos al valor razonable						
Cuentas por pagar proveedores	0	6,496,957	6,496,957	-	-	-
Documentos por pagar	0	17,153,407	17,153,407	-	17,149,244	-
	<u>0</u>	<u>23,650,364</u>	<u>23,650,364</u>			

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

	Partidas por cobrar	Otros pasivos financieros	Total	2016		
				Valor razonable		
				Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Activos financieros no medidos al valor razonable						
Efectivo	2,543,120	0	2,543,120	-	-	-
Cuentas por cobrar	26,812,231	0	26,812,231	-	-	-
Anticipos a proveedores	1,402,549	0	1,402,549	-	-	-
	<u>30,757,900</u>	<u>0</u>	<u>30,757,900</u>			
Pasivos financieros no medidos al valor razonable						
Cuentas por pagar proveedores	0	13,051,902	13,051,902	-	-	-
Documentos por pagar	0	24,730,111	24,730,111	-	24,778,912	-
	<u>0</u>	<u>37,782,013</u>	<u>37,782,013</u>			

El valor en libros del efectivo, fondo de fideicomiso y las cuentas por cobrar, se aproximan a su valor razonable por su naturaleza a corto plazo.

En relación al monto de los sobregiros bancarios, proveedores, préstamos y documentos por pagar, su valor razonable es igual a su importe en libros.

b) *Medición de valores razonables*

El siguiente cuadro muestra las técnicas de valoración usadas para medir los valores razonables:

Instrumentos financieros no medidos al valor razonable		
Tipo	Técnica de valoración	Variables no observables significativas
Documentos por pagar	Flujos de efectivo descontados	Tasa de interés.

c) *Gestión de riesgo financiero*

La Junta Directiva es responsable de establecer y supervisar la estructura de administración de riesgo de la Compañía. La Junta Directiva, la cual es responsable del desarrollo y seguimiento de las políticas de administración de los riesgos de la Compañía.

Las políticas de administración de riesgos de la Compañía son establecidas con el objeto de identificar y analizar los riesgos enfrentados por la Compañía, para fijar los límites y controles de riesgo adecuados, y para monitorear los riesgos y el cumplimiento de los límites. Las políticas de administración de riesgos y los sistemas son revisados regularmente para que reflejen los cambios en las condiciones de mercado y las actividades de la Compañía, a través de sus normas y procedimientos de administración, pretende desarrollar un ambiente de control disciplinado y constructivo en el que todos los empleados comprendan sus funciones y obligaciones.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

La Junta Directiva de la Compañía supervisa la manera en que la administración monitorea el cumplimiento de las políticas y los procedimientos de administración de riesgo de la Compañía y revisa si el marco de administración de riesgo es apropiado respecto a los riesgos enfrentados por la Compañía.

La Compañía está expuesta a los siguientes riesgos relacionados del uso de instrumentos financieros:

(i) Riesgo de crédito

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

Cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar

El cliente más significativo de la Compañía es la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, con un saldo de B/.9,165,742 al 31 de diciembre de 2017 (2016: B/.25,758,679).

Al 31 de diciembre de 2017, la morosidad de las cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar que no estaban deteriorados es la siguiente:

<u>Días de morosidad</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
De 0 a 30 días	1,682,787	2,855,742
De 31 a 60 días	8,012,160	6,031,403
De 61 a 90 días	665,490	8,556,546
De 91 a 120 días	4,650	9,360,085
Total	<u>10,365,087</u>	<u>26,803,776</u>

La exposición máxima al riesgo de crédito está representada por el valor en libros de cada activo financiero en el estado consolidado de situación financiera.

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Cuentas por cobrar	10,365,087	26,803,776
Cuentas bancarias y caja menuda	<u>5,467,371</u>	<u>2,543,120</u>
	<u>15,832,458</u>	<u>29,346,896</u>

Las cuentas bancarias están colocadas en instituciones bancarias con gran prestigio y solidez.

(ii) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía pueda experimentar dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que son liquidados mediante la entrega de efectivo o de otros activos financieros.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.
(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

El enfoque de la Compañía para el manejo de la liquidez es el de asegurarse, tanto como sea posible, que siempre tendrá suficiente liquidez para cumplir sus obligaciones a su vencimiento, en circunstancias normales y condiciones de estrés, sin incurrir en pérdidas inaceptables o correr el riesgo de daño a la reputación de la Compañía.

Administración del riesgo de liquidez

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

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

	<u>Importe en libros</u>	<u>2017</u>			
		<u>Flujos de efectivo contractuales</u>			
		<u>Total</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 Meses</u>	<u>Más de un Año</u>
Documentos por pagar	17,153,407	18,446,751	8,096,188	0	10,350,563
Cuentas por pagar proveedores	<u>6,496,957</u>	<u>6,496,957</u>	<u>0</u>	<u>6,496,957</u>	<u>0</u>
	<u>23,650,364</u>	<u>24,943,708</u>	<u>8,096,188</u>	<u>6,496,957</u>	<u>10,350,563</u>

	<u>Importe en libros</u>	<u>2016</u>			
		<u>Flujos de efectivo contractuales</u>			
		<u>Total</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 Meses</u>	<u>Más de un Año</u>
Documentos por pagar	24,730,111	26,654,980	8,245,109	0	18,409,871
Cuentas por pagar proveedores	<u>13,051,902</u>	<u>13,051,902</u>	<u>0</u>	<u>13,051,902</u>	<u>0</u>
	<u>37,782,013</u>	<u>39,706,882</u>	<u>8,245,109</u>	<u>13,051,902</u>	<u>18,409,871</u>

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

(iii) **Riesgo de mercado**

El riesgo de mercado es el riesgo de que los cambios en los precios de mercado, tales como las tasas de interés y de los precios de las acciones afecten el ingreso del Grupo o el valor de sus posesiones en instrumentos financieros. El objetivo del manejo del riesgo de mercado es administrar y controlar las exposiciones al riesgo de mercado dentro de parámetros aceptables, optimizando el retorno del riesgo.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(22) Compromisos y contingencias

Arrendamientos operativos

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

<u>Año</u>	<u>Monto</u>
2018	1,036,872
2019	1,159,773
2020	1,206,163

Durante los años 2017 un importe de B/.599,454 (2016: igual) fue reconocido como gasto en el estado de resultados.

Procesos civiles y penales

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

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 la póliza 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>2017</u>	<u>2016</u>
Saldo inicial	80,403	521,421
Incremento a la reserva	345,097	20,035
Reversión	<u>0</u>	<u>(461,053)</u>
Saldo final	<u>425,500</u>	<u>80,403</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

(23) Eventos subsecuentes

La Compañía ha evaluado los hechos ocurridos después del 31 de diciembre de 2017, para valorar la necesidad de un posible reconocimiento o revelación en los estados financieros adjuntos.

a. Capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S. A.

Posteriormente, en acta de Junta Directiva, con fecha 19 de febrero de 2018 se autorizó la capitalización de la Compañía por B/.5,000,000. Esta capitalización se hizo efectiva el 2 de abril de 2018 para atender el pago de la Adenda No. 2 del contrato de servicios con la empresa First Transit Panamá Inc.

Mediante acta de Junta Directiva, con fecha 26 de abril de 2018 se autorizó la capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S, A, por B/.8,222,592. Esta capitalización se hizo efectiva el 27 de agosto de 2018, cuyo propósito es hacer frente a los programas de inversión contemplados en el presupuesto de inversiones de 2018.

Mediante acta de Junta Directiva, con fecha 7 de febrero de 2019 se autorizó la capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S, A, por B/.5,000,000. Esta capitalización se hizo efectiva el 21 de marzo de 2019, cuyo propósito es hacer frente a los pagos de honorarios de consultoría a la empresa First Transit de Panamá Inc.

b. Adendas al contrato de concesión

Las adendas 14, 16, continúan en proceso de refrendo.

La adenda No.15, la cual establece que la Tarifa Subsidiada por viaje para los servicios expresos y semiexpresos de B/.0.488, incrementara en B/.0.50 quedando la nueva Tarifa Subsidiada en B/.0.988, efectiva desde el 13 de diciembre de 2017, la misma fue refrendada por la Contraloría General de la República el 10 de julio de 2019.

Los eventos anteriores están basados en las autorizaciones del Consejo de Gabinete de la República de Panamá establecidas en la Resolución de Gabinete No.130 del 4 de diciembre de 2015, Resolución de Gabinete No.1 del 5 de enero de 2016 y contrato Compraventa de Acciones No. MPSA-028-2015.

El contrato de Concesión No.19/17, el cual establece la concesión administrativa para la planificación, diseño y operación para la movilización masiva de pasajeros en la ruta Altos del Lago, corregimiento de Cristóbal, distrito de Colón. Mediante Resolución No. 151 de 27 de noviembre de 2017, el Consejo de Gabinete aprueba la contratación mediante procedimiento excepcional, con la empresa Transporte Masivo de Panamá, S.A. para la implementación del Sistema de Movilidad de Pasajeros en la ruta denominada Residencial Altos del Lago, Colón y viceversa. El mismo fue refrendado por la Contraloría General de la República el 10 de julio de 2019.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los Estados Financieros

c. Otros Acreedores

En referencia a la nota 14, los pagos efectuados han sido de la siguiente manera.

Nombre	Saldo al 31-12-2017	2017		2018		2019	
		Capital	Interés	Capital	Interés	Capital	Interés
FANALCA, S. A.	3,974,814	1,987,407	195,652	1,987,407	149,666	1,987,407	95,556
FELGATE EMPRESAS, S. A.	1,720,683	573,561	75,286	573,561	64,790	1,147,122	57,162
FELGATE EMPRESAS, S. A.	3,198,580	1,599,290	157,443	1,599,290	120,438	1,599,290	76,895
FANALCA INVESTMENT, S. A.	3,980,014	1,990,007	195,908	1,990,007	149,862	1,990,007	95,681
FANALCA INVESTMENT, S. A.	4,279,316	1,426,439	187,236	1,426,439	161,132	2,852,878	142,162
	17,153,407	7,576,704	811,525	7,576,704	645,888	9,576,703	467,456

Los señalados pagos se efectuaron en la fecha establecida, 29/1/2017, 29/1/2018 y 29/1/2019.

Durante el año 2019, se realizaron pago a deuda con vencimiento en 2020 por B/.2,000,000 (valor nominal); el pago se realizó con un descuento de 2.5% por pago anticipado.

d. Reserva de Provisión de Contingencia

Mediante el Informe Ejecutivo presentado a la Junta Directiva el 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. MPS-028-2015 por B/.12,419,662 registrada en enero 2016, con efectividad al 31 de diciembre de 2018.