

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

**Estados Financieros**

31 de diciembre de 2018

(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**  
Torre PDC, Ave. Samuel Lewis y  
Calle 56 Este, Obarrio  
Panamá, República de Panamá

Teléfono: (507) 208-0700  
Website: kpmg.com.pa

## **INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES**

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

### **Informe sobre la auditoria de los estados financieros**

#### *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 2018, 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 2018, 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.

## *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 de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración determine que es necesario para permitir la preparación de estados financieros 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 esta.

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 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.

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.

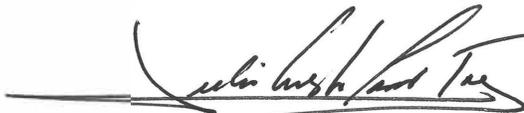
Nos comunicamos con los encargados del gobierno corporativo en relación con, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad de ejecución planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualesquiera deficiencias significativas del control interno que identifiquemos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

#### Otros requerimientos legales de información

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

- Que la dirección, ejecución y supervisión de este trabajo de auditoría se ha realizado físicamente en territorio panameño.
- El socio de auditoría que ha elaborado este informe de los auditores independientes es Julio Lasso
- El equipo de trabajo que ha participado en la auditoría a la que se refiere este informe, está conformado por Karim Shaik, Director y Jorge Samudio, Gerente.

  
Panamá, República de Panamá  
26 de octubre de 2022

  
Julio Lasso  
Socio  
C. P. A. 7890

**TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

**Estado de situación financiera**

31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Notas</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Activos</b>			
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo	7, 15, 22	1,988,890	5,467,371
Cuentas por cobrar:			
Partes relacionadas	15	36,964,064	9,165,742
Empleados		108	6,274
Otras		1,193,060	1,199,345
<b>Total cuentas por cobrar</b>	8, 22	<u>38,157,232</u>	<u>10,371,361</u>
Inventarios de repuestos, neto	9	9,350,577	8,651,457
Anticipo a proveedores	11, 22	21,778	990,270
Gastos pagados por adelantado		627,911	566,729
<b>Total de activos corrientes</b>		<u>50,146,388</u>	<u>26,047,188</u>
<b>Activos no corrientes</b>			
Inventarios de repuestos, neto	9	279,093	288,645
Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto	12	142,850,806	160,631,638
Activos intangibles, neto	13	5,641,010	5,682,520
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		1,166,466	956,042
Depósito en garantía	10	185,492	185,492
Fondo de cesantía	4	2,279,978	1,900,587
Otros activos		65,794	384,940
<b>Total de activos no corrientes</b>		<u>152,468,639</u>	<u>170,029,864</u>
<b>Total de activos</b>		<u><u>202,615,027</u></u>	<u><u>196,077,052</u></u>

*Las notas de la páginas 9 a la 47 son parte integral de estos estados financieros.*

	<u>Notas</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos corrientes</b>			
Documentos por pagar	14, 22, 24	9,576,703	7,576,704
Cuentas por pagar:			
Proveedores	22	17,121,899	6,496,957
<b>Total cuentas por pagar</b>		<u>17,121,899</u>	<u>6,496,957</u>
Gastos acumulados por pagar		5,340,227	4,696,249
Provisión de accidentes	23	621,687	425,500
Provisión para contingencias	16	0	12,419,662
<b>Total de pasivos corrientes</b>		<u>32,660,516</u>	<u>31,615,072</u>
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Documentos por pagar	14, 22, 24	0	9,576,703
Provisión para prestaciones laborales	4	2,877,893	1,833,992
<b>Total de pasivos no corrientes</b>		<u>2,877,893</u>	<u>11,410,695</u>
<b>Total de pasivos</b>		<u>35,538,409</u>	<u>43,025,767</u>
<b>Patrimonio</b>			
Capital pagado		329,672,254	304,030,000
Déficit acumulado		(162,595,636)	(150,978,715)
<b>Total patrimonio</b>		<u>167,076,618</u>	<u>153,051,285</u>
Compromisos y contingencias	23		
<b>Total de pasivo y patrimonio</b>		<u>202,615,027</u>	<u>196,077,052</u>

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

**Estado de resultados**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

---

	<u>Notas</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>			
Servicio de transporte de pasajeros	18	52,638,398	45,670,467
Ingresos por subsidios	8, 15, 18	117,094,568	92,004,149
Total de ingresos		<u>169,732,966</u>	<u>137,674,616</u>
Costos de operación	19	<u>(157,601,415)</u>	<u>(142,808,936)</u>
<b>Ganancia (pérdida), bruta</b>		<u>12,131,551</u>	<u>(5,134,320)</u>
Otros ingresos	18	1,609,528	1,402,515
Gastos generales y administrativos	20	<u>(24,964,044)</u>	<u>(24,358,694)</u>
<b>Resultados de las actividades de operación</b>		<u>(11,222,965)</u>	<u>(28,090,499)</u>
Ingresos financieros		87,965	57,551
Costos financieros		<u>(481,921)</u>	<u>(664,118)</u>
<b>Costos financieros, netos</b>		<u>(393,956)</u>	<u>(606,567)</u>
<b>Pérdida neta</b>	21	<u>(11,616,921)</u>	<u>(28,697,066)</u>

*Las notas de la páginas 9 a la 47 son parte integral de estos estados financieros.*

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

**Estado de cambios en el patrimonio**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>Acciones comunes</u>	<u>Deficit acumulado</u>	<u>Total del patrimonio, en déficit</u>
<b>Saldo al 1 de enero de 2017</b>		257,200,000	(122,281,649)	134,918,351
<b>Total de las pérdidas integrales del año</b>				
Aportes de capital adicional	17	46,830,000	0	46,830,000
Pérdida neta del año		0	(28,697,066)	(28,697,066)
Total del déficit integral del año		<u>304,030,000</u>	<u>(150,978,715)</u>	<u>153,051,285</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2017</b>		<u>304,030,000</u>	<u>(150,978,715)</u>	<u>153,051,285</u>
<b>Saldo al 1 de enero de 2018</b>		304,030,000	(150,978,715)	153,051,285
<b>Total de las utilidades integrales del año</b>				
Aportes de capital adicional	17	25,642,254	0	25,642,254
Pérdida neta del año		0	(11,616,921)	(11,616,921)
Total del déficit integral del año		<u>329,672,254</u>	<u>(162,595,636)</u>	<u>167,076,618</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2018</b>		<u>329,672,254</u>	<u>(162,595,636)</u>	<u>167,076,618</u>

*Las notas de la páginas 9 a la 47 son parte integral de estos estados financieros.*

**TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

**Estado de flujos de efectivo**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(Expresado en Balboas)

	<u>Notas</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación</b>			
Pérdida del año		(11,616,921)	(28,697,066)
Ajustes por:			
Depreciación de flota, maquinaria y equipo	12	19,826,564	18,084,488
Amortización de activos intangibles	13	1,191,013	1,120,521
Pérdida por descarte de activo	12	80,002	37,736
Ajustes de activo fijo	12	0	70,842
Provisión de accidentes	23	541,284	345,097
Provisión de prima de antigüedad e indemnización		2,574,642	1,300,950
Costos financieros, netos		393,956	606,567
		<u>12,990,540</u>	<u>(7,130,865)</u>
Cambios en:			
Cuentas por cobrar		(27,785,871)	16,440,870
Inventarios		(699,120)	(169,477)
Anticipo a proveedores		968,492	412,279
Gastos pagados por adelantado		(271,606)	(150,456)
Otros activos		319,146	1,888,612
Cuentas por pagar - proveedores		10,624,942	(6,554,945)
Gastos acumulados por pagar		643,978	605,006
<b>Efectivo generado por las actividades de operación</b>		<u>(3,209,499)</u>	<u>5,341,024</u>
Intereses pagados		(481,921)	(664,118)
Pago de accidentes		(345,097)	0
Prima de antigüedad e indemnización pagadas		(1,530,741)	(295,072)
<b>Flujo neto (utilizado en) provisto por las actividades de operación</b>		<u>(5,567,258)</u>	<u>4,381,834</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>			
Intereses recibidos		87,965	57,551
Aportes al fondo de cesantía		(711,879)	(1,524,893)
Retiros del fondo de cesantía		332,488	90,673
Cambios en inventario no corrientes		9,552	(166,144)
Producto de la venta de flota y equipos		0	60,044
Adquisición de flota, maquinaria, equipo y mejoras	12	(2,125,734)	(38,716,779)
Adquisición de activos intangibles	13	(1,149,503)	(511,331)
<b>Flujo de efectivo neto utilizado en las actividades de inversión</b>		<u>(3,557,111)</u>	<u>(40,710,879)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento</b>			
Aporte de capital	17	13,222,592	46,830,000
Pagos en documentos por pagar	14	(7,576,704)	(7,576,704)
<b>Flujo de efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento</b>		<u>5,645,888</u>	<u>39,253,296</u>
(Disminución) aumento neto en el efectivo		(3,478,481)	2,924,251
Efectivo al inicio del año		5,467,371	2,543,120
<b>Efectivo al final del año</b>	7	<u>1,988,890</u>	<u>5,467,371</u>

Las notas de la páginas 9 a la 47 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 2018

(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 y sus 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 Contrato de Concesión No. 21-10 de 5 de agosto de 2010.

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

#### Operación:

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

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

Este agente fiduciario contempla los siguientes aspectos:

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

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

#### Contrato de Concesión:

El 5 de agosto de 2010, el Consorcio de Transporte Masivo de Panamá (“el Concesionario”), conformado por Fábrica Nacional de Autopartes, S. A. – FANALCA, S. A. (sociedad colombiana) y Felgate Enterprises, S. A. (sociedad panameña) celebraron Contrato de Concesión Administrativa No. 21-10 para el diseño, suministro y operación del Nuevo Sistema de Movilización Masivo de Pasajeros en el Área Metropolitana de Panamá (Metro Bus), bajo el control y fiscalización de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) de la República de Panamá. Adicional, a la fecha de los presentes estados financieros se incluyen las siguientes adendas: Adenda No. 1 de 6 de agosto de 2010, Adenda No. 2 de 15 de marzo de 2011, Adenda No. 3 de 5 de octubre 2011, Adenda No. 4 de 22 de junio 2012, Adenda No. 5 de 28 de diciembre 2012, Adenda No. 6 de 19 de diciembre de 2013, Adenda No. 7 de 17 de diciembre de 2014, adenda No. 8 de 23 de octubre de 2015, Adenda No. 9 de 11 de diciembre de 2015, los cuales incluyen otros temas relacionados con el Contrato de Concesión, además de las Adendas No.10 de 4 de enero de 2017, La Adenda No.11 de 26 de enero de 2017, La Adenda No.12 de 5 de marzo de 2017, La Adenda No.13 de 18 de octubre de 2017, La Adenda No.14 de 28 de junio de 2019, La Adenda No.15 de 10 de julio de 2019.

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 buses 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 en el contrato. Por este servicio, el Concesionario percibe la correspondiente tarifa autorizada que será cubierta por los usuarios del servicio de transporte público concesionado.

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

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

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.

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

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.

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

- a. La tarifa ofertada por el concesionario, la cual recibirá de cada usuario por el servicio prestado. No obstante, en caso de que el Estado decida aplicar un subsidio directo o indirecto a dicha tarifa, la misma estará compuesta del pago que realicen los pasajeros transportados y el monto que será subsidiado para tal fin. Este último será establecido a través del instrumento jurídico que el caso amerite.
- b. El cien por ciento (100%) de la flota debe estar dotada con equipos para acceso y ubicación segura de dos (2) sillas de ruedas por unidad, con asiento para el acompañante o su equivalente en una solución alterna. Sin embargo, el concesionario podrá ubicar puestos plegables en estos espacios, los cuales podrán ser utilizados por cualquier usuario del sistema, siempre que no se encuentre una persona con discapacidad en la unidad que requiera de dicho espacio, lo cual debe ser garantizado por el operador de la misma. Estos puestos plegables mantendrán un color distinto al resto de los ubicados en el bus, para ser diferenciados.

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

- 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 con 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.
- c. Se establece la Tasa de Referencia como la tasa de financiamiento de 3.5% anual. El Estado se compromete a pagar los gastos de intereses causados por la diferencia entre la Tasa de Referencia y la Tasa Promedio Ponderada aplicada a los préstamos de la Compañía quedando establecido que la Tasa Promedio Ponderada en ningún momento excederá la tasa de 5.5% anual. Este subsidio de financiamiento no será superior a los B/.27,153,887., durante la vigencia del contrato.
- d. Durante la vigencia de la concesión, el Estado por intermedio de la ATTT realizará un aporte fijo anual para constituir un fondo que será denominado “Fondo de Gastos Operacionales” del proyecto Metro Bus (FGO). Este aporte no será mayor a B/.31,138,897, cuyo desembolso será prorrateado anualmente durante el período de vigencia de la concesión.

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

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

## **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 0.49 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.

Como consecuencia de este contrato de compraventa, en los estados financieros al 31 de diciembre de 2015, se han realizado algunos reconocimientos contables y revelaciones, según se explica en las notas 8, 15, 16 y 18.

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:
  - 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

La Adenda No.14 de 28 de junio de 2019 contempla:

“Operación de Carriles Invertido” El Acuerdo se dispuso realizar las gestiones necesarias para implementar tres carriles en cada sentido de forma permanente en los Corredores Norte y Sur, y establecer la circulación de carriles invertidos en uno de esos carriles en horas pico de los días hábiles para los buses del CONCESIONARIO para otros vehículos que transitan en situaciones de emergencia solamente a saber: ambulancias, bomberos, Policía Nacional y Servicio Nacional de Protección Civil (SINAPROC). Sin embargo, esta adenda no ha sido puesto en marcha a la fecha.

La Adenda No.15 de 10 de julio de 2019, contempla:

La tarifa técnica de las rutas del Servicio Especial de corredores será la Tarifa Técnica de los Servicios Expresos y Semiexpresos que es uno punto setenta y cuatro centésimos dólares (US\$1.738), mientras que la Tarifa Subsidiada aplicable al servicio especial de corredores se modifica de uno punto veinticinco centésimos dólares (US\$1.25) a Setenta y cinco centésimos (US\$0.75); por lo que el subsidio tarifario se incrementa de cuarenta y nueve centésimos (US\$0.488) a noventa y nueve centésimos (US\$0.988).

#### **(2) Consideración de Negocio en Marcha**

Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía incurrió en una pérdida de B/.11,616,921 (2017: B/.28,697,066). Para el 2018, los activos corrientes de la Compañía cubren los pasivos corrientes en B/.17,485,872; mientras que en el (2017: (B/.5,567,884)).

En adición, al 31 de diciembre de 2018, existe un déficit acumulado por B/.162,595,636 (2017: B/.150,978,715) y un patrimonio positivo por B/.167,076,618 (2017: B/.153,051,285).

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

---

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 la Compañía.

La Administración establecerá planes y objetivos estratégicos a fin de optimizar el uso de los recursos (Operador y Flota), enfocado en la restructuración y planeamiento del servicio a un sistema de conectividad con rutas de menor distancia y alta frecuencia que permita mejorar significativamente la oferta. Igualmente, como parte de sus objetivos primarios el reemplazo de Flotas gradualmente mediante la adquisición de buses nuevos (Gran Viale) para el transporte público en la ciudad de Panamá y San Miguelito, reducir costos significativos de reparación y mantenimiento en las Flotas totalmente depreciados o con un alto recorrido de kilometrajes.

La empresa recibe aportes de capital anualmente por el Metro de Panamá, S.A. (Dueño único) para proyectos de inversión y expansión del sistema integrado.

### (3) Base de preparación

#### (a) *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros fueron preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Este es el primer conjunto de estados financieros anuales de la Compañía en los que se ha aplicado la Norma NIIF 15 Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes y la Norma NIIF 9 Instrumentos financieros. Los cambios en las políticas contables se describen en la Nota 5.

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta Directiva el 26 de octubre de 2022.

#### (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 y funcional.

#### (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.

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

---

Las estimaciones y supuestos son revisadas a la fecha de reporte.

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 9 – 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 2018, se incluye en la siguiente nota 12 – Vida útil de los activos fijos.

### (e) *Medición de los valores razonables*

Algunas de las 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 a la fecha del reporte 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.

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 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 se 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).

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

---

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 de contabilidad a todos los períodos presentados en estos estados financieros, excepto por la adopción de las normas NIIF 9 y NIIF15.

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. Activos intangibles
- e. Deterioro de activos
- f. Provisiones
- g. Capital pagado
- h. Subsidios gubernamentales
- i. Impuesto sobre la renta
- j. Arrendamientos
- k. Prima por antigüedad y fondo de cesantía
- l. Reconocimiento de ingresos

#### (a) *Instrumentos financieros*

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

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

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

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

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

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

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

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.

iii. **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.

iv. **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) ***Inventario de repuestos***

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

(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 del equipo relacionado se capitalizan como parte del equipo.

Si partes significativas de un elemento de flota, maquinaria, equipos 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.

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

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, equipos 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) *Activos intangibles*

Los costos de adquisición de los sistemas de información se reportan al costo menos la amortización acumulada. La amortización de las aplicaciones informáticas se realiza linealmente entre tres y cinco años desde la entrada en explotación de cada aplicación. El estimado de vida útil y amortización es revisado al final de cada período anual de reporte y el efecto de cualquier cambio en los estimados se reconoce sobre una base prospectiva.

Los costos de mantenimiento de los sistemas informáticos se registran con cargo a la cuenta de resultados del ejercicio en que se incurren.

(e) *Deterioro de activos*

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

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

Evidencia objetiva que los activos financieros están deteriorados incluye:

- Mora o incumplimiento por parte de un cliente;
- Reestructuración de un monto adeudado con términos que 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.

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

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

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

#### *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. La cual aplica únicamente sobre la flota de buses.

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

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

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

(f) *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.

(g) *Capital pagado*

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

(h) *Subsidios gubernamentales*

Los subsidios gubernamentales son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de 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 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.

Se reconocen activos por impuesto diferidos por las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos tributarios y las diferencias temporadas 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 impuesto 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 periodo sobre el que se informa, la Compañía evaluará nuevamente lo 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 aprobadas o prácticamente aprobadas a la fecha de balance.

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

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

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan solo 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. Al 31 de diciembre de 2018, la provisión ascendía a B/.2,877,893 (2017: B/.1,833,992).

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.

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. Al 31 de diciembre de 2018 por B/.2,279,978 (2017: B/.1,900,587).

(l) *Reconocimiento de ingresos*

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

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

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

Productos y servicios	Naturaleza, tiempo de satisfacción de las obligaciones de desempeño y condiciones de pago significativas	Reconocimiento de ingresos de acuerdo con NIIF 15 (aplicable después del 1 de enero de 2018)
Prestación de servicios.	Los ingresos por la prestación de servicios de transporte público de pasajeros se reconocen cuando el servicio ha sido debidamente prestado conforme a la tarifa correspondiente. Son reconocidos a su valor razonable y se registran en función al uso (número de viajes cuando el usuario pasa la tarjeta por el torniquete y a su vez el número es multiplicado por la tarifa técnica por categoría de usuario). El Gobierno Central es el encargado de regular y establecer las tarifas finales que la Compañía cobra a sus pasajeros. La Compañía está sujeta a la regulación de las tarifas por parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre a través del Contrato de Concesión Administrativa No. 21-10 de fecha 5 de agosto de 2010.	Sin cambios
Subsidios gubernamentales	Los subsidios gubernamentales corresponden a subsidio para la tarifa del sistema de transporte público de buses. Estos subsidios son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable que el subsidio es o será recibido y que todas las condiciones adyacentes se cumplan. Cuando el subsidio se relacione a un elemento de gastos, es reconocido como ingresos dentro de los períodos necesarios para equipararse en una base sistemática al costo que intenta compensar	Sin cambios
Alquiler de espacio para publicidad	Los ingresos procedentes de alquiler de espacio para publicidad se reconocen como ingreso de forma lineal mensualmente sobre la base devengada a lo largo del plazo de contrato.	Sin cambios

### (5) Normas emitidas, pero no adoptadas aún

Una serie de nuevas normas y modificaciones a las normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2018 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por la Compañía en la preparación de estos estados financieros.

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

#### A. NIIF 16 Arrendamientos.

La NIIF 16 Arrendamientos entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2019. La NIIF 16 reemplaza la norma actual NIC 17 Arrendamientos; la CINIIF 4 Determinación de si un Acuerdo contiene un Arrendamiento; la SIC-15 Arrendamientos Operativos - Incentivos y la SIC-27 Evaluación de la Esencia de las Transacciones que adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento.

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

La NIIF 16 cambia la forma de contabilizar el arrendamiento para los arrendatarios, utilizando un modelo único para contabilizar dichas transacciones. Este modelo único determina que un arrendatario debe reconocer un activo por derecho de uso, que representa su derecho a usar el activo subyacente, y un pasivo por arrendamiento, que representa su obligación de realizar pagos futuros de arrendamiento. La norma incluye exenciones para su aplicación para arrendamientos a corto plazo y arrendamientos en los que el activo subyacente es de bajo valor.

La contabilidad del arrendador sigue siendo similar a la establecida en la NIC 17, es decir, los arrendadores continúan clasificando los arrendamientos como financieros u operativos, no se espera un impacto significativo producto de la entrada en vigencia de la NIIF 16.

#### **i. Transición**

La Compañía planea aplicar la Norma NIIF 16 inicialmente el 1 de enero de 2019, usando el enfoque retrospectivo modificado. En consecuencia, el efecto acumulado de adoptar la Norma NIIF 16 se reconocerá como ajuste al saldo inicial de las ganancias acumuladas al 1 de enero de 2019, sin reexpresar la información presentada para el año 2018.

La Compañía planea aplicar la solución práctica para adoptar la definición de arrendamiento en el momento de la transición. Esto significa que aplicará la Norma NIIF 16 a todos los contratos suscritos antes del 1 de enero de 2019 e identificados como arrendamientos en conformidad con las Normas NIC 17.

Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía evaluó que no existe impacto de la aplicación de la NIIF 16 sobre sus estados financieros.

#### **B. Otras normas**

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

- CINIIF 23 Incertidumbre sobre Tratamientos de Impuesto a las Ganancias.
- Características de Pago Anticipado con Compensación Negativa (Modificaciones a la Norma NIIF 9).
- Participaciones de Largo Plazo en Asociadas y Negocios Conjuntos (Modificaciones a la Norma NIC 28).
- Modificación, Reducción o Liquidación de un Plan (Modificaciones a la Norma NIC 19).
- Mejoras Anuales a las Normas NIIF, Ciclo 2015-2017 -diversas normas.
- Modificaciones a Referencias al Marco Conceptual en las Normas NIIF.
- Norma NIIF 17 Contratos de Seguros.

La Compañía no ha realizado la evaluación de un posible impacto de la aplicación de estas nuevas normas sobre sus estados financieros.

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

---

### (6) Cambios en las políticas contables significativas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

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

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

A continuación se explica las categorías de medición originales bajo la NIC 39 y las nuevas categorías de medición bajo la NIIF 9 para cada clase de activos y pasivos financieros de la Compañía al 1 de enero de 2018.

	<u>Nota</u>	<u>Clasificación original de acuerdo con la NIC 39</u>	<u>Nueva clasificación de acuerdo con la NIIF 9</u>	<u>Importe en libro de acuerdo con NIC 39</u>	<u>Nuevo importe en libro de acuerdo con NIIF 9</u>
<b>Activos financieros</b>					
Efectivo		Efectivo y equivalente de efectivo	Costo amortizado	5,467,371	5,467,371
Cuentas por cobrar	(ii)	cuentas por cobrar	Costo amortizado	<u>10,371,361</u> <u>15,838,732</u>	<u>10,371,361</u> <u>15,838,732</u>
<b>Pasivos financieros</b>					
Documento por pagar		Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	7,576,704	7,576,704
Cuentas por pagar		Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	<u>6,496,957</u> <u>14,073,661</u>	<u>6,496,957</u> <u>14,073,661</u>

(i) Deterioro de activos financieros

La NIIF 9 reemplaza el modelo de “pérdida incurrida” de la NIC 39 por un modelo de “pérdida crediticia esperada (PCE)”. El nuevo modelo de deterioro aplica a los activos financieros medidos al costo amortizado. Al momento de la transición a NIIF 9, la Compañía determinó que no fue necesario realizar ajustes por estimación de deterioro al 1 de enero de 2018.

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

#### (7) Efectivo

El efectivo se detalla de la siguiente manera:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Efectivo en caja	109,750	74,804
Cuentas bancarias	1,879,140	5,392,567
Efectivo en el estado de flujos de efectivo	<u>1,988,890</u>	<u>5,467,371</u>

#### (8) Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (República de Panamá)	36,964,064	9,165,742
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A., (SONDA)	983,618	1,067,751
Empleados de la Compañía	108	6,274
Otros	209,442	131,594
Total	<u>38,157,232</u>	<u>10,371,361</u>

Al 31 de diciembre 2018 la cuenta por cobrar a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) por B/.36,964,064 (2017: B/.9,165,742) 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/.983,618 (2017: B/.1,067,751) corresponde a la tarifa pagada directamente por los usuarios transportados.

Entre el 31 de diciembre de 2018, 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.

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Subsidio de tarifa técnica de servicio troncal y corredor	102,250,979	79,720,548
Subsidio de tarifa técnica de servicio para estudiantes	355,085	265,396
Subsidio operación de Colón	2,076,537	0
Subsidio para fondo gasto operacional	12,411,967	12,018,205
Total	<u>117,094,568</u>	<u>92,004,149</u>

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

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/.936,991 en concepto de servicio troncal y corredor y B/.110,851 en concepto de operación de Colón.

Además de enero a diciembre de 2018 la suma de B/.11,046,387 en concepto de aumento de subsidio de tarifa técnica de servicio troncal y de corredor y B/.1,965,686, en concepto de subsidio de la operación de Colón.

### (9) Inventarios, neto

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Repuestos	9,098,246	8,510,261
Combustible	167,088	181,958
Otros insumos	383,988	419,159
	<u>9,649,322</u>	<u>9,111,378</u>
Provisión de inventario	<u>(19,652)</u>	<u>(171,276)</u>
	9,629,670	8,940,102
Menos: porción corriente	<u>9,350,577</u>	<u>8,651,457</u>
Porción no corriente	<u>279,093</u>	<u>288,645</u>

La provisión de inventarios de lento movimiento se detalla a continuación:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Saldo al 1 de enero	171,276	171,276
Castigo de inventario	<u>(151,624)</u>	<u>0</u>
Total	<u>19,652</u>	<u>171,276</u>

El movimiento del inventario es el siguiente:

	<b><u>Saldo al inicio</u></b>	<b><u>2018</u></b>		<b><u>Saldo al final</u></b>
		<b><u>Adiciones</u></b>	<b><u>Retiros</u></b>	
Repuestos	8,510,261	21,395,010	20,807,025	9,098,246
Combustible	181,958	29,105,733	29,120,603	167,088
Otros insumos	419,159	2,027,100	2,062,271	383,988
	<u>9,111,378</u>	<u>52,527,843</u>	<u>51,989,899</u>	<u>9,649,322</u>

**TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

**Notas a los estados financieros**

	<b>Saldo al</b>	<b>2017</b>		<b>Saldo al</b>
	<b>inicio</b>	<b>Adiciones</b>	<b>Retiros</b>	<b>final</b>
Repuestos	8,065,167	21,411,374	20,966,280	8,510,261
Combustible	195,784	22,362,277	22,376,103	181,958
Otros insumos	<u>514,806</u>	<u>1,820,287</u>	<u>1,915,934</u>	<u>419,159</u>
	<u>8,775,757</u>	<u>45,593,938</u>	<u>45,258,317</u>	<u>9,111,378</u>

**(10) Depósitos en garantía**

Los depósitos en garantía corresponden a arrendamientos y otros servicios los mismos ascienden a B/.185,492 para los años 2018 y 2017 respectivamente.

**(11) Anticipos a proveedores**

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

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Sistema de gestión humana y planilla	0	4,000
Programación de buses	<u>0</u>	<u>70,000</u>
<b>Proyectos de inversión</b>	0	74,000
Inventarios y otros	13,098	215,645
Anticipos a proveedores	0	634,979
Adelantos de seguros	<u>0</u>	<u>57,407</u>
<b>Bienes y servicios</b>	13,098	982,031
<b>Impuestos Tesoro Nacional</b>	<u>8,680</u>	<u>8,239</u>
<b>Total</b>	<u>21,778</u>	<u>990,270</u>

**TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

**Notas a los Estados Financieros****(12) Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto**

La flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto de depreciación y amortización, se detallan de la siguiente manera:

	<u>Al inicio del año</u>	<u>Adiciones</u>	<u>2018</u> <u>Reclasificaciones</u>	<u>Disposición</u>	<u>Al final del año</u>
<b>Costo</b>					
Flota y equipo de transporte público	252,859,255	598,850	0	(175,083)	253,283,022
Maquinaria y equipo	3,485,653	117,905	(222,247)	0	3,381,311
Equipo de comunicación y cómputo	2,966,689	141,786	0	0	3,108,475
Mobiliario y enseres	1,140,756	224,766	222,247	0	1,587,769
Vehículos	1,379,272	989,754	0	0	2,369,026
Construcciones en proceso	132,311	52,673	202,013	0	386,997
Mejoras a la propiedad de terceros	11,115,177	0	0	0	11,115,177
	<u>273,079,113</u>	<u>2,125,734</u>	<u>202,013</u>	<u>(175,083)</u>	<u>275,231,777</u>
<b>Depreciación y amortización acumulada</b>					
Flota y equipo de transporte público	(99,061,076)	(18,212,529)	0	95,081	(117,178,524)
Maquinaria y equipo	(1,837,361)	(391,944)	0	0	(2,229,305)
Equipo de comunicación y cómputo	(2,195,726)	(374,435)	0	0	(2,570,161)
Mobiliario y enseres	(1,012,759)	(138,328)	0	0	(1,151,087)
Vehículos	(486,884)	(249,012)	0	0	(735,896)
Construcciones en proceso	(23,973)	(27,713)	(202,013)	0	(253,699)
Mejoras a la propiedad de terceros	(7,829,696)	(432,603)	0	0	(8,262,299)
Total	<u>(112,447,475)</u>	<u>(19,826,564)</u>	<u>(202,013)</u>	<u>95,081</u>	<u>(132,380,971)</u>
<b>Saldo neto</b>	<u>160,631,638</u>				<u>142,850,806</u>

Al 31 de diciembre de 2018 el total de activos que están 100% depreciados ascienden B/.4,334,542.

**TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

**Notas a los estados financieros**

	<u>Al inicio del año</u>	<u>Adiciones</u>	<u>2017</u> <u>Reclasificaciones</u>	<u>Disposición</u>	<u>Al final del año</u>
<b>Costo</b>					
Flota y equipo de transporte público	217,175,876	35,859,139	0	(175,760)	252,859,255
Maquinaria y equipo	2,019,791	1,520,662	(54,800)	0	3,485,653
Equipo de comunicación y cómputo	2,754,710	211,979	0	0	2,966,689
Mobiliario y enseres	1,008,951	131,805	0	0	1,140,756
Vehículos	518,389	860,883	0	0	1,379,272
Construcciones en proceso	0	132,311	0	0	132,311
Mejoras a la propiedad de terceros	11,115,177	0	0	0	11,115,177
	<u>234,592,894</u>	<u>38,716,779</u>	<u>(54,800)</u>	<u>(175,760)</u>	<u>273,079,113</u>
<b>Depreciación y amortización acumulada</b>					
Flota y equipo de transporte público	(83,365,372)	(15,773,685)	0	77,981	(99,061,076)
Maquinaria y equipo	(1,430,082)	(407,279)	0	0	(1,837,361)
Equipo de comunicación y cómputo	(1,823,694)	(372,032)	0	0	(2,195,726)
Mobiliario y enseres	(868,958)	(143,801)	0	0	(1,012,759)
Vehículos	(398,986)	(87,898)	0	0	(486,884)
Construcciones en proceso	0	(23,973)	0	0	(23,973)
Mejoras a la propiedad de terceros	(6,537,834)	(1,275,820)	(16,042)	0	(7,829,696)
Total	<u>(94,424,926)</u>	<u>(18,084,488)</u>	<u>(16,042)</u>	<u>77,981</u>	<u>(112,447,475)</u>
<b>Saldo neto</b>	<u>140,167,968</u>				<u>160,631,638</u>

Las mejoras a la propiedad de terceros corresponden a predios de propiedad del Estado panameño, y al patio de Los Pueblos propiedad de un tercero.

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

**Notas a los Estados Financieros**

---

**(13) Activos intangibles, neto**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b><u>Costo</u></b>		
Saldo al inicio	9,809,284	9,297,953
Adiciones	1,149,503	511,331
Saldo al final	<u>10,958,787</u>	<u>9,809,284</u>
<b><u>Amortización acumulada</u></b>		
Saldo al inicio	(4,126,764)	(3,006,243)
Amortización	(1,191,013)	(1,120,521)
Saldo al final	<u>(5,317,777)</u>	<u>(4,126,764)</u>
	<u>5,641,010</u>	<u>5,682,520</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.

**(14) 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>2018</u>	<u>2017</u>
Fanalca	1,987,407	3,974,814
Felgate Enterprises	1,599,290	3,198,580
Felgate Enterprises	1,147,122	1,720,683
Fanalca Investment, S. A.	1,990,007	3,980,014
Fanalca Investment, S. A.	<u>2,852,877</u>	<u>4,279,316</u>
	<u>9,576,703</u>	<u>17,153,407</u>
<b>Menos: porción corriente</b>		
Fanalca	1,987,407	1,987,407
Felgate Enterprises	1,599,290	1,599,290
Felgate Enterprises	1,147,122	573,561
Fanalca Investment, S. A.	1,990,007	1,990,007
Fanalca Investment, S. A.	<u>2,852,877</u>	<u>1,426,439</u>
<b>Porción corriente</b>	<u>(9,576,703)</u>	<u>(7,576,704)</u>
Porción no corriente	<u>0</u>	<u>9,576,703</u>

El Gobierno Central autoriza y aprueba transferencia bancaria, ejecutada a través de la Dirección de Financiamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas mediante Nota MEF-2019-4436 por el monto de B/.10,047,985, para cubrir el saldo de la deuda de capital e intereses. De este monto se devolvió el saldo, luego de cancelar la deuda por un monto de B/.60,828.

**(15) 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>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Efectivo:</u>		
Banco Nacional de Panamá	<u>1,082,388</u>	<u>4,686,131</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>		
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	<u>36,964,064</u>	<u>9,165,742</u>
<u>Intereses por pagar:</u>		
Interés al Banco Nacional de Panamá (Pagarés)	<u>285,016</u>	<u>372,245</u>
<u>Ingresos por subsidios Tarifarios:</u>	<u>117,094,568</u>	<u>92,004,149</u>

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

#### (16) Provisión de contingencias

En base a lo establecido en la Cláusula 7.02(v), del contrato de compraventa de acciones se estableció una reserva de contingencias en los libros contables de la 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 (Nota 17 f).

En la Cláusula 10.04, en términos generales, se establece que todo reclamo o indemnización general que se presente después de la fecha de cierre de la transacción de compraventa de las acciones será cubierto por esta reserva, en base a las declaraciones y garantías de los vendedores contenidas en la Cláusula 5.01. Cualquier saldo de esta reserva que exista dos años después de la fecha de la compraventa será condonado. Los dos años después de la fecha de la compraventa vencieron en enero de 2018.

#### (17) Capital pagado

Al 31 de diciembre de 2016, el capital pagado estaba representado por una acción sin valor nominal a nombre de su único dueño Metro de Panamá, S. A. Al 31 de diciembre de 2015, el capital autorizado estaba representado por 1,000 acciones comunes nominativas por un valor de B/.25,000,000 a favor de los accionistas salientes.

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 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. 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, del 3 de febrero de 2016, se autorizó la capitalización de las cuentas por pagar relacionadas por B/.52,000,000.

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	<u>14,700,000</u>
<b>Total</b>	<b><u>52,000,000</u></b>

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.

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

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.
- d. Mediante 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.
- e. Mediante Acta de Junta de Accionistas del 26 abril. de 2018, se autorizó la capitalización de la Compañía por el monto de B/.8,222,592. Esta Capitalización se hace efectiva el 27 de agosto de 2018.
- f. 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 (Nota 16).

### (18) Ingresos de actividades ordinarias y otros ingresos

Los otros de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Servicio de transporte	52,638,398	45,670,467
Ingresos por servicios tarifarios (Véase nota 8)	117,094,568	92,004,149
Total	<u>169,732,966</u>	<u>137,674,616</u>

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

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingresos por comisión publicitaria	1,380,000	1,383,710
Otros	229,528	18,805
Total	<u>1,609,528</u>	<u>1,402,515</u>

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

Los otros ingresos se originan de ingresos de anuncios publicitario en los buses y la venta de aceites quemados, chatarras y cualquier otro cobro a empleados por pérdida de documentos, carnet y otros.

#### (19) Costos de operación

Los costos de operación se detallan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Gasto de personal – operaciones	53,119,644	49,874,917
Depreciación y amortización de la flota, maquinaria, equipo, y mejoras (Véase nota 12)	19,117,237	16,552,996
Amortización del activo intangible (Véase nota 13)	1,191,013	1,120,521
Combustible	27,873,937	20,971,417
Peajes	5,004,754	4,385,762
Mano de obra – mantenimiento	16,288,012	16,451,870
Lavado	3,466,015	2,878,364
Mantenimiento correctivo:		
Aceites	1,140,930	1,067,616
Filtros	801,079	682,873
Chasis	708,145	839,605
Refrigerante	232,789	341,917
Seguridad industrial	0	205,280
Sistema anti-incendio	835,899	1,254,882
Insumos aires acondicionados	709,439	706,763
Alquiler de patios	1,036,869	599,454
Trámites legales	211,630	159,763
Llantas	2,578,709	2,171,125
Insumos programados:		
Aire acondicionado	1,671,703	1,741,133
Dirección	2,018,538	3,350,219
Eléctricos	2,992,536	3,384,004
Carrocería	6,662,822	5,709,308
Repuestos	3,015,921	3,040,132
Refrigeración	748,366	1,232,312
Otros	3,253,853	2,003,211
Dotaciones	480,798	364,369
Seguros	1,899,493	1,374,026
Gasto de la provisión de accidentes	541,284	345,097
	<u>157,601,415</u>	<u>142,808,936</u>

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

#### (20) Gastos generales y administrativos

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Gastos de personal	8,592,399	6,440,927
Servicios generales	4,349,838	4,609,712
Consultorías	4,269,087	4,027,282
Honorarios profesionales	1,687,804	3,044,825
Gastos diversos	1,531,396	1,496,635
Arrendamientos operativos	1,070,109	731,790
Depreciación	709,327	1,531,492
Anuncios y publicidad	689,650	273,801
Otros	554,239	697,440
Gastos legales	535,004	212,484
Reparación y mantenimiento	474,089	894,440
Impuestos	179,683	216,839
Gastos de viajes	153,173	70,374
Seguros	98,474	49,375
Adecuaciones de instalaciones	65,725	58,961
Multas y litigios	4,047	2,317
	<u>24,964,044</u>	<u>24,358,694</u>

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 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 experto, 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 del ITBMS.

Al 31 de diciembre de 2018, la Compañía reconoció en gasto el total de B/.4,269,087 (2017: B/.4,027,282) 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**

---

#### **(21) 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 2018.

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

Mediante la Gaceta Oficial No. 26489-A, se publicó la Ley No. 8 de 15 de marzo de 2010 en la cual se modifica la tarifa general del Impuesto sobre la Renta (ISR) aplicable a las personas jurídicas a una tasa del 30%.

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

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

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

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

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

---

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

		<u>2018</u>	<u>2017</u>
Pérdida antes del impuesto sobre la renta		(11,616,921)	(28,697,066)
Tasa de impuesto sobre la renta estatutaria	30%	(3,485,076)	(7,174,267)
Aumento resultante de:			
Ingresos no gravables	0.76%	(87,965)	(57,551)
Costos y gastos no deducibles	-0.33%	37,876	469,373
Total de impuesto sobre la renta	30%	(3,535,165)	(6,762,445)
Total del impuesto a pagar sobre la renta	0%	<u>0</u>	<u>0</u>

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.

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

**Notas a los estados financieros**

**(22) Instrumentos Financieros - Valores razonables y gestión de riesgos**

**a. Clasificación contable y valor razonable**

A continuación, se muestra los importes en libros y se revelan los valores razonables de los activos financieros y pasivos financieros no medidos al valor razonable, 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.

	<b>Total importe en libros</b>	<b>2018</b>			
		<b>Valor razonable</b>			<b>Total</b>
		<b>Nivel 1</b>	<b>Nivel 2</b>	<b>Nivel 3</b>	
<b>Activos financieros no medidos al valor razonable</b>					
Efectivo	1,988,890	0	0	0	0
Cuentas por cobrar	38,157,232	0	0	0	0
Anticipo a proveedores	21,778	0	0	0	0
	<u>40,167,900</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Pasivos financieros no medidos al valor razonable</b>					
Cuentas por pagar proveedores	17,121,899	0	0	0	0
Documentos por pagar	9,576,703	0	9,576,703	0	0
	<u>26,698,602</u>	<u>0</u>	<u>9,576,703</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>2017</b>					
	<b>Total importe en libros</b>	<b>Valor razonable</b>			
		<b>Valor razonable</b>			<b>Total</b>
		<b>Nivel 1</b>	<b>Nivel 2</b>	<b>Nivel 3</b>	
<b>Activos financieros no medidos al valor razonable</b>					
Efectivo	5,467,371	0	0	0	0
Cuentas por cobrar	10,371,361	0	0	0	0
Préstamos por cobrar	990,270	0	0	0	0
	<u>16,829,002</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Pasivos financieros no medidos al valor razonable</b>					
Cuentas por pagar proveedores	6,496,957	0	0	0	0
Documentos por pagar	17,153,407	0	17,153,407	0	0
	<u>23,650,364</u>	<u>0</u>	<u>17,153,407</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

---

### **b. 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.

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/.36,964,064 al 31 de diciembre de 2018 (2017: B/.9,165,742).

Al 31 de diciembre de 2018, la morosidad de las cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar que no estaban deteriorados es la siguiente:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
<b><u>Días de Morosidad</u></b>		
Corriente	1,593,955	1,682,787
De 0 a 30 días	10,575,243	8,012,160
De 31 a 60 días	9,321,008	665,490
De 61 a 90 días	7,473,075	4,650
De 91 a más de 360 días	9,193,843	0
Total	<u>38,157,124</u>	<u>10,365,087</u>

## TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

### Notas a los estados financieros

Las cuentas por cobrar a clientes en el rango de 91 a más de 360 días, corresponden, en su totalidad, a cuentas por cobrar al Gobierno de la República de Panamá (A.T.T.T), no prescriben ya que existe un mecanismo de presentación de cuentas al Estado para el pago posterior de las cuentas por cobrar de las entidades, (Ver Nota 9).

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Cuentas bancarias y caja menuda	1,988,890	5,467,371
Cuentas por cobrar	<u>38,157,124</u>	<u>10,365,087</u>
	<u>40,146,014</u>	<u>15,832,458</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.

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 flujos de salida revelados en la siguiente tabla 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.

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

	<u>Importe en libros</u>	<u>2018</u> Flujos de efectivo contractuales			
		<u>Total</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 Meses</u>	<u>Más de un Año</u>
Documentos por pagar	9,576,703	9,576,703	9,576,703	0	0
Cuentas por pagar proveedores	17,121,899	17,121,899	0	17,121,899	0
	<u>26,698,602</u>	<u>26,698,602</u>	<u>9,576,703</u>	<u>17,121,899</u>	<u>0</u>

# TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

## Notas a los estados financieros

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

### (i) 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 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.

### (23) 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>
2019	1,159,773
2020	1,206,163
2021	651,964

Durante el año 2018 un importe de B/.1,070,109 fue reconocido como gasto en el estado de resultados (2017: B/.731,790).

#### 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

La Junta Directiva por recomendación del Comité de Auditoría de la misma, aprobó la constitución de una reserva contable para atender el tema de las consecuencias derivadas de los accidentes de tránsito.

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.

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

**Notas a los estados financieros**

El movimiento de la reserva es la siguiente:

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

**(24) Eventos subsecuentes**

La Compañía ha evaluado los hechos ocurridos después del 31 de diciembre de 2018, para valorar la necesidad de un posible reconocimiento o revelación en los estados financieros adjuntos. Tales eventos fueron evaluados hasta el 28 de febrero de 2019.

**a. Otros Acreedores**

En referencia a la nota 15, los pagos efectuados han sido de la siguiente manera.

<u>Nombre</u>	<u>Monto</u>	<u>2017</u> <u>Capital</u>		<u>2018</u> <u>Interés</u>		<u>2019</u> <u>Capital</u>	
FANALCA, S. A.	5,962,221	1,987,407	195,652	1,987,407	149,666	1,987,407	95,556
FELGATE ENTREPRISES, S. A.	2,294,244	573,561	75,286	573,561	64,790	1,147,122	57,162
FELGATE ENTREPRISES, S. A.	4,797,870	1,599,290	157,443	1,599,290	120,438	1,599,290	76,895
FANALCA INVESTMENT, S. A.	5,970,020	1,990,007	195,908	1,990,007	149,862	1,990,007	95,681
FANALCA INVESTMENT, S. A.	<u>5,705,756</u>	<u>1,426,439</u>	<u>187,236</u>	<u>1,426,439</u>	<u>161,132</u>	<u>2,852,877</u>	<u>142,162</u>
	<u>24,730,111</u>	<u>7,576,704</u>	<u>811,525</u>	<u>7,576,704</u>	<u>645,888</u>	<u>9,576,703</u>	<u>467,456</u>

Los señalados pagos se efectuaron en la fecha establecida, 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.

Mediante Acta de Junta de Accionistas del 7 de febrero de 2019, se autorizó la capitalización de la Compañía por B/.5,000,000. Esta Capitalización se hace efectiva el 23 de marzo del 2019.

Los pagarés de deuda comercial con partes relacionadas fueron cancelados en su totalidad en febrero 2019.

**Impacto de COVID 19**

La Organización Mundial de la Salud declaró el 30 de enero de 2020, la existencia de un riesgo de salud pública de interés internacional, bajo las regulaciones del Reglamento Sanitario Internacional, y posteriormente el 11 de marzo de 2020, se declara la situación de emergencia de salud a una pandemia global.

## **TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.**

(Panamá, República de Panamá)

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

---

Esta pandemia ha provocado, entre otras cosas, un impacto socioeconómico global, a raíz del efecto sanitario de la propia enfermedad, y por los esfuerzos de controlar su expansión, provocó rápidamente la saturación de los sistemas sanitarios debido al incumplimiento de las medidas de prevención y restricción, lo que a su vez ha afectado la economía de los países y el estilo de vida de los ciudadanos.

#### **Medidas presentadas en Panamá**

En Panamá, se decretó el día 13 de marzo de 2020, el Estado de Emergencia debido a la pandemia provocada por el COVID-19 en todo el país, y el 24 de marzo de 2020, se declara toque de queda las 24 horas del día a partir del 25 de marzo de 2020, medida que se mantuvo hasta junio 2020, se ha observado que el comportamiento de algunas actividades económicas que se han visto afectadas por el COVID-19 ha ocasionado que la tasa de crecimiento de PIB se redujera al suspenderse algunas actividades económicas producto del confinamiento presentado en el país.

Durante los años siguientes a la pandemia COVID19, las operaciones de Transporte Masivo de Panamá, S.A. se vieron impactadas significativamente por complicaciones de índole logístico afectando directamente la disponibilidad de la flota para la realización del servicio de transporte masivo. Adicional a esto estuvo la reducción de embarques, frecuencia de entrega de repuestos en Panamá, reducción de producción de repuestos en la fábrica de principales proveedores, cierre de plantas de fabricación, reducción de mano de obra de fabricantes, y el incremento en costos de repuestos de la flota, son los factores de mayor impacto en la operatividad de la flota de (Mi Bus).

A la fecha de reporte, 790 autobuses del total de flota (1436) se encuentra en estado disponible para brindar el servicio de transporte masivo. El resto de la flota se encuentra inoperativo debido a cambio de repuestos, mantenimientos preventivos y garantía de fábrica. La administración ha realizado el análisis de la valoración de la Flota de autobuses, concluyendo que no existe indicio de deterioro de los activos fijos a la fecha de reporte.