

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

Estados Financieros

31 de diciembre de 2019

(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 2019, 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 2019, 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.

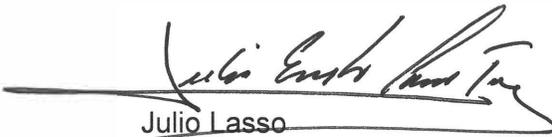
Nos comunicamos con los encargados del gobierno corporativo en relación con, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad de ejecución planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualesquiera deficiencias significativas del control interno que identifiquemos 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 2019

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Activos			
Activos corrientes			
Efectivo	7, 16, 24	10,618,477	1,988,890
Cuentas por cobrar:			
Partes relacionadas	16	51,978,787	36,964,064
Empleados		1,303	108
Otras		1,383,645	1,193,060
Total cuentas por cobrar	8, 24	<u>53,363,735</u>	<u>38,157,232</u>
Inventarios de repuestos, neto	9	13,451,538	9,350,577
Anticipo a proveedores	11, 24	11,428	21,778
Gastos pagados por adelantado		70,485	627,911
Total de activos corrientes		<u>77,515,663</u>	<u>50,146,388</u>
Activos no corrientes			
Inventarios de repuestos, neto	9	501,746	279,093
Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto	12	123,281,200	142,850,806
Activo por derecho de uso, neto	13	3,456,407	0
Activos intangibles, neto	14	5,001,845	5,641,010
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		1,600,062	1,166,466
Depósito en garantía	10	185,492	185,492
Fondo de cesantía	4	4,099,042	2,279,978
Otros activos		0	65,794
Total de activos no corrientes		<u>138,125,794</u>	<u>152,468,639</u>
Total de activo		<u>215,641,457</u>	<u>202,615,027</u>

Las notas de la página 9 a la 50 son parte integral de estos estados financieros.

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Pasivos			
Pasivos corrientes			
Documentos por pagar	15, 24, 26	0	9,576,703
Cuentas por pagar:			
Proveedores	24	28,373,070	17,121,899
Pasivo por arrendamiento	20	1,492,446	0
Total cuentas por pagar		<u>29,865,516</u>	<u>17,121,899</u>
Gastos acumulados por pagar		5,949,011	5,340,227
Provisión de accidentes	25	413,680	621,687
Total de pasivos corrientes		<u>36,228,207</u>	<u>32,660,516</u>
Pasivos no corrientes			
Provisión para prestaciones laborales	4	3,724,269	2,877,893
Pasivo por arrendamiento	20	2,452,346	0
Total de pasivos no corrientes		<u>6,176,615</u>	<u>2,877,893</u>
Total de pasivos		<u>42,404,822</u>	<u>35,538,409</u>
Patrimonio			
Capital pagado	18	334,672,254	329,672,254
Aporte adicional de capital	18	9,987,157	0
Déficit acumulado		(171,422,776)	(162,595,636)
Total patrimonio		<u>173,236,635</u>	<u>167,076,618</u>
Total de pasivo y patrimonio		<u>215,641,457</u>	<u>202,615,027</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Estado de resultados

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Ingresos de actividades ordinarias			
Servicio de transporte de pasajeros	19	52,232,469	52,638,398
Ingresos por subsidios	8, 16, 19	<u>118,057,278</u>	<u>117,094,568</u>
Total de ingresos		170,289,747	169,732,966
Costos de operación	21	<u>(156,372,873)</u>	<u>(157,601,415)</u>
Ganancia bruta		<u>13,916,874</u>	<u>12,131,551</u>
Otros ingresos	19	1,547,720	1,609,528
Gastos generales y administrativos	22	<u>(24,110,578)</u>	<u>(24,964,044)</u>
Resultados de las actividades de operación		<u>(8,645,984)</u>	<u>(11,222,965)</u>
Ingresos financieros		166,770	87,965
Costos financieros		<u>(347,926)</u>	<u>(481,921)</u>
Costos financieros, netos		<u>(181,156)</u>	<u>(393,956)</u>
Pérdida neta	23	<u><u>(8,827,140)</u></u>	<u><u>(11,616,921)</u></u>

Las notas de la página 9 a la 50 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 2019

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>Acciones comunes</u>	<u>Aporte adicional de capital</u>	<u>Déficit acumulado</u>	<u>Total del patrimonio, en déficit</u>
Saldo al 1 de enero de 2018		304,030,000	0	(150,978,715)	153,051,285
Total de las utilidades integrales del año					
Aportes de capital	18	25,642,254	0	0	25,642,254
Pérdida neta del año		0	0	(11,616,921)	(11,616,921)
Total de (déficit) integral del año		0	0	(162,595,636)	167,076,618
Saldo al 31 de diciembre de 2018		<u>329,672,254</u>	<u>0</u>	<u>(162,595,636)</u>	<u>167,076,618</u>
Saldo al 1 de enero de 2019		329,672,254	0	(162,595,636)	167,076,618
Total de las utilidades integrales del año					
Aportes de capital	18	5,000,000	0	0	5,000,000
Aporte adicional de capital		0	9,987,157	0	9,987,157
Pérdida neta del año		0	0	(8,827,140)	(8,827,140)
Total de (déficit) integrales del año		0	0	(171,422,776)	173,236,635
Saldo al 31 de diciembre de 2019		<u>334,672,254</u>	<u>9,987,157</u>	<u>(171,422,776)</u>	<u>173,236,635</u>

Las notas de la página 9 a la 50 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 2019

(Expresado en Balboas)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Flujos de efectivo de las actividades de operación			
Pérdida del año		(8,827,140)	(11,616,921)
Ajustes por:			
Depreciación de flota, maquinaria y equipo	12	20,097,300	19,826,564
Amortización de activos intangibles	14	1,256,764	1,191,013
Pérdida por descarte de activo	12	69,973	80,002
Amortización de derecho de uso de activo	13	1,161,916	0
Provisión de accidentes	25	211,104	541,284
Provisión de prima de antigüedad e indemnización		1,763,659	2,574,642
Costos financieros, netos		180,375	393,956
		<u>15,913,951</u>	<u>12,990,540</u>
Cambios en:			
Cuentas por cobrar		(15,206,503)	(27,785,871)
Inventarios		(4,100,961)	(699,120)
Anticipo a proveedores		10,349	968,492
Gastos pagados por adelantado		123,830	(271,606)
Otros activos		65,795	319,146
Cuentas por pagar - proveedores		11,251,171	10,624,942
Gastos acumulados por pagar		608,784	643,978
Efectivo generado por las actividades de operación		<u>8,666,416</u>	<u>(3,209,499)</u>
Intereses pagados		(347,145)	(481,921)
Prima de antigüedad e indemnización pagadas		(917,283)	(1,530,741)
Pago de accidentes		(419,111)	(345,097)
Flujos de efectivo neto provisto por (utilizado en) las actividades de operación		<u>6,982,877</u>	<u>(5,567,258)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Intereses recibidos		166,770	87,965
Aportes al fondo de cesantía		(2,051,339)	(711,879)
Retiros del fondo de cesantía		232,275	332,488
Cambios en inventario no corrientes		(222,653)	9,552
Adquisición de flota, maquinaria, equipo y mejoras	12	(597,667)	(2,125,734)
Adquisición de activos intangibles	14	(617,599)	(1,149,503)
Flujo de efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		<u>(3,090,213)</u>	<u>(3,557,111)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento			
Aporte de capital	18	5,000,000	13,222,592
Aportes adicionales de capital	18	9,987,157	0
Pagos en documentos por pagar	15	(9,576,703)	(7,576,704)
Pago por pasivos por arrendamientos	20	(673,531)	0
Flujo de efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		<u>4,736,923</u>	<u>5,645,888</u>
Aumento (disminución) neto en el efectivo		8,629,587	(3,478,481)
Efectivo al inicio del año		1,988,890	5,467,371
Efectivo al final del año	7	<u>10,618,477</u>	<u>1,988,890</u>

Las notas de la página 9 a la 50 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 2019

(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. Además, 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 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.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.
- 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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

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

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

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

- a. Ajuste de la tarifa técnica de los servicios Troncales y Transversales de 0.49 centésimos a 0.574 centésimos a partir del 1 de junio de 2012.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.

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:

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).

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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 2019, la Compañía incurrió en una pérdida neta de B/.8,827,140 y una pérdida para el año 2018 por B/.11,616,921. Para el 2019, los activos corrientes de la Compañía cubren los pasivos corrientes en B/.41,287,456; mientras que en el (2018: B/.17,485,872).

En adición, al 31 de diciembre de 2019, existe un déficit acumulado por B/.171,422,776 (2018: B/.162,595,636) y un patrimonio positivo por B/.173,236,635 (2018: B/.167,076,618).

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 de la Compañía han sido preparados de conformidad con 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 16 Arrendamientos. 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(b) *Base de Medición*

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

(c) *Moneda funcional y de presentación*

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

Las estimaciones y supuestos son revisados 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 2019, 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 de 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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

- Nivel 1: precios cotizados (no ajustados) de mercados 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).

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) Políticas contables significativas

La Compañía ha aplicado consistentemente las siguientes políticas contables a todos los períodos presentados en estos estados financieros, excepto por la aplicación de las políticas de arrendamientos con base en la adopción de la NIIF 16.

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
- m. Activo por derecho de uso

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(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.

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 ó su valor neto de realización, el que resulte menor. Los inventarios se valoran bajo el método de costo promedio conforme a los valores de compra a los proveedores, el cual no excede el valor de realización, después de restar la provisión para obsolescencia de materiales y suministros de inventario. 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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

(i) *Reconocimiento y medición*

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

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.

(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.

- *Aportes adicionales de capital*

Los aportes adicionales de capital son incrementos al presupuesto anual solicitados al gobierno central y recibidos través del Ministerio de Economía y Finanzas.

(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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(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.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(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 2019, la provisión ascendía a B/.3,724,269 (2018: B/.2,877,893).

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 2019 por B/.4,099,042 (2018: B/.2,279,978).

(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.

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

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(m) *Activo por Derecho de Uso*

Aplicación por primera vez

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 Compañía aplicó la exención de la norma para los contratos de arrendamientos celebrados antes del 1 de enero de 2019 e identificados como arrendamientos de acuerdo con la NIC 17 y la CINIIF 46, aplicando las siguientes opciones prácticas para los contratos vigentes a esa fecha:

- Exención para no reconocer activos por derechos de uso y pasivos por arrendamiento para contratos con plazo menor a 12 meses;
- Se excluyeron arrendamientos en los que el activo subyacente sea de bajo valor;
- Se excluyeron los costos directos iniciales de la medición del activo por derecho de uso; y
- Se utilizó el razonamiento en retrospectiva al determinar el plazo del arrendamiento, cuando el contrato contenía opciones para ampliar o terminar el arrendamiento.

Estas exenciones al reconocimiento y sus respectivos pagos serán registradas como gastos de alquiler en los resultados del año. A la fecha de transición la Compañía no presentaba contrato de alquiler de corto plazo, los activos subyacentes son considerados de bajos valor.

La Compañía mide sus activos por derechos de uso al costo menos la depreciación acumulada y se deprecian bajo el método de línea recta de acuerdo al plazo del contrato de arrendamiento.

(5) Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas aún no vigentes

Una serie de nuevas normas y modificaciones a las normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2019 y 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.

A. 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).

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

- 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.

(6) Cambios en las políticas contables significativas

NIIF 16 Arrendamientos

La Compañía aplicó inicialmente la Norma NIIF 16 Arrendamientos a partir del 1 de enero de 2019 usando el enfoque retrospectivo modificado, según el cual, el activo por derecho de uso es igual al pasivo por arrendamiento. En consecuencia, la información comparativa presentada para el 2018 no ha sido reexpresada, es decir está presentada, como fue informada previamente bajo la Norma NIC 17 y las interpretaciones relacionadas. Los detalles de los cambios en las políticas contables se revelan a continuación. Adicionalmente, los requerimientos de revelación de la Norma NIIF 16 por lo general no han sido aplicados a la información comparativa.

(i) Definición de un arrendamiento

Previamente la Compañía determinó al comienzo del contrato si el acuerdo es o contiene un arrendamiento bajo la CINIIF 4. Determinación de si un Acuerdo es o contiene un Arrendamiento. Ahora la Compañía evalúa si un contrato es o contiene un arrendamiento con base en la definición de un arrendamiento.

Al momento de la transacción a la Norma NIIF 16, la Compañía escogió aplicar la solución práctica para no realizar la evaluación de qué transacciones corresponden a arrendamientos. Aplicó la Norma NIIF 16 solo a los contratos que previamente se habían identificado como arrendamientos. Los contratos que no se identificaron como arrendamientos de acuerdo con la Norma NIC 17 y la CINIIF 4 no fueron reevaluados para determinar si existe un arrendamiento de acuerdo con la Norma NIIF 16. En consecuencia, la definición de arrendamiento bajo la Norma NIIF 16 solo se aplicó a los contratos realizados o modificados el 1 de enero de 2019 o después.

(ii) Como Arrendatario

Como arrendatario, la Compañía tiene contratos de arrendamientos de terrenos y estaciones de servicios de combustible. En su calidad de arrendatario, la Compañía previamente clasificó los arrendamientos como operativos o financieros dependiendo de su evaluación respecto de si el arrendamiento transfería significativamente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo subyacente al Grupo. Bajo la Norma NIIF 16, la Compañía reconoce activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento para la mayoría de los arrendamientos, es decir, estos arrendamientos están registrados contablemente.

No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades, la Compañía ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamientos y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no son de arrendamiento como un componente de arrendamiento único.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

Para un contrato que contiene un componente de arrendamiento y uno o más componentes adicionales de arrendamiento u otros que no son de arrendamiento, un arrendatario distribuirá la contraprestación del contrato a cada componente del arrendamiento sobre la base de precio relativo independiente del componente del arrendamiento y del precio agregado independiente de los componentes que no son arrendamiento.

Al inicio de un contrato, una entidad evaluará si el contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación basado en el derecho a obtener un beneficio económico de uso del activo identificado.

La Compañía usó las siguientes soluciones prácticas al aplicar la Norma NIIF 16 a los arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo la Norma NIC 17, En particular, la Compañía:

- no reconoció activos y pasivos por derecho de uso por arrendamientos para los que el plazo de arrendamiento termina dentro de un plazo de 12 meses desde la fecha de aplicación inicial;
- no reconoció activos y pasivos por derecho de uso por arrendamientos de activos de bajo valor (menor a B/.5,000).

Posteriormente, el activo por derecho de uso se deprecia usando el método lineal a contar de la fecha de comienzo y hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o que el costo del activo por derecho de uso refleje que la Compañía va a ejercer una opción de compra. En ese caso, el activo por derecho de uso se depreciará a lo largo de la vida útil del activo subyacente, que se determina sobre la misma base que la de las propiedades. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por las pérdidas por deterioro del valor, si las hubiere, y se ajusta por ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

Medición posterior del activo por derecho de uso después de la fecha de comienzo, un arrendatario medirá un activo por derecho de uso aplicando el modelo del costo. Un arrendatario medirá un activo por derecho de uso al costo:

- Menos la depreciación acumulada y las pérdidas acumuladas por deterioro del valor; y
- Ajustado por cualquier nueva medición del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha. Los pagos por arrendamiento se descontarán usando la tasa de interés implícita en el arrendamiento.

La Compañía determina su tasa incremental por títulos de valores obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiación y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

Medición posterior del pasivo por arrendamiento después de la fecha de comienzo, un arrendatario medirá un pasivo por arrendamiento:

- incrementando el importe en libros para reflejar el interés sobre el pasivo por arrendamiento;
- Reduciendo el importe en libros para reflejar los pagos por arrendamiento realizados;
- Midiendo nuevamente el importe en libros para reflejar las nuevas mediciones o modificaciones del arrendamiento. El interés de un pasivo por arrendamiento en cada periodo durante el plazo del arrendamiento será el importe que produce una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo por arrendamiento.

(iii) Impacto sobre los estados financieros

A continuación, se presenta conciliación del saldo al 31 de diciembre de 2018 vs el 1 de enero de 2019, de las obligaciones por arrendamientos operativos y los pasivos por arrendamientos de acuerdo a NIIF 16:

Compromisos de arrendamientos operativos al 31 de diciembre de 2018	5,338,438
Deducciones por tasas de descuentos aplicables	<u>(720,115)</u>
Pasivos por arrendamientos al 1 de enero de 2019	<u>4,618,323</u>

El reconocimiento de los pasivos por arrendamientos y activos por derechos de uso, ambos por B/.4,618,323 no presentaron diferencias que afectaran las utilidades no distribuidas al inicio del 1 de enero de 2019. Se aplicó como adopción el método retrospectivo para la determinación del valor del derecho de uso y pasivo por arrendamiento al 1 de enero de 2019.

La Compañía mide sus activos por derechos de uso al costo menos la depreciación acumulada y se deprecian de acuerdo al plazo del contrato de arrendamiento.

Para la aplicación del efecto neto en los estados financieros se determina bajo el esquema de reconocimiento de la amortización del derecho de uso, la tasa de interés reconocida durante el contrato, el cual reemplaza el gasto de arrendamiento operativo.

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento incluyen lo siguiente:

- Pagos fijos, incluyendo los pagos en esencia fijos;
- Importes que espera pagar el arrendatario como garantías de valor residual.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado usando el método de interés efectivo. Se realiza una nueva medición cuando existe un cambio en los pagos por arrendamiento futuros producto de un cambio en un índice o tasa, si existe un cambio en la estimación de la Compañía del importe que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, si la Compañía cambia su evaluación de si ejercerá o no una opción de compra, ampliación o terminación, o si existe un pago por arrendamiento fijo en esencia que haya sido modificado.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

Política aplicable antes del 1 de enero de 2019

Para los contratos realizados antes del 1 de enero de 2019, la Compañía determinó si el acuerdo era o contenía un arrendamiento con base en la evaluación de si:

- el cumplimiento del acuerdo dependía del uso de un activo o activos específicos; y
- el acuerdo había conllevado un derecho para usar el activo. Un acuerdo conllevaba el derecho de usar el activo si se cumplía una de las siguientes condiciones:
 - el comprador tenía la capacidad o el derecho de operar el activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto;
 - el comprador tenía la capacidad o el derecho de controlar el acceso físico al activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto; o
 - los hechos y circunstancias indicaban que era una posibilidad remota que otras partes obtuvieran una cantidad más que insignificante del producto, y el precio por unidad no era fijo por unidad de producto ni tampoco era igual al precio de mercado actual por unidad de producto.

Como arrendatario

En el período comparativo, en su calidad de arrendatario la Compañía clasificó como arrendamientos financieros los arrendamientos que transferían sustancialmente todos los riesgos y ventajas relacionados con la propiedad. Cuando este era el caso, los activos arrendados se medían inicialmente a un importe igual al menor valor entre el valor razonable y el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento. Los pagos mínimos por arrendamiento eran los pagos que el arrendatario debía realizar durante el plazo del arrendamiento, excluyendo cualquier renta contingente. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos se contabilizaban de acuerdo con la política contable aplicable al activo correspondiente.

Los activos mantenidos bajo otros arrendamientos se clasificaban como arrendamientos operativos y no se reconocían en el estado de situación financiera de la Compañía. Los pagos realizados bajo arrendamientos operativos se reconocían en resultados en forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los incentivos por arrendamiento recibidos eran reconocidos como parte integral del gasto total por arrendamiento durante el plazo de este.

(7) Efectivo

El efectivo se componía de la siguiente manera:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Efectivo en caja	120,400	109,750
Cuentas bancarias	<u>10,498,077</u>	<u>1,879,140</u>
Efectivo en el estado de flujos de efectivo	<u>10,618,477</u>	<u>1,988,890</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(8) Cuentas por cobrar clientes

Las cuentas por cobrar clientes se detallan a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (República de Panamá)	51,978,787	36,964,064
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A., (SONDA)	1,109,401	983,618
Empleados de la Compañía	1,303	108
Otros	<u>274,244</u>	<u>209,442</u>
Total	<u>53,363,735</u>	<u>38,157,232</u>

Al 31 de diciembre 2019 la cuenta por cobrar a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) por B/.51,978,787 (2018: B/.36,964,064) corresponde a subsidios del Estado según contrato que regula la tarifa técnica para los estudiantes; tarifa técnica de servicio troncal y/o transversal, y los correspondientes montos de subsidios tarifarios.

La cuenta por cobrar a la Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA) por B/.1,109,401 (2018: B/.983,618), corresponde a la tarifa pagada directamente por los usuarios transportados.

Entre el 31 de diciembre de 2019, 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>2019</u>	<u>2018</u>
Subsidio de tarifa técnica de servicio troncal y corredor	100,737,834	102,250,979
Subsidio de tarifa técnica de servicio para estudiantes	437,504	355,085
Subsidio operación Colón	4,448,109	2,076,537
Subsidio para fondo gasto operacional	<u>12,433,831</u>	<u>12,411,967</u>
Total	<u>118,057,278</u>	<u>117,094,568</u>

Como resultado de la Adenda No.15 y del Contrato de Concesión No.19/17, los cuales fueron refrendados por la Contraloría General de la República de Panamá el 10 de julio de 2019, se factura en forma retroactiva en septiembre de 2019 la suma de B/.936,991 en concepto de servicio troncal y de 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros**(9) Inventarios, neto**

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Repuestos	13,193,902	9,098,246
Combustible	196,639	167,088
Otros insumos	<u>582,395</u>	<u>383,988</u>
	13,972,936	9,649,322
Provisión de inventario	<u>(19,652)</u>	<u>(19,652)</u>
	13,953,284	9,629,670
Menos: porción corriente	<u>13,451,538</u>	<u>9,350,577</u>
Porción no corriente	<u>501,746</u>	<u>279,093</u>

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Saldo al 1 de enero	19,652	171,276
Castigo contra la provisión	<u>0</u>	<u>(151,624)</u>
Total	<u>19,652</u>	<u>19,652</u>

El movimiento del inventario es el siguiente:

	<u>2019</u>			
	<u>Saldo al inicio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Retiros</u>	<u>Saldo al final</u>
Repuestos	9,098,246	25,403,923	21,308,267	13,193,902
Combustible	167,088	25,907,292	25,877,741	196,639
Otros insumos	<u>383,988</u>	<u>2,874,520</u>	<u>2,676,113</u>	<u>582,395</u>
	<u>9,649,322</u>	<u>54,185,735</u>	<u>49,862,121</u>	<u>13,972,936</u>

	<u>2018</u>			
	<u>Saldo al inicio</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Retiros</u>	<u>Saldo al final</u>
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	<u>419,159</u>	<u>2,027,100</u>	<u>2,062,271</u>	<u>383,988</u>
	<u>9,111,378</u>	<u>52,527,843</u>	<u>51,989,899</u>	<u>9,649,322</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 2019 y 2018 respectivamente.

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

Notas a los estados financieros

(11) Anticipos a proveedores

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Inventarios y otros	2,637	13,098
Impuestos Tesoro Nacional	<u>8,791</u>	<u>8,680</u>
Total	<u>11,428</u>	<u>21,778</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:

	Al inicio del año	2019		Al final del año
		Adiciones	Disposición	
Costo				
Flota y equipo de transporte público	253,283,022	0	(175,085)	253,107,937
Maquinaria y equipo	3,381,311	77,103	0	3,458,414
Equipo de comunicación y cómputo	3,108,475	25,803	0	3,134,278
Mobiliario y enseres	1,587,769	183,066	0	1,770,835
Vehículos	2,369,026	132,777	(4,090)	2,497,713
Construcciones en proceso	386,997	178,918	0	565,915
Mejoras a la propiedad de terceros	<u>11,115,177</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>11,115,177</u>
	<u>275,231,777</u>	<u>597,667</u>	<u>(179,175)</u>	<u>275,650,269</u>
Depreciación y amortización acumulada				
Flota y equipo de transporte público	(117,178,524)	(18,445,210)	105,112	(135,518,622)
Maquinaria y equipo	(2,229,306)	(361,614)	0	(2,590,920)
Equipo de comunicación y cómputo	(2,570,161)	(275,160)	0	(2,845,321)
Mobiliario y enseres	(1,151,086)	(145,231)	0	(1,296,317)
Vehículos	(735,896)	(408,139)	4,090	(1,139,945)
Construcciones en proceso	(253,699)	(29,313)	0	(283,012)
Mejoras a la propiedad de terceros	<u>(8,262,299)</u>	<u>(432,633)</u>	<u>0</u>	<u>(8,694,932)</u>
Total	<u>(132,380,971)</u>	<u>(20,097,300)</u>	<u>109,202</u>	<u>(152,369,069)</u>
Saldo neto	<u>142,850,806</u>			<u>123,281,200</u>

Al 31 de diciembre de 2019, el total de activos que están 100% depreciados ascienden a B/.5,768,221 (2018: B/.4,334,542).

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

	Al inicio del año	Adiciones	2018 Reclasificaciones	Disposición	Al final del año
Costo					
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>
Depreciación y amortización acumulada					
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>
Saldo neto	<u>160,631,638</u>				<u>142,850,806</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 por derechos de uso, neto

El movimiento de los activos por derechos de uso se detalla a continuación:

	<u>2019</u>
Costo:	
Saldo al inicio del año	4,544,460
Adiciones	<u>73,863</u>
Al final del año	<u>4,618,323</u>
Depreciación acumulada:	
Saldo al inicio del año	0
Depreciación del año	<u>1,161,916</u>
Al final del año	<u>1,161,916</u>
Saldo neto	<u>3,456,407</u>

El gasto de depreciación de los activos por Derecho de Uso se presenta en el rubro de amortización por Derecho de Uso (Nota 19).

(14) Activos intangibles, neto

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Costo		
Saldo al inicio	10,958,787	9,809,284
Adiciones	<u>617,599</u>	<u>1,149,503</u>
Saldo al final	<u>11,576,386</u>	<u>10,958,787</u>
Amortización acumulada		
Saldo al inicio	(5,317,777)	(4,126,764)
Amortización	<u>(1,256,764)</u>	<u>(1,191,013)</u>
Saldo al final	<u>(6,574,541)</u>	<u>(5,317,777)</u>
	<u>5,001,845</u>	<u>5,641,010</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.

(15) 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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.

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Fanalca	0	1,987,407
Felgate Enterprises	0	1,599,290
Felgate Enterprises	0	1,147,122
Fanalca Inv.	0	1,990,007
Fanalca Inv.	<u>0</u>	<u>2,852,877</u>
	0	9,576,703
Menos: porción corriente		
Fanalca	0	1,987,407
Felgate Enterprises	0	1,599,290
Felgate Enterprises	0	1,147,122
Fanalca Inv.	0	1,990,007
Fanalca Inv.	<u>0</u>	<u>2,852,877</u>
Porción corriente	<u>0</u>	<u>(9,576,703)</u>
Porción no corriente	<u>0</u>	<u>0</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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(16) 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>2019</u>	<u>2018</u>
<u>Efectivo:</u>		
Banco Nacional de Panamá	<u>10,153,784</u>	<u>1,082,388</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>		
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	<u>51,978,787</u>	<u>36,964,064</u>
<u>Intereses por pagar:</u>		
Interés al Banco Nacional de Panamá (Pagarés)	<u>39,388</u>	<u>285,016</u>
<u>Ingresos por subsidios tarifarios:</u>	<u>118,057,278</u>	<u>117,094,568</u>

(17) 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 18 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.

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 18 f).

(18) 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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

- 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 millones.

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

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

El propósito de la capitalización es hacerle frente a:

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

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

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

- c. Mediante acta de Junta Directiva, con fecha 23 de enero de 2017 se autorizó la capitalización de la Compañía por B/.46,830,000. Esta capitalización se hizo efectiva el 8 de febrero de 2017. El monto de la capitalización fue utilizado para la compra de 203 buses.
- 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 abr. 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 17).

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

g. 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.

▪ **Aportes adicionales de capital**

Aportes adicionales de capital recibidos por el gobierno central, a través de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), para la cancelación de los documentos por pagar (Pagaré), capital e intereses por el monto de B/.10,047,985. De este monto se devolvió el saldo, luego de cancelar la deuda por un monto de B/.60,828 (Nota 15).

(19) Ingresos de actividades ordinarias y otros ingresos

Los otros de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Servicio de transporte	52,232,469	52,638,398
Ingresos por servicios tarifarios (Véase nota 8)	<u>118,057,278</u>	<u>117,094,568</u>
Total	<u>170,289,747</u>	<u>169,732,966</u>

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

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Ingresos por comisión publicitaria	1,380,000	1,380,000
Otros	<u>167,720</u>	<u>229,528</u>
Total	<u>1,547,720</u>	<u>1,609,528</u>

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

(20) Pasivo por Arrendamiento

El movimiento del pasivo por arrendamiento se detalla a continuación:

Saldo al inicio del año	4,544,460
Nuevos contratos	73,863
Pagos	<u>(673,531)</u>
Saldo al final del año	<u>3,944,792</u>

El gasto de intereses de los pasivos por arrendamientos por B/.304,891 se incluye en el rubro de gastos de intereses en el estado de resultados.

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

Notas a los estados financieros

Los pasivos por arrendamientos se detallan a continuación:

Al 31 de diciembre de 2019			
<u>Tasa de interés</u>	<u>Vencimientos varios hasta</u>	<u>Valor en libros</u>	<u>Flujos no descontados</u>
7.46%	2022	3,944,792	3,990,515

Los pasivos por arrendamientos incluidos en estado de situación financiera se clasifican de la siguiente manera:

Al 31 de diciembre de 2019	
Corrientes	1,492,446
No corrientes	<u>2,452,346</u>
	<u>3,944,792</u>

La siguiente tabla establece un análisis de vencimientos de los pagos de arrendamiento, que muestra los pagos no descontados de arrendamiento que se recibirán después de la fecha del informe:

2019 – Arrendamientos operativos según la NIIF 16

Al 31 de diciembre de 2019	
Hasta un año	1,402,243
De uno a dos años	1,329,936
De dos a tres años	<u>1,258,336</u>
Total Pasivo de arrendamientos no descontados	<u>3,990,515</u>

Al 31 de diciembre de 2019, el total de efectivo por arrendamiento reconocido en el estado de flujo de efectivo comprende la porción de pago a principal como actividades de financiamiento por B/.673,531, la porción de intereses por B/.347,145 y la porción del arrendamiento como opción de terminación por B/.766,104 como actividad de operación.

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

Notas a los estados financieros

(21) Costos de operación

Los costos de operación se detallan a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Gasto de personal – operaciones	51,054,447	53,119,644
Depreciación y amortización de la flota, maquinaria, equipo, y mejoras (Véase nota 12)	19,227,215	19,117,237
Amortización del activo intangible (Véase nota 14)	1,256,764	1,191,013
Amortización por derecho de uso (Véase nota 13)	1,161,916	0
Combustible	25,640,682	27,873,937
Peajes	5,115,447	5,004,754
Mano de obra – mantenimiento	16,946,127	16,288,012
Lavado	2,941,521	3,466,015
Mantenimiento correctivo:		
Aceites	1,335,723	1,140,930
Filtros	823,514	801,079
Chasis	540,583	708,145
Refrigerante	202,422	232,789
Sistema anti-incendio	323,185	835,899
Insumos aires acondicionados	744,979	709,439
Alquiler de patios	101,187	1,036,869
Trámites legales	141,371	211,630
Llantas	2,299,519	2,578,709
Insumos programados:		
Aire acondicionado	1,692,791	1,671,703
Dirección	2,114,283	2,018,538
Eléctricos	3,232,959	2,992,536
Carrocería	8,897,024	6,662,822
Repuestos	4,320,025	3,015,921
Refrigeración	789,620	748,366
Otros	2,803,992	3,253,853
Dotaciones	844,776	480,798
Seguros	1,609,697	1,899,493
Gasto de la provisión de accidentes	211,104	541,284
	<u>156,372,873</u>	<u>157,601,415</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

(22) Gastos generales y administrativos

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Gastos de personal	8,746,369	8,592,399
Consultorías	4,424,481	4,269,087
Servicios generales	4,365,237	4,349,838
Gastos diversos	1,818,645	1,531,396
Honorarios profesionales	1,017,748	1,687,804
Depreciación	870,085	709,327
Arrendamientos operativos	766,104	1,070,109
Reparación y mantenimiento	644,498	474,089
Anuncios y publicidad	419,841	689,650
Seguros	318,406	98,474
Gastos legales	294,928	535,004
Impuestos	194,876	179,683
Otros	173,336	554,239
Gastos de viajes	41,625	153,173
Multas y litigios	8,994	4,047
Adecuaciones de instalaciones	5,405	65,725
	<u>24,110,578</u>	<u>24,964,044</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 2019, la Compañía reconoció en gasto el total de B/.4,424,481 (2018: B/.4,269,087) 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

(23) 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>2019</u>		<u>2018</u>
Ganancia (pérdida) antes del impuesto sobre la renta		<u>(8,827,140)</u>		<u>(11,616,921)</u>
Tasa de impuesto sobre la renta estatutaria	30%	(2,648,142)	30%	(3,485,076)
Aumento resultante de:				
Ingresos exentos y no gravables	0%	0	0.76%	(87,965)
Costos y gastos no deducibles	0%	<u>0</u>	-0.33%	<u>37,876</u>
Total de impuesto sobre la renta	30%	<u>(2,648,142)</u>	30%	<u>(3,535,165)</u>
Total del impuesto a pagar sobre la renta	0%	<u>0</u>	0%	<u>0</u>

La Ley 63 del 5 de octubre del 2010, concede exenciones fiscales a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, a 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

(24) Instrumentos Financieros - Valores razonables y gestión de riesgos

a. Clasificación contable y valor razonable

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

	Total Importes en libros	2019 Valor razonable		
		Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Activos financieros no medidos al valor razonable				
Efectivo	10,618,477	0	0	0
Cuentas por cobrar	53,363,735	0	0	0
Anticipo a proveedores	11,428	0	0	0
	<u>63,993,640</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Pasivos financieros no medidos al valor razonable				
Cuentas por pagar proveedores	28,373,070	0	0	0
	<u>28,373,070</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
2018				
	Total Importes en libros	Valor razonable		
		Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Activos financieros no medidos al valor razonable				
Efectivo	1,988,890	0	0	0
Cuentas por cobrar	38,157,232	0	0	0
Anticipo a proveedores	21,778	0	0	0
	<u>40,167,900</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Pasivos financieros no medidos al valor razonable				
Cuentas por pagar proveedores	17,121,899	0	0	0
Documentos por pagar	9,576,703	0	9,576,703	0
	<u>26,698,602</u>	<u>0</u>	<u>9,576,703</u>	<u>0</u>

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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/.53,088,188 al 31 de diciembre de 2019 (2018: B/.36,963,632).

Al 31 de diciembre de 2019, la morosidad de las cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar que no estaban deteriorados es la siguiente:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<u>Días de Morosidad</u>		
Corriente	971,222	1,593,955
De 0 a 30 días	10,552,682	10,575,243
De 31 a 60 días	9,087,456	9,321,008
De 61 a 90 días	8,692,849	7,473,075
De 91 a más de 360 días *	<u>24,059,526</u>	<u>9,193,843</u>
Total	<u>53,363,735</u>	<u>38,157,124</u>

* 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).

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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>2019</u>	<u>2018</u>
Cuentas bancarias y caja menuda	10,618,477	1,988,890
Cuentas por cobrar	<u>53,363,735</u>	<u>38,157,124</u>
	<u>63,982,212</u>	<u>40,146,014</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 tabla anterior representan los flujos de efectivo contractuales relacionados con los pasivos financieros no derivados mantenidos para propósitos de administración de riesgo y que por lo general no se cancelan antes del vencimiento contractual. La revelación muestra montos de flujo de efectivo para las obligaciones que se liquidan en efectivo.

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

		<u>2019</u>			
		<u>Flujos de efectivo contractuales</u>			
	<u>Importe en libros</u>	<u>Total</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>7 a 12 meses</u>	<u>Más de un año</u>
Cuentas por pagar proveedores	28,373,070	28,373,070	0	28,373,070	0
Pasivo por arrendamiento	<u>3,944,792</u>	<u>3,944,792</u>	<u>702,988</u>	<u>699,256</u>	<u>2,542,548</u>
	<u>32,317,862</u>	<u>32,317,862</u>	<u>702,988</u>	<u>29,072,326</u>	<u>2,542,548</u>

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

	<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	<u>17,121,899</u>	<u>17,121,899</u>	<u>0</u>	<u>17,121,899</u>	<u>0</u>
	<u>26,698,602</u>	<u>26,698,602</u>	<u>9,576,703</u>	<u>17,121,899</u>	<u>0</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 y de los precios de las acciones afecten el ingreso del Grupo o el valor de sus posesiones en instrumentos financieros. El objetivo del manejo del riesgo de mercado es administrar y controlar las exposiciones al riesgo de mercado dentro de parámetros aceptables, optimizando el retorno del riesgo.

(25) 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>
2020	599,991
2021	824,126
2022	680,773

Durante los años 2019 un importe de B/.766,104 fue reconocido como gasto en el estado de resultados. (2018: B/.1,070,109).

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>2019</u>	<u>2018</u>
Saldo al inicio del año	621,687	425,500
Incremento a la reserva	211,104	541,284
Reversión	<u>(419,111)</u>	<u>(345,097)</u>
Saldo al final del año	<u>413,680</u>	<u>621,687</u>

(26) Eventos subsecuentes

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

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>2018</u>		<u>2019</u>	
		<u>Capital</u>	<u>Interés</u>	<u>Capital</u>	<u>Interés</u>	<u>Capital</u>	<u>Interés</u>
FANALCA, S. A.	5,962,221	1,987,407	195,652	1,987,407	149,666	1,987,407	95,556
FELGATE EMPRESAS, S. A.	2,294,244	573,561	75,286	573,561	64,790	1,147,122	57,162
FELGATE EMPRESAS, 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.

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.

TRANSPORTE MASIVO DE PANAMÁ, S. A.

(Panamá, República de Panamá)

Notas a los estados financieros

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. Diecisiete (17) buses se encontraban fuera de servicio en los Centros de operación desde el periodo 2019, por motivos como la reducción de los embarques que afectó la frecuencia de entrega de repuestos en Panamá, reducción de la producción de repuestos en la fábrica de proveedores, cierre de plantas de fabricación de proveedores, y la reducción de mano de obra de fabricantes. Estas situaciones surgieron a inicios del periodo 2020 por la pandemia COVID-19, agravando las complicaciones de índole logístico. 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.