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

Estados Financieros

31 de diciembre de 2020

(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 Accionista
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. ("la Compañía"), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2020, 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 materiales, la situación financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2020, y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas NIIF tal como han sido emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas 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 Auditoria de los Estados Financieros* de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (incluyendo las Normas Internacionales de Independencia) (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.

Responsabilidades 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 Normas NIIF, y del control interno que la administración determine que es necesario para permitir la preparación de estados financieros que estén libres de errores materiales, ya sea debido a fraude o error.

© 2024 KPMG, una sociedad civil panameña y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiliadas a KPMG International Limited, una compañía privada inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados.

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 la utilización de 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 materiales, ya sea debido 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 material cuando este exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran material 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 juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros, ya sea 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 material que resulte de fraude es mayor que uno que resulte de error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión 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 material 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 material, 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:

- La dirección, ejecución y supervisión de este trabajo de auditoría se ha realizado físicamente en territorio panameño.

- La socia de la auditoría que ha elaborado este informe de los auditores independientes es Milagros Santana.

- El equipo de trabajo que ha participado en la auditoría a la que se refiere este informe, está conformado por Milagros Santana, Socia y Jorge Samudio, Gerente.

KPMG

Panamá, República de Panamá
12 de junio de 2024

Milagros Santana
Socia
C. P. A. 7969

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

Estado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2020

(Expresado en Balboas)

	Nota	2020	2019
Activos			
Activos corrientes			
Efectivo	6, 15, 22	5,537,323	10,618,477
Cuentas por cobrar:			
Partes relacionadas	15	41,516,333	51,978,787
Otras		1,049,923	1,383,645
Empleados		575	1,303
Total cuentas por cobrar	7, 22	42,566,831	53,363,735
Inventarios, neto	8	13,600,405	13,451,538
Anticipos a proveedores	10, 22	10,496	11,428
Gastos pagados por adelantado		322,969	70,485
Total de activos corrientes		62,038,024	77,515,663
Activos no corrientes			
Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto	11	104,582,430	123,281,200
Inventarios, neto	8	583,172	501,746
Activo por derecho de uso, neto	12	2,269,871	3,456,407
Activos intangibles, neto	13	3,995,493	5,001,845
Impuestos pagados por anticipado		1,826,045	1,600,062
Depósito en garantía	9	185,492	185,492
Fondo de cesantía	4	4,858,286	4,099,042
Otros activos		122,427	0
Total de activos no corrientes		118,423,216	138,125,794
Total de activo		180,461,240	215,641,457

Las notas de la página 9 a la 44 son parte integral de estos estados financieros.

	Nota	2020	2019
Pasivos			
Pasivos corrientes			
Cuentas por pagar - proveedores	22	53,244,159	28,373,070
Pasivo por arrendamientos	18	1,896,882	1,492,446
Total cuentas por pagar		55,141,041	29,865,516
Gastos acumulados por pagar	14	4,129,215	5,949,011
Total de pasivos corrientes		59,270,256	35,814,527
Pasivos no corrientes			
Provisión para prestaciones laborales	4	4,760,160	3,724,269
Pasivo por arrendamientos	18	1,208,930	2,452,346
Provisión de accidentes	23	413,680	413,680
Total de pasivos no corrientes		6,382,770	6,590,295
Total de pasivos		65,653,026	42,404,822
Patrimonio			
Capital pagado	16	339,796,654	334,672,254
Aporte adicional de capital	16	9,987,157	9,987,157
Déficit acumulado		(234,975,597)	(171,422,776)
Total patrimonio		114,808,214	173,236,635
Compromisos y contingencias	23		
Total de pasivos y patrimonio		180,461,240	215,641,457

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

Estado de resultados

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020

(Expresado en Balboas)

	Nota	2020	2019
Ingresos de actividades ordinarias			
Servicio de transporte de pasajeros	17	24,169,998	52,232,469
Ingresos por subsidios de pasajeros	7, 15, 17	62,345,114	118,057,278
Total de ingresos ordinarios		86,515,112	170,289,747
Costos de operación	19	(131,909,758)	(156,372,873)
(Pérdida) ganancia bruta		(45,394,646)	13,916,874
Otros ingresos	17	973,378	1,547,720
Gastos generales y administrativos	20	(19,074,818)	(24,110,578)
Resultados de las actividades de operación		(63,496,086)	(8,645,984)
Ingresos financieros		167,170	166,770
Costos financieros		(223,905)	(347,926)
Costos financieros, netos		(56,735)	(181,156)
Pérdida neta	21	(63,552,821)	(8,827,140)

Las notas de la página 9 a la 44 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 2020

(Expresado en Balboas)

	Nota	Capital pagado	Aporte adicional de capital	Déficit acumulado	Total del patrimonio
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	16	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)
Saldo al 31 de diciembre de 2019		334,672,254	9,987,157	(171,422,776)	173,236,635
Saldo al 1 de enero de 2020		334,672,254	9,987,157	(171,422,776)	173,236,635
Total de las utilidades integrales del año					
Aportes de capital	16	5,124,400	0	0	5,124,400
Pérdida neta del año		0	0	(63,552,821)	(63,552,821)
Saldo al 31 de diciembre de 2020		339,796,654	9,987,157	(234,975,597)	114,808,214

Las notas de la página 9 a la 44 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 2020

(Expresado en Balboas)

	Nota	2020	2019
Flujos de efectivo de las actividades de operación			
Pérdida del año		(63,552,821)	(8,827,140)
Ajustes por:			
Depreciación de flota, maquinaria y equipo	11, 19, 20	19,967,541	20,097,300
Amortización de activos intangibles	13, 19	1,076,300	1,256,764
Pérdida por descarte de activo	11, 19	347,614	69,973
Amortización de derecho de uso de activo	12, 19	1,186,536	1,161,916
Provisión de accidentes		0	211,104
Provision de prima de antigüedad e indemnización		1,478,013	1,763,659
Costos financieros, netos		56,735	180,375
		(39,440,082)	15,913,951
Cambios en:			
Cuentas por cobrar		10,796,904	(15,206,503)
Inventarios		(148,867)	(4,100,961)
Anticipo a proveedores		932	10,349
Gastos pagados por adelantado		(478,467)	123,830
Otros activos		(122,427)	65,795
Cuentas por pagar - proveedores		24,871,089	11,251,171
Gastos acumulados por pagar		(1,819,796)	608,784
Efectivo (usado) generado por las actividades de operación		(6,340,714)	8,666,416
Intereses pagados		(223,905)	(347,145)
Prima de antigüedad e indemnización pagadas		(442,122)	(917,283)
Pago de accidentes		0	(419,111)
Flujos de efectivo neto (utilizado en) provisto por las actividades de operación		(7,006,741)	6,982,877
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			
Intereses recibidos		167,170	166,770
Aportes al fondo de cesantía		(759,244)	(2,051,339)
Retiros del fondo de cesantía		0	232,275
Cambios en inventario no corrientes		(81,426)	(222,653)
Adquisición de flota, maquinaria, equipo y mejoras	11	(1,616,385)	(597,667)
Adquisición de activos intangibles	13	(69,948)	(617,599)
Flujo de efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		(2,359,833)	(3,090,213)
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento			
Aporte de capital	16	5,124,400	5,000,000
Aportes adicionales de capital	16	0	9,987,157
Pagos en documentos por pagar		0	(9,576,703)
Pago por pasivos por arrendamientos	18	(838,980)	(673,531)
Flujo de efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		4,285,420	4,736,923
(Disminución) aumento neta en el efectivo		(5,081,154)	8,629,587
Efectivo al inicio del año		10,618,477	1,988,890
Efectivo al final del año	6	5,537,323	10,618,477

Las notas de la página 9 a la 44 son parte integral de estos estados financieros.

(1) Constitución y operación

Transporte Masivo de Panamá, S. A. ("la Compañía") es una sociedad anónima, constituida de acuerdo con 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 en 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, el cual se mantiene vigente a la fecha de emisión.

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 (ATTT) 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.

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.

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.

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.

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. La Compañía mantiene una póliza vigente con Mapfre.

   2. Por responsabilidad civil y daños contra la propiedad por una suma no menor de B/.250,000. La Compañía mantiene una póliza vigente con Mapfre.

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.

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.

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.

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

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:

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:

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 la nota 16.

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:

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 prestó el servicio de administración de Transporte Masivo de Panamá, S.A. hasta el 31 de diciembre de 2019, 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).

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 2020, la Compañía incurrió en una pérdida de B/.63,552,821 (2019: B/.8,827,140). Para el 2020, los activos corrientes de la Compañía cubren los pasivos corrientes en B/.2,767,768 (2019: B/.41,701,136).

En adición, al 31 de diciembre de 2020, existe un déficit acumulado por B/.234,975,597 (2019: B/.171,422,776) y un patrimonio positivo por B/.114,808,214 (2019: B/.173,236,635).

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, ejecutado por el Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá (MEF) 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 Compañía recibe aportes de capital anualmente por el Metro de Panamá, S.A. (Controladora) para proyectos de inversión y expansión del sistema integrado.

COVID-19

En Panamá, se decretó el día 13 de marzo de 2020, el Estado de Emergencia debido a la pandemia provocada por el Corona Virus (COVID-19) en todo el país, 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. Durante siguientes meses las operaciones de Transporte Masivo de Panamá, S.A. se vieron impactadas por complicaciones de índole logístico en lo siguiente:

- Reducciones de embarques marítimos.
- Retraso en la entrega de repuestos en Panamá.
- Reducción de producción de repuestos de la flota en la fábrica de principales proveedores y cierre de plantas de fabricación en el exterior.
- Incremento en los costos de repuestos de la flota.

Para garantizar la seguridad y la salud de sus clientes, la Compañía implementó estrategias, en cumplimiento de todas las medidas recomendadas por las autoridades de salud local. A continuación, un resumen de los principales aspectos del plan:

- Se desarrolló un programa de comunicación interna constante, para mantener al personal informado en temas de bioseguridad. Se mantuvo un mecanismo de comunicación de información positiva para colaboradores, clientes y proveedores.
- Se ajustaron los protocolos de limpieza con el fin de mantener los espacios desinfectados, se colocaron dispensadores de gel de alcohol en las oficinas y en las Zonas Pagas.
- Regulación de la capacidad de usuarios en los buses. Hasta 22 personas en los buses Gran Viale y hasta 26 personas en los buses Torino.
- Desinfección nebulizada todas las noches, con un producto de alta efectividad que brinda protección hasta por 16 horas, y que, una vez el bus reingresa al patio durante el día, se llevó a cabo una limpieza manual de refuerzo, formando parte del proceso de alistamiento de la flota.

(3) Base de preparación

(a) Declaración de cumplimiento

Los estados financieros de la Compañía han sido preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF tal como han sido emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas NIIF).

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta Directiva el 10 de junio de 2024.

(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 nota 8 – Inventarios.

Supuestos e incertidumbres en las estimaciones
La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material en el año terminado el 31 de diciembre de 2020, se incluye en la nota 11 – 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.

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.

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

a. Instrumentos financieros
b. Inventarios
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 gastos
m. Reconocimiento de ingresos

(a) Instrumentos financieros

i. Reconocimiento y medición inicial

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

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

ii. Clasificación y medición posterior

Activos financieros

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) Inventarios

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

(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:

	Vida útil
Flota y equipo de transporte público	11 a 15
Maquinaria y equipo	5
Equipo de comunicación y cómputo	5
Mobiliario y enseres	5
Vehículos	5
Mejoras a la propiedad de terceros	5

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

(d) Activos intangibles

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

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

(e) Deterioro de activos

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

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

Evidencia objetiva que los activos financieros están deteriorados incluye:

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Activos no financieros
Los valores según libros de los activos no financieros de la Compañía (excluyendo los inventarios), son revisados a la fecha de reporte, para determinar si existe algún indicio de deterioro físico. 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.

- *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.

(i) Impuesto sobre la renta
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.

(j) Arrendamientos
Las obligaciones por arrendamientos se miden inicialmente al valor presente de los pagos por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de comienzo, descontando, usando la tasa de interés implícita en el arrendamiento.

La Compañía determina su tasa incremental por préstamos y 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.

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.

La obligación 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.

Como arrendatario, la Compañía tiene contratos de arrendamientos de terrenos y edificaciones. 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.

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 prácticas al aplicar la Norma NIIF 16:

- 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.

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.

(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 2020, la provisión ascendía a B/.4,760,160 (2019: B/.3,724,269).

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 2020 por B/.4,858,286 (2019: B/.4,099,042).

(l) Reconocimiento de gastos

Los gastos se reconocen en el estado de resultados cuando tiene lugar una disminución en los beneficios económicos futuros relacionados con la reducción de un activo, o un incremento de un pasivo, que se puede medir de forma fiable. Esto implica que el registro de un gasto tenga lugar en forma simultánea al registro del incremento del pasivo o la reducción del activo.

(m) 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
Servicio de transporte de pasajeros	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.	Los ingresos se reconocen cuando se brinda el servicio de transporte y se valida el descuento de la tarifa establecida en la tarjeta del usuario.
Ingresos por subsidios de pasajeros	Los subsidios de pasajeros corresponden a subsidio para la tarifa del sistema de transporte público de buses. Estos subsidios son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable que el subsidio es o será recibido y que todas las condiciones adyacentes se cumplan. Cuando el subsidio se relacione a un elemento de gastos, es reconocido como ingresos dentro de los períodos necesarios para equipararse en una base sistemática al costo que intenta compensar.	Los ingresos se reconocen cuando se brinda el servicio de transporte y se valida el descuento de la tarifa establecida en la tarjeta del usuario.
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.	Los ingresos se reconocen cuando se exhiben los productos contratados en la flota de buses.

(5) Normas Internacionales de Contabilidad (Normas NIIF) emitidas aún no vigentes

Una serie de nuevas normas y enmiendas a las normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2021 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus enmiendas no han sido aplicadas anticipadamente por la Compañía en la preparación de estos estados financieros.

Otras normas

No se espera que las siguientes normas nuevas o enmiendas tengan un impacto material sobre los estados financieros de la Compañía:

Mejoras y Enmiendas	Fechas efectivas:
Enmiendas a NIIF 16: Reducciones de alquiler relacionadas con el COVID	1 de enero de 2021
Enmiendas a NIC 16: Propiedades, planta y equipo: Importes obtenidos con anterioridad al uso previsto	1 de enero de 2022
Enmiendas a NIIF 3: Referencia al Marco Conceptual	1 de enero de 2022
Enmiendas a NIC 1: Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes	1 de enero de 2023
Enmiendas a NIC 1: Información a revelar de políticas contables	1 de enero de 2023
Enmiendas a NIC 8: Definición de estimados contables	1 de enero de 2023
Enmiendas a NIC 12: Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una transacción única	1 de enero de 2023
Enmiendas a NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en venta con arrendamiento posterior	1 de enero de 2024

La Compañía está en proceso de evaluar el posible impacto de la aplicación de estas nuevas normas sobre sus estados financieros.

(6) Efectivo

El efectivo se componía de la siguiente manera:

	2020	2019
Efectivo en caja	123,400	120,400
Cuentas bancarias	5,413,923	10,498,077
Total	5,537,323	10,618,477

(7) Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar se detallan a continuación:

	2020	2019
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (República de Panamá)	41,516,333	51,978,787
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A., (SONDA)	310,992	1,109,401
Otros (Publicidad móvil)	738,931	274,244
Empleados	575	1,303
Total	42,566,831	53,363,735

Al 31 de diciembre 2020 la cuenta por cobrar a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) por B/.41,516,333 (2019: B/.51,978,787) 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) a través del Fideicomiso con el Banco Scotiabank por B/.310,992 (2019: B/.1,109,401), corresponde a la tarifa pagada directamente por los usuarios transportados.

Entre el 31 de diciembre de 2020, 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 como ingresos en el estado de resultados:

	2020	2019
Subsidio de tarifa técnica de servicio troncal y corredor (FET)	46,078,613	100,737,834
Subsidio de tarifa técnica de servicio para estudiantes	10,837	437,504
Subsidio operación Colón	3,577,453	4,448,109
Subsidio para fondo gasto operacional (FGO)	12,678,211	12,433,831
Total	62,345,114	118,057,278

(8) Inventarios, neto

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	2020	2019
Repuestos	12,804,974	13,193,902
Combustible	158,650	196,639
Otros insumos	1,239,605	582,395
	14,203,229	13,972,936
Provisión de inventario	(19,652)	(19,652)
	14,183,577	13,953,284
Menos: porción corriente	13,600,405	13,451,538
Porción no corriente	583,172	501,746

La provisión de inventarios de lento movimiento no presentó movimiento al 31 de diciembre de 2020.

El movimiento del inventario es el siguiente:

	2020			
	Saldo al inicio	**Adiciones**	**Retiros**	**Saldo al final**
Repuestos	13,193,902	19,849,599	20,238,527	12,804,974
Combustible	196,639	14,412,349	14,450,338	158,650
Otros insumos	582,395	3,102,129	2,444,919	1,239,605
	13,972,936	37,364,077	37,133,784	14,203,229

	2019			
	Saldo al inicio	**Adiciones**	**Retiros**	**Saldo al final**
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	383,988	2,874,520	2,676,113	582,395
	9,649,322	54,185,735	49,862,121	13,972,936

(9) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía corresponden a los arrendamientos y otros servicios que mantiene la Compañía. Los mismos ascienden a B/.185,492 para los años 2020 y 2019 respectivamente.

(10) Anticipos a proveedores

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

	2020	**2019**
Inventarios y otros	836	2,637
Impuestos Tesoro Nacional	9,660	8,791
Total	10,496	11,428

(11) Flota, maquinaria, equipo, y mejoras, neto

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

	2020			
	Al inicio del año	Adiciones	Disposición	Al final del año
Costo				
Flota y equipo de transporte público	253,107,937	0	(1,051,289)	252,056,648
Maquinaria y equipo	3,458,414	80,176	0	3,538,590
Equipo de comunicación y cómputo	3,134,278	215,681	0	3,349,959
Mobiliario y enseres	1,770,835	169,777	0	1,940,612
Vehículos	2,497,713	3,428	0	2,501,141
Construcciones en proceso	213,511	1,147,323	0	1,360,834
Mejoras a la propiedad de terceros	11,467,581	0	0	11,467,581
	275,650,269	1,616,385	(1,051,289)	276,215,365
Depreciación y amortización acumulada				
Flota y equipo de transporte público	(135,518,622)	(18,432,977)	703,675	(153,247,924)
Maquinaria y equipo	(2,590,920)	(361,658)	0	(2,952,578)
Equipo de comunicación y cómputo	(2,845,321)	(133,357)	0	(2,978,678)
Mobiliario y enseres	(1,296,317)	(171,800)	0	(1,468,117)
Vehículos	(1,139,945)	(402,754)	0	(1,542,699)
Mejoras a la propiedad de terceros	(8,977,944)	(464,995)	0	(9,442,939)
Total	(152,369,069)	(19,967,541)	703,675	(171,632,935)
Saldo neto	123,281,200			104,582,430

Al 31 de diciembre de 2020, el total de activos que están 100% depreciados ascienden a B/.5,996,604 (2019: B/.5,768,221). 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. Las 6 unidades de la flota descartadas por inoperatividad, siguen siendo propiedad de la Compañía y permanecen bajo control hasta su disposición final.

	2019			
	Al inicio del año	Adiciones	Disposición	Al final del año
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	42,893	170,618	0	213,511
Mejoras a la propiedad de terceros	11,459,281	8,300	0	11,467,581
	275,231,777	597,667	(179,175)	275,650,269
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)
Mejoras a la propiedad de terceros	(8,515,998)	(461,946)	0	(8,977,944)
Total	(132,380,971)	(20,097,300)	109,202	(152,369,069)
Saldo neto	142,850,806			123,281,200

(12) Activos por derechos de uso, neto

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

	2020	2019
Costo		
Saldo al inicio	4,618,323	4,544,460
Adiciones	0	73,863
Saldo al final	4,618,323	4,618,323
Amortización acumulada		
Saldo al inicio	(1,161,916)	0
Amortización	(1,186,536)	(1,161,916)
Saldo al final	(2,348,452)	(1,161,916)
	2,269,871	3,456,407

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

(13) Activos intangibles, neto

	2020	2019
Costo		
Saldo al inicio	11,576,386	10,958,787
Adiciones	69,948	617,599
Saldo al final	11,646,334	11,576,386
Amortización acumulada		
Saldo al inicio	(6,574,541)	(5,317,777)
Amortización	(1,076,300)	(1,256,764)
Saldo al final	(7,650,841)	(6,574,541)
	3,995,493	5,001,845

Los activos intangibles incluyen un sistema de control, gestión y localización de la flota de transporte público, a un costo de B/.5,329,200 y un sistema para la planificación y programación de operaciones para la flota de transporte público, a un costo de B/.3,852,751; ambos amortizables conforme a una vida útil estimada de 10 años.

(14) Gastos acumulados por pagar

	2020	2019
Reservas laborales (Vac., XIII mes)	2,373,093	3,987,911
Prestaciones sociales (S.S., S. E., R.P.)	1,669,853	1,861,031
Descuentos comerciales a colaboradores	86,269	100,069
Total	4,129,215	5,949,011

Los gastos acumulados corresponden a prestaciones sociales por pagar a la Caja del Seguro Social de Panamá, reservas laborales y descuentos a colaboradores por pagar, vacaciones y décimo tercer mes.

(15) Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

	2020	2019
Efectivo:		
Banco Nacional de Panamá	3,554,754	10,153,784
Cuenta Única del Tesoro (CUT) del Ministerio de Economía y Finanzas	1,859,169	344,293
Cuentas por cobrar:		
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre	41,516,333	51,978,787
Intereses por pagar:		
Interés al Banco Nacional de Panamá (Pagarés)	0	39,388
Ingresos por subsidios tarifarios (a):	62,345,114	118,057,278

(a) 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.

Las condiciones otorgadas en las transacciones con partes relacionadas son sustancialmente similares a las que se dan con terceros no vinculados a la Compañía.

(16) Capital pagado

Al 31 de diciembre de 2016, el capital pagado estaba representado por mil (1,000) acciones sin valor nominal a nombre de su controladora Metro de Panamá, S. A.

Metro de Panamá, S. A. (Controladora) a la fecha del cierre del contrato compraventa de acciones No.MPSA-028-2015, de la empresa Transporte Masivo de Panamá, S.A. se realizó un pago por B/.25,000,000 valor igual al Capital aportado de los anteriores dueños.

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

a. Mediante acta de Junta Directiva, del 5 de enero de 2016, se autorizó la capitalización de Transporte Masivo de Panamá, S. A. hasta por la suma de B/.180,239,889. Esta capitalización se hizo efectiva el 29 de abril de 2016 por B/.180,200,000 con la cual se canceló la totalidad de la deuda del crédito sindicado.

b. Mediante acta de Junta Directiva, del 3 de febrero de 2016, se autorizó la capitalización de las cuentas por pagar relacionadas por B/.52,000,000 millones.

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

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

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:

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

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

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

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

f. Mediante el Informe Ejecutivo presentado a la Junta Directiva el 13 de junio de 2019, se autorizó a realizar el ajuste de Reversión de la Provisión de Contingencia, establecida en la Cláusula 7.02 (v), del contrato de Compraventa de Acciones No.MPS-028-2015 por B/.12,419,662 registrada en enero 2016, con efectividad al 31 de diciembre de 2018 (Nota 17).

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.

h. Mediante Acta de Junta de Accionistas del 27 de febrero de 2020, se autorizó la capitalización de la Compañía por B/.5,124,400. Esta Capitalización se hace efectiva el 27 de mayo del 2020.

- **Aportes adicionales de capital**
  En el año 2019 la Compañía recibió aportes adicionales de capital por el Gobierno central, a través del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), 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 de B/.60,828, luego de cancelar la deuda.

(17) Ingresos de actividades ordinarias y otros ingresos

Los otros de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	2020	2019
Servicio de transporte por carretera (a)	24,169,998	52,232,469
Ingresos por servicios tarifarios (Véase nota 7)	62,345,114	118,057,278
Total	86,515,112	170,289,747

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

(a) Ante las medidas decretadas por el Ministerio de Salud para mitigar la propagación del COVID19, La Compañía implementó acciones preventivas sanitarias regulando la capacidad de usuarios en los buses hasta 22 personas en los buses modelo Gran Viale y hasta 26 personas en los buses modelo Torino, ambos con capacidades de llevar hasta 80 usuarios, ocasionando una reducción del 70% en la capacidad de servicio de transporte.

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	2020	2019
Ingresos por comisión publicitaria	779,288	1,380,000
Otros	194,090	167,720
Total	973,378	1,547,720

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.

(18) Pasivo por Arrendamiento

El movimiento del pasivo por arrendamiento se detalla a continuación:

	2020	2019
Saldo al inicio	3,944,792	4,544,460
Adiciones	0	73,863
Pagos	(838,980)	(673,531)
Saldo al final	3,105,812	3,944,792

Los pasivos por arrendamientos se detallan a continuación:

Al 31 de diciembre de 2020			
Tasa de interés	**Vencimientos varios hasta**	**Valor en libros**	**Flujos no descontados**
7.46%	2022	3,105,812	3,297,736

Al 31 de diciembre de 2019			
Tasa de interés	**Vencimientos varios hasta**	**Valor en libros**	**Flujos no descontados**
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:

	2020	**2019**
Porción corriente	1,896,882	1,492,446
Porción No corriente	1,208,930	2,452,346
	3,105,812	3,944,792

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:

	2020	**2019**
Hasta un año	2,039,399	1,402,243
De uno a dos años	1,258,337	1,329,936
De dos a tres años	0	1,258,336
Total Pasivo de arrendamientos no descontado	3,297,736	3,990,515

Al 31 de diciembre de 2020, 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/.838,980 (2019: B/.673,531), la porción de intereses por B/.223,905 (2019: B/.347,145) y la porción del arrendamiento como opción de terminación por B/.746,589 (2019: B/.766,104) como actividad de operación.

(19) Costos de operación

Los costos de operación se detallan a continuación:

	2020	2019
Costos operativos:		
Gasto de personal – operaciones	47,132,588	51,054,447
Depreciación y amortización de la flota, maquinaria, equipo, y mejoras (véase nota 11)	19,099,791	19,227,215
Amortización del activo intangible (véase nota 13)	1,076,300	1,256,764
Amortización por derecho de uso (véase nota 12)	1,186,536	1,161,916
Descarte flota y equipo de transporte (véase nota 11)	347,614	0
Mano de obra – mantenimiento	15,843,758	16,946,127
Combustible	14,279,895	25,640,682
Peajes	3,592,804	5,115,447
Lavado	2,893,245	2,941,521
Trámites legales	156,757	141,371
Alquiler de patios	105,235	101,187
Mantenimiento correctivo:		
Llantas	2,405,520	2,299,519
Aceites	1,085,746	1,335,723
Sistema antiincendios	816,061	323,185
Insumos aires acondicionados	670,436	744,979
Filtros	668,283	823,514
Chasis	152,235	540,583
Refrigerante	144,719	202,422
Insumos programados:		
Carrocería	5,955,833	8,897,024
Repuestos	4,355,485	4,320,025
Eléctricos	2,644,731	3,232,959
Dirección	2,417,049	2,114,283
Aire acondicionado	2,142,898	1,692,791
Seguros	1,292,640	1,609,697
Refrigeración	870,764	789,620
Otros	391,143	2,803,992
Dotaciones	181,692	844,776
Gasto de la provisión de accidentes	0	211,104
	131,909,758	156,372,873

(20) Gastos generales y administrativos

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

	2020	2019
Gastos de personal	9,641,772	8,746,369
Servicios generales	4,070,904	4,365,237
Gastos diversos	1,499,147	1,818,645
Depreciación (véase nota 11)	867,750	870,085
Arrendamientos operativos	746,589	766,104
Honorarios profesionales	456,665	1,017,748
Reparación y mantenimiento	398,222	644,498
Otros	305,540	173,336
Seguros	276,787	318,406
Anuncios y publicidad	232,144	419,841
Impuestos municipales (publicidad)	221,990	194,876
Consultorías (a)	188,380	4,424,481
Gastos legales	134,056	294,928
Adecuaciones de instalaciones	24,806	5,405
Gastos de viajes	7,840	41,625
Multas y litigios	2,226	8,994
	19,074,818	24,110,578

Con base en 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 la Compañía, 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 la Compañía 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 la Compañía 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 pan de estabilización, adecuación de la flota de buses con medidas de seguridad, tipologías de buses, capacitación a operadores de buses e intervenciones especificas por un total de B/.20,087,253 más el impuesto del ITBMS.

(a) Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía reconoció en gasto el total de B/.188,380.00 (2019: B/.4,424,481) en concepto de honorarios profesionales de First Transit de Panamá Inc.

(21) Impuesto sobre la renta

De acuerdo con las regulaciones fiscales vigentes, las declaraciones del impuesto sobre la renta de la Compañía están sujetas a revisión por las autoridades fiscales, por los últimos tres años inclusive el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

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 Alterno 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.

A continuación, se presenta la conciliación del impuesto sobre la renta.

	2020	**2019**
Pérdida antes del impuesto sobre la renta	(63,552,821)	(8,827,140)
Tasa efectiva	0%	0%

	2020	**2019**
Método del cálculo alterno del impuesto sobre la renta **(CAIR)**		
Ingresos gravables	(87,999,989)	(172,299,011)
Renta Neta gravable (4.67%)	(4,109,599)	(8,046,364)
Impuesto sobre la renta (CAIR) a la tasa Impositiva del 30%	1,232,880	2,413,909

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía solicitó la no aplicación del CAIR. La solicitud de no aplicación del CAIR de 2019 fue aceptada por la Autoridad Fiscal a través de la Resolución No.201-75522 del 14 de octubre de 2020 y concede autorización para determinar el impuesto sobre la renta utilizando el método tradicional para los períodos 2019, 2020 y 2021.

(22) 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.

		2020		
	Total Importes en libros	Valor razonable		
		Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Activos financieros no medidos al valor razonable				
Efectivo	5,537,323	0	0	0
Cuentas por cobrar	42,566,831	0	0	0
Anticipo a proveedores	10,496	0	0	0
	48,114,650	0	0	0
Pasivos financieros no medidos al valor razonable				
Cuentas por pagar proveedores	53,244,159	0	0	0
	53,244,159	0	0	0

		2019		
	Total Importes en libros	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
	63,993,640	0	0	0
Pasivos financieros no medidos al valor razonable				
Cuentas por pagar proveedores	28,373,070	0	0	0
	28,373,070	0	0	0

Gestión de riesgo financiero

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

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

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

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

(i) Riesgo de Crédito

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

Cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar

El cliente más significativo de la Compañía es la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, con un saldo de B/.41,516,333 al 31 de diciembre de 2020 (2019: B/.51,978,787).

Al 31 de diciembre de 2020, la morosidad de las cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar que no estaban deteriorados es la siguiente:

	2020	2019
Días de Morosidad		
Corriente	488,331	971,222
De 0 a 30 días	5,421,341	10,552,682
De 31 a 60 días	5,676,312	9,087,456
De 61 a 90 días	5,001,149	8,692,849
De 91 a más de 360 días (a)	25,979,698	24,059,526
Total	42,566,831	53,363,735

(a) 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 (ATTT), 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 7). Los recursos de carácter público no son objetos de rebajas o condonaciones.

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

	2020	2019
Cuentas bancarias y caja menuda	5,537,323	10,618,477
Cuentas por cobrar	42,566,831	53,363,735
	48,104,154	63,982,212

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:

		2020 Flujos de efectivo contractuales			
	Importe en libros	Total	6 meses o menos	7 a 12 meses	Más de un año
Cuentas por pagar proveedores	53,244,159	53,244,159	0	53,244,159	0
Pasivo por arrendamiento	3,105,812	3,105,812	1,295,678	601,204	1,208,930
	56,349,971	56,349,971	1,295,678	53,845,363	1,208,930

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

(iii) Riesgo de mercado

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

(23) Compromisos y contingencias

Arrendamientos operativos

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

Año	Monto
2021	824,126
2022	680,773

Durante el año 2020 un importe de B/.746,589 fue reconocido como gasto en el estado de resultados. (2019: B/.766,104).

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.

El movimiento de la reserva es la siguiente:

	2020	2019
Saldo al inicio del año	413,680	621,687
Incremento a la provisión	0	211,104
Reversión de la provisión	0	(419,111)
Saldo al final del año	413,680	413,680

(24) Eventos subsecuentes

La Compañía ha evaluado los hechos ocurridos después del 31 de diciembre de 2020, 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 la fecha de este reporte, 670 autobuses del total de flota (1,436) se encuentran en estado disponible para brindar el servicio de transporte. El resto de la flota se encuentra inoperativa debido a cambio de repuestos, mantenimientos preventivos y garantía de fábrica. De los buses inoperativos, cuarenta y uno (41) buses se encontraban fuera de servicio en los Centros de operación desde el periodo 2019 y 2020, correspondiente a un monto de B/.2,488,893, situación agravada por motivos de 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, reducción de la mano de obra de fabricantes y el incrementos de los costos de repuestos y logísticos que surgieron a inicios del período 2020 por la pandemia COVID-19.