

2023

METRO DE PANAMÁ, S.A. Y SUBSIDIARIA

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

31 de diciembre de 2023
(Con el informe de los Auditores Independientes)

Estados Financieros Consolidados y Anexos

METRO DE PANAMA

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá
(Panamá, República de Panamá)

Índice del contenido

Informe de los auditores independientes

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

Anexos

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

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
Metro de Panamá, S. A.
Ciudad de Panamá

Informe sobre la auditoría de los estados financieros consolidados

Opinión con salvedad

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Metro de Panamá, S. A. y Subsidiaria (en adelante, "el Grupo"), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023, los estados consolidados de resultados, cambios en el patrimonio y flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y notas, que comprenden un resumen de las políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos de los asuntos descritos en la sección *base para opinión con salvedad* de nuestro informe, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2023, y su desempeño financiero consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por el año terminado en esa fecha de conformidad con las Normas de contabilidad NIIF tal como han sido emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de contabilidad NIIF).

Base para opinión con salvedad

Tal como se menciona en la Nota 1 a los estados financieros consolidados, en enero de 2016, Metro de Panamá, S. A. adquirió la totalidad de las acciones comunes por un monto de B/.25,000,000 y el control de la subsidiaria Transporte Masivo de Panamá, S. A. Sin embargo, el Grupo no efectuó la contabilización de dicha adquisición de conformidad con los requerimientos de la NIIF 3 Combinaciones de Negocios. En consecuencia, el Grupo no efectuó la identificación y medición a valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos a la fecha de la adquisición, ni determinó si existía plusvalía u otro producto de la transacción de adquisición. Así mismo, los estados financieros no incluyen las revelaciones requeridas por dicha norma. Esto sucede al aplicar los procedimientos establecidos en el contrato de compraventa de acciones MPSA- 028-2015 que detallan las condiciones específicas para la adquisición de dichas acciones por parte del Estado panameño y en las cuales no se consideraron los criterios contenidos en la NIIF 3 como parte de la ejecución de ese contrato. Debido a que la información necesaria para efectuar dichos procedimientos no estuvo disponible, no nos fue posible obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada para determinar los efectos que esta situación pudiera tener sobre los activos, pasivos, patrimonio y resultados del Grupo al 31 de diciembre de 2023.

© 2026 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.

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

Asunto de énfasis

Llamamos la atención a la Nota 11 de los estados financieros consolidados, en donde se revelan los saldos y transacciones con partes relacionadas. Estos saldos y transacciones tienen incidencia significativa en la situación financiera, el desempeño financiero y los flujos de efectivo del Grupo. Nuestra opinión no se modifica con respecto a este asunto.

Otro asunto – información suplementaria

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

Responsabilidad de la administración y de los encargados del gobierno corporativo en relación con los estados financieros consolidados

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

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

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

Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros consolidados en su conjunto, están libres de errores materiales, debido ya sea a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría efectuada de conformidad con las NIA siempre detectará un error de materiales 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 consolidados.

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 consolidados, 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 el entendimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo.

- Evaluamos lo apropiado de las políticas 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 del Grupo para continuar como un 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 consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, eventos o condiciones futuras pueden causar que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.

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

- Obtenemos evidencia suficiente y apropiada en relación con la información financiera de entidades o actividades de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoria de grupo. Somos responsables solamente de nuestra opinión de auditoría.

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

Otros requerimientos legales de información

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

- 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 del Grupo a la que se refiere este informe, está conformado por Milagros Santana, Socia; Luis González, Gerente Senior.

KPMG

Panamá, República de Panamá
11 de septiembre de 2026

Milagros Santana
Socia
C.P.A. 7969

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado consolidado de situación financiera

Al 31 de diciembre de 2023

(Expresados en Balboas)

Activos	**Nota**	**2023**	**2022**
Activos no corrientes			
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria, equipos y mejoras, neto	4	3,861,852,677	3,853,930,268
Construcciones en proceso	5	1,530,807,063	937,451,621
Anticipos a contratistas	6	74,648,811	108,438,946
Activo por derecho de uso, neto.	12	19,072,109	18,333,387
Activos intangibles, neto	7	2,523,356	4,043,478
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		2,977,359	2,555,577
Inventarios, neto	8	29,668,452	24,400,165
Cuentas por cobrar - otras	9, 25	4,828,625	6,640,806
Fondo de cesantía		10,644,242	9,191,001
Depósito en garantía		186,400	186,400
Anticipo para adquisición de bienes		1,972,667	3,396,467
Otros activos		469,107	188,546
Total de activos no corrientes		5,539,650,868	4,968,756,662
Activos corrientes			
Inventarios, neto	8	12,766,055	14,586,643
Cuentas por cobrar:			
Cuentas por cobrar relacionadas	11	34,737,843	31,416,322
Cuentas por cobrar otras	9	5,213,797	4,441,983
Total de cuentas por cobrar		39,951,640	35,858,305
Efectivo	10, 11	51,545,848	31,584,293
Gastos pagados por adelantado		0	1,825,580
Anticipos a proveedores		13,552	13,552
Total de activos corrientes		104,277,095	83,868,373
Total de activos		5,643,927,963	5,052,625,035

El estado consolidado de situación financiera debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

Patrimonio	**Nota**	**2023**	**2022**
Capital en acciones, 100 acciones sin valor nominal, emitidas y en circulación	11	5,447,926,529	4,897,310,250
Aporte adicional de capital	11	67,987,157	59,987,157
Déficit acumulado		(1,461,273,797)	(1,262,994,890)
Total de patrimonio		4,054,639,889	3,694,302,517
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Documentos por pagar	13	910,944,925	760,791,965
Retenciones a contratista	14	69,912,129	40,272,301
Provisión para beneficio a empleados	15	8,928,870	7,934,351
Pasivos por arrendamiento	12	20,826,155	19,677,152
Otros pasivos		14,369	413,680
Total de pasivos no corrientes		1,010,626,448	829,089,449
Pasivos corrientes			
Documentos por pagar	13	449,254,929	419,814,125
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar	16	119,074,644	99,852,301
Gastos acumulados por pagar	17	8,915,434	8,725,189
Pasivos por arrendamiento	12	1,416,619	841,454
Total de pasivos corrientes		578,661,626	529,233,069
Total de pasivos		1,589,288,074	1,358,322,518
Total de patrimonio y pasivos		5,643,927,963	5,052,625,035

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado consolidado de resultados

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresados en Balboas)

	Nota	2023	2022
Ingresos de actividades ordinarias	11, 18	171,197,099	166,805,398
Costos de operación	29, 22	(327,332,523)	(335,296,199)
Pérdida bruta		(156,135,424)	(168,490,801)
Otros ingresos (egresos):			
Otros ingresos	20	5,774,537	5,904,460
Gastos generales y administrativos	21, 22	(31,176,557)	(31,582,539)
Resultados de las actividades de operación		(181,537,444)	(194,168,880)
Costos financieros, neto	23	(16,741,463)	(22,021,462)
Pérdida neta		(198,278,907)	(216,190,342)

El estado consolidado de resultados debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado consolidado de cambios en el patrimonio

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresados en Balboas)

	Nota	Capital en acciones	Aporte adicional de capital	Déficit acumulado	Total de patrimonio
Saldo al 1 de enero de 2022		4,458,953,608	29,987,157	(1,046,804,548)	3,442,136,217
Resultados del período:					
Pérdida neta		0	0	(216,190,342)	(216,190,342)
Total de resultados		0	0	(216,190,342)	(216,190,342)
Transacciones con el propietario:					
Contribuciones y distribuciones					
Aportes del Estado	11	438,356,642	0	0	438,356,642
Aporte adicional de capital	11	0	30,000,000	0	30,000,000
Total de contribuciones y distribuciones		438,356,642	30,000,000	0	468,356,642
Saldo al 31 de diciembre de 2022		4,897,310,250	59,987,157	(1,262,994,890)	3,694,302,517
Saldo al 1 de enero de 2023		4,897,310,250	59,987,157	(1,262,994,890)	3,694,302,517
Resultados del período:					
Pérdida neta		0	0	(198,278,907)	(198,278,907)
Total de resultados		0	0	(198,278,907)	(198,278,907)
Transacciones con el propietario:					
Contribuciones y distribuciones					
Aportes del Estado	11	550,616,279	0	0	550,616,279
Aporte adicional de capital	11	0	8,000,000	0	8,000,000
Total de contribuciones y distribuciones		550,616,279	8,000,000	0	558,616,279
Saldo al 31 de diciembre de 2023		5,447,926,529	67,987,157	(1,461,273,797)	4,054,639,889

El estado consolidado de cambios en el patrimonio debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA
(Empresa 100% poseída por el Estado de la República de Panamá)
(Panamá, República de Panamá)

Estado consolidado de flujos de efectivo

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresados en balboas)

	Nota	2023	2022
Flujos de efectivo de las actividades de operación:			
Pérdida neta		(198,278,907)	(216,190,342)
Ajustes para conciliar la pérdida neta con el flujo de efectivo de las actividades de operación:			
Depreciación y amortización	4	127,340,275	123,273,574
Pérdida por deterioro en flota y equipo de transporte	4	3,012,982	0
Ajustes de construcción en proceso	5	4,816	136,107
Ajustes y retiros en activos por derecho de uso	12	44,850	0
Amortización del activos intangibles	7	1,869,189	1,834,209
Pérdida (ganancia) por descarte de propiedades, infraestructura, flota, maquinaria, equipo y mejoras a las instalaciones, neto	4	677,065	22,409
Provisión para prima de antigüedad	15, 22	1,578,789	1,332,305
Provisión para otros beneficios de empleados	15, 22	(138,227)	(262,418)
Depreciación de activo por derecho de uso	12	1,610,678	1,564,816
Costos financieros, neto	23	16,741,462	22,021,462
		(45,537,028)	(66,267,878)
Cambios en activos y pasivos de operación:			
Cuentas por cobrar	9	1,040,367	1,152,909
Cuentas por cobrar relacionadas	11	(3,321,521)	(11,579,135)
Inventarios	8	33,087	(33,589)
Gastos pagados por adelantado y otros activos		1,545,019	(1,718,753)
Cuentas por pagar	16	19,222,343	13,249,798
Gastos acumulados por pagar y otros pasivos	17	(209,066)	(1,047,621)
Efectivo neto usado en las actividades de operación		(27,226,799)	(66,244,269)
Intereses pagados	23	(17,111,260)	(22,250,315)
Impuesto sobre la renta pagado		(421,782)	(436,450)
Pago de prima de antigüedad	15	(446,043)	(556,102)
Efectivo neto usado en las actividades de operación		(45,205,884)	(89,487,136)
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:			
Intereses recibidos	23	369,798	228,853
Aportes al fondo de cesantía, neto de retiros		(1,453,241)	(3,230,828)
Adquisiciones de activos fijos	4	(4,249,424)	(2,537,385)
Desembolsos en construcciones en proceso		(731,544,351)	(731,573,910)
Adquisición de activos intangibles	7	(349,067)	(881,041)
Anticipos para adquisición de bienes		1,423,800	(1,774,576)
Anticipos a contratistas, neto de retenciones	6, 14	63,429,963	3,629,663
Efectivo neto usado en las actividades de inversión		(672,372,522)	(736,139,224)
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:			
Pago de pasivo por arrendamiento	12	(670,082)	(2,029,959)
Producto de documentos por pagar		622,551,841	632,229,437
Pagos de documentos por pagar		(243,558,172)	(172,132,537)
Aportes del Estado	11	359,216,374	363,406,367
Efectivo neto provisto por las actividades de financiamiento		737,539,961	821,473,308
Aumento (dismininución) neta en efectivo		19,961,555	(4,153,052)
Efectivo al inicio del año		31,584,293	35,737,345
Efectivo al final del año	10	51,545,848	31,584,293
Transacciones no monetarias:			
Aportes del estado	11	199,399,905	104,950,275

El estado consolidado de flujos de efectivo debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

(1) Constitución y operación

i. Metro de Panamá, S. A.:

Constitución

El Metro de Panamá, S. A. ("la Empresa" o por sus siglas MPSA) fue creada mediante el Decreto Ejecutivo No. 150 de 2 de julio de 2009 del Ministerio de la Presidencia bajo el nombre de Secretaría del Metro de Panamá, como entidad adscrita al Ministerio de la Presidencia. Posteriormente, se deroga el Decreto Ejecutivo No. 150 de 2 de julio de 2009 y, mediante Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013, se autoriza la constitución de la Sociedad Anónima denominada Metro de Panamá, S. A. ("la Empresa") y se establece que todas las responsabilidades, deberes y derechos que se refieran a la Secretaria del Metro de Panamá, serán asumidas por el Metro de Panamá, S. A. (MPSA).

De acuerdo con lo establecido en el Numeral 13 del Artículo No. 159 de la Constitución Política de la República, se autoriza al Órgano Ejecutivo, mediante función legislativa, a expedir o autorizar la expedición del pacto social, y el marco institucional para empresas de economías mixtas y las Leyes orgánicas de empresas del Estado.

Mediante la Resolución de Gabinete No. 185 de 23 de diciembre de 2014 del Consejo de Gabinete, se autoriza la expedición del pacto social, el cual queda constituida mediante Escritura Pública No.14,129 de 24 de diciembre de 2014.

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

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

Operación

Existe un contrato de concesión para la administración financiera del sistema de movilización masivo de pasajeros entre el Estado de la República de Panamá, el cual fue representado por la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) con Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA), empresa que desarrolló y aportó la tecnología necesaria de dicho sistema y que se encarga de la recaudación de las sumas pagadas por los usuarios, las cuales van a un instrumento fiduciario administrado por The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. con los Beneficiarios (Metro de Panamá, S. A., Transporte Masivo de Panamá, S. A. y Empresa Rapired, S. A.). y SONDA de fecha 22 de diciembre de 2017. Actualmente, el servicio sigue vigente bajo el contrato MPSA-8-2024.

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 las cuentas 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.

El Grupo mantiene operativas la Línea 1 y Línea 2, esta última fue puesta en marcha desde abril 2019, extensión de Línea 2 Ramal en marzo 2023. (Ver notas 4 y 5).

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

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

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

iii. Consideración de negocio en marcha:

Al 31 de diciembre de 2023 el Gobierno Nacional ha implementado un sistema de transporte masivo para hacerle frente al creciente desarrollo urbanístico, a través de una solución moderna de movilidad de personas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá. Este sistema de transporte está conformado por el Metro y la flota de autobuses Mi Bus.

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

(2) Base de preparación

(a) Declaración de cumplimiento

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

Los estados financieros consolidados fueron aprobados por la administración para su emisión el 11 de septiembre de 2026.

(b) Base de medición

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

(c) Moneda funcional y de presentación

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

(d) Uso de juicios y estimaciones

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

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

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

- Nota 3 (d) – propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades;

- Nota 3 (f) – deterioro del valor de los activos.

b. Presunciones e incertidumbres en las estimaciones
La información sobre presunciones e incertidumbres de estimación al 31 de diciembre de 2023 que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en libros de activos y pasivos en el próximo año financiero se incluye en las siguientes notas:

- Nota 26 – compromisos y contingencias.

i. Medición de los valores razonables
Algunas de las políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos y pasivos financieros como de los no financieros.

El Grupo cuenta con un marco de control establecido en relación con la medición de los valores razonables. Esto incluye directivos que tienen la responsabilidad general por la supervisión de todas las mediciones significativas del valor razonable, incluyendo los valores razonables de Nivel 3.

La administración revisa regularmente las variables no observables significativas y los ajustes de valorización. Si se usa información de terceros, como cotizaciones de corredores o servicios de fijación de precios, para medir los valores razonables, se evalúa la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valorizaciones satisfacen los requerimientos de las Normas Internacionales de Información Financiera, incluyendo el nivel dentro de la jerarquía del valor razonable dentro del cual deberían clasificarse esas valorizaciones. Los asuntos de valoración significativos son informados a la Junta Directiva del Grupo.

Cuando se mide el valor razonable de un activo o pasivo, el Grupo utiliza datos de mercado observables siempre que sea posible. Los valores razonables se clasifican en niveles distintos dentro de una jerarquía del valor razonable que se basa en las variables usadas en las técnicas de valoración, como sigue:

Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Nivel 2: datos diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir: precios) o indirectamente (es decir, derivados de los precios).

Nivel 3: datos para el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (variables no observables).

Si las variables usadas para medir el valor razonable de un activo o pasivo pueden clasificarse en niveles distintos de la jerarquía del valor razonable, entonces la medición del valor razonable se clasifica en su totalidad en el mismo nivel de la jerarquía del valor razonable que la variable del nivel más bajo que sea significativa para la medición total.

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

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

Nota 25 – Instrumentos financieros.

(3) Políticas de contabilidad materiales

Las políticas de contabilidad aplicadas en estos estados financieros consolidados son principalmente las mismas aplicadas en los estados financieros consolidados para el año terminado al 31 de diciembre de 2022.

El Grupo adoptó las enmiendas a la NIC 1 Revelaciones de políticas contables a partir del 1 de enero de 2023. Estas enmiendas requieren revelaciones de políticas "materiales" en lugar de "significativas". La adopción de estas enmiendas no resultó en ningún cambio en las políticas contables previamente establecidas por el Grupo

(a) Base de consolidación

i. Subsidiaria

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

ii. Pérdida de control

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

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

(b) Instrumentos financieros

i. Reconocimiento y medición inicial

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

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

ii. Clasificación y medición posterior

Activos financieros

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.

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

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

– el activo financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener flujos de efectivo contractuales; y

– las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

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

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

– las políticas y los objetivos señalados para la cartera y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la gerencia se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de rendimiento de interés concreto o coordinar la duración de los activos financieros con la de los pasivos que dichos activos están financiando o las salidas de efectivo esperadas o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los activos;

– cómo se evalúa el rendimiento de la cartera y cómo este se informa al personal clave de la gerencia del Grupo;

– los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los activos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;

– cómo se retribuye a los gestores del negocio (por ejemplo, si la compensación se basa en el valor razonable de los activos gestionados o sobre los flujos de efectivo contractuales obtenidos); y

– la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

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

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

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

– hechos contingentes que cambiarían el importe o el calendario de los flujos de efectivo;

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

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

Activos financieros – Medición posterior y ganancias y pérdidas:

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

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

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

(i) Efectivo
El rubro de efectivo consiste en cuentas bancarias en monedas de curso legal.

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

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

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

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

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

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

(ii) Capital en acciones
El capital está compuesto por acciones comunes, sin valor nominal.

(iii) Aporte de capital

Los aportes que realiza el Estado con fines de apoyo financiero, de funcionamiento, operación e inversiones de la Empresa a través del presupuesto general del Estado son acreditados en patrimonio, en la medida que se reciben o cuando las asignaciones presupuestarias no han sido desembolsadas pero los gastos asociados con dichas partidas han sido debidamente reservados por los compromisos devengados de acuerdo al Artículo 53 de la Ley 109 del 25 de noviembre de 2013, al Artículo 172 de la Ley 336 del 14 de noviembre de 2022.

(iv) Documentos por pagar

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

(v) Retención a contratistas

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

(vi) Factoraje Inverso

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

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

(c) Inventarios

Los inventarios son para consumo operativo de la Compañía y están valuados al costo ya que son utilizados internamente. Los inventarios consumidos reconocidos en costo o gasto, de acuerdo con su utilización. Los inventarios se valoran bajo el método de costo promedio conforme a los valores de compra a los proveedores, el cual no excede el valor de realización, después de restar la provisión para obsolescencia de materiales y suministros de inventario. El Grupo clasifica sus inventarios como no corrientes cuando se espera que los mismos sean utilizados o consumidos en la operación en un periodo mayor de (12) doce meses.

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

i. Reconocimiento y medición

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

Los costos incluyen los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. Los costos de los activos construidos incluyen los costos de materiales y mano de obra directa, y algún otro costo directamente relacionado con el activo para que esté en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista.

Cuando partes de propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades tienen vidas útiles diferentes, se contabilizan por partidas separadas (componentes principales de inmuebles, flota, maquinarias y equipos).

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

ii. Costos posteriores

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

iii. Depreciación y amortización

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

La vida útil estimada de los activos es como sigue:

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

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

iv. Construcción en proceso

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

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

(e) Activos intangibles

i. Reconocimiento y medición

Los activos intangibles están valorados al costo menos la amortización acumulada.

ii. Costos subsiguientes

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

iii. Amortización

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

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

(f) Deterioro de activos

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

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

Evidencia objetiva que los activos financieros están deteriorados incluye:

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

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

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

Activos financieros medidos a costo amortizado

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

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

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

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

(ii) Activos no financieros

El valor según libros de los activos no financieros del Grupo es revisado a la fecha de reporte, para determinar si existe un indicativo de deterioro, con excepción del impuesto diferido activo. Si existe algún indicativo, entonces el valor recuperable del activo es estimado y ajustado.

El valor 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 para su venta. Para determinar el valor de uso, los flujos de efectivo estimados futuros son descontados a su valor presente utilizando una tasa de interés de descuento que refleje la evaluación de mercado corriente del valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo. Para propósitos de la prueba de deterioro, los activos son agrupados dentro del menor grupo de activos con igual características que generan entradas de flujos de efectivo por su uso continuo que son altamente independientes de las entradas de flujos de efectivo de otros activos o grupos de activos (unidades generadoras de efectivo).

Una pérdida por deterioro es reversada si ha habido algún cambio en la estimación usada para determinar el valor recuperable. Una pérdida por deterioro se reversa sólo hasta por un valor que no sea superior al valor en libros original que habría sido determinado, neto de depreciación o amortización, si no hubiese sido reconocida ninguna pérdida por deterioro.

(g) Provisiones

i. Otras provisiones

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

(h) Provisión para beneficios a empleados

i. Provisión para prima de antigüedad y fondo de cesantía

El Código de Trabajo establece en la legislación laboral panameña el reconocimiento de una prima de antigüedad de servicios. Para tal fin, el Grupo ha establecido una provisión, la cual se calcula sobre la base de una semana de salario por cada año de trabajo.

La Ley 44 de 12 de agosto de 1995 establece, a partir de su vigencia, la obligación de los empleadores a constituir un fondo de cesantía para pagar a los empleados la prima de antigüedad y la indemnización por despido injustificado que establece el Código de Trabajo.

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

(i) Provisión de accidentes
Se reconoce una provisión de accidentes como consecuencias derivadas de accidentes de tránsito, no cubiertos por las pólizas de seguro. El nivel de reserva deberá no ser menor al 40% del monto que resulte de accidentes culpables y no pagados.

(j) Ingresos de actividades ordinarias
Obligaciones de desempeño y política de reconocimiento de ingresos por servicios y subsidios gubernamentales
Los ingresos por servicios y subsidios gubernamentales de los contratos con clientes se miden con base a la contraprestación especificada en el contrato con el cliente. El Grupo reconoce los ingresos cuando transfiere el control sobre un servicio a un cliente.

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

Tipo de ingresos	Naturaleza, oportunidad de satisfacción de las obligaciones de desempeño y términos de pago significativos	Política de reconocimiento de ingresos
Prestación de servicios	Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de pasajeros se reconocen cuando el servicio se ha prestado conforme en el tiempo a la tarifa definida en el Tarifario. El Gobierno Central es el encargado de regular y establecer las tarifas finales que el Grupo cobra a sus pasajeros. La Empresa está sujeta a la regulación de tarifas por parte del Gobierno Central a través del Decreto Ejecutivo No. 367 del 23 de mayo de 2014 para Línea 1 y Decreto Ejecutivo No. 91 del 9 de mayo de 2018 para Línea 2. La Subsidiaria está sujeta a la regulación de las tarifas por parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre a través del Contrato de Concesión Administrativa No. 21-10 de fecha 5 de agosto de 2010.	Los ingresos se reconocen cuando: i. La cantidad puede ser medida de forma fiable, y ii. Es probable que los beneficios económicos y futuros fluyan al Grupo; y iii. Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.
Subsidios gubernamentales	Los subsidios gubernamentales corresponden a subsidio para la tarifa del sistema de transporte público de buses. Estos subsidios son reconocidos a su valor razonable cuando hay una seguridad razonable que el subsidio es o será recibido y que todas las condiciones adyacentes se cumplan. Cuando el subsidio se relacione a un elemento de gastos, es reconocido como ingresos dentro de los períodos necesarios para equipararse en una base sistemática al costo que intenta compensar.	Los ingresos se reconocen cuando: i. La cantidad puede ser medida de forma fiable, y ii. Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y iii. Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.

Tipo de ingresos	Naturaleza, oportunidad de satisfacción de las obligaciones de desempeño y términos de pago significativos	Política de reconocimiento de ingresos
Alquiler de espacio para publicidad	Los ingresos procedentes de alquiler de espacio para publicidad se reconocen como ingreso de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.	Los ingresos se reconocen cuando: i. La cantidad puede ser medida de forma fiable, y ii. Es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad; y iii. Se han cumplido las condiciones específicas para cada una de las actividades.

(k) Reconocimiento de gastos

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

(l) Activos y pasivos por arrendamiento

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si un contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una consideración monetaria. Para evaluar si un contrato transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado, el Grupo evalúa si:

- el contrato implica el uso de un activo identificado: esto puede especificarse explícitamente y debe ser físicamente distinto o representar sustancialmente toda la capacidad de un activo distinto físicamente o identificable. Si el proveedor tiene un derecho de sustitución sustancial, entonces el activo no se identifica;

- el Grupo tiene derecho a obtener sustancialmente todos los beneficios económicos del uso del activo durante todo el período de uso;

- el Grupo tiene la habilidad de dirigir el uso del activo. El Grupo tiene este derecho cuando tiene los derechos de toma de decisiones más relevantes para cambiar cómo y para qué propósito se utiliza el activo. En casos excepcionales en los que la decisión sobre cómo y para qué propósito se usa el activo está predeterminada, el Grupo tiene el derecho de dirigir el uso del activo si:

    - el Grupo tiene el derecho de operar el activo; o
    - el Grupo designó el activo de una manera que predetermina cómo y para qué propósito será utilizado.

Al inicio o en la revaluación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo asigna la consideración en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios independientes relativos. Sin embargo, para los arrendamientos de terrenos en los que es arrendatario, el Grupo ha elegido no separar los componentes de no-arrendamiento del contrato y contabilizarlos en un único componente de arrendamiento junto con los componentes que sí califican.

El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha de inicio del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que comprende el monto inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de inicio, más los costos directos iniciales incurridos y una estimación de los costos para desmantelar y eliminar el activo subyacente o para restaurar el activo subyacente o el sitio en el que se encuentra, menos los incentivos de arrendamiento recibidos, en caso de que existan.

El activo por derecho de uso se deprecia posteriormente utilizando el método de línea recta desde la fecha de inicio hasta el final de la vida útil del activo por derecho de uso o el final del plazo del arrendamiento el que ocurra primero. La vida útil estimada de los activos por derecho de uso se determina sobre la misma base que la de los muebles, equipos y mejoras. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por pérdidas por deterioro, si corresponde, y se ajusta para ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos de arrendamiento que no se pagan en la fecha de inicio, descontados utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no puede determinarse fácilmente, la tasa de endeudamiento incremental del Grupo. El Grupo utiliza su tasa de interés incremental como tasa de descuento.

Los pagos de arrendamiento incluidos en la medición del pasivo de arrendamiento comprenden lo siguiente:

- Pagos fijos, incluidos los pagos fijos en sustancia;
- Pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa, medidos inicialmente utilizando el índice o la tasa en la fecha de inicio;
- Montos que se espera pagar bajo una garantía de valor residual; y
- El precio de ejercicio bajo una opción de compra que el Grupo está razonablemente seguro de ejercer, los pagos de arrendamiento en un período de renovación opcional si el Grupo está razonablemente seguro de ejercer una opción de extensión y las multas por la terminación anticipada de un arrendamiento a menos que el Grupo esté razonablemente seguro no terminar antes de tiempo.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. Se vuelve a medir cuando hay un cambio en los pagos de arrendamiento futuros que surgen de un cambio en un índice o tasa, si hay un cambio en la estimación del Grupo del monto que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, o si el Grupo cambia su evaluación de si ejercerá una opción de compra, extensión o terminación.

Cuando el pasivo por arrendamiento se vuelve a medir de esta manera, se realiza un ajuste correspondiente al importe en libros del activo por derecho de uso o se registra en resultados si el importe en libros del activo por derecho de uso se ha reducido a cero.

El Grupo presenta los activos de derecho de uso que no cumplen con la definición de propiedades de inversión de acuerdo con la NIC 40, en el rubro de 'activos por derecho de uso, netos' en el estado consolidado de situación financiera.

Arrendamientos a corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor
El Grupo ha optado por no reconocer los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamientos para arrendamientos a corto plazo de equipos informáticos que tienen un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos y arrendamientos de activos de bajo valor. El Grupo reconoce los pagos de arrendamiento asociados con estos arrendamientos como un gasto en línea recta durante el plazo del arrendamiento, en el estado consolidado de resultados.

(m) Ingresos y costos financieros
Los ingresos financieros están compuestos por los intereses sobre el equivalente de efectivo y fondo de cesantía que son reconocidos en el estado consolidado de resultados en la medida que se acumulan, utilizando el método de interés efectivo.

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

(n) Impuestos

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

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

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

(o) Normas emitidas aún no vigentes

Una serie de nuevas normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2023 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

El Grupo aún se encuentra en el proceso de evaluar el impacto de estas nuevas normas.

Mejoras y Enmiendas	**Aplicación obligatoria para períodos anuales iniciados a partir del:**
Clasificación de los pasivos corrientes o no corrientes – (Enmiendas a la NIC 1)	1 de enero de 2024
Responsabilidad por arrendamiento en una venta y arrendamiento – (Enmiendas a la NIIF 16).	1 de enero de 2024
Acuerdo de Financiación de Proveedores (Modificaciones a la NIC 7 y NIIF 7)	1 de enero de 2024
Ausencia de Convertibilidad (Modificaciones a la NIC 21)	1 de enero de 2025
Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros (Modificaciones a la NIIF 9 y NIIF 7)	1 de enero de 2026
Contratos que hacen referencia a electricidad de naturaleza variable (modificaciones a NIIF 9 y NIIF 7)	1 de enero de 2026
NIIF 18 Presentación e Información a Revelar en los Estados Financieros	1 de enero de 2027

(4) Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras a las propiedades, neto

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

	Terrenos	Propiedades y mejoras	Infraestructura	Flota Vial y otros equipos de transporte	Maquinaria ferroviaria y otros equipos de transporte	Maquinaria y equipo general	Otros equipos y enseres	Mejoras a la propiedad de terceros	Total
Costo									
Al 1 de enero de 2022	57,486,115	33,838,443	3,130,331,065	249,734,980	474,448,735	633,304,538	13,611,516	16,796,952	4,609,552,344
Adquisiciones	112,964	0	0	110,201	0	265,255	958,855	1,090,110	2,537,385
Disposiciones	0	0	0	(62,253)	0	0	(6,392)	0	(68,645)
Capitalización por proyectos concluidos (nota 5)	0	0	14,080,574	0	0	2,618	0	133,596	14,216,788
Al 31 de diciembre de 2022	57,599,079	33,838,443	3,144,411,639	249,782,928	474,448,735	633,572,411	14,563,979	18,020,658	4,626,237,872
Al 1 de enero de 2023	57,599,079	33,838,443	3,144,411,639	249,782,928	474,448,735	633,572,411	14,563,979	18,020,658	4,626,237,872
Adquisiciones	2,184,462	0	0	563,019	52,999	317,127	226,734	905,083	4,249,424
Disposiciones	0	0	0	(117,670)	0	(364,209)	(39,713)	(668,390)	(1,189,982)
Capitalización por proyectos concluidos (nota 5)	0	0	111,688,133	0	0	22,648,818	366,356	0	134,703,307
Al 31 de diciembre de 2023	59,783,541	33,838,443	3,256,099,772	250,228,277	474,501,734	656,174,147	15,117,356	18,257,351	4,764,000,621
Depreciación y amortización									
Saldo al 1 de enero de 2022	0	2,729,949	184,261,675	169,929,760	79,577,930	193,015,227	7,658,843	11,906,882	649,080,266
Disposiciones	0	0	0	(44,898)	0	0	(1,338)	0	(46,236)
Gasto del período	0	676,782	44,326,982	18,411,134	19,044,338	39,073,111	1,214,585	526,642	123,273,574
Al 31 de diciembre de 2022	0	3,406,731	228,588,657	188,295,996	98,622,268	232,088,338	8,872,090	12,433,524	772,307,604
Al 1 de enero de 2023	0	3,406,731	228,588,657	188,295,996	98,622,268	232,088,338	8,872,090	12,433,524	772,307,604
Disposiciones	0	0	0	(117,671)	0	(363,690)	(31,556)	0	(512,917)
Gasto del período	0	676,782	45,768,592	18,231,772	19,047,430	41,811,011	1,272,949	531,739	127,340,275
Al 31 de diciembre de 2023	0	4,083,513	274,357,249	206,410,097	117,669,698	273,535,659	10,113,483	12,965,263	899,134,962
Pérdida por deterioro									
Flota y equipo de transporte público	0	0	0	(3,012,982)	0	0	0	0	(3,012,982)
Al 31 de diciembre de 2023	0	0	0	(3,012,982)	0	0	0	0	(3,012,982)
Valor según libros									
Al 1 de enero de 2022	57,486,115	31,108,494	2,946,069,390	79,805,220	394,870,805	440,289,311	5,952,673	4,890,070	3,960,472,078
Al 31 de diciembre de 2022	57,599,079	30,431,712	2,915,822,982	61,486,932	375,826,467	401,484,073	5,691,889	5,587,134	3,853,930,268
Al 31 de diciembre de 2023	59,783,541	29,754,930	2,981,742,523	40,805,198	356,832,036	382,638,488	5,003,873	5,292,088	3,861,852,677

La depreciación y amortización por B/.127,340,275 (2022: B/.123,273,574) se distribuyen en B/.126,103,704 (2022: B/.121,880,715) como parte de costos de operación y servicios y B/.1,236,571 (2022: B/.1,392,859) que corresponde a gastos generales y administrativos. (Ver notas 20 y 22).

La subsidiaria efectuó la revisión sobre la flota operativa donde obtuvo indicios de deterioro bajo la aplicación de la Norma Internacional de Contabilidad (NIC36). En este análisis se obtuvo que ciento cuarenta y tres (143) autobuses marca volvo, modelo granviale 7BR, presentan condiciones de inactividad prolongada y deterioro físico observable; por lo que se reconoció B/.3,012,982 en pérdidas por deterioro.

(5) Construcciones en proceso

Las construcciones en proceso se detallan así:

	Costos Directos					
	Edificaciones	**Construcción de avenidas, calles y aceras**	**Instalaciones de servicios básicos**	**Maquinaria y equipo de transporte**	**Provisiones**	**Total**
Saldo al 1 de enero de 2022	201,782,751	14,955,136	98,661	546,621	3,380,774	220,763,943
Adquisiciones	729,663,050	23,730	154,343	1,253,734	479,053	731,573,910
Reclasificación por agrupación	(29,018)	(107,089)	0	0	0	(136,107)
Transferencia a inventario	(95,324)	0	0	(438,013)	0	(533,337)
Transferencia a PPE (Nota 4)	0	(14,080,574)	(2,618)	0	(133,596)	(14,216,788)
Saldo al 31 de diciembre de 2022	931,321,459	791,203	250,386	1,362,342	3,726,231	937,451,621
Saldo al 1 de enero de 2023	931,321,459	791,203	250,386	1,362,342	3,726,231	937,451,621
Adquisiciones	731,544,351	0	0	0	0	731,544,351
Ajustes	(4,816)	0	0	0	0	(4,816)
Transferencia a inventario	(376,485)	(215,427)	(250,386)	(1,362,342)	(1,276,146)	(3,480,786)
Transferencia a PPE (Nota 4)	(134,703,307)	0	0	0	0	(134,703,307)
Saldo al 31 de diciembre de 2023	1,527,781,202	575,776	0	0	2,450,085	1,530,807,063

PPE: Propiedades, infraestructuras, flota, maquinarias, equipos y mejoras.

i. Consorcio Línea 2 Ramal
Contrato número MPSA-049-2018 con orden de proceder para el 27 de marzo de 2019 correspondiente al Servicio de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, e interfaces para la puesta en marcha del ramal que conecta la línea 2 del Metro de Panamá con el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT). Dicho proyecto surge de las proyecciones de demanda para la conexión con ITSE y AIT; se pronosticaron volúmenes en exceso de 6,500 pasajeros en hora pico, que exceden las tecnologías livianas de transporte. Desplegar un ramal de Línea 2 para dar conectividad al ITSE y AIT; MPSA conforma la construcción de la obra civil del viaducto ferroviario, dos estaciones elevadas, estructuras para los cuartos técnicos de las estaciones y la instalación de los sistemas auxiliares tanto de la línea como de las estaciones y los preparativos para la instalación de los elementos del sistema integral ferroviario (SIF). Por un monto de B/.102,532,064, con financiamiento por parte del contratista principal y un esquema de pago con certificados de no objeción. Al 31 de diciembre de 2022 el proyecto presentaba un 97.62% de avance de obra y se mantenía registros por B/.21,390,850 referentes a certificados de no objeción, con propuesta de pago a 2023. Al 31 de diciembre de 2023 no se mantienen certificados de no objeción pendientes por pagar referentes al contrato MPSA-049-2018. Estos montos fueron pagados durante el mes de noviembre de 2023.

ii. Consorcio Línea Panamá Norte
Contrato número MPSA-04-2020 con orden de proceder para el 31 de julio de 2020 correspondiente al “Servicio de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, e interfaces con sistema integral ferroviario para la extensión de la línea 1 del metro de Panamá hasta Villa Zaita”. Dicho proyecto tiene como objeto establecer una estación terminal en el extremo Norte de la Línea 1 con capacidad mayor de 10,000 pasajeros en hora pico y construir un intercambiador de buses con capacidad para atender a más de 8,000 pasajeros en hora pico y un estacionamiento vehicular con capacidad para unas 800 unidades. El proyecto también incluye un desarrollo urbano en la zona aledaña a la estación que abarca aceras amplias para llegar a los accesos de la estación, iluminación peatonal, parada de buses externas (fuera del intercambiador) y zona de embarque y desembarque de pasajeros desde vehículos privados o transporte selectivo con capacidad para unas 20 unidades. El precio contractual es por B/.203,645,354, el cual será pagado, sujeto al cumplimiento de las obligaciones del contratista conforme a este contrato. Este contrato está basado en el mecanismo de emisión de Certificado de No Objeción (CNO) y las condiciones de financiamientos finalmente aprobados por el Ministerio de Economía y Finanzas y MPSA. Al 31 de diciembre de 2023, el proyecto presenta un 66.14% de avance de obra y se mantienen registros por B/.46,675,805 referentes a certificados de no objeción, con propuesta de pago a 2024.

iii. Consorcio HPH Joint Venture:

La construcción de la Línea 3 del Metro posee un acuerdo de préstamo firmado el 20 de abril de 2016 entre Panamá y Japón, actuando el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) como "Prestatario" y el Metro de Panamá, S. A. "Agencia Ejecutoria" con el Japan International Cooperation Agency (JICA por sus siglas en inglés) como representantes, el cual fue formalizado en el año 2016. Este financiamiento está compuesto por un grupo de cinco (5) acuerdos, de los cuales ya se ha formalizado uno (1) (Acuerdo PA-P2-1) por la suma de 29,575,000,000 yenes (B/.288,652,000 aproximadamente) y se esperaba realizar el primer desembolso de este financiamiento a finales 2018 y el desembolso final 3 años después de la fecha efectiva de este acuerdo; sin embargo los primeros desembolsos efectivos de los fondos se liberaron tras el inicio formal de la construcción en febrero de 2021, una vez que el consorcio recibió la orden de proceder y se cumplieran las condiciones financieras exigidas por el gobierno japonés y que guarda relación con el proceso constructivo de piloteadoras y de las estaciones de la Línea 3 de Metro de Panamá cuyo inicio fue el 22 de febrero de 2021. La fecha de vencimiento es el 20 de abril de 2036 con abonos a capital cada 20 de abril y 20 de octubre, a partir del 20 de abril de 2022.

El 4 de febrero de 2020 se publicó la resolución número MPSA-30-2020, que adjudica al Consorcio HPH Joint Venture (integrado por las empresas Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., Posco y Hyundai Engineering Co., Ltd.) la Licitación por Mejor Valor con Evaluación Separada para la construcción y puesta en marcha de la Línea 3 del Metro con su mejor propuesta técnica y económica por un monto total de B/.2,507,439,000, el cual incluye los valores de provisiones de monto fijo y del Subcontratista Nominado, y para la opción de financiamiento la suma de B/.303,572,672. Estos servicios se han suscrito bajo el contrato MPSA-12-2020, cuyo proceso de ejecución mantiene 6 adendas modificatorias del Contrato, a través de las cuales, se le han introducido diversos cambios a los alcances y Precio del Contrato, siendo el cambio trascendental la redefinición que se hizo de las obras de cruce del Canal de Panamá a través de un túnel, en vez de por la plataforma del Cuarto Puente como fue inicialmente concebido el Proyecto, además de otros cambios que se han requerido, al haberse añadido a los alcances del Contrato de forma parcial los trabajos de diseño y construcción de las obras del túnel para el cruce, y las consecuentes adaptaciones del Proyecto para condiciones soterradas, así como algunos cambios a la línea principal.

Con las modificaciones introducidas al Contrato hasta la Adenda No. 6, el precio a suma global del Contrato asciende a B/.3,989,489,443. Actualmente se ha aprobado y Refrendado por la Contraloría General de la República, la adenda No. 7, la cual corrige el texto de las cláusulas que fueron modificadas en adendas previas; específicamente, las cláusulas 2.1, 2.3, 6.1. 6.3, 6.6, 23.1, 23.2 y 24.1. Adicionalmente se incrementa el precio del Contrato en B/.492,289,312, dando un monto global total de B/.4,481,778,755 y MPSA aprobó el pago de un tercer anticipo por B/.22,153,019.

La Línea 3 del Metro de Panamá, S. A. beneficiará de manera directa a miles de residentes de la provincia de Panamá Oeste. Su longitud total será de aproximadamente de 34 kilómetros y se desarrollará en dos fases. La primera de 25 kilómetros desde Albrook hasta el sector de Ciudad del Futuro, distrito de Arraiján, donde estarán ubicados los Patios y Talleres de la línea, y una segunda fase hasta La Chorrera que aún está pendiente de contratar.

El recorrido de la línea inicia desde la Estación Terminal de Albrook (Línea 1), pasando por debajo del Canal de Panamá, recorrerá Arraiján y siguiendo la Carretera Panamericana hasta llegar a Ciudad del Futuro. Tendrá un recorrido en su primera fase de 25 kilómetros, a lo largo del cual se distribuirán 14 estaciones. La separación de cuarto puente y construcción de la Línea 3 se presentó en la adenda n°1 del contrato MPSA-12-2020 refrendada el día 11 de marzo de 2022.

Se utilizará el sistema de Monorriel, que permitirá cubrir una demanda de hasta 20,000 pasajeros en un sentido, en horas pico (en su fase 1). Cada tren contará con 6 vagones y se dividirá la operación de la línea en dos circuitos:

- Circuito Este: Albrook - Nuevo Chorrillo (17.5km)
- Circuito Completo: Albrook - Ciudad del Futuro (25.85km)

El proyecto de Construcción de la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A. presenta un 42.59% de avance de obra ejecutada directamente por el Contratista principal y un 59.93% de avance que corresponde al Subcontratista Nominado encargado del suministro e instalación de monorriel y del sistema integral operativo, al 31 de diciembre de 2023.

iv. Proyectos de expansión de las líneas:

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

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

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

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

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

Finalmente, luego de ejecutadas estas líneas, seguiría la Línea 4, la cual partiría del área de Curundú, conectando con la Línea 1 en la estación futura que se ubicará en esta área, el trazado continúa por el corredor de la Ave. Nacional – Ave. Transístmica, para orientarse hacia el corredor de la Avenida España, interconectando nuevamente con la Línea 1 en la estación Fernández de Córdoba. Dicha línea seguiría por los corregimientos de Pueblo Nuevo y Río Abajo, avanzado por la Avenida José Agustín Arango, interconectando con Línea 5 en el área de la Ciudad Deportiva, para después servir al área sur del corregimiento de Juan Díaz, concluyendo en Don Bosco.

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

(6) Anticipos a contratistas

Los anticipos a contratistas se relacionan con los siguientes contratos:

	2023	2022
Consorcio HPH Joint Venture: Contrato número MPSA-12-2020 con orden de proceder del 1 de junio de 2020, Proyecto de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral que incluye el material rodante (monorriel), y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá.	69,919,202	98,045,630
Consorcio Línea Panamá Norte: Contrato número MPSA-04-2020 de fecha 31 de julio de 2020, Servicio de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de Línea y estaciones e interfaces con sistema integral ferroviario para la extensión de la Línea 1 del MPSA hasta Villa Zaita.	4,465,072	9,059,562
Consorcio Línea 2 Ramal: Contrato número MPSA-049-2018 con orden de proceder para el 27 de marzo de 2019 correspondiente al Servicio de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, e interfaces para la puesta en marcha del ramal que conecta la Línea 2 del Metro de Panamá con el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT).	234,997	1,288,612
Alstom Panamá, S. A: Contrato número MPSA-029-2019 con orden de proceder del 02 de marzo de 2020, para el servicio de mantenimiento de 800,000 kilómetros de los primeros 20 trenes de la Línea 1.	29,540	29,540
Grupo de Empresas: Compuesto por: Alstom Panamá (32.12%), Alstom Transport, S. A. (11.07%), Compagnie Internationale de Maintenance (CIM) (3.68%), Sofratesa de Panamá, INC. (8.70%), Sofratesa, S.A. (4.51%), Thales Six GTS France S. A. S (20.78%), TCP Rail, INC. (15.47%) y TSO (3.67%) a través del contrato número MPSA-06-2020; para los servicios de Ingeniería de diseño, construcción, suministro e instalaciones auxiliares de línea y estaciones del Sistema Integral Ferroviario, e interfaces para la puesta en marcha del Ramal que conecta la Línea 2 del MPSA con el ITSE y AIT.	0	15,602
	74,648,811	108,438,946

(7) Activos intangibles, neto

Los activos intangibles, neto se detalla a continuación:

	2023	2022
Costo		
Al 1 de enero de 2023	17,313,768	16,432,727
Adiciones	349,067	881,041
Al 31 de diciembre de 2023	17,662,835	17,313,768
Amortización acumulada		
Al 1 de enero de 2023	(13,270,290)	(11,436,081)
Gasto del período (nota 21 y 23)	(1,869,189)	(1,834,209)
Al 31 de diciembre de 2023	(15,139,479)	(13,270,290)
Saldo neto	2,523,356	4,043,478

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

(8) Inventarios, neto

Los inventarios, neto se presentan de la siguiente manera:

	2023	2022
Repuestos:		
MR Energía y señalización	23,334,590	23,487,374
Repuestos Chasis	11,537,909	9,026,764
Vía Catenaria	1,845,571	1,156,904
Telecomunicación	1,779,914	1,714,818
Otros Insumos	1,520,917	1,743,110
Electromecánica	1,205,148	774,270
General Civil	1,006,521	755,246
Combustible	221,678	344,998
Programados	1,911	2,976
	42,454,159	39,006,460
Provisión para deterioro:	(19,652)	(19,652)
	42,434,507	38,986,808
Inventarios corrientes	12,766,055	14,586,643
Inventarios no corrientes	29,668,452	24,400,165
	42,434,507	38,986,808

El movimiento de la provisión para deterioro se detalla a continuación:

	2023	2022
Saldo al inicio	19,652	19,652
Saldo al final	19,652	19,652

Las provisiones de inventario de la Subsidiaria corresponden a repuestos de lento movimiento.

(9) Cuentas por cobrar – otras

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

	2023	2022
Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.	4,018,500	4,018,500
Elektra Noreste, S. A.	3,225,080	4,434,486
Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. (SONDA)	2,098,855	1,971,477
Otras	699,987	658,326
	10,042,422	11,082,789
Porción corriente	5,213,797	4,441,983
Porción no corriente	4,828,625	6,640,806
	10,042,422	11,082,789

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo no consideró necesario el reconocimiento de una provisión por deterioro sobre los saldos por cobrar a Elektra Noreste, S. A. y Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.; ya que ambos mantienen un contrato en donde el saldo se amortizará en 7 pagos anuales después de generada el acta de aceptación por la finalización del proyecto. A partir de febrero 2020, se inició con el cobro a Elektra Noreste, S. A.

Para la compañía Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A. aún no se aplica está cláusula del cobro de reembolsos, ya que a través de la adenda No. 4 se extiende el plazo de finalización del contrato hasta el 30 de septiembre de 2023, por lo que para el 2023 no se recibió el reembolso por parte de la compañía Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A.

Sociedad Nacional de Procesamiento de Datos, S. A. mantiene un contrato para el Servicio de administración Financiera del Sistema de Cobro de Pasajes del Metro de Panamá, S. A., estos ingresos tarifarios son traspasados al Grupo semanalmente.

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

(10) Efectivo

El efectivo está compuesto de la siguiente forma:

	2023	2022
Fondo de inversiones (a)	36,884,198	3,892,854
Fondo general (b)	11,866,684	22,669,569
Fondo de planilla institucional	2,410,226	4,451,132
Programa de asistencia (c)	260,340	446,338
Efectivo en caja	124,400	124,400
	51,545,848	31,584,293

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

(a) El Fondo de Inversiones corresponden a los depósitos procedentes de la asignación presupuestaria realizada para inversiones en obras.

(b) El Fondo General corresponden a los depósitos procedentes de las asignaciones presupuestarios a utilizar para el funcionamiento u operación del Grupo. Se incluyen los depósitos recibidos por tarifas u otros ingresos no tarifarios.

(c) El Programa de Asistencia corresponde a los montos transferidos desde el Fondo de Inversiones para cubrir las afectaciones que se puedan dar a personas naturales o jurídicas, durante el proceso de construcción de las líneas del metro.

(11) Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

i. Los saldos se detallan así:

	2023	2022
Efectivo		
Banco Nacional de Panamá	51,421,448	31,459,893
Cuentas por Cobrar:		
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	34,737,843	31,416,322
Cuentas por Pagar:		
Empresa Nacional de Autopistas	5,612,885	3,734,801

ii. Las transacciones se detallan así:

	2023	2022
Subsidios de Tarifa:		
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (a)	82,256,374	85,003,166
Otras Transacciones		
Salarios y otros beneficios a personal clave	1,089,956	1,102,673

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

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

	2023	2022
En efectivo:		
Saldo al Inicio del Año	4,897,310,250	4,458,953,608
Aportes para Gastos de Funcionamiento y Operación	0	23,151,646
Aportes para Proyectos de Inversión	544,616,279	409,204,996
Asignación adicional – TMPSA (d)	6,000,000	6,000,000
Aportes acumulados recibidos	5,447,926,529	4,897,310,250
Al final del año	5,447,926,529	4,897,310,250
Aporte adicional de capital:		
Saldo al inicio del año	59,987,157	29,987,157
Aporte para compromisos operativos y Administrativos (c)	8,000,000	30,000,000
	67,987,157	59,987,157

(c) Aporte adicional de capital (TMPSA)
Conforme a la Resolución de Gabinete N° 207 de 17 de mayo de 2023 la Comisión de Presupuesto de la Asamblea Nacional, aprobó B/.8,000,000 (2022: Mediante Resolución de Gabinete N° 203 de 07 de junio de 2022 a través del cual la Comisión de Presupuestos aprobó B/.30,000,000).

(d) Aporte adicional - TMPSA

El 08 de junio de 2023, a través del Acta N° 01-2023 de la reunión extraordinaria de la junta de accionistas de la sociedad Transporte Masivo de Panamá, S.A. se autorizó la capitalización de B/.6,000,000 para el programa de fortalecimiento, reacondicionamiento de flota y desarrollo tecnológico (2022: Acta N° 01-2022 de reunión extraordinaria de la junta de accionistas autorizó B/.6,000,000).

(12) Arrendamientos

Arrendamientos como arrendatario

El Grupo mantiene contratos de oficinas a 2 años y terrenos a 65 años para su operación, con la opción de renovar el arrendamiento después de esa fecha. Los pagos por arrendamientos aumentan entre cada 1 a 5 años para reflejar los precios de arriendos en el mercado. Algunos arrendamientos incluyen pagos de arriendo adicionales basados en los cambios en un índice local de precios. En el caso de ciertos arrendamientos, el Grupo tiene restricciones para suscribir contratos de subarrendamiento.

Los arrendamientos de las oficinas y terrenos fueron suscritos hace muchos años y corresponde a arrendamientos de vehículos, terrenos e instalaciones.

A continuación, se presenta información sobre arrendamientos en los que el Grupo es el arrendatario.

i. Activos por derecho de uso

Los activos por derecho a uso relacionados con propiedades arrendadas se presentan como propiedades, planta y equipo.

	2023	2022
Costo		
Saldo inicial	24,737,763	24,737,763
Adquisiciones	2,394,250	0
Retiro	(4,663,174)	0
Saldo final	22,468,839	24,737,763
Amortización acumulada		
Saldo inicial	(6,404,375)	(4,839,560)
Gasto del período (nota 20, 22)	(1,610,678)	(1,564,816)
Retiro	4,618,323	0
Saldo final	(3,396,730)	(6,404,376)
Saldo neto	19,072,109	18,333,387

ii. Otros pasivos por arrendamiento

Los otros pasivos por arrendamiento se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2023			
	Tasa de interés	**Vencimientos varios hasta**	**Valor en libros**	**Flujos no descontados**
Pagadero en balboas	6.97%	2023 y 2064	22,242,774	62,586,350

	Al 31 de diciembre de 2022			
	Tasa de interés	**Vencimientos varios hasta**	**Valor en libros**	**Flujos no descontados**
Pagadero en balboas	6.97%	2022 y 2064	20,518,606	62,240,185

Los otros pasivos por arrendamiento incluidos en el estado de situación financiera se clasifican de la siguiente manera:

	2023	**2022**
Corriente	1,416,619	841,454
No corriente	20,826,155	19,677,152
	22,242,774	20,518,606

Al 31 de diciembre de 2023, el total de efectivo por arrendamiento bajo el contrato con Panama Canal Railway Company reconocido en el estado de flujo de efectivo comprende la porción de pago a principal como actividades de financiamiento por B/.1,463,919 (2022: B/.1,463,919), la porción de intereses por B/.1,377,519 (2022: B/.1,383,149) y la porción del arrendamiento por B/.86,399 (2022: B/.80,770).

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

2023 – Arrendamientos operativos según la NIIF 16

	2023	**2022**
De uno a dos años	5,493,461	3,683,407
De dos a tres años	4,391,758	4,391,758
De tres a cuatro años	5,855,678	5,855,678
De cuatro a cinco años	7,319,597	7,319,597
De más de cinco años	39,525,856	40,989,745
Total de pasivos de arrendamientos no descontados	62,586,350	62,240,185

iii. Importes reconocidos en resultados

	2023	2022
Arrendamientos bajo NIIF 16		
Intereses por pasivos por arrendamiento	1,512,696	1,440,746
Total de salidas de efectivo por arrendamientos	670,082	2,029,959

i*v. Opción de ampliación*

Algunos alquileres de edificios de oficinas contienen opciones de extensión que el Grupo puede ejercer hasta un año antes de finalizar el período del contrato no cancelable. Siempre que sea posible, el Grupo busca incluir opciones de extensión en nuevos arrendamientos para proporcionar flexibilidad operativa. Las opciones de extensión son mantenidas solo por el Grupo y no por los arrendadores. El Grupo evalúa si es razonablemente seguro ejercer las opciones de extensión. El Grupo reevalúa si es razonablemente seguro ejercer las opciones si hay un evento significativo o cambio significativo en las circunstancias dentro de su control.

(13) Documentos por pagar

Los documentos por pagar se detallan a continuación:

Consorcio Línea 2

No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
CNO 201802-2020-0062	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	0	18,843,155
CNO 201802-2020-0063	Sparc EM SPC (UBS)	28,264,733	28,264,733
CNO 201803-2020-0064	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	0	24,287,073
CNO 201803-2020-0065	Sparc EM SPC (UBS)	0	36,430,610
CNO 201804-2020-0066	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	14,267,819	14,267,819
CNO 201804-2020-0067	Sparc EM SPC (UBS)	0	21,401,728
CNO 201805-2020-0068	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	0	11,213,201
CNO 201805-2020-0069	Sparc EM SPC (UBS)	0	16,819,801
CNO 201806-2020-0070	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	0	16,789,246
CNO 201806-2020-0071	Sparc EM SPC (UBS)	0	25,183,869
CNO 201807-2020-0072	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	16,751,761	16,751,761
CNO 201807-2020-0073	Sparc EM SPC (UBS)	25,127,641	25,127,641
CNO 201808-2020-0074	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	17,008,832	17,008,832
CNO 201808-2020-0075	Sparc EM SPC (UBS)	25,513,247	25,513,247
CNO 201809-2020-0076	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	3,779,033	3,779,033
CNO 201809-2020-0077	Sparc EM SPC (UBS)	0	5,668,549
CNO 201809-2021-0078	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	10,570,477	10,570,477
CNO 201809-2021-0079	Sparc EM SPC (UBS)	15,855,715	15,855,715
CNO 201810-2021-0080	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	15,264,969	15,264,969
CNO 201810-2021-0081	Sparc EM SPC (UBS)	22,897,453	22,897,453
CNO 201811-2021-0082	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	20,925,699	20,925,699
CNO 201811-2021-0083	Sparc EM SPC (UBS)	31,388,549	31,388,549
CNO 201812-2021-0084	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	16,604,459	16,604,459
CNO 201812-2021-0085	Sparc EM SPC (UBS)	24,906,689	24,906,689
CNO 201901-2021-0086	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	12,894,483	12,894,483
CNO 201901-2021-0087	Sparc EM SPC (UBS)	19,341,724	19,341,724
CNO 201902-2021-0088	Metrotrust, S.A. (Imbursa)	11,200,669	11,200,669
CNO 201902-2021-0089	Sparc EM SPC (UBS)	16,801,003	16,801,003
	Subtotal que pasa	349,364,955	526,002,187

Consorcio Línea 2 Ramal

No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
CNO202105-2023-0043	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	90,293
CNO202105-2023-0044	Multibank, Inc.	0	60,195
CNO202105-2023-0045	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	1,921,981
CNO202105-2023-0046	Multibank, Inc.	0	1,281,321
CNO202105-2023-0047	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	2,192,373
	Subtotal que pasa	349,364,955	531,548,350

Consorcio Línea 2 Ramal No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	349,364,955	531,548,350
CNO202105-2023-0048	Multibank, Inc.	0	1,461,582
CNO202108-2023-0049	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	555,030
CNO202108-2023-0050	Multibank, Inc.	0	370,020
CNO202109-2023-0051	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	659,480
CNO202109-2023-0052	Multibank, Inc.	0	439,653
CNO202110-2023-0053	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	1,247,177
CNO202110-2023-0054	Multibank, Inc.	0	831,451
CNO202111-2023-0055	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	991,053
CNO202111-2023-0056	Multibank, Inc.	0	660,702
CNO202112-2023-0057	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	690,918
CNO202112-2023-0058	Multibank, Inc.	0	460,612
CNO202201-2023-0059	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	1,001,227
CNO202201-2023-0060	Multibank, Inc.	0	283,848
CNO202202-2023-0061	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	1,053,488
CNO202202-2023-0062	Multibank, Inc.	0	175,323
CNO202203-2023-0063	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	1,157,192
CNO202203-2023-0064	Multibank, Inc.	0	771,461
CNO202204-2023-0065	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	883,605
CNO202204-2023-0066	Multibank, Inc.	0	589,070
CNO202205-2023-0067	Panamá Metro Line 2 Ext. Ltd.	0	937,077
CNO202205-2023-0068	Multibank, Inc.	0	624,718
	Subtotal que pasa	349,364,955	547,393,037

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
CNO202102-2023-0013	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	13,010,902
CNO202102-2023-0014	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	2,148,792
CNO202102-2023-0015	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	72,200
CNO202102-2023-0016	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	774,868
CNO202103-2023-0017	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	445,784
CNO202104-2023-0018	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	1,218,718
CNO202105-2023-0019	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	584,520
CNO202106-2023-0020	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	5,083,485
CNO202107-2023-0023	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	3,877,222
	Subtotal que pasa	349,364,955	574,609,528

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	349,364,955	574,609,528
CNO202108-2023-0024	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	1,920,378
CNO202108-2023-0026	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	4,214,978
CNO202109-2023-0028	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	7,031,712
CNO202109-2023-0029	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	54,001
CNO202110-2023-0031	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	4,744,205
CNO202110-2023-0032	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	54,001
CNO202111-2023-0034	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	7,997,909
CNO202111-2023-0035	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	54,001
CNO202112-2023-0037	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	3,788,895
CNO202112-2023-0038	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	54,001
CNO202201-2023-0040	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	11,463,913
CNO202201-2023-0041	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	2,216,727
CNO202201-2023-0042	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	1,296,468
CNO202202-2023-0043	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	9,906,343
CNO202203-2023-0044	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	13,118,206
CNO202203-2023-0045	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	4,533,710
CNO202203-2023-0047	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	6,555,987
CNO202204-2023-0048	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	28,184,768
CNO202204-2023-0049	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	1,422,993
CNO202204-2023-0050	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	1,076,736
CNO202204-2023-0051	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	2,522,801
CNO202204-2023-0052	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	463,362
CNO202204-2023-0053	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	908,176
CNO202204-2023-0054	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	25,081,448
CNO202204-2024-0055	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	47,364,806	47,364,806
CNO202204-2025-0056	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	55,205,130	55,205,130
CNO202204-2026-0057	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	18,884,133	18,884,133
CNO202205-2023-0058	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	8,677,144
CNO202205-2023-0059	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	374,684
CNO202205-2023-0060	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	2,186,120
CNO202205-2023-0061	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	54,001
CNO202205-2026-0062	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	24,856,478	24,856,478
CNO202205-2026-0063	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
	Subtotal que pasa	495,761,995	870,964,237

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	495,761,995	870,964,237
CNO202206-2023-0064	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	11,991,536
CNO202206-2023-0065	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	0	9,406,256
CNO202206-2024-0066	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	4,770,253	4,770,253
CNO202206-2024-0067	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	22,216,298	22,216,298
CNO202206-2024-0068	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	54,001
CNO202206-2026-0069	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	8,054,726	8,054,726
CNO202206-2026-0070	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
CNO202207-2024-0071	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	23,926,072	23,926,072
CNO202207-2024-0072	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	732,788	732,788
CNO202207-2024-0073	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	10,623,534	10,623,534
CNO202207-2024-0074	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	54,001
CNO202207-2026-0075	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	3,121,690	3,121,690
CNO202207-2026-0076	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
CNO202208-2024-0077	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	9,298,543	9,298,543
CNO202208-2024-0078	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	445,284	445,284
CNO202208-2024-0079	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	9,387,174	9,387,174
CNO202208-2024-0080	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	8,291	8,291
CNO202208-2024-0081	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	54,001
CNO202208-2026-0082	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	5,969,075	5,969,075
CNO202208-2026-0083	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
CNO202209-2024-0084	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	75,113,443	75,113,443
CNO202209-2024-0085	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	391,788	391,788
CNO202209-2024-0086	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	359,416	359,416
CNO202209-2024-0087	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,943,268	2,943,268
CNO202209-2024-0088	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	54,001
CNO202209-2026-0089	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,123,141	1,123,141
CNO202209-2026-0090	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
CNO202210-2024-0091	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	77,135,324	77,135,324
CNO202210-2025-0092	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	5,750,516	5,750,516
CNO202210-2025-0093	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	298,201	298,201
CNO202210-2025-0094	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	555,987	555,987
CNO202210-2025-0095	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	8,291	8,291
CNO202210-2025-0096	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	54,001
	Subtotal que pasa	758,611,075	1,155,211,108

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	758,611,075	1,155,211,108
CNO202210-2026-0097	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,094,398	2,094,398
CNO202210-2026-0098	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	86,493
CNO202211-2025-0099	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	39,861,667	0
CNO202211-2025-0100	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	39,044	0
CNO202211-2025-0101	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	702,532	0
CNO202211-2025-0102	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	527,496	0
CNO202211-2025-0103	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202211-2026-0104	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,722,354	0
CNO202211-2026-0105	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202212-2025-0106	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	28,381,946	0
CNO202212-2025-0107	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	16,454	0
CNO202212-2025-0108	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	303,417	0
CNO202212-2025-0109	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	243,071	0
CNO202212-2025-0110	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	8,291	0
CNO202212-2025-0111	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202212-2026-0112	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	3,027,157	0
CNO202212-2026-0113	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202301-2025-0114	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	16,895,141	0
CNO202301-2025-0115	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	16,492	0
CNO202301-2025-0116	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	304,347	0
CNO202301-2025-0117	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	230,216	0
CNO202301-2025-0118	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202301-2026-0119	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,957,072	0
CNO202301-2026-0120	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202302-2025-0121	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	26,818,249	0
CNO202302-2025-0122	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	21,035	0
CNO202302-2025-0123	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	316,678	0
CNO202302-2025-0124	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	350,108	0
CNO202302-2025-0125	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202302-2026-0126	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	965,054	0
CNO202302-2026-0127	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202303-2025-0128	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	27,365,504	0
CNO202303-2025-0129	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	67,389	0
	Subtotal que pasa	912,494,656	1,157,391,999

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	912,494,656	1,157,391,999
CNO202303-2025-0130	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	185,243	0
CNO202303-2025-0131	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,968,328	0
CNO202303-2025-0132	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	105,597	0
CNO202303-2025-0133	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202303-2026-0134	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	491,385	0
CNO202303-2026-0135	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202304-2025-0136	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	44,458,115	0
CNO202304-2025-0137	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	606,549	0
CNO202304-2025-0138	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	477,084	0
CNO202304-2025-0139	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	17,233,486	0
CNO202304-2025-0140	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	105,597	0
CNO202304-2025-0141	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202304-2026-0142	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	4,948,028	0
CNO202304-2026-0143	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202305-2025-0144	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	26,833,445	0
CNO202305-2025-0145	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	94,598	0
CNO202305-2025-0146	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	3,243,958	0
CNO202305-2025-0147	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	75,109	0
CNO202305-2025-0148	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,849,074	0
CNO202305-2025-0149	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	105,597	0
CNO202305-2025-0150	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202305-2026-0151	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	460,049	0
CNO202305-2027-0152	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,655,171	0
CNO202305-2027-0153	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202305-2027-0154	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	277,797	0
CNO202306-2025-0155	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	29,036,302	0
CNO202306-2026-0156	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	11,167,568	0
CNO202306-2026-0157	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	694,212	0
CNO202306-2026-0158	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	229,204	0
CNO202306-2026-0159	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	19,920,730	0
CNO202306-2026-0160	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	70,398	0
CNO202306-2026-0161	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202306-2027-0162	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,469,514	0
	Subtotal que pasa	1,081,732,277	1,157,391,999

Consorcio HPH Joint Venture Línea 3 No. de Certificado de No Objeción (CNO)	Cesionario	2023	2022
	Subtotal que viene	1,081,732,277	1,157,391,999
CNO202306-2027-0163	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202307-2026-0164	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	40,080,634	0
CNO202307-2026-0165	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	145,504	0
CNO202307-2026-0166	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	281,041	0
CNO202307-2026-0167	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	4,132,670	0
CNO202307-2026-0168	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	105,597	0
CNO202307-2026-0169	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202307-2027-0170	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,892,739	0
CNO202307-2027-0171	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202308-2026-0172	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	27,414,751	0
CNO202308-2026-0173	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,093	0
CNO202308-2026-0174	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	310,345	0
CNO202308-2026-0175	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,396,244	0
CNO202308-2026-0176	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	105,597	0
CNO202308-2026-0177	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202308-2027-0178	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	430,497	0
CNO202308-2027-0179	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202309-2026-0180	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	27,039,188	0
CNO202309-2026-0181	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	77,175	0
CNO202309-2026-0182	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,858,215	0
CNO202309-2026-0183	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,358,671	0
CNO202309-2026-0184	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202309-2027-0185	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	3,089,693	0
CNO202309-2027-0186	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
CNO202310-2026-0187	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	87,538,742	0
CNO202310-2026-0188	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	46,945	0
CNO202310-2026-0189	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	2,094,701	0
CNO202310-2026-0190	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,634,797	0
CNO202310-2026-0191	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	1,331,037	0
CNO202310-2026-0192	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	54,001	0
CNO202310-2027-0193	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	25,692,427	0
CNO202310-2027-0194	PM3 CNO Acquisition S.A.R.L.	86,493	0
	Subtotal que pasa	1,313,524,049	1,157,391,999

Consorcio Línea Panamá Norte Ext Villa Zaita **No. de Certificado de No Objeción (CNO)**	**Cesionario**	**2023**	**2022**
	Subtotal que viene	1,313,524,049	1,157,391,999
CNO202204-2023-0017	Global Bank Corporation	0	2,747,631
CNO202205-2023-0018	Global Bank Corporation	0	3,330,287
CNO202206-2023-0019	Global Bank Corporation	0	4,676,289
CNO202207-2023-0020	Global Bank Corporation	0	2,925,442
CNO202208-2023-0021	Global Bank Corporation	0	4,677,523
CNO202210-2023-0022	Global Bank Corporation	0	4,856,919
CNO202302-2024-0027	Global Bank Corporation	1,646,310	0
CNO202303-2024-0028	Global Bank Corporation	4,055,847	0
CNO202304-2024-0029	Global Bank Corporation	4,792,962	0
CNO202305-2024-0030	Global Bank Corporation	2,743,085	0
CNO202306-2024-0031	Global Bank Corporation	17,261,934	0
CNO202307-2024-0032	Global Bank Corporation	4,171,170	0
CNO202308-2024-0033	Global Bank Corporation	5,066,459	0
CNO202309-2024-0034	Global Bank Corporation	3,266,050	0
CNO202310-2024-0035	Global Bank Corporation	3,671,988	0
	Total	1,360,199,854	1,180,606,090
	Porción corriente	449,254,929	419,814,125
	Porción no corriente	910,944,925	760,791,965
		1,360,199,854	1,180,606,090

i. El Grupo mantiene documentos por pagar por B/.1,360,199,854 (2022: B/.1,180,606,090), que corresponde a: “Servicio de Ingeniería de diseño, construcción de obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral ferroviario que incluye material rodante y puesta en marcha de la línea 2 contrato número MPSA-014-2015, Extensión línea 2 Ramal contrato número MPSA-049-2018, Línea 3 contrato número MPSA-12-2020, Extensión línea 1 Villa Zaita contrato número MPSA-04-2020” (adquirido bajo el contrato número MPSA-014-2015 firmada entre el Metro de Panamá, S. A. con el Consorcio Línea 2 compuesto por la Constructora Norberto Odebrecht y FCC Construcción, S. A. (ver nota 5, 6, 15, 27). Los documentos adeudados bajo este contrato están identificados por las cuentas mensuales del número 30 al número 50).

(14) Retención a contratistas

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

	2023	2022
Saldo al inicio del año	40,272,301	73,572,059
Retenciones del año	32,990,632	33,674,819
Reclasificación para pago	(3,350,804)	0
Pagos realizados	0	(66,974,577)
Saldo al final del año	69,912,129	40,272,301

Las retenciones a contratistas derivan de los siguientes contratos:

- Contrato número MPSA-049-2018 celebrado con el Consorcio línea 2 Ramal conformado por Constructora Norberto Odebrecht, S. A. y FCC Construcción, S. A. para el Proyecto de servicio de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, e interfaces para la puesta en marcha del ramal que conecta la línea 2 del Metro de Panamá, S. A., con el Instituto Técnico Superior del Este (ITSE) y el Aeropuerto Internacional de Tocumen (AIT). El proyecto ya fue finalizado al 100% y actualmente se encuentra en trámite la emisión del acta de aceptación final, con el fin de devolver la retención correspondiente al contratista.

- Contrato número MPSA-12-2020 celebrado con el Consorcio Línea 3 HPH Joint Venture para el Proyecto de ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalación del sistema integral que incluye el material rodante (Monorriel), y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A.

- Contrato número MPSA-04-2020 celebrado con el Consorcio Línea Panamá Norte para el Proyecto de servicios de ingeniera de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de Línea y estaciones, e interfaces con sistema integral ferroviario para la extensión de la línea 1 del Metro de Panamá, S. A., hasta Villa Zaita. El proyecto ya fue finalizado al 100% y actualmente se encuentra en trámite la emisión del acta de aceptación final, con el fin de devolver la retención correspondiente al contratista.

El Metro de Panamá, S. A. tendrá derecho a retener una cantidad equivalente al cinco por ciento (5%) del valor de cada factura para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del contratista bajo el contrato hasta la aceptación final. Una vez entregada el Acta de aceptación final, MPSA pagará al contratista la totalidad del monto retenido (junto con cualesquiera otros saldos adeudados al Contratista) dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha del Acta de Aceptación.

(15) Provisión para beneficios a empleados

Las provisiones para beneficios a empleados se detallan a continuación:

	2023	2022
Prima de antigüedad	7,953,404	6,820,658
Indemnización y preavisos	975,466	1,113,693
	8,928,870	7,934,351

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

	2023	2022
Saldo	6,820,658	6,044,455
Aumento	1,578,789	1,332,305
Pagos	(446,043)	(556,102)
Total	7,953,404	6,820,658

(16) Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar

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

	2023	2022
Proveedores (a)	77,562,795	65,730,755
Materiales y suministros	14,082,751	19,238,547
Contratos de proyectos	26,241,993	13,254,321
Otras	1,187,105	1,628,678
	119,074,644	99,852,301

(a) Corresponden a proveedores relacionados como Alstom Panamá, TCP Rail, Sofratesa de Panamá, entre otros y dentro de esta agrupación están registrado los saldos por pagar de la Empresa Nacional de Autopista, S. A. (ENA) por B/.9,323,384 (2022: B/.5,612,885).

(17) Gastos acumulados por pagar

Los gastos acumulados por pagar se detallan a continuación:

	2023	2022
Vacaciones	4,913,829	4,517,949
Seguridad social e impuestos relacionados	3,644,104	3,709,017
Décimo Tercer Mes	248,121	333,140
Otros	109,380	165,083
	8,915,434	8,725,189

(18) Ingresos de actividades ordinarias, neto

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

Tarifas de pasajes:	2023	2022
Mi Bus:		
Tarifa Troncal	24,170,669	23,911,466
Tarifa Corredor	12,595,436	12,208,759
Tarifa Colón	627,973	682,328
Estudiantes	213,264	243,239
Sub-total tarifas	37,607,342	37,045,792
Metro de Panamá:		
Regular	49,187,967	43,331,768
Jubilados	1,675,754	1,338,763
Estudiantes	866,048	861,011
EMV	484,703	0
Discapacitados	96,388	95,570
Otros servicios de transporte	9,714	10,608
Total bruto tarifa	52,320,574	45,637,720
Descuento tarifa	(987,191)	(881,280)
Total tarifas, neto de descuento	51,333,383	44,756,440
Subsidios de tarifas:		
Mi Bus:		
Troncal	52,885,423	52,128,145
Corredor	16,956,297	16,616,938
Fondo de operación	4,704,008	7,985,875
Zonas pagas	4,410,626	3,913,387
Operación Colón	2,775,390	3,760,453
Estudiantes	524,630	598,368
Sub-total subsidios	82,256,374	85,003,166
	171,197,099	166,805,398

(19) Costos de operación y servicios

Los costos de operación se detallan a continuación:

	2023	2022
Depreciación y amortización (nota 4)	126,103,704	121,880,715
Gasto de personal (nota 22)	74,072,278	76,163,344
Reparaciones y mantenimiento	59,313,857	52,940,724
Combustible y peajes	30,778,206	40,677,097
Electricidad	12,381,333	14,254,749
Servicios generales	7,190,132	6,612,293
Honorarios profesionales	5,340,946	7,831,670
Seguro	4,609,126	10,951,250
Deterioro en flota y equipo de transporte	3,012,982	0
Amortización de activos Intangibles (nota 7)	1,821,808	1,806,474
Otros	1,533,482	1,049,076
Amortización por derecho de uso (nota 12)	1,174,669	1,128,807
	327,332,523	335,296,199

(20) Otros ingresos

Los otros ingresos se detallan a continuación:

	2023	2022
Arrendamientos de espacios	2,508,799	1,051,646
Publicidad	1,758,876	1,604,404
Varios	1,495,096	1,721,445
Multas e infracciones	11,766	34,446
Subtotal	5,774,537	4,411,941
Otros ingresos no monetarios	0	1,492,519
	5,774,537	5,904,460

(21) Gastos generales y administrativos

Los gastos generales y administrativos se detallan a continuación:

	2023	2022
Gastos de personal (nota 22)	15,072,866	14,807,920
Servicios generales	7,626,815	7,059,008
Reparación y mantenimientos	1,980,672	1,152,245
Otros	1,955,044	2,179,949
Depreciación y amortización (nota 4)	1,236,571	1,392,859
Seguros	904,973	974,881
Servicios profesionales	626,373	1,475,513
Amortización por derecho de uso (nota 12)	436,009	436,009
Gastos legales	373,147	298,554
Materiales y suministros	368,874	528,571
Alquileres	253,098	849,483
Impuestos generales	198,365	366,472
Publicidad	95,759	33,264
Amortización de activo intangible (nota 7)	47,381	27,736
Multas y litigios	610	75
	31,176,557	31,582,539

(22) Gastos de personal

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

	2023	2022
Costos de Operación y Servicios:		
Salarios y otros beneficios a empleados	44,443,384	45,447,514
Seguro social patronal	7,064,472	7,208,351
Sobretiempo	6,523,320	6,622,972
Vacaciones	4,768,869	4,859,842
Décimo tercer mes	4,414,731	4,564,630
Prima de producción	2,930,372	3,916,420
Provisión para prima de antigüedad	1,329,467	1,118,194
Riesgos profesionales	1,293,342	1,311,314
Otros	1,079,370	895,719
Seguro educativo patronal	159,914	155,376
Provisión de otros beneficios de empleados	32,237	31,358
Gastos de representación	30,770	28,192
Preavisos y liquidaciones	2,030	3,462
	74,072,278	76,163,344

	2023	2022
Gastos Generales y Administrativos:		
Salarios y otros beneficios a empleados	10,159,275	10,002,901
Seguro social patronal	1,465,487	1,446,069
Vacaciones	957,834	940,618
Décimo tercer mes	921,409	917,605
Gastos de representación	289,080	293,795
Otros	762,391	761,084
Provisión para prima de antigüedad	249,322	214,111
Riesgos profesionales	112,160	110,484
Sobretiempo	63,638	36,120
Seguro educativo patronal	44,435	43,614
Dietas	35,000	31,000
Provisión de otros beneficios de empleados	12,035	9,719
Preavisos y liquidaciones	800	800
	15,072,866	14,807,920

El Grupo mantenía un número promedio de empleados permanentes para el período 2023 de 4,797 (2022: 4,871), de los cuales 4,263 (2022: 4,371) corresponden al personal operativo y 534 (2022: 500) al personal administrativo.

(23) Costos financieros, neto

Los costos financieros neto se detallan a continuación:

	2023	2022
Ingresos financieros	369,798	228,853
Gastos financieros	(17,111,261)	(22,250,315)
	(16,741,463)	(22,021,462)

En el 2023 se aplicaron pagos sobre Certificados de No Objeción diferidos por lo que se observa disminución en los cálculos y pagos de intereses por diferimientos.

(24) Impuestos

Metro de Panamá, S. A.

La Ley No. 109 de 25 de noviembre de 2013, que dicta el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Transporte de Personas, Capítulo VII Régimen fiscal, Artículo No. 25. La Empresa está exenta del pago de todo tributo, del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, directos e indirectos, tasas, derechos, cargos, contribuciones y/o gravámenes, con excepción de las cuotas de seguridad social, seguro educativo, riesgos profesionales y/o las que establece el Código de Trabajo en virtud de la relación laboral con sus empleados.

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

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

- De acuerdo con las regulaciones fiscales vigentes, las declaraciones del impuesto sobre la renta de la Subsidiaria están sujetas a revisión por las autoridades fiscales, por los últimos tres años inclusive el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

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

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

La mencionada Ley No. 8 de 15 de marzo de 2010, modifica el denominado Cálculo 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 que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la Dirección General de Ingresos (DGI) que se le autorice el cálculo del impuesto bajo el método tradicional.

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

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

	2023	**2022**
Pérdida antes del impuesto sobre la renta	(34,594,336)	(15,883,270)
Tasa efectiva	0%	0%
Método del cálculo alterno del impuesto sobre la renta **(CAIR)**		
Ingresos gravables	(121,936,689)	(153,930,771)
Renta Neta gravable (4.67%)	(5,694,443)	(7,188,567)
Impuesto sobre la renta (CAIR) a la tasa Impositiva del 30%	1,708,333	2,156,570

Al 31 de diciembre de 2023, la Subsidiaria registró el gasto de impuesto sobre la renta corriente bajo el método tradicional. La Subsidiaria mantiene aprobación para la no aplicación del CAIR durante el período fiscal 2022 y 2023 por lo que no genera impuesto sobre la renta conforme a este método. La Dirección General de Ingresos aprobó el uso del método tradicional por medio de la Resolución No.201-5694 con fecha del 19 de junio de 2023.

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

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

(a) Clasificaciones contables y valores razonables

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

	Valor en Libros		Valor Razonable (Nivel 3)	
	2023	2022	2023	2022
Activos financieros no medidos al valor razonable				
Efectivo	51,545,848	31,584,293	51,545,848	31,584,293
Cuentas por Cobrar - relacionadas	34,737,843	31,416,322	34,737,843	31,416,322
Cuentas por Cobrar – Otras	10,042,422	11,082,789	10,042,422	11,082,789
Anticipos a contratistas	74,648,811	108,438,946	74,648,811	108,438,946
	170,974,924	182,522,350	170,974,924	182,522,350
Pasivos financieros no medidos al valor razonable				
Cuentas por pagar proveedores	119,074,644	99,852,301	119,074,644	99,852,301
Documentos por Pagar	1,360,199,854	1,180,606,090	1,263,539,112	1,096,707,933
Gastos acumulados por pagar	8,915,434	8,725,189	8,915,434	8,725,189
Retenciones a contratistas	69,912,129	40,272,301	69,912,129	40,272,301
	1,558,102,061	1,329,455,881	1,461,441,319	1,245,557,724

Medición de los valores razonables:

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

(a) Activos y pasivos financieros a largo plazo

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

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

(b) Gestión de riesgo financiero

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

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

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

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

Este déficit, ha sido financiado mediante subsidios de tarifas y transferencias del Estado mediante el Presupuesto General de la Nación, lo que ha permitido solventar aquellos gastos operacionales y de mantenimiento de infraestructura que no pueden ser cubiertos con recursos propios, evitando de este modo gestionar financiamiento para cubrir gastos operacionales. Por otra parte, las inversiones que requiere realizar el Grupo para cubrir su objetivo social son presentadas al Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de obtener los fondos necesarios.
La situación expuesta, compromete a la administración a un relevante esfuerzo de gestión en todos sus ámbitos, siendo clave la administración eficaz de los recursos financieros del Grupo.

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

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

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

i. Riesgo de crédito

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

(a) Efectivo

El Grupo incluye cuentas bancarias por B/.51,545,848 (2022: B/.31,584,293) las cuales están colocadas en una institución bancaria de prestigio y solidez en la República de Panamá.

(b) Cuentas por cobrar

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

La antigüedad de las cuentas por cobrar es la siguiente:

	2023	2022
De 31 a 60 días	11,294,077	16,599,396
De 91 días y menor a 1 año	28,657,563	19,258,909
	39,951,640	35,858,305
Mayor a 1 año	4,828,625	6,640,806
	44,780,265	42,499,111

Las cuentas por cobrar a más de un año pertenecen a la Empresa (MPSA) y corresponden a los reembolsos pendientes por las acometidas realizadas para la Empresa de Distribución Eléctrica, bajo el contrato MPSA-014-2017, y para Elektra Noreste, S. A., conforme al contrato MPSA-040-2016. Estos saldos mantienen una proyección de cobro estimada hasta el año 2030.

La Subsidiaria mantiene cuenta por cobrar a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre en concepto de subsidio de tarifa por B/.34,737,843 (2022: B/.31,416,322). (Ver nota 11).

ii. Riesgo de tarifa

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

Dentro de las tarifas especiales se contemplan:

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

Mediante Decreto No. 91 del 9 de mayo de 2019, se fija la tarifa de la línea 2 la suma de cincuenta centésimos de balboas (B/.0.50), el precio de la tarifa del pasaje individual por el uso del metro e indica que la tarifa no contempla la integración tarifaria con otros servicios de transporte público y la misma será objeto de los descuentos de Ley. La tarifa y descuentos detallan a continuación:

	Tarifas para la línea 2		
Cliente	**Tarifas Fijadas**	**Descuento**	**Tarifa Final**
Regular	0.50	0%	0.50
Estudiantes	0.50	50%	0.25
Jubilados	0.50	30%	0.35
Discapacitados	0.50	30%	0.35

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

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

iii. Riesgo de liquidez y financiamiento

El riesgo de liquidez es el riesgo de que una entidad encuentre dificultades en el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con sus pasivos financieros que se liquidan mediante la entrega de efectivo u otro activo financiero.

La liquidez del Grupo depende de operaciones propias de actividades ordinarias; subsidios de la tarifa técnica y flujos de caja garantizados anualmente con base al Presupuesto General del Estado, según vigencia fiscal presupuestaria.

Administración del riesgo de liquidez:
El Grupo se asegura en el manejo de la liquidez, que mantiene suficiente efectivo disponible para liquidar los gastos operacionales esperados.

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

		Flujos de efectivo contractuales			
31 de diciembre de 2023	**Importe en libros**	**Total**	**6 meses o menos**	**7 a 12 meses**	**Más de un Año**
Documentos por pagar	1,360,199,854	1,469,333,786	0	460,108,429	1,009,225,357
Cuentas por pagar	119,074,644	119,074,644	60,418,220	58,656,424	0
Retenciones a contratista	69,912,129	69,912,129	0	0	69,912,129
Pasivos por arrendamiento	22,242,774	62,586,321	0	1,416,619	61,169,702
	1,571,429,401	1,720,906,880	60,418,220	520,181,472	1,140,307,188

		Flujos de efectivo contractuales			
31 de diciembre de 2022	**Importe en libros**	**Total**	**6 meses o menos**	**7 a 12 Meses**	**Más de un Año**
Documentos por pagar	1,180,606,090	1,306,417,579	0	436,491,682	869,925,897
Cuentas por pagar	99,852,301	99,852,301	71,285,215	28,567,086	0
Retenciones a contratista	40,272,301	40,272,301	0	0	40,272,301
Pasivos por arrendamiento	20,518,606	62,239,672	0	841,454	61,398,218
	1,341,249,298	1,508,781,853	71,285,215	465,900,222	971,596,416

Como se indica, la administración considera que la condición deficitaria y el resultado de sus operaciones se mitigan mediante la obtención de recursos económicos en cumplimiento de la ley de presupuesto general del Estado panameño, el cual asigna las partidas que sean necesarias para la operación continua del Grupo y los proyectos de inversión para la expansión del sistema integrado de transporte Metro Panamá, S. A. y Transporte Masivo de Panamá, S. A. De esta manera, el Grupo espera obtener los flujos de caja adicionales requeridos para completar el proyecto en progreso y cumplir con sus otras obligaciones contractuales.

iv. Riesgo de mercado

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

El Grupo desarrolla sus operaciones en la República de Panamá y en consecuencia no está expuesto directamente a la variación del tipo de cambio por actividades relacionadas con sus operaciones comerciales de compra y/o contratación de servicios.

v. Riesgo de "commodities"

La Empresa:

Entre los factores de riesgo de "commodities" de la Línea 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A. se encuentra el suministro de la energía eléctrica necesaria para su operación y la necesidad de continuidad en el servicio entre eventuales interrupciones de este servicio. Ante esta eventualidad el Metro de Panamá, S. A. (MPSA) dispone de un sistema de alimentación directa en dos puntos, uno con cada empresa de distribución, con dos circuitos o alimentadores cada uno con capacidad del 50% de la demanda de la Línea 1 y 2, exclusivos desde las subestaciones eléctricas adyacentes.

Con la presente construcción de la Línea 3, se ha coordinado con la Empresa de Distribución Eléctrica Metro Oeste, S.A. (EDEMET, S. A.) la construcción de la acometida eléctrica en 34.5 KV para la Tuneladora del Metro de Panamá, S. A., y la construcción de la acometida eléctrica de 34.5 KV para la extensión de la Línea 2 Ramal se realizara por la compañía ENSA; esta acometida fue acordada en el contrato MPSA-40-2016.

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

Adicional, ante la caída o pérdida del Sistema Integrado Nacional (SIN) MPSA ha contratado a Empresa Distribución Eléctrica Metro Oeste, S. A. (EDEMET, S. A.) para la construcción de un circuito de respaldo desde el sistema eléctrico del Canal de Panamá quien mantiene un sistema de generación propio y tiene la capacidad para suministrar un porcentaje de la demanda requerida por la Línea 1 y 2 del Metro, que le permita llevar los trenes a estaciones para el desalojo de los pasajeros y/o operar en una manera degradada o parcial a criterio.

La Subsidiaria:

Entre los factores de riesgo de "commodities" del Servicio de Mi Bus se encuentra el suministro de combustible (Diesel) necesario para su operación y la necesidad de continuidad en el servicio entre eventuales interrupciones de suministro. Actualmente Mi Bus (Transporte Masivo de Panamá, S. A.) dispone de un Contrato Marco con Petrolera Nacional, S. A. vigente sistema de alimentación directa a nuestros tanques de almacenamiento de combustible ubicados en nuestros patios operativos, lo cual nos permite operar en condiciones normales durante 3 días hábiles (aumenta si se combinan días de fines de semana), ante una eventualidad, Mi Bus tiene identificadas las rutas principales vitales para la comunicación de la ciudad de Panamá y el municipio de San Miguelito para priorizar el servicio y disminuir el servicio de forma de aumentar el periodo de operación hasta que se reestablezca el suministro de combustible.

(26) Compromisos y contingencias

(a) Compromisos

i. *Proyecto Línea 3 del Metro*

El Proyecto Línea 3 del Metro de Panamá, S. A. posee un acuerdo de préstamo firmado el 20 de abril de 2016 entre Panamá y Japón, actuando el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) como "Prestatario" y el Metro de Panamá, S. A. "Agencia Ejecutoria" con el Japan Internacional Cooperation Agency (JICA por sus siglas en inglés) como representantes, el cual fue formalizado en el año 2016. Este financiamiento está compuesto por un grupo de cinco (5) acuerdos, de los cuales ya se ha formalizado uno (1) (Acuerdo PA-P2-1) por la suma de 29,575,000,000 yenes (B/.288,652,000 aproximadamente). La fecha de vencimiento es el 20 de abril de 2036 con abonos a capital cada 20 de abril y 20 de octubre, a partir del 20 de abril de 2022.

El 4 de febrero de 2020 se publicó la resolución número MPSA-30-2020, que adjudica al Consorcio HPH Joint Venture (integrado por las empresas Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., Posco y Hyundai Engineering Co., Ltd.) la Licitación por Mejor Valor con Evaluación Separada para la construcción y puesta en marcha de la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A.

El Consorcio HPH Joint Venture presentó la mejor propuesta técnica y económica por un monto total de B/.2,507,439,000, el cual incluye los valores de provisiones de monto fijo y del subcontratista nominado, y para la opción de financiamiento la suma de B/.303,572,672.

La Línea 3 del Metro de Panamá, S. A., es uno de los proyectos ambiciosos que se desarrolla actualmente en el país y que beneficiará de manera directa a miles de residentes de la provincia de Panamá Oeste. Su longitud total es de aproximadamente de 34 kilómetros y se desarrolla en dos fases. La primera de 25.85 kilómetros desde Albrook hasta el sector de Ciudad del Futuro, distrito de Arraiján, donde estarán ubicados los Patios y Talleres de la línea, y una segunda fase hasta La Chorrera que aún está pendiente de contratar.

Esta línea partirá de la Estación Terminal de Albrook de la Línea 1, pasando mediante un túnel por debajo del Canal de Panamá, recorrerá Arraiján y siguiendo la Carretera Panamericana hasta llegar a Ciudad del Futuro. Tendrá un recorrido en su primera fase de 25.85 kilómetros, a lo largo del cual se distribuirán 14 estaciones.

Se utilizará el sistema de Monorriel, que permitirá cubrir una demanda de hasta 20,000 pasajeros en un sentido, en horas pico (en su fase 1). Cada tren contará con 6 vagones y se dividirá la operación de la línea en dos circuitos:

- Circuito Este: Albrook – Nuevo Chorrillo (17.5km)
- Circuito Completo: Albrook – Ciudad del Futuro (25.85km)

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

ii. Consorcio Línea 2

A través de la Resolución No. MPSA-72-2015 de 2 de junio de 2015, se adjudicó este contrato por valor de B/.2,062,753,674. El precio contractual estuvo conformado por los siguientes dos componentes: B/.1,857,708,729, que correspondía a las obras civiles, diseño e implementación para funcionamiento de la Línea 2 B/.205,044,945 que correspondía al costo de financiamiento, negociado con el Ministerio de Economía y Finanzas conforme a la nota DdCP/MO/345 de 15 de julio de 2015, donde se incluía coberturas de tasas de interés (hedge), evitando así que las fluctuaciones del mercado financiero incrementaran el costo de financiamiento, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula de otras consideraciones respecto al financiamiento.

El financiamiento, para esta obra fue aportado por el contratista, por lo que se adoptó el procedimiento para notificación y registro de las cesiones de dichos créditos; y su respectiva gestión de cobros a través de Certificado de No Objeción (CNO). Esto ayudó a Metro de Panamá S. A. para no buscar otro esquema de financiamiento.

Los CNO cuentan con aval del Estado Panameño que garantiza irrevocablemente el pago de las obligaciones que adquirió Metro de Panamá, S. A. con referencia al contrato MPSA-014-2015, siempre que los documentos por pagar hayan sido refrendados por la Contraloría General de La República.

Estas obligaciones asumidas por el Estado, a favor de estas entidades financieras mediante el aval, son exigibles únicamente en caso de que concurra falta de pago de parte del Grupo, con base en cada fecha de pago establecidas de manera fija en Contrato, y en todo momento con respecto a los CNO que hayan sido legalmente emitidos y refrendados por la Contraloría General de la República, y cedidos de conformidad con los requisitos de notificación y registro, y su gestión de cobro oportunamente realizada, de acuerdo al Reglamento.

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

La Empresa se compromete a pagar al Contratista o las instituciones financieras, en la fecha de pago por vencimiento de los certificados de no objeción y de acuerdo a las fechas mencionadas en el siguiente cuadro:

Cuadro de pago de Certificados de no Objeción

Fecha de Pago	Valor	Nueva fecha de pago por Diferimiento	Valor
30 de Noviembre de 2020	130,713,065	30 de Noviembre de 2024	130,713,065
30 de Noviembre de 2021	41,511,148	30 de Noviembre de 2024	41,511,148
30 de Noviembre de 2021	177,140,741	30 de Noviembre de 2025	177,140,741

En el año 2020 MPSA se llega a un Acuerdo de consentimiento e intercambio de certificados de no Objeción (CNOs), considerando que, mediante el Decreto de Gabinete N° 28 de 4 de agosto de 2020, publicado en la Gaceta Oficial N° 29090-A, se autorizó a MPSA, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, a realizar una operación para diferir la fecha de pago de los Certificados de No Objeción (CNOs) con fecha de vencimiento al 30 de noviembre de 2020 y al 30 de noviembre de 2021, emitidos en virtud del Contrato Línea 2, y a asumir los costos financieros y de estructuración derivados de dicho diferimiento.

Decreto de Gabinete N° 30 de 18 de agosto de 2020, que modifica el Decreto de Gabinete N° 39 de 22 de diciembre de 2015, modificado por el Decreto de Gabinete N° 9 de 22 de marzo de 2016 y el Decreto de Gabinete N° 36 de 13 de diciembre de 2016, por el cual se autoriza al Estado, por conducto del Ministerio de Economía y Finanzas, constituya aval por la suma de hasta mil ochocientos cuatro millones novecientos nueve mil cuatrocientos sesenta y cuatro dólares de los Estados Unidos de América con 85/100 (US$ 1,804,909,464.85), para garantizar las obligaciones de pago futuras que serán asumidas a través de la emisión de Certificados de No Objeción (CNOs) por parte de Metro de Panamá, S. A., bajo el Contrato N° MPSA-014-2015 de 24 de julio de 2015, esta autoriza conlleva a que el Estado, por conducto del Ministerio de Economía y Finanzas, constituya uno o varios Avales a favor del o los Cesionario(s) o Cesionario(s) Subsiguiente(s) de los Certificados de No Objeción (CNOs) o Certificados de No Objeción Aglutinados (CNOs Aglutinados), hasta por la suma de seiscientos cincuenta y tres millones ochocientos noventa y dos mil novecientos catorce dólares de Estados Unidos de América con 70/100 (US$ 653,892,914.70), más los costos financieros adicionales que se deriven de la operación de diferimiento de las fechas de pago de ciertos Certificados de No Objeción (CNOs), con vencimiento al 30 de noviembre de 2020 y al 30 de noviembre de 2021, emitidos bajo el Contrato Nº MPSA-014-2015 de 24 de julio de 2015, y que serán determinados en el presente Acuerdo, por lo que en el cuadro anterior se señalan las nuevas fechas de pagos para los CNO’s.

iii. Sistema Nacional de Procesamientos de Datos, S. A. (SONDA)
A través del contrato de servicios MPSA-10-2022, se adquirieron los servicios para la operación del sistema de cobro de pasajes y servicios de administración financiera en el sistema el Grupo, en el cual el Contratista se obliga a ejecutar a su costo, por su exclusiva cuenta y sus propios elementos, la totalidad de trabajos para la ejecución del proyecto denominado "Servicios de recaudo de pasajes y administración financiera de las líneas 1 y 2 y servicios de mantenimiento de los equipos instalados en la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A.".

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

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

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

Este proyecto presenta un 97.62% de avance de obra al 31 de diciembre de 2022. La Línea 2 ramal comenzó a operar a partir del 15 de marzo de 2023.

v. Consorcio para la Conectividad del Subterráneo
El Grupo mantiene contrato de concesión SMP-016-2014 con el Consorcio para la Conectividad del Subterráneo, por un monto de B/.1,643,520, para el derecho al uso y acceso de los espacios necesarios para realizar las obras civiles e instalar, operar y mantener los equipos requeridos por El Concesionario para prestar, operar y explotar por su cuenta y riesgo, dentro del tramo subterráneo y Estaciones de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A. (en adelante el área de Concesión), los servicios de telefonía móvil celular (voz y data), de conformidad con las respectivas concesiones otorgadas por el Estado a El Concesionario, para lo cual el Grupo le otorga en concesión, los espacios necesarios incluyendo la alimentación eléctrica para brindar este servicio. El compromiso adquirido en este contrato finalizó el 30 de septiembre de 2025.

vi. High Traffic Media, S. A.
Desarrollo de comercialización y administración de la explotación publicitaria del inventario de espacios físicos de la Línea 1, cubre un período de 17 de mayo de 2017 al 16 de mayo de 2027, por un monto de B/.17,000,000.

vii. Consorcio PM Extensión Línea Uno Villa Zaita (Nippon Koei Lac Inc.)
El contrato MPSA-025-2018, tiene un monto contractual de B/.4,999,593 por los Servicios de Gerencia de Proyecto, Coordinación de interfaces y Asistencia Técnica para la extensión de la línea uno del Metro de Panamá hasta Villa Zaita. El PM tendrá la responsabilidad de desempeñar todas las funciones necesarias a garantizar la ejecución satisfactoria y eficiente del proyecto y, en la medida que lo determine MPSA, actuará como representante de éste ante el contratista o los contratistas que resulten adjudicatarios de la Licitación que componen los servicios. El contrato MPSA-025-2018 se ha modificado debido a la adenda 2; la cual modifica el precio contractual a B/.8,955,080 y el tiempo de ejecución.

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

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

ix. Consorcio Línea Panamá Norte
El Consorcio Línea Panamá Norte, integrada por las compañías constructoras española OHL y la portuguesa MOTA ENGIL, obtuvo la licitación para la extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita, al ofrecer las mejores propuestas técnica y económica para desarrollar la obra con una inversión de B/.203,931,876 incluyendo el precio del financiamiento por B/.25,964,028. Esta obra tiene una longitud de 2.2 kilómetros, entre sus componentes está la ampliación de la Vía Transístmica a 6 carriles y un segmento con manejo del tráfico a 2 niveles, adicionales a las mejoras peatonales y paisajistas, las cuales se desarrollarán en la servidumbre existente.

Para este proceso se utilizó la modalidad de Licitación por mejor valor con evaluación separada, según la Ley 61 del 27 de septiembre de 2017, que reforma la Ley 22 del 27 de junio de 2006, la cual regula las contrataciones públicas y dicta otras disposiciones. La extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita tiene como objetivo atender, de manera eficiente, la demanda que se genera hacia las afueras del área de San Isidro, por lo que el proyecto contempla una estación terminal en el extremo Norte de la línea, con una capacidad mayor de 10,000, pasajeros en hora pico.

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

(b) Contingencias

Procesos civiles y penales

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

Al 31 de diciembre de 2023, la Empresa mantiene vigente el contrato de arrendamiento N.° MPSA-4-2019 suscrito con Panama Canal Railway Company (PCRC), el cual contempla un mecanismo de renovación automática anual mediante adendas destinadas a la asignación de las partidas presupuestarias de cada vigencia fiscal. La última adenda formalizada fue la N.° MPSA-4-2023, relacionada con el uso y ocupación de tres (3) lotes de terreno ubicados en Curundú, provincia de Panamá, sobre los cuales operan de forma permanente los patios y talleres de la Línea 1, así como las oficinas administrativas principales de Metro de Panamá, S.A.

Los referidos terrenos forman parte de las áreas otorgadas en concesión a PCRC por la República de Panamá mediante la Ley N.° 15 de 3 de junio de 1998.

Al 31 de julio de 2026, cierre contable más reciente, la Empresa mantiene reconocido en su estado consolidado de situación financiera un activo por derecho de uso con valor neto en libros de B/.17,186,013 y un pasivo por arrendamiento de B/.19,318,421.

Aunque la última adenda formalizada corresponde al período 2023, la Administración considera que el contrato de arrendamiento continúa vigente con base en las disposiciones contractuales de renovación anual, la ocupación continua de los terrenos por parte de la Empresa, la ausencia de objeciones o requerimientos de desocupación por parte de PCRC, así como la continuidad de las relaciones contractuales y operativas entre las partes. Por esto, la Administración concluye que continúa existiendo un derecho exigible de uso sobre los terrenos y que resulta apropiado mantener el reconocimiento del activo por derecho de uso y del pasivo por arrendamiento conforme a los requerimientos de la NIIF 16.

La Administración concluyó que, con el escenario actual, a la fecha de reporte, esto no puede dar reconocimiento de una provisión, por la incertidumbre sobre los posibles costos legales e intereses debido a que esto dependerá del gobierno de la República de Panamá y, de existir un proceso jurídico por decisiones ante tribunales.

La Administración concluyó que, a la fecha de reporte, no existen reclamaciones formales ni procesos judiciales o administrativos en curso relacionados con la ocupación de los terrenos objeto del contrato de arrendamiento. Cualquier eventual desembolso asociado con costos legales, intereses u otras obligaciones dependería de acontecimientos futuros inciertos, incluyendo eventuales decisiones de autoridades competentes o la iniciación de acciones legales. Por tal motivo, la Administración concluyó que no se cumplen los criterios de reconocimiento para registrar una provisión por este proceso a la fecha de reporte, según NIC 37.

(27) Eventos Subsecuentes

A continuación, se detallan los eventos subsecuentes:

i. *Corporación Andina de Fomento (CAF)*

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

ii. *Aprobaciones y Autorizaciones*

Mediante las siguientes resoluciones se dieron las respectivas aprobaciones y autorizaciones posteriores al 01 de enero de 2024:

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-12-2024 de siete (7) de marzo de 2024

Que autoriza al Director General a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, con la empresa TCP RAIL INC., con el fin de brindar los “Servicios de Mantenimiento Preventivo, Predictivo y Correctivo de los Sistemas de Vía Férrea, Catenaria y Equipos de Taller de la Línea 1, e intervenciones especiales en la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A.”; por un periodo de seis (6) meses para la ejecución de los servicios, más dos (2) meses adicionales para la recepción de repuestos, y un (1) mes para el finiquito contractual, por B/.1,575,548.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-13-2024 de siete (7) de marzo de 2024

Que autoriza al Director General a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, con la empresa Alstom Panamá, S. A., con el fin de brindar los “Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de Material Rodante, Señalización y Energía de la Línea 1 del Metro de Panamá”, por un periodo de tres (3) meses para los servicios de mantenimiento y un mes (1) para el finiquito contractual, por B/.1,945,089.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-14-2024 de siete (7) de marzo de 2024
Que autoriza al Director General a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, con el Consorcio de Mantenimiento TELCO L1., con el fin de brindar los "Servicios de mantenimiento preventivo, correctivo, estético y predictivo de los equipos de Telecomunicaciones de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A., por un periodo de seis (6) meses para los servicios de mantenimiento y dos (2) meses para el finiquito contractual, por B/.2,306,804.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-15-2024 de siete (7) de marzo de 2024
Que autoriza al Director General a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 1 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, con la empresa SONDA S. A., para el "Servicio de recaudo de pasajes, administración financiera y mantenimiento a los equipos de validación y cobro de pasajes en las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá por un término de 10 meses", por B/.2,221,244.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-20-2024 de veintitrés (23) de abril de 2024
Que autoriza a la empresa subsidiaria Transporte Masivo de Panamá, S. A., a realizar la primera capitalización, por un monto de B/.3,000,000, para el reacondicionamiento de la flota y la activación del programa de fortalecimiento de la flota, correspondiente al año 2024.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-41-2024 de treinta y uno (31) de julio de 2024
Que autoriza solicitar, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, la autorización del Consejo Económico Nacional y el Consejo de Gabinete, para realizar una operación para diferir la fecha de pago de Certificados de No Objeción (CNOs) emitidos en virtud del Contrato n.° MPSA-04-2020, suscrito entre Metro de Panamá, S. A., y el Consorcio Línea Panamá Norte para la ejecución del Proyecto de Servicios de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea y Estaciones, e Interfaces con Sistema Integral Ferroviario para la Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaíta, por un monto de hasta ciento cinco millones ochocientos cincuenta y nueve mil seiscientos treinta y cinco dólares de Estados Unidos de América con 31/100 (US$ 105,859,635.31)".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-52-2024 de veintitrés (23) de agosto de 2024
Que autoriza la operación de diferimiento de la fecha de pago de Certificados de No Objeción (CNOs) emitidos en virtud del Contrato n.° MPSA-04-2020, suscrito entre Metro de Panamá, S. A. y el Consorcio Línea Panamá Norte para la ejecución del Proyecto de Servicios de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea y Estaciones, e Interfaces con Sistema Integral Ferroviario para la Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A., hasta Villa Zaíta, por un monto máximo permitido de ciento cinco millones ochocientos cincuenta y nueve mil seiscientos treinta y cinco dólares de Estados Unidos de América con 31/100 (US$ 105,859,635.31)". El valor diferido podrá ser menor pero no superior al tope acordado.

Cuadro de pago de Certificados de no Objeción

Fecha de Pago	Valor	Nueva fecha de pago por Diferimiento	Valor
30 de Noviembre de 2024	39,211,831	30 de Noviembre de 2026	39,211,831
30 de Noviembre de 2025	25,747,804	30 de Noviembre de 2027	25,747,804
30 de Noviembre de 2025	31,981,718	30 de Noviembre de 2028	31,981,718

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-53-2024 de veintinueve (29) de agosto de 2024
Que autoriza al Director General o quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, se realice la Adenda N.°5 al Contrato MPSA-12-2020 correspondiente al "Proyecto de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea Y Estaciones, Suministro e Instalación del Sistema Integral que incluye el Material Rodante (Monorriel), y puesta en Marcha del Sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A.," llevado a cabo por el Consorcio HPH Joint Venture, para incrementar la Provisión 6.7 Ajuste por Cambios en los Precios de Materiales, Insumos y Mano de Obra, por B/.2,749,012,240.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-68-2024 de veintiséis (26) de septiembre de 2024
Que autoriza al Director General o a quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, convoque el procedimiento de selección de contratista, para contratar el "Servicio de Mantenimiento Preventivo, Correctivo y Predictivo de los Sistemas Material Rodante, Señalización y Energía de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A.", por B/.28,089,532.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-69-2024 de veintiséis (26) de septiembre de 2024
Que autoriza al Director General o a quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, gestione ante el Consejo de Gabinete la adenda n.° 2 al Contrato n.° MPSA-029-2019, para los Servicios de Mantenimiento Pesado de 800,000 kilómetros de los primeros veinte (20) trenes de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A., con la empresa Alstom Panamá, S. A., por B/.2,858,482.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-70-2024 de veintiséis de septiembre de 2024
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo de Gabinete, la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 1 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, para la contratación del "Servicio de Recaudo de Pasajes, Administración Financiera y Mantenimiento a los equipos de validación y cobro de pasajes en las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-74-2024 de veinticuatro de octubre de 2024
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, convoque el acto público de selección de contratista, para contratar el "Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de las fuentes de alimentación ininterrumpida (UPS) de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-76-2024 de veinticuatro de octubre de 2024
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., modifica la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-07-2023 de 10 de enero de 2023, "Que autoriza al Director General o quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, realice la Adenda No.1 al contrato MPSA-15-2022, "Servicio de mantenimiento preventivo, correctivo, estético y predictivo de los sistemas de Telecomunicaciones Tetra, SCADA, ATS, CCTV, Telefonía e Interfonía, APIS, Red, Fibra óptica, Cronometría y WIFI de la Línea 2 y SCADI de la Línea 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A.", con el objeto de incorporar al precitado contrato los servicios de mantenimiento en las dos (2) nuevas estaciones del Ramal (ITSE y Aeropuerto)."

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-77-2024 de veinticuatro de octubre de 2024
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza realizar la segunda capitalización del año 2024, por un monto de B/.3,000,000, a la empresa subsidiaria Transporte Masivo de Panamá, S. A., para el reacondicionamiento de la flota.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-85-2024 de dieciocho de noviembre de 2024
"Que modifica la Resolución n.° MPSA-134-2021 de 23 de septiembre de 2021, que faculta al Director General y Representante Legal de Metro de Panamá, S. A., a realizar las negociaciones con la empresa Naturgy, previo cumplimiento de las formalidades legales para someter ante el Consejo de Gabinete la autorización para el diseño y construcción de las acometidas requeridas para el suministro eléctrico para el diseño y construcción de las acometidas requeridas para el suministro eléctrico de Línea 3 en las Estaciones de Albrook y Burunga, y en Patio y Talleres en voltaje 34.5kV y 60MVA de capacidad".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-86-2024 de dieciocho de noviembre de 2024
Que autoriza al Director General y Representante Legal de Metro de Panamá, S. A., a suscribir la adenda n.° 6 al Contrato MPSA-12-2020, que tiene por objeto el "Proyecto de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea y Estaciones, Suministro e Instalación del Sistema Integral que incluye el Material Rodante (Monorriel) y Puesta en Marcha del Sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-87-2024 de dieciocho de noviembre de 2024
Que autoriza al Director General o quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, se realice la Adenda N.°1 al Contrato MPSA-3-2024, referente a los "Servicios de Mantenimiento preventivo, correctivo, estético y predictivo de los sistemas de telecomunicaciones APIS, Radio Tetra, SCADA, ATS, FDS, Red, Fibra óptica, Cronometría y Soporte de Tercer Nivel para CCTV, Telefonía e Interfonía de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A.", para incluir los servicios de mantenimiento en la estación Villa Zaita (VZA).

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-90-2024 de dieciséis de diciembre de 2024
Que modifica la Resolución n.° MPSA-87-2024 de 18 de noviembre de 2024, "Que autoriza al Director General o quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, se realice la Adenda N.°1 al Contrato MPSA-3-2024, referente a los "Servicios de Mantenimiento preventivo, correctivo, estético y predictivo de los sistemas de telecomunicaciones APIS, Radio Tetra, SCADA, ATS, FDS, Red, Fibra óptica, Cronometría y Soporte de Tercer Nivel para CCTV, Telefonía e Interfonía de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A.", para incluir los servicios de mantenimiento en la estación Villa Zaita (VZA)".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-11-2025 de diecisiete de febrero de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General, a solicitar ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), un crédito adicional de B/.34,461,872.00, para cumplir con los compromisos de pagos de crédito reconocido que no se lograron incluir en la reserva de caja 2024.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-18-2025 de diecisiete de marzo de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., modifica la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-11-2025 de 17 de febrero de 2025 "Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General, a solicitar ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), un crédito adicional de B/.34,461,872, para cumplir con los compromisos de pagos de crédito reconocido que no se lograron incluir en la reserva de caja 2024", a fin de cumplir con los compromisos de pagos pendientes de la vigencia 2024, y compromisos sin fondos presupuestarios para la vigencia 2025.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-19-2025 de catorce de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General, a solicitar ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), un crédito adicional de B/.1,800,000, para reforzar el presupuesto de funcionamiento asignado al área de Administración.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-23-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 8 de mayo de 2020, para la contratación de los "Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas Vía Férrea y Catenaria de la Línea 2, y los Equipos de Taller de las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá", con la empresa TCP Rail Inc., por un periodo de tres (3) meses para la ejecución de los servicios de mantenimiento y más un (1) mes para la liquidación contractual.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-24-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o a quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, convoque el Acto Público de Selección de Contratista, para contratar los "Servicios de Recaudo y Administración Financiera (SRAF) de Metro de Panamá, S. A. y Transporte Masivo de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-25-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., modifica el artículo Primero del Resuelve de la Resolución de Junta Directiva N° MPSA-43-2023 de 29 de marzo de 2023, con la cual se autorizó al Director General, o a quien este delegue, para que previo el cumplimiento de las formalidades legales, convoque el acto público de selección de contratista, para contratar los "Servicios de mantenimiento de ciclo largo de 70 coches correspondientes a la Línea 1C y 105 coches correspondientes a la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-26-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o a quien este delegue, para que previo cumplimiento de las formalidades legales, convoque el Acto Público de Selección de Contratista, a fin de contratar los "Servicios de Limpieza y Aseo de todas las estaciones, trenes, talleres, oficinas administrativas y operativas (Patio y Talleres) e instalaciones en general, de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-29-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza modificar el alcance de las Resoluciones de Junta Directiva N° MPSA-87-2024 de 18 de noviembre de 2024 y N° MPSA-90-2024 de 16 de diciembre de 2024, referentes a la Adenda No. 1 al Contrato MPSA-3-2024, para los "Servicios de Mantenimiento preventivo, correctivo, estético y predictivo de los sistemas de telecomunicaciones APIS, Radio Tetra, SCADA, ATS, FDS, Red, Fibra óptica, Cronometría y Soporte de Tercer Nivel para CCTV, Telefonía e Interfonía de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A.", que incluye la estación Villa Zaita (VZA) y el cambio de nombre de la sociedad "GTS France SAS" a "Hitachi Rail GTS France SAS", miembro del Consorcio TELCO L1".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-30-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo de Gabinete, la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, para la contratación de los "Servicios de mantenimiento de cinco años (5A), seis años (6A) y pantógrafos de la flota de trenes del Metro de Panamá", con la empresa Alstom Panamá, S. A.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-31-2025 de veintiuno de abril de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza modificar la vigencia y el monto del procedimiento excepcional con la empresa SONDA, S.A., autorizado mediante Resolución de Junta Directiva N° MPSA-70-2024 de 26 de septiembre de 2024, para que posteriormente el Director General del Metro de Panamá, S. A., gestione ante el Consejo de Gabinete, la aprobación de esta contratación para el "Servicio de recaudo de pasajes, administración financiera y mantenimiento a los equipos de validación y cobro de pasajes en las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A.".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-35-2025 de veintiséis de mayo de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al Director General, o a quien este delegue, a gestionar, ante el Consejo de Gabinete, la autorización del Procedimiento Excepcional de acuerdo al numeral 1 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 2020, para la contratación de los Servicios de Gerencia de Proyecto (Project Management – PM), coordinación de interfaces y asistencia técnica para la extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita – Finalización de Contrato de Obra Civil y Contratos CSIF y se deje sin efecto, la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-31-2024, de 23 de mayo de 2024".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-38-2025 de treinta de junio de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., modifica la Resolución de Junta Directiva N° MPSA-23-2025 de 21 de abril de 2025, con la cual se autorizó al Director General, o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización del Procedimiento Excepcional de acuerdo al numeral 5 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 2006, que regula la Contratación Pública, ordenado por la Ley 153 de 8 de mayo de 2020, para la contratación de los "Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas Vía Férrea y Catenaria de la Línea 2, y los Equipos de Taller de las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A.", con la empresa TCP RAIL INC., para modificar la vigencia y el monto del procedimiento excepcional.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-39-2025 de treinta de junio de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza modificar el alcance de la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-89-2024 de 16 de diciembre de 2024, referente a la Adenda N.° 1 al contrato N.° MPSA-22-2023, para los "Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de vía férrea y catenaria de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A., (Renglón 1)", a fin de incluir dentro del alcance del contrato los servicios de mantenimiento a la estación de Villa Zaita (VZA).

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-42-2025 de veintiocho de julio de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al director general o a quien este delegue, para que previo al cumplimiento de las formalidades legales suscriba la Adenda N.° 1 al Contrato N.° MPSA-33-2021 con el cual se contrató el "Programa de Seguros para la construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de Línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral que incluye el material rodante (monorriel), y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A.", a efecto de que se pueda gestionar la emisión del Endoso N.° 1 a las Pólizas No. 06B52032, 07B65651, 10B75798 objeto del Contrato N.° MPSA-33-2021.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-44-2025 de veintiocho de julio de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al director general, o a quien este delegue, para que previo al cumplimiento de las formalidades legales gestione ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la contratación mediante Procedimiento Excepcional con la empresa Alstom Panamá, S. A., para los "Servicios de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de los Sistemas de Señalización y Energía en el Ramal del Metro de Panamá, S. A.", por un periodo de treinta y un (31) meses para la ejecución de los servicios y dos (2) meses para la liquidación contractual y se deja sin efecto la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-69-2022, del 27 de octubre de 2022.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-45-2025 de veintiocho de julio de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al director general, o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la autorización de la contratación mediante Procedimiento Excepcional con la empresa Professional Cleaners, S. A., para los "Servicios de Limpieza y Aseo de todas las estaciones, trenes, talleres, oficinas administrativas y operativas (Patio y Talleres) e instalaciones en general, de la Línea 1 del Metro de Panamá, S. A.", por un periodo de cinco (5) meses, contados a partir del primero (01) de agosto de dos mil veinticinco (2025) hasta el treinta y uno (31) de diciembre de dos mil veinticinco (2025).

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-46-2025 de veintiocho de julio de 2025
Que resuelve apelación interpuesta por el Consorcio HPH Joint Venture en contra de la sanción económica impuesta por el Metro de Panamá, S. A., a través de la nota PML3-HPH-0666-2024 de 23 de septiembre de 2024, debido al Incumplimiento al Plan de Seguridad y Salud Ocupacional: Condiciones inseguras en los tableros de distribución e instalaciones eléctricas temporales en Estaciones, durante la ejecución del Proyecto de la Línea 3 del Metro de Panamá, S. A. Sanción económica impuesta al Consorcio HPH JV, por la suma de B/. 10,000.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-47-2025 de veintiocho de julio de 2025
Que resuelve la apelación interpuesta por el Consorcio HPH Joint Venture en contra de la sanción económica impuesta por el Metro de Panamá, S. A., a través de la nota PML3-HPH-2177-2024 de 18 de diciembre de 2024, debido al Incumplimiento al Plan de Seguridad y Salud Ocupacional del Proyecto durante los trabajos de concreto Estación 09, Cerro Silvestre del Proyecto de la Línea 3. Sanción económica impuesta al Consorcio HPH JV, por la suma de B/.5,000.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-53-2025 de once de agosto de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., autoriza la operación de diferimiento de la fecha de pago de Certificados de No Objeción (CNOs), emitidos en virtud del contrato N.° MPSA-12-2020, suscrito entre la empresa Metro de Panamá S. A. y el Consorcio HPH Joint Venture (integrado por Hyundai Engineering & Construction Co., Ltd., Posco Engineering & Construction Co., Ltd. Y Hyundai Engineering Co.,LTD.), para la ejecución del Proyecto de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea y Estaciones, Suministro e Instalación del Sistema Integral que incluye el Material Rodante (Monorriel) y puesta en marcha del Sistema para la Línea 3, por un monto máximo permitido de seiscientos noventa y seis millones ochocientos nueve mil ochocientos nueve dólares americanos con 77/100 (US$ 696,809,809.77). El valor diferido podrá ser menor pero no superior al tope acordado.

Cuadro de pago de Certificados de no Objeción

Fecha de Pago	Valor	Nueva fecha de pago por Diferimiento	Valor
30 de Noviembre de 2025	99,054,031	30 de Noviembre de 2027	99,054,031
30 de Noviembre de 2025	114,755,503	30 de Noviembre de 2028	114,755,503
30 de Noviembre de 2025	106,014,514	30 de Noviembre de 2029	106,014,514
30 de Noviembre de 2026	110,864,223	30 de Noviembre de 2030	110,864,223
30 de Noviembre de 2026	120,112,676	30 de Noviembre de 2031	120,112,676
30 de Noviembre de 2026	133,735,616	30 de Noviembre de 2032	133,735,616

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-54-2025 de once de agosto de 2025
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S. A., autoriza al director general, o a quien este delegue, para que previo al cumplimiento de las formalidades legales gestione ante el Consejo Económico Nacional (CENA), la contratación mediante Procedimiento Excepcional con la empresa Alstom Panamá, S. A., para los “Servicios de Mantenimiento Preventivo y Correctivo para los Sistemas Material Rodante, Señalización y Energía de la Línea 2 del Metro de Panamá, S. A., por un periodo de tres (3) meses y veinte (20) días para la ejecución de los servicios y dos (2) meses para la liquidación contractual.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-55-2025 de once de agosto de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S. A., modifica la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-31-2025 de 21 de abril de 2025, con la que se modificó el artículo primero de la Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-70-2024 de 26 de septiembre de 2024, que autoriza al Director General o a quien este delegue, a gestionar ante el Consejo de Gabinete, la autorización del Procedimiento Excepcional de Contratación de acuerdo al numeral 1 del artículo 79 del Texto Único de la Ley 22 de 2006, ordenado por la Ley 153 de 2020, para la contratación del “Servicio de Recaudo de Pasajes, Administración Financiera y Mantenimiento a los equipos de validación y cobro de pasajes en las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá, S. A.”, con la empresa SONDA, S. A.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-70-2025 de veinticinco de septiembre de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., autoriza al director general, o a quien este delegue, para que previo las formalidades legales, convoque acto público de selección de contratista, para contratar el "Suministro de Energía Eléctrica en modalidad de Gran Cliente Pasivo para las Líneas 1 y 2 del Metro de Panamá" y dejar sin efecto la Resolución N.° MPSA-59-2023 del 1 de junio de 2023.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-73-2025 de veinticinco de septiembre de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., aprueba el monto del financiamiento adicional del tramo soterrado de la Fase 2 del proyecto Línea 3, en virtud del incremento del monto contractual formalizado en la Adenda N.° 6 al Contrato N.° MPSA-12-2020 correspondiente al "Proyecto de Ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral que incluye el material rodante (monorriel), y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá" y autoriza al director general, o a quien este delegue, a suscribir la Adenda N.° 7 al Contrato N.° MPSA-12-2020.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-76-2025 de veintisiete de octubre de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., aprueba la Adenda N.° 4 al Contrato N.° MPSA-04-2020, para los "Servicios de Ingeniería de Diseño, Construcción de las Obras Civiles, Instalaciones Auxiliares de Línea y Estaciones, e Interfaces con Sistema Integral Ferroviario para la Extensión de la Línea 1 del Metro de Panamá hasta Villa Zaita" y autoriza al director general, o a quien este delegue para que previo al cumplimiento de las formalidades legales, suscriba la precitada adenda.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-77-2025 de veintisiete de octubre de 2025
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., modifica la parte resolutiva de la Resolución N.° MPSA-73-2025 de 25 de septiembre de 2025, para incluir la autorización del pago de un tercer anticipo por la suma de veintidós millones ciento cincuenta y tres mil diecinueve dólares americanos con 04/100 (USD 22,153,019.04) al Consorcio HPH Joint Venture, y su incorporación en la Adenda N°. 7 al Contrato MPSA-12-2020, correspondiente al "Proyecto de Ingeniería de diseño, construcción de las obras civiles, instalaciones auxiliares de línea y estaciones, suministro e instalación del sistema integral que incluye el material rodante (monorriel), y puesta en marcha del sistema para la Línea 3 del Metro de Panamá".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-03-2026 de diecinueve de enero de 2026
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., autoriza al director general, o a quien este delegue, para que previo las formalidades legales, convoque acto público de selección de contratista, para contratar el "Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo de los Sistemas de Ventilación Mayor y Emergencia de la Línea 1 del Metro de Panamá".

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-13-2026 de dieciséis de marzo de 2026
Por la cual la Junta Directiva del Metro de Panamá, S.A., aprueba la convocatoria del Procedimiento de Selección de Contratista, para contratar los "Servicios de recaudo y administración financiera para el sistema integrado de transporte de pasajeros de Panamá", cuyo precio de referencia es hasta la suma de ciento noventa millones de balboas con 00/100 (B/.190,000,000.00), por el término de diez (10) años.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-14-2026 de dieciséis de marzo de 2026
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., aprueba la convocatoria de Procedimiento de Selección de Contratista para el "Proyecto de Rehabilitación de Rieles en la Vía Férrea de la Línea 1, así como de los Servicios de Mantenimiento Preventivo, Correctivo y Predictivo de los Sistemas de Vía Férrea y Catenaria de la extensión a Villa Zaita del Metro de Panamá", cuyo precio de referencia es hasta por la suma de dos millones ochocientos cincuenta y ocho mil doscientos sesenta y siete balboas con 25/100 (B/.2,858,267.25), por el término de veintidós (22) meses para la ejecución de los servicios, más (2) meses para la liquidación contractual.

Resolución de Junta Directiva N.° MPSA-15-2026 de dieciséis de marzo de 2026
Por la cual la Junta Directiva de Metro de Panamá, S.A., aprueba la convocatoria del procedimiento de selección de contratista para el "Suministro de un vehículo ferroviario multifuncional (Dresina)", cuyo precio de referencia es de un millón cuatrocientos setenta y dos mil trescientos trece balboas con 52/100 (B/.1,472,313.52), por un término de dieciocho (18) meses para la entrega formal del suministro, veinticuatro (24) meses para la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, más dos (2) meses para la liquidación contractual.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA **Anexo 1**
(Panamá, República de Panamá)

Anexo de consolidación - Información sobre la situación financiera

Al 31 de diciembre de 2023

(Expresado en Balboas)

Activos	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Activos no corrientes					
Propiedades, infraestructuras, flota, maquinaria, equipos y mejoras, neto	3,861,852,677	0	3,861,852,677	3,814,127,908	47,724,769
Construcciones en proceso	1,530,807,063	0	1,530,807,063	1,530,807,063	0
Anticipos a contratistas	74,648,811	0	74,648,811	74,648,811	0
Activo por derecho de uso, neto.	19,072,109	0	19,072,109	17,876,361	1,195,748
Activos intangibles, neto	2,523,356	0	2,523,356	798,714	1,724,642
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado	2,977,359	0	2,977,359	0	2,977,359
Inventarios, neto	29,668,452	0	29,668,452	28,963,584	704,868
Cuentas por cobrar - otras	4,828,625	0	4,828,625	4,828,625	0
Fondo de cesantía	10,644,242	0	10,644,242	1,934,588	8,709,654
Depósito en garantía	186,400	0	186,400	0	186,400
Inversiones en acciones	0	(356,921,054)	356,921,054	356,921,054	0
Anticipo para adquisición de bienes	1,972,667	0	1,972,667	1,972,667	0
Otros activos	469,107	0	469,107	0	469,107
Total de activos no corrientes	5,539,650,868	(356,921,054)	5,896,571,922	5,832,879,375	63,692,547
Activos corrientes					
Inventarios, neto	12,766,055	0	12,766,055	505,439	12,260,616
Cuentas por cobrar:					
Relacionadas	34,737,843	0	34,737,843	0	34,737,843
Empleados	241	0	241	0	241
Otras	5,213,556	0	5,213,556	4,091,176	1,122,380
Total de cuentas por cobrar	39,951,640	0	39,951,640	4,091,176	35,860,464
Efectivo	51,545,848	0	51,545,848	41,739,198	9,806,650
Anticipos a proveedores	13,552	0	13,552	0	13,552
Total de activos corrientes	104,277,095	0	104,277,095	46,335,813	57,941,282
Total de activos	5,643,927,963	(356,921,054)	6,000,849,017	5,879,215,188	121,633,829

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.

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

Anexo 1, continuación

Anexo de consolidación - Información sobre la situación financiera

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Patrimonio					
Capital en acciones	5,447,926,529	(356,921,054)	5,804,847,583	5,447,926,529	356,921,054
Aporte adicional de capital	67,987,157	0	67,987,157	0	67,987,157
Déficit acumulado	(1,461,273,797)	0	(1,461,273,797)	(1,084,224,399)	(377,049,398)
Total de patrimonio	4,054,639,889	(356,921,054)	4,411,560,943	4,363,702,130	47,858,813
Pasivos					
Pasivos no corrientes					
Documentos por pagar	910,944,925	0	910,944,925	910,944,925	0
Retenciones a contratista	69,912,129	0	69,912,129	69,912,129	0
Provisión para beneficios a empleados	8,928,870	0	8,928,870	1,817,249	7,111,621
Pasivos por arrendamiento	20,826,155	0	20,826,155	19,584,730	1,241,425
Otros pasivos	14,369	0	14,369	0	14,369
Total de pasivos no corrientes	1,010,626,448	0	1,010,626,448	1,002,259,033	8,367,415
Pasivos corrientes					
Documentos por pagar	449,254,929	0	449,254,929	449,254,929	0
Cuentas por pagar:					
Proveedores	119,074,644	0	119,074,644	61,774,607	57,300,037
Total de cuentas por pagar	119,074,644	0	119,074,644	61,774,607	57,300,037
Gastos acumulados por pagar	8,915,434	0	8,915,434	2,132,067	6,783,367
Pasivos por arrendamiento	1,416,619	0	1,416,619	92,422	1,324,197
Total de pasivos corrientes	578,661,626	0	578,661,626	513,254,025	65,407,601
Total de pasivos	1,589,288,074	0	1,589,288,074	1,515,513,058	73,775,016
Total de pasivos y patrimonio	5,643,927,963	(356,921,054)	6,000,849,017	5,879,215,188	121,633,829

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA **Anexo 2**

(Panamá, República de Panamá)

Anexo de consolidación - Información sobre resultados

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S.A.
Ingresos de actividades ordinarias	171,197,099	0	171,197,099	51,333,383	119,863,716
Costos de operación	(327,332,523)	0	(327,332,523)	(190,020,626)	(137,311,897)
Pérdida bruta	(156,135,424)	0	(156,135,424)	(138,687,243)	(17,448,181)
Otros ingresos (egresos):					
Otros ingresos	5,774,537	0	5,774,537	3,711,563	2,062,974
Gastos generales y administrativos	(31,176,557)	0	(31,176,557)	(9,089,623)	(22,086,934)
Resultados de las actividades de operación	(181,537,444)	0	(181,537,444)	(144,065,303)	(37,472,141)
Costos financieros, neto	(16,741,463)	0	(16,741,463)	(16,976,084)	234,621
Pérdida neta	(198,278,907)	0	(198,278,907)	(161,041,387)	(37,237,520)

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.

METRO DE PANAMA, S. A. Y SUBSIDIARIA **Anexo 3**
(Panamá, República de Panamá)

Anexo de consolidación - Información sobre cambios en el patrimonio

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Capital en acciones					
Al inicio del año	4,897,310,250	(350,921,054)	5,248,231,304	4,897,310,250	350,921,054
Aportes del año	550,616,279	(6,000,000)	556,616,279	550,616,279	6,000,000
Al final del año	5,447,926,529	(356,921,054)	5,804,847,583	5,447,926,529	356,921,054
Aporte adicional de capital					
Al inicio del año	59,987,157	0	59,987,157	0	59,987,157
Aportes del año	8,000,000	0	8,000,000	0	8,000,000
Al final del año	67,987,157	0	67,987,157	0	67,987,157
Déficit acumulado					
Al principio del año	(1,262,994,890)	0	(1,262,994,890)	(923,183,012)	(339,811,878)
Pérdida neta	(198,278,907)	0	(198,278,907)	(161,041,387)	(37,237,520)
Al final del año	(1,461,273,797)	0	(1,461,273,797)	(1,084,224,399)	(377,049,398)
Saldo al 31 de diciembre de 2023	4,054,639,889	(356,921,054)	4,411,560,943	4,363,702,130	47,858,813

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA **Anexo 4**

(Panamá, República de Panamá)

Anexo de consolidación - Información sobre los Costos de Operación

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Depreciación y amortización	126,103,704	0	126,103,704	107,453,129	18,650,575
Gasto de personal	74,072,278	0	74,072,278	13,941,056	60,131,222
Reparaciones y mantenimiento	59,313,857	0	59,313,857	39,236,626	20,077,231
Combustible y peajes	30,778,206	0	30,778,206	0	30,778,206
Electricidad	12,381,333	0	12,381,333	12,381,333	0
Servicios generales	7,190,132	0	7,190,132	7,190,132	0
Honorarios profesionales	5,340,946	0	5,340,946	5,340,946	0
Gastos de seguro	4,609,126	0	4,609,126	3,326,983	1,282,143
Deterioro en activos fijo	3,012,982	0	3,012,982	0	3,012,982
Amortización del activo intangible	1,821,808	0	1,821,808	338,811	1,482,997
Otros	1,533,482	0	1,533,482	811,610	721,872
Amortización por derecho de uso	1,174,669	0	1,174,669	0	1,174,669
Total	327,332,523	0	327,332,523	190,020,626	137,311,897

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.

METRO DE PANAMÁ, S. A. Y SUBSIDIARIA **Anexo 5**

(Panamá, República de Panamá)

Anexo de consolidación - Información sobre los gastos generales y administrativos

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023

(Expresado en Balboas)

	Total Consolidado	Eliminaciones	Sub-total	Metro de Panamá, S. A.	Transporte Masivo de Panamá, S. A.
Gastos de personal	15,072,866	0	15,072,866	4,597,042	10,475,824
Servicios generales	7,626,815	0	7,626,815	2,007,090	5,619,725
Reparación y mantenimientos	1,980,672	0	1,980,672	446,297	1,534,375
Otros	1,955,044	0	1,955,044	32,723	1,922,321
Depreciación y amortización	1,236,571	0	1,236,571	448,613	787,958
Seguros	904,973	0	904,973	296,809	608,164
Servicios profesionales	626,373	0	626,373	321,649	304,724
Amortización por derecho de uso	436,009	0	436,009	436,009	0
Gastos legales	373,147	0	373,147	0	373,147
Materiales y suministros	368,874	0	368,874	368,874	0
Alquileres	253,098	0	253,098	87,136	165,962
Impuestos generales	198,365	0	198,365	0	198,365
Publicidad	95,759	0	95,759	0	95,759
Amortización de activos intangibles	47,381	0	47,381	47,381	0
Multas y litigios	610	0	610	0	610
Total	31,176,557	0	31,176,557	9,089,623	22,086,934

Véase el informe de los auditores independientes que se acompaña.