

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Estados financieros consolidados por el año terminado el 31  
de diciembre 2018 e Informe de los Auditores Independientes  
del 29 de marzo de 2019

**Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**  
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

**Informe de los Auditores Independientes y  
Estados Financieros Consolidados 2018**

<b>Contenido</b>	<b>Páginas</b>
Informe de los Auditores Independientes	1 - 3
Estado consolidado de situación financiera	4
Estado consolidado de ganancias o pérdidas	5
Estado consolidado de cambios en el patrimonio	6
Estado consolidado de flujos de efectivo	7
Notas a los estados financieros consolidados	8 - 52

## INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Señores  
Accionista y Junta Directiva de  
**Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA)**

### **Opinión con Salvedad**

Hemos auditado los estados financieros consolidados de **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**, que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2018, y el estado consolidado de ganancias o pérdidas, el estado consolidado de cambios en el patrimonio y el estado consolidado de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha y las notas a los estados financieros consolidados, así como un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos del asunto descrito en el párrafo sobre la base para opinión con salvedad, los estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera consolidada de **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias** al 31 de diciembre de 2018, y su desempeño financiero consolidado y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

### **Base para la Opinión con Salvedad**

Con fecha 31 de marzo de 2018, emitimos una opinión con salvedad sobre los estados financieros consolidados de la Compañía dado a que la Administración no había realizado el análisis del posible impacto contable de los derechos de rellenos recibidos según la Adenda No.4 al Contrato de Concesión No.70-96, en la cual el Estado otorgó a la Compañía derechos de relleno en el lecho marino de hasta cuarenta (40) hectáreas, para habilitar, desarrollar y comercializar durante el período de la concesión y para que sirvan como fuente de financiamiento del proyecto de ampliación del Corredor Sur. Esta situación no ha sido regularizada al 31 de diciembre de 2018. Si hubiera sido posible completar nuestra auditoría sobre la contabilización de los derechos de rellenos recibidos, habrían llegado a nuestra atención asuntos que indicaran que podrían ser necesarios ajustes a los estados financieros consolidados.

Llevamos a cabo nuestra auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Nuestras responsabilidades de conformidad con esas normas se describen detalladamente en la sección de Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de acuerdo con los requerimientos éticos que son relevantes para nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en Panamá, y hemos cumplido nuestras otras responsabilidades éticas de acuerdo con estos requerimientos. Creemos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión con salvedad.

## **Responsabilidades de la Administración y de los Encargados del Gobierno Corporativo por los Estados Financieros Consolidados**

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF's, y del control interno que la Administración determine como necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados que no contengan errores importantes, ya sea debido a fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelar, según sea aplicable, los asuntos relacionados con el negocio en marcha y usar la base de contabilidad de negocio en marcha, a menos que la Administración pretenda liquidar la Compañía o cesar las operaciones, o no tiene una alternativa más realista que hacerlo.

Los encargados del gobierno son responsables de supervisar el proceso de información financiera de la Compañía.

## **Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados**

Nuestros objetivos son obtener la seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto no tienen errores importantes, ya sea debido a fraude o error, y emitir un informe del auditor que incluye nuestra opinión. La seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía de que una auditoría llevada a cabo de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría siempre detectará un error importante cuando éste exista. Los errores pueden surgir de fraude o error y se consideran importantes si, individualmente o de manera acumulada, puede esperarse que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman en base a estos estados financieros consolidados.

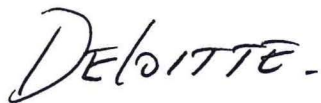
Como parte de una auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría, ejercemos el juicio profesional y mantenemos el escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error importante en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría en respuesta a esos 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 importante que resulte de fraude es mayor que uno que resulte de error, debido a que el fraude puede involucrar colusión, falsificación, omisiones intencionales, declaraciones erróneas, o la violación del control interno.
- Obtenemos una comprensión del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no para el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía.

## **Deloitte.**

- Evaluamos lo apropiado de las políticas contables utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y las revelaciones relacionadas hechas por la Administración.
- Concluimos sobre lo apropiado del uso por parte de la Administración de la base de contabilidad de negocio en marcha y, con base en la evidencia de auditoría obtenida, si existe una incertidumbre importante en relación con eventos o condiciones que puedan dar lugar a una duda significativa acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre importante, se requiere que dirijamos la atención en nuestro informe de auditoría a las revelaciones relacionadas en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida en la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los eventos o condiciones futuras pueden causar que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación, estructura y contenido generales de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y eventos subyacentes de manera que logren su presentación razonable.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y apropiada referente a la información financiera de las entidades o actividades de negocio dentro de la Compañía para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsable por la dirección, supervisión y desarrollo de la auditoría de la Compañía. Somos los únicos responsables por nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los encargados del gobierno sobre, entre otros asuntos, el alcance y oportunidad planeados de la auditoría y los hallazgos de auditoría significativos, incluyendo cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos durante nuestra auditoría.



29 de marzo de 2019  
Panamá, República de Panamá

**Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

**Estado consolidado de situación financiera****31 de diciembre 2018**

(En balboas)

<b>Activos</b>	<b>Notas</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Activos no corrientes</b>			
Activo intangible por concesión	6	893,959,242	953,152,707
Derechos por recibir del Estado panameño	7	1,841,622	1,841,622
Proyecto en proceso	8	-	369,407
Fondos en fideicomiso con uso específico	9	33,693,126	30,760,172
Propiedades de inversión	10	440,076	440,076
Otros activos		<u>4,321,650</u>	<u>1,905,795</u>
Total de activos no corrientes		<u>934,255,716</u>	<u>988,469,779</u>
<b>Activos corrientes</b>			
Cuentas por cobrar comerciales y otros	11	5,230,950	3,364,441
Fondos en fideicomiso con uso específico	9	76,807,600	75,755,459
Efectivo y depósitos en bancos	12	<u>26,200,746</u>	<u>20,392,727</u>
Total de activos corrientes		<u>108,239,296</u>	<u>99,512,627</u>
<b>Total de activos</b>		<u><u>1,042,495,012</u></u>	<u><u>1,087,982,406</u></u>
<b>Patrimonio y pasivos</b>			
<b>Patrimonio</b>			
Capital en acciones	13	50,500,000	50,500,000
Capital adicional aportado	13	109,323,478	104,625,855
Utilidades retenida		<u>81,529,115</u>	<u>53,288,835</u>
Total de patrimonio		<u>241,352,593</u>	<u>208,414,690</u>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Bonos por pagar	14	664,946,588	737,514,182
Indemnizaciones pendientes por pagar	15	<u>15,411,738</u>	<u>16,579,980</u>
Total de pasivos no corrientes		<u>680,358,326</u>	<u>754,094,162</u>
<b>Pasivos corrientes</b>			
Bonos por pagar	14	98,052,373	106,002,542
Intereses e impuestos acumulados		5,110,845	7,956,227
Depósito y anticipo de clientes		9,939,757	7,405,157
Cuentas por pagar comerciales		<u>7,681,118</u>	<u>4,109,628</u>
Total de pasivos corrientes		<u>120,784,093</u>	<u>125,473,554</u>
Total de pasivos		<u>801,142,419</u>	<u>879,567,716</u>
<b>Total de patrimonio y pasivos</b>		<u><u>1,042,495,012</u></u>	<u><u>1,087,982,406</u></u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Estado consolidado de ganancias o pérdidas por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(En balboas)

	Notas	2018	2017
Ingresos por peaje		179,868,319	170,016,074
Otros ingresos		1,081,096	743,080
Ingresos por servicios conexos		2,033,223	1,892,265
Intereses ganados		211,229	390,197
Amortización del activo intangible por concesión	6	(59,475,872)	(66,847,600)
Costos de operación y mantenimiento	16	(36,053,260)	(30,935,487)
Gastos generales y administrativos	17	(6,873,287)	(5,879,441)
Provisión para cuentas incobrables	11	(1,001,671)	(690,137)
Gastos de intereses		<u>(44,939,210)</u>	<u>(49,257,189)</u>
Ganancia antes del impuesto sobre la renta		34,850,567	19,431,762
Impuesto sobre la renta	18	<u>(6,610,287)</u>	<u>(6,238,329)</u>
Ganancia del año		<u>28,240,280</u>	<u>13,193,433</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Estado consolidado de cambios en el patrimonio por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(En balboas)

	Nota	Capital en acciones	Capital adicional aportado	Utilidades retenidas	Total
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2016</b>		50,500,000	104,625,855	40,095,402	195,221,257
Ganancia del año		<u>-</u>	<u>-</u>	<u>13,193,433</u>	<u>13,193,433</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2017</b>		50,500,000	104,625,855	53,288,835	208,414,690
Capital adicional pagado	13	<u>-</u>	<u>4,697,623</u>	<u>-</u>	<u>4,697,623</u>
Ganancia del año		<u>-</u>	<u>-</u>	<u>28,240,280</u>	<u>28,240,280</u>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2018</b>		<u>50,500,000</u>	<u>109,323,478</u>	<u>81,529,115</u>	<u>241,352,593</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.



**Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

**Estado consolidado de flujos de efectivo  
por el año terminado el 31 de diciembre de 2018**

(En balboas)

	Notas	2018	2017
<b>Flujos de efectivo de las actividades de operación</b>			
Ganancia del año		28,240,280	13,193,433
Ajustes por:			
Depreciación		167,863	179,704
Provisión para cuentas incobrables	11	1,001,671	690,137
Amortización del activo intangible por concesión	6	59,475,872	66,847,600
Gasto de impuesto sobre la renta	18	6,610,287	6,238,329
Gastos financieros		44,939,210	47,906,347
Movimientos en capital de trabajo:			
(Aumento) disminución en otros activos		(2,477,191)	840,239
(Aumento) disminución en cuentas por cobrar comerciales y otros		(2,868,180)	704,262
Disminución en anticipo de clientes		2,534,600	(904,587)
Disminución en intereses e impuestos acumulados		(2,675,974)	(359,878)
Aumento (disminución) en cuentas por pagar comerciales		<u>3,571,490</u>	<u>(277,110)</u>
Efectivo generado por las operaciones		138,519,928	135,058,476
Intereses pagados		(42,741,243)	(48,497,334)
Impuesto sobre la renta pagado		<u>(7,580,466)</u>	<u>(3,461,871)</u>
Efectivo neto proveniente de las actividades de operación		<u>88,198,219</u>	<u>83,099,271</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>			
Fondos de fideicomiso con uso específico		(3,985,095)	5,187,241
Anticipos de proyectos		-	1,670,797
Proyectos en proceso	8	369,407	6,976,976
Inversión en concesión	6	(1,450,649)	(12,253,869)
Incremento en efectivo restringido		-	(1,641,280)
Adquisición de mobiliario y equipo		<u>(106,527)</u>	<u>(210,327)</u>
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		<u>(5,172,864)</u>	<u>(270,462)</u>
<b>Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento</b>			
Capital adicional pagado	13	4,697,623	-
Pago de bonos		<u>(81,914,959)</u>	<u>(82,251,734)</u>
Efectivo neto utilizado en las actividades de financiamiento		<u>(77,217,336)</u>	<u>(82,251,734)</u>
Aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo		5,808,019	577,075
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año		<u>18,605,410</u>	<u>18,028,335</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	12	<u>24,413,429</u>	<u>18,605,410</u>
<b>Transacciones que no generan flujo de efectivo:</b>			
Activo intangible por concesión		<u>-</u>	<u>13,000,000</u>
Indemnizaciones pendientes por pagar		<u>-</u>	<u>(13,000,000)</u>

Las notas que se acompañan son parte integral de estos estados financieros consolidados.

# **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

## **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

### **1. Información general**

La Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA o la Compañía) es una sociedad anónima constituida mediante la Escritura Pública No.208 del 5 de enero de 2011, debidamente inscrita al folio mercantil No.723197 del Registro Público de Panamá el 5 de enero de 2011. Su actividad principal es la adquisición de acciones de sociedades en las que el Estado haya otorgado concesiones para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de carreteras y autopistas. Inició operaciones en agosto 2011.

Las oficinas de ENA están ubicadas en Vía Israel, Edificio Corredor Sur, frente al Centro de Convenciones ATLAPA, corregimiento de San Francisco, República de Panamá.

Los estados financieros consolidados de ENA y Subsidiarias (“el Grupo”) incluyen las siguientes entidades consolidadas:

#### **ENA Sur, S.A. (anteriormente ICA Panamá, S.A.)**

Empresa Nacional de Autopista (ENA) e ICATECH Corporation, celebraron contrato de compraventa de acciones el día 1 de agosto de 2011 mediante el cual ENA adquirió la totalidad de las acciones de ICA Panamá, S.A. La adquisición se realizó el día 12 de agosto de 2011, fecha a partir de la cual ENA tomó la administración de las operaciones de ICA Panamá, S.A. (ahora ENA Sur, S.A.)

Mediante Escritura Pública No. 6815 del 12 de agosto de 2011, ENA le cambió el nombre a la empresa de ICA Panamá, S.A. a ENA Sur, S.A.

ENA Sur, S.A. (subsidiaria de ENA y concesionaria del Corredor Sur) es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 1496 del 16 de marzo de 1995, debidamente inscrita al folio mercantil No. 299957 del Registro Público de Panamá el 23 de marzo de 1995. Su principal fuente de negocio en la República de Panamá es el mantenimiento, administración y explotación de la autopista de peajes “Corredor Sur”, autovía con una extensión de 19.76 kilómetros que recorre, a lo largo de la costa en dirección suroeste-noreste, una ruta que conecta el sector oeste de la ciudad, desde Paitilla, con el sector este, en Tocumen.

Las operaciones de ENA Sur, S.A., las regula el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en virtud del Contrato de Concesión Administrativa No. 70-96 del 6 de agosto de 1996 (el “Contrato de Concesión”) y sus adendas celebrado entre el Estado de la República de Panamá (el “Estado”) e ICA Panamá, S.A. (ahora ENA Sur, S.A.) para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del Corredor Sur (la “Concesión”). Las disposiciones sobre el manejo y la administración de la concesión del Corredor Sur, y las tarifas aplicables a la Concesión están contenidas en dicho Contrato de Concesión. La Concesión fue otorgada bajo la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988 de la República de Panamá y sus reglamentaciones, las cuales autorizan el cobro de peajes. Mediante Resolución de Gabinete No. 31 del 22 de mayo de 2018 y a través de la Adenda al Contrato No. 6 refrendada el 3 de septiembre de 2018, se acuerda modificar la cláusula décima quinta, referente al vencimiento, quedando que el contrato continuará vigente hasta transcurrido 49 años contados a partir de la fecha de autorización de operación y puesta en servicio al público de cualquiera de sus tramos o hasta que el concesionario haya obtenido el monto total recuperable de la inversión, cualquiera de los hechos que ocurra primero.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018**

(En balboas)

---

La operación y mantenimiento menor del Corredor Sur, bajo contrato suscrito con ENA Sur, S.A., lo lleva a cabo la empresa Maxipista de Panamá, S.A. (el “Operador”), sociedad constituida bajo las leyes de la República de Panamá.

#### **Fideicomiso ENA Sur (“ENA Sur Trust”)**

El Fideicomiso ENA Sur se constituyó mediante la firma de un Contrato de Fideicomiso Irrevocable, o “Trust Agreement” (el “Contrato”), de fecha 12 de agosto de 2011, suscrito entre Banco Citibank (Panamá), S.A. que mediante Escritura Pública No. 4,094, del 1 de febrero de 2016, cambió su razón social a Scotiabank (Panamá), S.A. como Agente Fiduciario (“Trustee”); The Bank of New York Mellon, como Fiduciario del Convenio de Emisión (“Indenture Trustee”) y Beneficiario Primario (en representación de los bono habientes de los bonos ENA Sur Trust); y ENA Sur, S.A. (antes ICA Panamá, S.A.), como Fideicomitente y Beneficiario Secundario (“Settlor”), y Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), como Fideicomitente y Beneficiario Secundario (“Settlor”) y Administrador (“Servicer”).

El propósito fundamental del Fideicomiso ENA Sur – que fue creado como elemento medular del andamiaje de garantías que respaldan la emisión de bonos mediante la cual se financió la adquisición por parte de ENA de ICA Panamá, S.A. – es el de administrar, directa o indirectamente, los derechos y activos del fideicomiso que le fueron cedidos para el beneficio del Beneficiario Primario y del Beneficiario Secundario de conformidad con los términos del Contrato.

Los honorarios del Operador, al igual que otras erogaciones de la Concesionaria relacionadas con la operación y mantenimiento del Corredor Sur, se realizan con fondos de las cuentas del fideicomiso administradas por Scotiabank (Panamá), S.A. y The Bank of New York Mellon.

#### **ENA Norte, S.A.**

ENA Norte, S.A. es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 9968 del 20 de abril de 2012, debidamente inscrita al folio mercantil No. 767262 del Registro Público de Panamá el 25 de abril de 2012. Su principal fuente de negocio en la República de Panamá es el mantenimiento, administración y explotación de los tramos existentes y en operación del Corredor Norte, a saber: (i) la Fase I, de 13.2 km de longitud, que se extiende, en dirección noroeste, desde la Terminal de Transporte en Albrook hasta el intercambio “Transístmica”; (ii) el Segmento Panamá – Madden, de 14 km de longitud, que se extiende, en dirección noreste, desde un intercambio ubicado sobre la troncal del corredor (ubicado, a su vez, entre los intercambios “Cerro Patacón” y “Tinajitas”) hasta el intercambio “Madden”; y (iii) la Fase IIA, de 6.2 km de longitud, desde el intercambio “Transístmica” hasta el entronque Lajas (o Brisas del Golf).

ENA Norte, S.A., mediante contrato de compraventa de los activos de Autopista Norte, S.A. suscrito el 3 de octubre de 2012, adquirió la concesión del Corredor Norte. A su vez, Autopista Norte, S.A. adquirió la concesión de PYCSA Panamá, S.A., el original firmante con el Estado panameño del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

Las operaciones de ENA Norte, S.A. las regula el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en virtud del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994 (el “Contrato de Concesión”) y sus adendas, acuerdo celebrado entre el Estado de la República de Panamá (el Estado) y PYCSA Panamá, S.A. para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del Corredor Norte (la “Concesión”). Las disposiciones sobre el manejo, administración y tarifas se encuentran contenidas en dicho Contrato de Concesión. La Concesión fue otorgada bajo la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988 de la República de Panamá y sus reglamentaciones, las cuales autorizan el cobro de peajes mediante una Concesión de 30 años de duración.

La operación y mantenimiento menor del Corredor Norte, bajo contrato suscrito con ENA Norte, S.A., lo lleva a cabo la compañía Maxipista de Panamá, S.A. (el Operador), sociedad constituida bajo las leyes de la República de Panamá.

#### **Fideicomiso ENA Norte (“ENA Norte Trust”)**

El Fideicomiso ENA Norte se constituyó mediante la firma de un Contrato de Fideicomiso Irrevocable, o “Trust Agreement” (el “Contrato”), de fecha 20 de septiembre de 2012, suscrito entre Banistmo, S.A., (antes HSBC Bank Panama S.A.) como Agente Fiduciario (“Trustee”); The Bank of New York Mellon, como Fiduciario del Convenio de Emisión (“Indenture Trustee”) y Beneficiario Primario (en representación de los bono habientes de los bonos ENA Norte Trust); y ENA Norte, S.A., como Fideicomitente y Beneficiario Secundario (“Settlor”), y Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), como Fideicomitente y Beneficiario Secundario (“Settlor”) y Administrador (“Servicer”).

El propósito fundamental del Fideicomiso ENA Norte - que fue creado como elemento medular del andamiaje de garantías que respalda la emisión de bonos mediante la cual se financió la adquisición por parte de ENA Norte, S.A. de la concesión del Corredor Norte -- es el de administrar, directa o indirectamente, los derechos y activos del fideicomiso que le fueron cedidos para el beneficio del Beneficiario Primario y del Beneficiario Secundario de conformidad con los términos del Contrato.

Los honorarios del Operador, al igual que otras erogaciones de la Concesionaria relacionadas con la operación y mantenimiento del Corredor Norte, se realizan con fondos de las cuentas del fideicomiso administradas por Banistmo, S.A. y The Bank of New York Mellon.

#### **ENA Este, S.A.**

ENA Este, S.A. es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Publica No.24686 del 30 de octubre de 2012, debidamente inscrita al folio mercantil No. 785725 del Registro Público de Panamá el 6 de noviembre de 2012. Inició operaciones en enero 2013. Su principal fuente de negocios en la República de Panamá es la construcción y explotación de la Fase IIB del corredor Norte, de 10.2 km de longitud, Segmento El Golf – Tocumen, tramo las Lajas – 24 de diciembre. A ENA Este, S.A. se le traspasa la concesión de la Fase IIB del Corredor Norte, segmento El Golf – Tocumen mediante la Adenda No.9 del 15 de febrero de 2013 y el tramo las Lajas – 24 de diciembre mediante Adenda No. 10 del 23 de agosto de 2014 al Contrato de Concesión Administrativa No.98 del 29 de diciembre de 1994.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

Las operaciones de ENA Este, S.A. las regula el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en virtud del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994 (el “Contrato de Concesión”) y sus adendas, acuerdo celebrado entre el Estado de la República de Panamá (el Estado) y PYCSA Panamá, S.A. para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del Corredor Norte (la “Concesión”). Las disposiciones sobre el manejo, administración y tarifas se encuentran contenidas en dicho Contrato de Concesión. La Concesión fue otorgada bajo la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988 de la República de Panamá y sus reglamentaciones, la cual autoriza el cobro de peajes mediante una Concesión de 30 años de duración.

#### **Fideicomiso ENA Este**

El Fideicomiso ENA Este se constituyó mediante la firma de un Contrato de Fideicomiso Irrevocable (el “Contrato”), de fecha 20 de marzo de 2014, suscrito entre ENA Este, S.A., como Fideicomitente; Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) como Fideicomitente y Administrador; Banistmo, S.A. como Fiduciario del Fideicomiso ENA Este; los Tenedores Registrados de los bonos Fideicomiso ENA Este (representados por Prival Bank, S.A., Agente de Pago de los bonos) como Beneficiarios Primarios; y los Fideicomitentes como Beneficiarios Secundarios.

El propósito fundamental del Fideicomiso ENA Este - que fue constituido como fideicomiso emisor, de administración y de garantía de la emisión de bonos Fideicomiso ENA Este - es el de administrar, directa o indirectamente, los derechos y activos del fideicomiso para el beneficio de los Beneficiarios Primarios y Beneficiarios Secundarios de conformidad con los términos del Contrato.

Los honorarios del Operador, al igual que otras erogaciones de la Concesionaria relacionadas con la operación y mantenimiento de la Fase IIB del Corredor Norte, se realizan con fondos de las cuentas del fideicomiso administradas por Banistmo, S.A.

#### **ENA Oeste, S.A.**

ENA Oeste, S.A. es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Publica No.14958 del 5 de septiembre de 2017. Fue creada para que adquiriera la futura concesión del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá. En la actualidad la Empresa no tiene operaciones.

#### **ENA Panamá, S.A.**

ENA Panamá, S.A. es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No.8766 del 19 de junio de 2018. fue creada para futura consolidación de sociedades concesionarias. En la actualidad esta sociedad no tiene operaciones.

#### **Fideicomiso de Administración**

El Fideicomiso de Administración se constituyó mediante la firma de un Contrato de Fideicomiso revocable (el “Contrato”), de fecha 6 de febrero de 2015, suscrito entre: ENA Sur, S.A.; ENA Norte, S.A. y ENA Este, S.A., como Fideicomitentes, Beneficiarios y Banistmo Investment Corporation, S.A. como Fiduciario del Fideicomiso de Administración.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

El propósito del fideicomiso de administración es constituir un fideicomiso para la custodia y administración de (i) los fondos provenientes de la gestión de recargas realizadas por los usuarios de los corredores bajo la modalidad pre-pago del Sistema de Telepeaje y (ii) los fondos provenientes del cobro de los peajes generados por los usuarios de los corredores bajo la modalidad de post-pago del Sistema de Telepeaje para su posterior distribución a favor de los beneficiarios de conformidad con las instrucciones de los fideicomitentes.

## **2. Aplicación de nuevas Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF's)**

### **2.1 Modificaciones a las NIIF's y la nueva interpretación que están vigentes de manera obligatoria para el presente año**

Durante el período, existen NIIF's, efectivas desde el 01 de enero de 2018, las cuales se detallan a continuación. No hubo interpretaciones a las NIIF's que tuvieran un efecto significativo sobre los estados financieros intermedios consolidados.

#### NIIF 9 – Instrumentos Financieros

El Grupo ha adoptado la NIIF 9 Instrumentos Financieros emitida en julio de 2014 con una fecha de aplicación inicial del 1 de enero de 2018. Los requerimientos de la NIIF 9 representan un cambio significativo con respecto a la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición.

Los cambios claves en las políticas contables del Grupo resultantes de su adopción de la NIIF 9 se resumen a continuación:

La NIIF 9 contiene tres categorías principales de clasificación para activos financieros: medidos al costo amortizado (CA), al valor razonable con cambios en otro resultado integral (VRCORI) y al valor razonable con cambios en resultados (VRCR). La clasificación de NIIF 9, generalmente se basa en el modelo de negocio en el que se administra un activo financiero y sus flujos de efectivo contractuales. La norma elimina las categorías existentes de la NIC 39 de mantenidas hasta el vencimiento, préstamos y cuentas por cobrar y disponibles para la venta.

La NIIF 9 conserva en gran medida los requisitos existentes en la NIC 39 para la clasificación de los pasivos financieros. Sin embargo, aunque según la NIC 39 todos los cambios en el valor razonable de los pasivos designados bajo la opción de valor razonable se reconocieron en resultados, según la NIIF 9, los cambios en el valor razonable generalmente se presentan de la siguiente manera:

- La cantidad de cambio en el valor razonable atribuible a cambios en el riesgo de crédito del pasivo se presenta en otras utilidades integrales, y
- El monto restante de cambio en el valor razonable se presenta en utilidad o pérdida.

#### Deterioro de activos financieros

La NIIF 9 reemplaza el modelo de "pérdida incurrida" en la NIC 39 con un modelo de "pérdida crediticia esperada". El nuevo modelo de deterioro también se aplica a ciertos compromisos de préstamo y contratos de garantía financiera, pero no a inversiones de patrimonio.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

El Grupo ha completado una revisión general del impacto de la adopción de la norma en sus estados financieros consolidados. Esta se centró principalmente en la clasificación de las cuentas por cobrar y la medición de las pérdidas esperadas relacionadas. Los resultados de esta revisión indican que la NIIF 9 no tiene un impacto significativo en el reconocimiento o medición los ingresos mencionados.

#### NIIF 15 - Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos de clientes

La NIIF 15 establece un marco conceptual para determinar cuándo y por qué monto se reconocen los ingresos. Reemplaza las guías de reconocimiento de ingresos existente, que incluye la NIC 18 Ingresos de actividades ordinarias, la NIC 11 Contratos de construcción y CINIIF 13 Programa de fidelización de clientes.

El Grupo ha completado una revisión general del impacto de la adopción de la norma en sus estados financieros consolidados. Esta se centró en una revisión de los ingresos por peajes y los otros ingresos. Los resultados de esta revisión indican que la NIIF 15 no tiene un impacto significativo en el reconocimiento o medición los ingresos mencionados.

En adición, las siguientes enmiendas fueron adoptadas sin efecto en los estados financieros consolidados del Grupo: (i) NIIF 2 “Clasificación y Medición de los Pagos Basados en Acciones”; (ii) NIC 40 “Propiedades de Inversión”; (iii) NIC 28 “Inversiones en asociadas y negocios conjuntos”

#### **2.2 Nuevas normas y enmiendas aún no adoptadas**

Nuevas normas, interpretaciones y enmiendas a normas contables han sido publicadas, pero no son mandatorios para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, y no han sido adoptadas anticipadamente. Los principales cambios de estas nuevas normas se presentan a continuación:

- **NIIF 16 - Arrendamientos**

La NIIF 16 introduce nuevos requerimientos y modificaciones a los requerimientos previos con respecto a la contabilidad de arrendamientos. Esta norma introduce cambios significativos a la contabilidad del arrendatario removiendo la distinción entre arrendamiento operativo y financiero y requiriendo el reconocimiento de un derecho de uso y un pasivo por arrendamiento a la fecha de inicio del arrendamiento para todos los arrendamientos, excepto para arrendamientos de corto plazo y arrendamientos de bajo valor. En contraste a la contabilidad del arrendatario, los requerimientos para el arrendador no tienen cambios significativos. En adición, la NIIF 16 establece un modelo comprensivo para la identificación de los acuerdos de arrendamiento. La IFRS 16 reemplazará la guía práctica incluida en el NIC 17 Arrendamientos y sus interpretaciones, cuando se haga efectivo para los períodos de contabilidad que comiencen en o después del 1 de enero de 2019. La fecha de aplicación inicial del NIIF16 para el Grupo será 1 de enero de 2019.

Los principales cambios en la definición de un arrendamiento están asociados al concepto de control. IFRS 16 distingue entre contratos de arrendamientos y contratos de servicios sobre la base de si un activo identificado es controlado por un cliente. Se considera que existe control si el cliente tiene:

- El derecho a obtener sustancialmente todos los beneficios económicos derivados del uso de un activo identificado, y
- El derecho para dirigir el uso de un activo.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Con la implementación de la NIIF 16, El Grupo no prevé impactos significativos en las utilidades no distribuidas en sus estados financieros a la fecha de aplicación inicial dado a que anticipa reconocer el valor de uso de los activos por un monto similar al valor del pasivo por arrendamiento, ajustado por los valores de algún pago de arrendamiento anticipado o pagos pendientes acumulados, con base en la opción seleccionada de dicha norma.

A la fecha de aprobación de los estados financieros consolidados, no se ha determinado cómputo del activo por valor de uso de los arrendamientos y de los pasivos por arrendamiento.

El impacto estimado de la adopción de esta norma en los estados financieros consolidados al 1 de enero de 2019 se basa en las evaluaciones realizadas hasta la fecha. Los impactos reales de la adopción de las normas al 1 de enero de 2019 pueden cambiar porque:

- Las nuevas políticas contables están sujetas a cambios hasta que el Grupo presente sus primeros estados financieros consolidados anuales que incluyan la fecha de la aplicación inicial.
- El Grupo no ha finalizado las mediciones de los activos y pasivos por arrendamiento,
- El Grupo no ha finalizado el proceso de modificación y evaluación de los controles sobre sus nuevos procesos y sistemas de TI, en caso de aplicar.

En adición, la Administración anticipa que las siguientes normas y enmiendas a las normas no tendrán un impacto en los estados financieros consolidados para los siguientes períodos contables:

- Enmiendas a las NIC 19 - Beneficios a los empleados - Efectiva para períodos que inician a partir del 1 de enero de 2019.
- NIIF 17 - Contratos de seguros - Efectiva para períodos que inician a partir del 1 de enero de 2022.

### 3. Resumen de las políticas de contabilidad más importantes

**3.1 Declaración de cumplimiento** - Los estados financieros consolidados, han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.

**3.2 Base de preparación** - Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de costo histórico.

Por lo general, el costo histórico se basa en el valor razonable de la contraprestación otorgada a cambio de los bienes y servicios.

El valor razonable es el precio que se recibiría por vender un activo o pagado para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado en la fecha de medición, independientemente de si ese precio sea directamente observable o estimado utilizando otra técnica de valoración. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, el Grupo tiene en cuenta las características del activo o pasivo si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo a la fecha de medición. La medición del valor razonable y para propósitos de revelación en estos estados financieros consolidados están determinados sobre esta base, excepto por las transacciones de pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la NIIF 2, transacciones de arrendamientos que están en el alcance de la NIC 17, y las mediciones que tienen algunas similitudes al valor razonable pero no son considerados como tales, tal como el valor neto de realización en la NIC 2 o medición del valor en uso de la NIC 36.



## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

En adición, para efectos de información financiera, el valor razonable está clasificado en Nivel 1, 2 y 3 basado en el grado en que sean observadas los datos de entrada a las mediciones del valor razonable y la importancia de los datos para la medición del valor razonable en su totalidad, que se describen a continuación:

- Las entradas del Nivel 1: son precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos para los cuales la entidad tiene acceso a la fecha de medición;
- Las entradas del Nivel 2: son entradas, diferentes a los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que son observables para un activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente; y
- Las entradas del Nivel 3: son entradas no observables para un activo o pasivo.

**3.3 Principios de consolidación** - Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros consolidados de la Compañía y las entidades (incluyendo las entidades estructuradas) controladas por la Compañía y sus subsidiarias. El control se logra cuando la Compañía:

- Tiene poder sobre una participada;
- Está expuesta a, o tiene derechos sobre, rendimientos variables provenientes de su relación con la participada, y
- Tiene la habilidad de usar su poder sobre la participada y ejercer influencia sobre el monto de los rendimientos del inversionista.

La Compañía reevalúa si controla o no una participada, si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control antes mencionados.

La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la Compañía obtiene control sobre la subsidiaria y termina cuando la Compañía pierde control de la subsidiaria. Específicamente, los ingresos y gastos de una subsidiaria adquirida o vendida durante el año se incluyen en el estado consolidado de ganancias o pérdidas y desde la fecha que la Compañía obtiene el control hasta la fecha en que la Compañía deja de controlar la subsidiaria.

Las ganancias o pérdidas de cada componente de otro ingreso integral se atribuyen a los propietarios de la Compañía y a las participaciones no controladoras. El resultado integral total de las subsidiarias se atribuye a los propietarios de la Compañía y a las participaciones no controladoras aún si los resultados en las participaciones no controladoras tienen un saldo negativo.

En caso de ser necesario, se efectúan ajustes a los estados financieros de las subsidiarias para adaptar sus políticas contables a aquellas utilizadas por otros miembros del Grupo.

Todas las transacciones, saldos, ingresos y gastos intercompañías son eliminados en la consolidación.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Los cambios en las participaciones de propiedad de la Compañía en una subsidiaria que no den lugar a la pérdida de control se contabilizan como transacciones de patrimonio. El importe en libros de las participaciones de la Compañía y de las participaciones no controladoras se ajustan para reflejar los cambios en su participación relativa en la subsidiaria. Cualquier diferencia entre el monto por el cual se ajustaron las participaciones no controladoras y el valor razonable de la contraprestación pagada o recibida se reconoce directamente en el patrimonio y es atribuida a los propietarios de la controladora.

Cuando la Compañía pierde el control de una subsidiaria, la ganancia o pérdida se reconoce en los resultados y se calcula como la diferencia entre (i) el agregado del valor razonable de la contraprestación recibida y el valor razonable de la participación retenida y (ii) el importe en libros previo de los activos (incluyendo la plusvalía), y los pasivos de la subsidiaria y cualesquiera participaciones no controladoras. Los importes previamente reconocidos en otro resultado integral en relación con esa subsidiaria son registrados como si el Grupo hubiese vendido directamente los activos pertinentes (es decir, reclasificado a ganancia o pérdidas o transferido a otra categoría de patrimonio como lo especifican/permiten las NIIF aplicables). El valor razonable de la inversión retenida en la antigua subsidiaria, en la fecha en que se perdió el control, deberá considerarse como el valor razonable a efectos del reconocimiento inicial de un activo financiero de acuerdo con la NIC 39 o, cuando proceda, el costo del reconocimiento inicial de una inversión en una asociada o negocio conjunto.

**3.4 *Uso de estimaciones*** - La Administración ha efectuado un número de estimaciones y supuestos relacionados al reporte de activos y pasivos al preparar estos estados financieros consolidados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones. Las estimaciones relevantes que son particularmente susceptibles a cambios significativos se relacionan con la estimación de la amortización de la concesión, impuestos sobre la renta diferido e indemnizaciones por pagar y la medición del valor razonable y proceso de valuación. Las estimaciones y supuestos se basan en la experiencia obtenida a través de los años y en otros factores que se consideran relevantes. Los resultados actuales pueden diferir de estas estimaciones.

**3.5 *Activo intangible por concesión*** – El Grupo reconoce los acuerdos de concesión de servicios conforme a los requerimientos de la interpretación CINIIF 12 - Acuerdos de concesión de servicios.

Esta interpretación es aplicable para las concesiones en las que:

- La concedente controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe suministrarlos y a qué precio; y
- La concedente controla, a través de la propiedad, del derecho de uso o de otra manera, cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

La Compañía no reconoce estas infraestructuras como propiedad, planta y equipo, reconoce la contraprestación recibida en los contratos que cumplen las condiciones anteriores por su valor razonable, como un activo intangible en la medida que la Compañía recibe un derecho a efectuar cargos a los usuarios del servicio, siempre y cuando estos derechos estén condicionados al grado de uso del servicio, o como un activo financiero, en la medida en que exista un derecho contractual incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero, ya sea directamente del cedente o de un tercero. En los casos en los que se paga a la Compañía por los servicios de construcción, en parte mediante un activo financiero y en parte mediante un activo intangible, se contabiliza cada componente de la contraprestación por separado.

#### Cambio en la vida útil 2018

Con fecha 27 de abril de 2018, se celebró una sesión de Junta Directiva donde se autoriza a la Administración iniciar formalmente: a) las negociaciones para ampliar o extender el período de la Concesión con el Ministerio de Obras Públicas por un plazo adicional de 30 años a partir del referendo de la Contraloría General de la República de Panamá o hasta que ENA Sur, S.A. haya obtenido el monto total recuperable y b) que una vez obtenida la extensión del Contrato de Concesión se evalué el financiamiento de la deuda de los Corredores Sur y Este para efectos de costear el derecho a la concesión del proyecto del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá.

Con fecha 25 de mayo de 2018, conforme Gaceta Oficial y según Resolución del Consejo de Gabinete número 31, se autoriza la Adenda número 6 al Contrato de Concesión de agosto 1996, para extender su período por 30 años adicionales a partir del referendo de la Adenda o hasta que se alcance la recuperación de la inversión, lo que ocurra primero. La Adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el 3 de septiembre de 2018.

Basado en la aprobación de la extensión de la concesión, las vidas útiles estimadas del Corredor Sur y del Corredor Este fueron revaluadas y extendidas hasta la fecha de vencimiento de los contratos de concesión otorgados. El método de amortización no ha cambiado desde su inicio. La revisión de la estimación del tráfico vehicular esperado en la vida estimada es revisada en períodos de 3 años y ajustada o calibrada en el caso de ser necesario. Para este nuevo cambio se ha utilizado las proyecciones de tráfico realizado por la consultora Territorio Transporte Medio Ambiente "TTMA". Este cambio en las vidas útiles produce el siguiente cambio en el costo por aforo vehicular por corredor, los cuales se aplican prospectivamente:

Corredor	Costo por aforo anterior	Costo por aforo revaluado
Corredor Sur	B/.0.34	B/.0.03
Corredor Este	B/.1.37	B/.0.29

Los activos financieros de acuerdos de concesión de servicios se reconocen en el estado consolidado de situación financiera como activos financieros operativos y se miden posteriormente a costo amortizado, empleando la tasa de interés efectiva. La evaluación del deterioro de valor de estos activos financieros se realiza conforme a la política de deterioro de valor de los activos financieros.

Los activos intangibles de acuerdos de concesión de servicios se reconocen en el estado consolidado de situación financiera como activos intangibles denominados "activos intangibles por acuerdos de concesión de servicios" y son amortizados utilizando el método de unidades de uso (basado en un estimado del tráfico vehicular) durante el período de concesión.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Los ingresos de actividades ordinarias y los costos relacionados con los servicios de operación se reconocen de acuerdo a la política contable de ingresos ordinarios. Las obligaciones contractuales asumidas por la Compañía para el mantenimiento de la infraestructura durante su operación, o por su devolución al cedente al final del acuerdo de concesión en las condiciones especiadas en el mismo, en la medida en que no suponga una actividad que genera ingresos, se reconoce siguiendo la política contable de provisiones.

Cuando se adquiere un activo intangible en una combinación de negocios, su costo será su valor razonable en la fecha de adquisición. El valor razonable reflejará las expectativas acerca de la probabilidad de que los beneficios económicos futuros incorporados al activo fluyan a la entidad.

Cuando se presentan indicios de deterioro de los activos en uso, la Compañía evalúa el deterioro y se registra una pérdida por deterioro cuando el valor en libros es superior al valor recuperable. El valor recuperable es el mayor entre el precio de venta neto y el valor de uso, que es el valor presente de los flujos netos de efectivo futuros, utilizando una tasa apropiada de descuento.

- 3.6 *Proyectos en proceso*** – Los costos de los proyectos en construcción se transfieren al activo intangible por concesión una vez que la infraestructura haya sido autorizada por el regulador a entrar en operación.

Los costos de las construcciones en proceso incluyen costos directos de materiales, mano de obra y otros costos directos asociados directamente al proyecto.

Los intereses incurridos sobre financiamientos adquiridos para los proyectos en construcción son capitalizados como un componente de los costos de proyectos en proceso. La capitalización finaliza cuando la infraestructura bajo desarrollo esté disponible para su utilización.

- 3.7 *Activos financieros*** - Los activos financieros y pasivos financieros se reconocen en el estado consolidado de situación financiera del Grupo cuando el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento.

Los activos financieros y los pasivos financieros se miden inicialmente a su valor razonable. Costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos financieros y pasivos financieros (distintos de los activos financieros y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se agregan o se deducen del valor razonable de los activos financieros o pasivos financieros, según corresponda, en el reconocimiento inicial. Costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos financieros o pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconoce inmediatamente en ganancia o pérdida.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

#### Clasificación

Los instrumentos de deuda que se mantienen dentro de un modelo comercial cuyo objetivo es recolectar los flujos de efectivo contractuales, y que tienen flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el monto principal pendiente (SPPI, por sus siglas en inglés), se miden posteriormente al costo amortizado; los instrumentos de deuda que se mantienen dentro de un modelo comercial cuyo objetivo es tanto el de recolectar los flujos de efectivo contractuales como el de vender los instrumentos de deuda, y que tienen flujos de efectivo contractuales que son SPPI, se miden posteriormente a valor razonable con cambios en otros resultados integrales (FVOCI, por sus siglas en inglés); todos los demás instrumentos de deuda (por ejemplo, los instrumentos de deuda administrados sobre una base de valor razonable, o mantenidos para la venta) y las inversiones de capital se miden posteriormente en FVTPL.

Sin embargo, se puede hacer la siguiente elección o designación irrevocable en el reconocimiento inicial de un activo financiero sobre una base de activo por activo:

- Se puede elegir irrevocablemente presentar los cambios posteriores en el valor razonable de una inversión de capital que no se mantiene para negociar, ni una contraprestación contingente reconocida por una adquirente en una combinación de negocios a la cual se aplica la NIIF 3 – “Combinaciones de negocios”, en otros resultados integrales; y
- Se puede designar irrevocablemente un instrumento de deuda que cumpla con el costo amortizado o con los criterios de FVOCI medidos a FVTPL si al hacerlo elimina o reduce significativamente causando una asimetría contable.

El Grupo clasifica sus activos financieros de acuerdo a su medición posterior a costo amortizado, a valor razonable con cambios en otros resultados integrales o a valor razonable con cambios en ganancias o pérdidas, sobre la base del modelo de negocio de la Compañía para la gestión de los activos financieros y las características de flujo de efectivo contractuales de los activos financieros.

El Grupo clasifica todos los pasivos financieros de acuerdo a su medición posterior a costo amortizado, excepto para aquellos pasivos medidos a con cambios en ganancias o pérdidas, como resultado de la contabilidad de cobertura, así como pasivos medidos a valor razonable correspondiente a los derivados no designados.

#### Evaluación del modelo de negocio

La Compañía realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que el activo financiero se mantiene a nivel de cartera, ya que refleja la forma en que se administra el negocio y se proporciona información a la administración. La información considera lo siguiente:

- Las políticas y objetivos de la Compañía para la cartera y el funcionamiento de dichas políticas en la práctica. En particular, si la estrategia de la Administración se centra en obtener ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de tasa de interés particular, adecuar la duración de los activos financieros a la duración de los pasivos que financian esos activos o realizar flujos de efectivo a través de la venta de los activos;

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

- Cómo se evalúa el desempeño de la cartera y se informa a la administración de la Compañía;
- El riesgo que afecta al rendimiento del modelo de negocio y cómo se gestionan dichos riesgos;
- La frecuencia, el volumen y el momento de las ventas en años anteriores, la razón de tales ventas y sus expectativas sobre la futura actividad de ventas. Sin embargo, la información sobre la actividad de ventas no se considera aisladamente, sino como parte de una evaluación general de cómo se logra el objetivo declarado de la Compañía para la gestión de los activos financieros y cómo se realizan los flujos de efectivo.

Una evaluación de los modelos de negocios para administrar los activos financieros es fundamental para la clasificación de un activo financiero. La Compañía determina el modelo de negocio a un nivel que refleja cómo los grupos de activos financieros se administran juntos para lograr un objetivo empresarial particular. El modelo de negocio no depende de las intenciones de la administración para un instrumento individual, por lo tanto, la evaluación del modelo de negocios se realiza a un nivel más alto de agregación en lugar de hacerlo instrumento por instrumento.

En el reconocimiento inicial de un activo financiero, se determina si los activos financieros recientemente reconocidos son parte de un modelo de negocio existente o si reflejan el comienzo de un nuevo modelo de negocio. La Compañía vuelve a evaluar su modelo de negocio en cada período de informe para determinar si los modelos de negocios han cambiado desde el período anterior. Para el período de informe actual y anterior, la Compañía no ha identificado un cambio en su modelo de negocio.

Evaluación sobre los flujos de efectivo contractuales si son únicamente pagos de capital e intereses

A efectos de esta evaluación, se entiende por "principal" el valor razonable del activo financiero en el momento del reconocimiento inicial. El "interés" es definido como la contraprestación por el valor del dinero en el tiempo y por el riesgo de crédito asociado al capital pendiente durante un período de tiempo determinado y por otros riesgos y costos básicos de préstamo, así como el margen de utilidad.

Los flujos de efectivo contractuales que son SPPI, son consistentes con un acuerdo de préstamo básico. Los términos contractuales que introducen exposición a riesgos o volatilidad en los flujos de efectivo contractuales que no están relacionados con un acuerdo de préstamo básico, como la exposición a cambios en precios de acciones o precios de productos básicos, no dan lugar a flujos de efectivo contractuales que son SPPI. Un activo financiero originado o adquirido puede ser acuerdo estándar de crédito indistintamente si es un préstamo en su forma legal.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son únicamente pagos de principal e intereses, la Compañía considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si el activo financiero contiene un término contractual que podría cambiar el momento o el monto de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpla con esta condición. Al realizar la evaluación, la Compañía considera lo siguiente:

- Eventos contingentes que cambiarían la cantidad y el calendario de los flujos de efectivo;
- Características de apalancamiento;
- Prepagado y términos de extensión;

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

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

**por el año terminado el 31 de diciembre de 2018**

(En balboas)

---

- Términos que limitan la reclamación de la Compañía a los flujos de efectivo de activos especificados (por ejemplo, acuerdos con activos sin recurso); y características que modifican la consideración del valor del dinero en el tiempo (por ejemplo, reajuste periódico de las tasas de interés).

#### Costo amortizado y método de interés efectivo.

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento de deuda y para asignar ingresos por intereses durante el período relevante. Para activos financieros distintos de los activos financieros con comprados deterioro crediticio u originados (es decir, activos que son el deterioro del crédito en el reconocimiento inicial), la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente la estimación futura de los flujos de efectivo (incluidos todos los honorarios y puntos pagados o recibidos que forman parte integrante de la tasa de interés efectiva, costos de transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, durante la vida útil esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un período más corto, al valor en libros bruto del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial. Para activos financieros con deterioro crediticio comprados u originados, un interés efectivo ajustado por crédito. La tasa se calcula descontando los flujos de efectivo futuros estimados, incluidas las pérdidas crediticias esperadas, a la amortización costo del instrumento de deuda en reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es la cantidad en la cual el activo financiero se mide en el reconocimiento inicial menos el repago de capital, más la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre esa cantidad inicial y la cantidad de vencimiento, ajustada por cualquier provisión para pérdidas. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

#### Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales (FVOCI)

Estos valores se componen de instrumentos de deuda no clasificados como valores a FVTPL o valores a costo amortizado. Estos valores se contabilizan al valor razonable si se cumplen las dos condiciones siguientes:

- El activo financiero se mantiene de acuerdo con un modelo de negocio cuyo objetivo se logra mediante el cobro de flujos de efectivo contractuales y la venta de activos financieros; y,
- Las condiciones contractuales de los activos financieros dan lugar en fechas especificadas a los flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el principal pendiente.

Las ganancias o pérdidas no realizadas se reportan como incrementos netos o disminuciones en otros resultados integrales ("OCI") en el estado consolidado de cambios en el patrimonio de los accionistas neto hasta que se realicen. Las ganancias o pérdidas realizadas por la venta de valores que se incluyen en la ganancia neta en la venta de valores se determinan usando el método de identificación específico.

Para un instrumento de patrimonio designado como medido a FVOCI, la ganancia o pérdida acumulada previamente reconocida en otros resultados integrales no se reclasifica posteriormente a ganancias o pérdidas, pero puede ser transferida dentro del patrimonio.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, no hay instrumentos financieros clasificados al valor razonable con cambios en otros resultados integrales.

#### Activos financieros a costo amortizado

Los activos financieros a costo amortizado representan valores, préstamos y cuentas por cobrar cuyo objetivo es mantenerlos con el fin de obtener los flujos de efectivo contractuales durante la vida del instrumento. Estos títulos y préstamos se valoran a costo amortizado si aplican las dos condiciones siguientes:

- El activo financiero se mantiene dentro del modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener los flujos de efectivo contractuales, y
- Las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en las fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

#### Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados (FVTPL)

Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados incluyen a) activos y pasivos con flujos de efectivo contractuales que no son SPPI; y/o b) activos y pasivos designados en FVTPL utilizando la opción de valor razonable; y cuentas por cobrar (ganancias no realizadas) y cuentas por pagar (pérdidas no realizadas) relacionadas con instrumentos financieros derivados que no son designados como cobertura o que no califican para la contabilidad de cobertura.

Las ganancias o pérdidas no realizadas y realizadas en activos y pasivos para negociar son registradas en el estado consolidado de ganancias o pérdidas como ganancia (pérdida) de instrumentos financieros a valor razonable con cambios en resultados.

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 no hay instrumentos financieros clasificados al valor razonable con cambios en resultados.

#### Reclasificación

Si el modelo de negocios, bajo el cual la Compañía mantiene los activos financieros cambia, los activos financieros afectados se reclasifican. Los requisitos de clasificación y medición relacionados con la nueva categoría se aplican prospectivamente desde el primer día del primer período de presentación de informes luego del cambio en el modelo de negocios que resulta en la reclasificación de los activos financieros del Grupo.

Durante el año fiscal en curso y el período contable anterior no hubo cambios en el modelo de negocio bajo el cual el Grupo posee activos financieros y, por lo tanto, no se realizaron reclasificaciones. Los cambios en los flujos de efectivo contractuales se consideran bajo la política contable de modificación y baja en cuentas de los activos y pasivos financieros que se describe a continuación.

#### Baja de activos

Un activo financiero (o, en su caso una parte de un activo financiero o una parte de un grupo de activos financieros similares) se dan de baja cuando:

- Los derechos a recibir flujos de efectivo del activo han vencido.



## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

- La Compañía ha transferido sus derechos a recibir los flujos de efectivo del activo y, o bien ha transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, o ni ha transferido ni retenido sustancialmente los riesgos y beneficios del activo, pero se ha transferido el control del activo.
- La Compañía se reserva el derecho a recibir los flujos de efectivo del activo, pero ha asumido una obligación de pagar los flujos de efectivo recibido en su totalidad y sin demora material a un tercero en virtud de un acuerdo de "pass-through".
- Cuando la Compañía ha transferido sus derechos a recibir flujos de efectivo de un activo o ha entrado en un acuerdo de traspaso, y ni se ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, ni transferido el control del activo, el activo se reconoce en la medida que continúa la participación de la Compañía en el activo. En ese caso, la Compañía también reconoce un pasivo asociado. El activo transferido y el pasivo asociado se miden sobre una base que refleje los derechos y obligaciones contractuales que la Compañía ha retenido.

La continua participación que tome la forma de una garantía sobre el activo transferido se mide por el menor entre el valor en libros original del activo y el importe máximo de la consideración de que la Compañía podría ser obligado a pagar.

El Grupo realiza operaciones mediante las cuales transfiere activos reconocidos en su estado consolidado de situación financiera, pero retiene todos o sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo transferido o parte de ellos. En tales casos, los activos transferidos no son dados de baja. Ejemplos de estas transacciones son préstamos de valores y transacciones de venta y recompra.

#### Deterioro de los activos financieros

El Grupo siempre reconoce las pérdidas esperadas de por vida para las cuentas por cobrar comerciales. Lo pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una matriz de provisión basada en el historial de pérdida de crédito del Grupo, ajustada por factores que son específicos de los deudores, condiciones económicas generales y evaluación tanto de las condiciones económicas actuales, así como las previstas en la fecha del informe, incluyendo el valor del dinero en el tiempo, cuando sea apropiado.

### **3.8 Pasivos financieros e instrumentos de patrimonio emitidos por la Entidad**

Obligaciones financieras - Las obligaciones financieras son reconocidas a su costo amortizado usando el método de interés efectivo. El método de interés efectivo es un método de cálculo del costo amortizado del pasivo financiero y del gasto de interés distribuido sobre el período relevante. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los pagos de efectivo futuros estimados a través de la vida esperada del pasivo financiero, o (donde sea apropiado) en un período más corto, al monto neto en libros en el reconocimiento inicial.

Baja de pasivos financieros - Se da de baja los pasivos financieros cuando, y solamente cuando, las obligaciones se liquidan, cancelan o expiran. La diferencia entre el monto en libros de un pasivo financiero dado de baja y la consideración pagada y por pagar es reconocida en el estado consolidado de ganancias o pérdidas.

Capital accionario - Las acciones comunes están clasificadas como parte del patrimonio. Dichas acciones están registradas al costo, neto de los costos directos de emisión.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Costos por préstamos - Los costos por préstamos directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de activos aptos, que son activos que requieren necesariamente de un período de tiempo substancial para estar listos para su uso previsto, son sumados al costo de estos activos hasta el momento en que estén listos para su uso previsto.

El ingreso percibido por la inversión temporaria de préstamos específicos pendientes de ser desembolsados en activos aptos se deduce de los costos por préstamos elegibles para su capitalización.

Todos los otros costos por préstamos son reconocidos en resultados en el período en que se incurren.

**3.9 Reconocimiento del ingreso** - Los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación cobrada o por cobrar.

El Grupo reconoce el ingreso por peaje en el momento en que el usuario completa su tránsito en los Corredores Sur, Norte y Este. El ingreso por servicios conexos es reconocido cuando se presta el servicio.

Los ingresos por intereses de un activo financiero se reconocen cuando sea probable que el Grupo reciba los beneficios económicos asociados con la transacción y el importe de los ingresos de actividades ordinarias pueda ser medido de forma fiable. Los ingresos por intereses son registrados sobre una base de tiempo, con referencia al capital pendiente y a la tasa de interés efectiva aplicable, que es la tasa de descuento que iguala exactamente los flujos de efectivo por cobrar o por pagar estimados a lo largo de la vida esperada del instrumento financiero con el importe neto en libros del activo financiero sobre el reconocimiento inicial.

**3.10 Otros ingresos** - Los otros ingresos por servicios son reconocidos bajo el método de devengado cuando los servicios son brindados.

**3.11 Derechos por recibir del Estado panameño** - Todos los derechos de relleno marino y de terrenos en tierra firme por recibir por parte del Estado se registraron a su valor razonable al momento de su reconocimiento con un monto de compensación reconocido contra el activo intangible por concesión y subsecuentemente son medidos al costo.

**3.12 Propiedades de inversión** - Las propiedades de inversión consisten en terrenos y están presentadas al costo.

**3.13 Provisiones** - Las provisiones son reconocidas cuando la Compañía tiene una obligación presente (legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente, se reconoce una provisión.

**3.14 Impuesto sobre la renta** - El gasto de impuesto sobre la renta representa la suma del impuesto corriente a pagar e impuestos diferidos.

Impuesto corriente - El impuesto corriente por pagar se basa en la utilidad gravable del año. La utilidad gravable difiere de la utilidad financiera como se reporta en el estado consolidado de ganancias o pérdidas porque excluye importes de ingresos y gastos que son gravables o deducibles en otros años y además excluye importes que no son gravables o deducibles.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

El pasivo de la Compañía para el impuesto corriente es calculado usando la tasa de impuesto que ha estado o sustancialmente ha estado vigente a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

Impuesto diferido - El impuesto diferido se reconoce en las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos en los estados financieros consolidados y las bases imponibles correspondientes utilizadas en el cálculo de la ganancia fiscal. El pasivo por impuesto diferido es generalmente reconocido para todas las diferencias temporales gravables. Los activos por impuestos diferidos son generalmente reconocidos para todas las diferencias temporales deducibles en la medida en que sea probable que la utilidad gravable esté disponible contra aquellas diferencias temporales deducibles que pueden ser utilizadas.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen a la tasa de impuesto que se proyecta aplicar en el período en el cual el activo es realizado o el pasivo es liquidado basado en tasas de impuesto (y leyes de impuesto) que han estado o sustancialmente han estado vigentes a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Compañía es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se revertirá en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones y participaciones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrá utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se revertirán en un futuro cercano.

Impuesto corriente y diferido para el año - Impuestos corrientes y diferidos son reconocidos como gasto o ingreso en la utilidad o pérdida.

**3.15 Moneda funcional** - Los registros contables se llevan en balboas y los estados financieros consolidados están expresados en esta moneda. El balboa, unidad monetaria de la República de Panamá 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, y en su lugar utiliza el dólar de los Estados Unidos de América como moneda de curso legal.

## 4. Administración de riesgos de instrumentos financieros

### 4.1 Objetivos de la administración de riesgos financieros

Por la naturaleza de sus operaciones, el Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que pudieran amenazar sus objetivos de negocio, por lo que la identificación proactiva y entendimiento de los riesgos significativos a los que enfrenta el Grupo es crítico para lograr un balance apropiado entre el riesgo y el retorno, y minimizar los efectos adversos potenciales sobre su realización financiera.

La Administración y control de los riesgos del Grupo recae principalmente sobre la Junta Directiva, que es inicialmente responsable de establecer y conformar la dirección estratégica de la organización, el enfoque del negocio y valores corporativos.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

Los principales riesgos financieros identificados por el Grupo son los riesgos de crédito, liquidez y mercado, los cuales se describen a continuación:

#### Riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo son saldos de caja y efectivo y cuentas por cobrar, que representan la exposición máxima de la Compañía al riesgo de crédito en relación con los activos financieros.

#### Riesgo de liquidez

La Administración prudente del riesgo de liquidez implica mantener suficiente efectivo obtenido de operaciones, emisiones de bonos y otras fuentes de financiamientos y contribuciones de los accionistas. Debido a la naturaleza del negocio, la Compañía espera mantener suficientes fondos de efectivo y flexibilidad en los fondos si son requeridos.

#### Riesgo de mercado

Es el riesgo de que el valor de un activo financiero de la Compañía se reduzca por causas de cambios en las tasas de interés, en las tasas de cambio monetario, por movimientos en los precios de las acciones o por el impacto de otras variables financieras que estén fuera del control de la Compañía.

La Administración considera que el valor en libros de los fondos se aproxima a su valor razonable. El riesgo de crédito sobre los fondos está limitado debido a que los fondos están depositados en instituciones financieras reconocidas.

## **5. Valor razonable de los instrumentos financieros**

El valor razonable estimado es el monto por el cual los instrumentos financieros pueden ser negociados en una transacción común entre las partes interesadas, en condiciones diferentes a una venta forzada o liquidación, y es mejor evidenciado mediante cotizaciones de mercado, si existe alguno.

Las estimaciones del valor razonable son efectuadas a una fecha determinada, basadas en estimaciones de mercado y en información sobre los instrumentos financieros. Estos estimados no reflejan cualquier prima o descuento que pueda resultar de la oferta para la venta de un instrumento financiero particular a una fecha dada. Estas estimaciones son subjetivas por naturaleza, involucran incertidumbre y mucho juicio, por lo tanto, no pueden ser determinadas con exactitud. Cualquier cambio en las suposiciones o criterios puede afectar en forma significativa las estimaciones.

#### Jerarquía del valor razonable

La NIIF 13 especifica la jerarquía de las técnicas de valuación basada en la transparencia de las variables utilizadas en la determinación del valor razonable.

- Nivel 1 - Precios cotizados en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 - Técnicas de valuación para las cuales todas las variables de mercado son observables, directa o indirectamente.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

- Nivel 3 - Técnicas de valuación que incluyen variables significativas que no están basadas en variables de mercado observables.

Cuando se determinan las mediciones de valor razonable para los activos y pasivos que se requieren o permiten que se registren al valor razonable, el Grupo considera el mercado principal o el mejor mercado en que se podría realizar la transacción y considera los supuestos que un participante de mercado utilizaría para valorar el activo o pasivo. Cuando es posible, el Grupo utiliza los mercados activos y los precios observables de mercado para activos y pasivos idénticos.

Cuando los activos y pasivos idénticos no son negociados en mercados activos, el Grupo utiliza información observable de mercados para activos y pasivos similares. Sin embargo, ciertos activos y pasivos no son negociados activamente en mercados observables y el Grupo debe utilizar técnicas alternativas de valoración para determinar la medición de valor razonable. La frecuencia de transacciones, el tamaño del diferencial de oferta-demanda y el tamaño de la inversión son factores considerados para determinar la liquidez de los mercados y la relevancia de los precios observados en estos mercados.

Cuando los precios de referencia se encuentren disponibles en un mercado activo, los instrumentos financieros son clasificados dentro del Nivel 1 de jerarquía del valor razonable. Si los precios de valor de mercado no están disponibles o se encuentran disponibles en mercados que no sean activos, el valor razonable es estimado sobre la base de los precios establecidos de otros instrumentos similares, o si estos precios no están disponibles, utilizar técnicas internas de valuación principalmente modelos de flujos de caja descontados. Este tipo de valores son clasificados dentro del Nivel 2 o 3 de jerarquía del valor razonable.

Valor razonable de los activos y pasivos financieros de la Compañía que no se presentan a valor razonable en forma constante (pero se requieren revelaciones del valor razonable)

Excepto por lo que se detalla en la siguiente tabla, la Administración considera que los valores en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en los estados financieros consolidados, se aproxima a su valor razonable.

Jerarquía del valor razonable					
	Valor en libros	Medición a valor razonable	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
31 de diciembre de 2018					
Bonos por pagar	<u>772,378,395</u>	<u>780,859,900</u>	<u>402,443,482</u>	<u>166,416,418</u>	<u>212,000,000</u>
31 de diciembre de 2017					
Bonos por pagar	<u>854,293,353</u>	<u>929,723,506</u>	<u>463,612,157</u>	<u>245,258,229</u>	<u>220,853,120</u>

El valor razonable de los activos y pasivos financieros incluidos en el Nivel 1, 2 y 3, mostrados arriba ha sido determinado con los valores observados en el mercado y cuando es requerido con modelos de precios generalmente aceptados, basados en el análisis de los flujos de caja descontados, donde el dato de entrada más significativo lo constituye la tasa de descuento que refleja el riesgo de crédito de la contraparte.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

#### 6. Activo intangible por concesión

Un análisis del activo intangible por concesión se desglosa como sigue:

	2018			Total
	Corredor Sur	Corredor Norte	Corredor Este	
Costo				
Saldo al 31 de diciembre de 2017	474,864,527	646,879,247	184,892,398	1,306,636,172
Adiciones	-	-	282,407	282,407
	<u>474,864,527</u>	<u>646,879,247</u>	<u>185,174,805</u>	<u>1,306,918,579</u>
Amortización acumulada:				
Al 31 de diciembre de 2017	205,984,847	128,019,654	19,478,964	353,483,465
Amortización del año	13,194,050	33,926,656	12,355,166	59,475,872
	<u>219,178,897</u>	<u>161,946,310</u>	<u>31,834,130</u>	<u>412,959,337</u>
Saldo neto al 31 de diciembre de 2018	<u>255,685,630</u>	<u>484,932,937</u>	<u>153,340,675</u>	<u>893,959,242</u>

	2017			Total
	Corredor Sur	Corredor Norte	Corredor Este	
Costo				
Saldo al 31 de diciembre de 2016	474,864,527	646,879,247	159,638,529	1,281,382,303
Adiciones	-	-	25,253,869	25,253,869
	<u>474,864,527</u>	<u>646,879,247</u>	<u>184,892,398</u>	<u>1,306,636,172</u>
Amortización acumulada:				
Al 31 de diciembre de 2016	184,034,985	95,311,640	7,289,240	286,635,865
Amortización del año	21,949,862	32,708,014	12,189,724	66,847,600
	<u>205,984,847</u>	<u>128,019,654</u>	<u>19,478,964</u>	<u>353,483,465</u>
Saldo neto al 31 de diciembre de 2017	<u>268,879,680</u>	<u>518,859,593</u>	<u>165,413,434</u>	<u>953,152,707</u>

El costo neto de la inversión en concesión es amortizado utilizando el método de unidades en uso basado en un estimado del tráfico vehicular durante la vigencia de la concesión.

Los derechos y obligaciones de la Compañía y el Estado sobre las obras de los corredores son descritos en los "Contratos de Concesión". A continuación, se presenta un resumen de las principales condiciones y obligaciones establecidas en los Contratos de Concesión.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(En balboas)

#### Concesión – Corredor Sur

- Durante el 2018 y a través de la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión 70-96 se modificó el término de vigencia de la concesión quedando establecido por un periodo de cuarenta y nueve (49) años, los cuales empiezan a contar a partir de la fecha del comienzo de la operación y administración de cualquiera de las secciones de los componentes autorizados. El primer tramo inició sus operaciones en el mes de junio de 1999.
- El Concesionario debe cumplir con todo el ordenamiento jurídico de la República de Panamá y está obligada a respetar en todo momento la ecología y el medio ambiente de acuerdo con las normas establecidas de protección ambiental.
- El Concesionario conforme Contrato de Concesión tuvo derecho a recibir del Estado aproximadamente 29.5 hectáreas de terrenos ubicados en el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert. Adicionalmente, la Compañía tiene el derecho para rellenar, sobre el lecho marino, un área de 35 hectáreas, localizadas entre el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert y el Centro de Convenciones Atlapa para habilitar su desarrollo y comercialización durante el período de la concesión.
- De las 35 hectáreas originales de derechos de relleno marino, el Concesionario tiene pendiente ejercer el derecho sobre 4.7 hectáreas.
- El Concesionario asumió el pago de las indemnizaciones que el Estado deba efectuar, por la adquisición o expropiación de fincas de propiedad privada, necesarias para la ejecución de la obra, hasta por la suma de diecisiete millones setecientos setenta y dos mil balboas (B/. 17,772,000) de conformidad con el Contrato de Concesión. Cualquier excedente al monto antes indicado, será considerado como parte de la inversión en concesión y será retribuido a el Concesionario mediante el otorgamiento de derechos de relleno marino en el área comprendida entre el Centro de Convenciones Atlapa y el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert. El Concesionario pagó por concepto de indemnizaciones el monto de B/.37,555,268. Al 31 de diciembre de 2018, el Concesionario tiene el derecho de ejercer derechos de relleno marino por el equivalente a 2.7 hectáreas, relacionadas al pago en exceso de indemnizaciones.
- El Concesionario no podrá, ni tendrá derecho, bajo ninguna circunstancia, a solicitar ante ningún tribunal el secuestro ni embargo de toda o parte de los bienes incluidos en la obra, ni siquiera aquellos bienes muebles e inmuebles que formen parte integral de la operación, aun cuando dichos bienes hayan sido adquiridos y financiados por el Concesionario.
- En el año 2006, el Concesionario efectuó la Adenda No.2 al Contrato de Concesión donde se acordó incrementar el monto de la inversión realizada por el Concesionario para la construcción de casetas adicionales de peajes. Producto de esta adenda, está convenido que el monto total recuperable para el Concesionario será el siguiente:

a. Inversión	222,581,410
b. Ganancia razonable	<u>84,210,919</u>
Total	<u><u>306,792,329</u></u>

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Según la Adenda No.4 al Contrato No.70-96, el Estado y el Concesionario aprueban trabajos de ampliación del Corredor Sur y se otorgan derechos de relleno en el lecho marino de hasta cuarenta (40) hectáreas comprendidas entre el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert y el Centro de Convenciones Atlapa para que sirvan como fuente de financiamiento del proyecto de ampliación. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, no se ha efectuado el análisis del valor razonable de los derechos recibidos por lo que no han sido contabilizados.

#### **Concesión – Corredor Norte**

- La Concesión es por un período de 30 años, los cuales empiezan a contar a partir de la fecha de autorización de Operación y Administración de cualquiera de sus tramos componentes. El primer tramo, la Fase I, inició operaciones en marzo de 1998.
- El Concesionario deberá cumplir con todo el ordenamiento jurídico de la República de Panamá y en particular con la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988, de Concesión Administrativa.
- El Concesionario no podrá, ni tendrá derecho, bajo ninguna circunstancia, a solicitar ante ningún tribunal el embargo de ninguna parte ni de la totalidad de los bienes incluidos en la Concesión, ni siquiera aquellos bienes muebles o inmuebles que formen parte integral de la Concesión, aun cuando dichos bienes hayan sido adquiridos y financiados por dicho Concesionario.
- El Concesionario deberá pagar todas las tasas, gravámenes e impuestos tanto Nacionales como Municipales conforme a la Ley, salvo aquellos que le hayan sido exonerados en virtud de lo dispuesto en el presente Contrato, según lo previsto en la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988, y aquellos que les sean adicionalmente exonerados en virtud de las modificaciones que dicha ley pueda sufrir en el futuro o de cualquier otra ley aplicable.
- En el año 2012, tomando en cuenta el impacto de varias adendas al Contrato de Concesión y de cara a la eventual emisión de notas de deuda para financiar la adquisición de la Concesión, un consultor independiente calculó que el monto total recuperable aplicable al Corredor Norte era el siguiente:

a. Inversión	277,435,819
b. Ganancia razonable	<u>52,435,370</u>
Total	<u><u>329,871,189</u></u>

#### **Concesión - Fase IIB del Corredor Norte**

- La Concesión es por un período de 30 años, los cuales comienzan a contar a partir de la fecha de autorización de operación y administración de cualquiera de sus tramos componentes; en efecto, (i) Tramo Brisas del Golf - Tocumen y Tramo Gonzalillo – Pedregal. El primer tramo inició operaciones en octubre de 2015 y el segundo tramo el 27 de marzo de 2017.
- El Concesionario deberá cumplir con todo el ordenamiento jurídico de la República de Panamá y en particular con la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988, de Concesión Administrativa.



## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

- El Concesionario no podrá, ni tendrá derecho, bajo ninguna circunstancia, a solicitar ante ningún tribunal el embargo de ninguna parte ni de la totalidad de los bienes incluidos en la Concesión, ni siquiera aquellos bienes muebles o inmuebles que formen parte integral de la Concesión, aun cuando dichos bienes hayan sido adquiridos y financiados por dicho Concesionario.
- El Concesionario deberá pagar todas las tasas, gravámenes e impuestos tanto Nacionales como Municipales conforme a la ley, salvo aquellos que le hayan sido exonerados en virtud de lo dispuesto en el Contrato de Concesión Administrativa, según lo previsto en la Ley No. 5 del 15 de abril de 1988, y aquellos que les sean adicionalmente exonerados en virtud de las modificaciones que dicha ley pueda sufrir en el futuro o de cualquier otra ley aplicable.

#### **7. Derechos por recibir del Estado panameño**

De acuerdo a las cláusulas número tres, quince y dieciséis del Contrato de Concesión, firmado entre ENA Sur, S.A. (antes ICA Panamá, S.A.; en adelante, "ENA Sur") y el Estado panameño, ENA Sur tiene el derecho de recibir del Estado panameño el derecho de efectuar rellenos en el lecho marino, comprendidos entre el Centro de Convenciones Atlapa y el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert, como reembolso de los costos relacionados con la inversión en la concesión.

El 22 de julio de 2011, de acuerdo a Gaceta Oficial No.26834-B, el Gobierno de Panamá y ENA Sur, S.A., acordaron la Adenda No.3 del Contrato de Concesión No.70-96, mediante la cual el Gobierno de Panamá concedió a ENA Sur, S.A. los derechos adicionales de relleno del fondo marino en un área de 12 hectáreas, más 404,74 metros cuadrados, situado entre el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert y el Centro de Convenciones Atlapa. Además, el Gobierno de Panamá dio su consentimiento para la cesión parcial de ENA Sur, S.A. de los derechos de relleno marino de un área de 19.081 hectáreas, que se utilizarán en el desarrollo del proyecto para la construcción de las Islas 1 y 2 de Punta Pacífica, a la Corporación Insular Americana ("CIA"), S.A.

El 22 de julio de 2011, de acuerdo a Gaceta Oficial número 26834-B, el Gobierno de Panamá y ENA Sur acordaron la Adenda No.4 del Contrato de Concesión No.70-96, mediante el cual las obras de ampliación del Corredor Sur fueron aprobadas y otorgadas a ENA Sur, S.A. Adicionalmente, se le concedió a ENA Sur derechos de relleno del fondo marino de hasta 40 hectáreas situadas entre el antiguo Aeropuerto Marcos A. Gelabert y el Centro de Convenciones Atlapa para servir como fuente de financiamiento para el proyecto de expansión.

El 25 de julio de 2011, ENA Sur, S.A. cedió a Corporación Insular Americana (CIA) los derechos de relleno sobre el lecho marino del área de 19.081 hectáreas para la ejecución del Proyecto Las Islas 1 y 2 de Punta Pacífica, por lo que CIA tomó el lugar de ENA Sur en lo que respecta a la ejecución de dichos derechos cedidos. Esa cesión fue realizada a un precio de venta de B/. 7,275,003, y las reducciones mostradas en el siguiente detalle corresponden al costo reconocido producto de esta cesión. A su vez, ENA Sur cedió a CIA el contrato de compraventa de terrenos que mantenía la compañía Ocean Reef Islands, Inc. ("ORI") con ENA Sur, el cual estipula que el precio de compraventa de los lotes de las Islas 1 y 2 y sus mejoras será por un monto de B/. 24,250,010, con la obligación de parte de ORI de construir estas Islas.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

Un resumen de los derechos sobre relleno marino recibido y por recibir se muestra a continuación (en metros cuadrados):

(A) Como pago de construcción del Corredor Sur:

De acuerdo a Contrato de Concesión	350,000
Otorgados y utilizados en construcción de Punta Pacifica	(233,616)
Otorgados mediante Adenda 3 al Contrato de Concesión	120,405
Cedidos a Compañía Insular Americana, S.A., según Adenda 3	<u>(190,081)</u>
Subtotal (en metros cuadrados)	<u>46,708</u>

(B) Como pago de indemnizaciones adicionales al monto máximo según Contrato de Concesión:

De acuerdo a Contrato de Concesión	147,361
Otorgados mediante Adenda 3 al Contrato de Concesión	<u>(120,405)</u>
Subtotal (en metros cuadrados)	<u>26,956</u>

(C) Como fuente de financiamiento para proyecto de expansión del Corredor Sur:

De acuerdo a Adenda 4 al Contrato de Concesión	400,000
Otorgadas mediante Adenda 4 al Contrato de Concesión	<u>(400,000)</u>
Subtotal (en metros cuadrados)	<u>-</u>

Total por recibir (en metros cuadrados) 73,664

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, los derechos por recibir fueron contabilizadas por un valor de B/. 1,841,622. En adición, tal y como se revela en la Nota 7 de los estados financieros consolidados, los derechos recibidos según Adenda 4 y correspondiente a 40 hectáreas relleno de fondo marino no han sido contabilizados al 31 de diciembre de 2018 y 2017.

## 8. Proyecto en proceso

El proyecto en proceso se detalla así:

	2018	2017
Porticos Free Flow - Rana de Oro	-	204,371.00
Rotonda del Ensanche Gonzalillo - Pedregal	-	165,036.00
Troncal	-	-
Total	<u>-</u>	<u>369,407</u>

El proyecto en proceso corresponde a contratos para las adecuaciones en las casetas y carriles ubicadas en Rana de Oro del Corredor Norte Fase II.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

#### 9. Fondos en fideicomiso con uso específico

Los fondos en fideicomiso con uso específico se detallan a continuación:

	2018	2017
<b>ENA Sur Trust:</b>		
<b>The Bank of New York Mellon</b>		
Reserva para servicio de deuda (inmediata o trimestral)	4,741,736	3,822,347
Cuenta de operación	25	-
Reserva para Capex	1,500,000	1,500,000
Reserva para servicio de deuda futura	10,523,036	10,992,804
Reserva para mantenimiento mayor	1,000,000	1,000,000
Reserva para litigios	3,600,000	3,600,000
Scotiabank (Panamá), S.A. (cobro peaje)	3,597,143	2,925,910
<b>ENA Norte Trust:</b>		
<b>The Bank of New York Mellon</b>		
Reserva para servicio de deuda (inmediata o trimestral)	4,943,164	5,499,775
Reserva para servicio de deuda futura	9,886,329	10,999,550
Reserva para mantenimiento mayor	1,250,000	1,250,000
Reserva para Capex	1,500,000	1,500,000
Cuenta de exceso de efectivo	5,798,196	5,428,778
Banistmo, S.A. (cobro peaje)	4,343,197	3,547,231
<b>Fideicomiso ALCOGAL (ENA Este):</b>		
Banco Nacional de Panamá	-	13,835,872
<b>Fideicomiso ENA Este:</b>		
<b>Banistmo, S.A.</b>		
Concentración	28,257,589	21,729,509
Operación	-	1,131,849
Tramo El Golf - Tocumen	5,064,978	5,064,978
Tramo Gonzalillo - Pedregal	686,189	686,189
Reserva para mantenimiento mayor	500,000	500,000
Reserva de servicio de la deuda	6,360,000	5,116,018
Reserva para Capex	500,000	500,000
Banistmo, S.A. cuenta de ahorros para Indemnizaciones	4,694,509	
Banistmo, S.A. (depósitos a plazo para Indemnizaciones)	8,000,000	2,000,000
<b>Fideicomiso de Administración:</b>		
<b>Banistmo, S.A.</b>	3,754,635	3,884,821
Total de fondos en fideicomiso con uso específico	110,500,726	106,515,631
Menos:		
Porción no corriente estimada	(33,693,126)	(30,760,172)
Porción corriente estimada	76,807,600	75,755,459

Los depósitos a plazo con Banistmo, S.A. por B/.8,000,000 (2017: B/.2,000,000) tienen vencimientos originales entre tres y seis meses y tasas de interés que oscilan entre 0.90% y 1.50%.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

En lo que respecta a ENA Sur Trust, los fondos en fideicomiso con uso específico son administrados por Scotiabank (Panamá), S.A. actuando en su capacidad como fiduciario del ENA Sur Trust, y The Bank of New York Mellon ("Indenture Trustee") actuando en su capacidad de Fiduciario del Convenio de Emisión para el beneficio de los bono-habientes bajo el contrato ("Indenture") que gobierna la emisión de los bonos ENA Sur Trust.

En lo que respecta al ENA Norte Trust los fondos en fideicomiso con uso específico son administrados por Banistmo, S.A. actuando en su capacidad de fiduciario del ENA Norte Trust y The Bank of New York Mellon ("Indenture Trustee") actuando en su capacidad de Fiduciario del Convenio de Emisión para el beneficio de los bonohabientes bajo el contrato ("Indenture") que gobierna la emisión de los bonos ENA Norte Trust.

Estos fondos están representados por el efectivo del cobro diario de los peajes y las reservas preestablecidas y financiadas de conformidad con los respectivos contratos de fideicomiso.

Los fondos depositados en las cuentas de Scotiabank (Panamá), S.A., Banistmo, S.A. y The Bank of New York Mellon no devengan intereses.

En lo que respecta al Fideicomiso ENA Este, los fondos en fideicomiso con uso específico son administrados por Banistmo, S.A. actuando en su capacidad de fiduciario del Fideicomiso ENA Este.

La porción no corriente corresponde a los fondos que se estima no serán utilizados en los próximos doce meses, y consisten en reservas para atender los gastos de operación de los corredores, el servicio de deuda, los gastos de mantenimiento mayor, litigios y seguros.

#### 10. Propiedades de inversión

Las propiedades de inversión consisten en terrenos, los cuales se detallan a continuación:

	2018	2017
Propiedad No. 197095	120,608	120,608
Propiedad No. 30539	<u>319,468</u>	<u>319,468</u>
Total	<u>440,076</u>	<u>440,076</u>

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

#### 11. Cuentas por cobrar comerciales y otros

Las cuentas por cobrar comerciales y otros se detallan a continuación:

	2018	2017
Cuentas por cobrar - peaje	4,857,654	1,332,511
Servicios conexos	78,607	3,300
Otros	2,364,564	3,096,834
	<u>7,300,825</u>	<u>4,432,645</u>
Provisión para cuentas incobrables	<u>(2,069,875)</u>	<u>(1,068,204)</u>
Total	<u>5,230,950</u>	<u>3,364,441</u>

El valor razonable de las cuentas por cobrar se aproxima a su valor en libros debido a su naturaleza de corto plazo.

El movimiento de la provisión para cuenta incobrables es el siguiente:

	2018	2017
Saldo al inicio del año	1,068,204	568,204
Aumento en la provisión	1,001,671	690,137
Cargos a la provisión	<u>-</u>	<u>(190,137)</u>
Saldo al final del año	<u>2,069,875</u>	<u>1,068,204</u>

#### 12. Efectivo y depósitos en bancos

Los saldos de efectivo y depósitos en bancos, se presentan a continuación:

	2018	2017
Banco General, S.A. – cuenta corriente	1,963,491	8,194,155
Banistmo, S.A. – cuenta corriente	307,797	5,206,542
Banco General, S.A. – cuenta de ahorros	694,133	3,878,560
Banco Nacional de Panamá - cuenta corriente	7,410,326	2,673,331
Caja de Ahorros – cuenta de ahorros	-	245,990
Metrobank, S.A.	194,482	143,112
Banistmo, S.A. – Fideicomiso de Administración	15,604,480	25,000
Banistmo, S.A. – Depósito a plazo	24,037	24,037
Caja general	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>
Total de efectivo y depósitos en bancos	<u>26,200,746</u>	<u>20,392,727</u>

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Los Fondos en Fideicomiso de Administración en Banistmo, S.A. incluyen cuentas de ahorro por valor de B/.3,754,480 y depósitos a plazo fijo por valor de B/.11,850,000. Los depósitos a plazo fijo tienen vencimientos originales de 180 días, devengan una tasa de interés anual de 1.50% y vencen el 2 de febrero de 2019.

Estos fideicomisos revocables se constituyen para la administración, custodia, pago e inversión de ciertos fondos que tienen la finalidad de incrementar, preservar y administrar los recursos y hacer pagos a favor de los beneficiarios.

Los beneficiarios de los Fideicomisos son:

- a) Los Fideicomitentes (ENA Este, S.A.; ENA Sur, S.A. y ENA Norte, S.A.) y
- b) Las personas naturales o jurídicas que de tiempo en tiempo designe los Fideicomitentes, siempre y cuando sean aceptadas por el Fiduciario para que sean beneficiarios de los Fideicomisos, y en los términos indicados en cada una de dichas instrucciones, mediante instrumento escrito.

A continuación, la conciliación del efectivo y depósitos en bancos mostrado en el estado consolidado de situación financiera con el efectivo y equivalente de efectivos mostrados en el estado consolidado de flujos de efectivo:

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Total de efectivo y depósitos en bancos	<u>26,200,746</u>	<u>20,392,727</u>
Efectivo no disponible:		
Banistmo, S.A. – Depósito a plazo fijo con vecimiento original mayor a 90 días	24,037	24,037
Banco General, S.A – cuenta corriente	<u>1,763,280</u>	<u>1,763,280</u>
	<u>1,787,317</u>	<u>1,787,317</u>
Total efectivo y equivalente de efectivo	<u>24,413,429</u>	<u>18,605,410</u>

### 13. Capital en acciones

El capital social autorizado de ENA está conformado por 1,000,000 acciones comunes con un valor nominal de B/.1,000 cada una. Durante el año se han recibidos aportes de capital por la suma de B/.4,697,623. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, hay 50,500 acciones emitidas y en circulación y un capital adicional aportado total por B/.109,323,478 (2017: B/.104,625,855).

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

#### 14. Bonos por pagar

A continuación, el detalle de los bonos por pagar al 31 de diciembre:

	2018	2017
Bonos ENA Sur Trust	160,930,769	197,867,078
Bonos ENA Norte Trust	399,447,625	444,426,275
Bonos Fideicomiso ENA Este	212,000,000	212,000,000
	<u>772,378,394</u>	<u>854,293,353</u>
Gasto de emisión de bonos, neto	<u>(9,379,433)</u>	<u>(10,776,629)</u>
Total neto	<u>762,998,961</u>	<u>843,516,724</u>
Porción corriente	<u>98,052,373</u>	<u>106,002,542</u>
Saldo con vencimiento mayor a un año	<u>664,946,588</u>	<u>737,514,182</u>

	ENA Sur Trust	ENA Norte Trust	Fideicomiso ENA Este	Total
Menos de 1 año	47,375,324	50,677,049	-	98,052,373
1-2 años	34,334,227	57,371,930	-	91,706,157
2-3 años	15,697,980	63,316,086	-	79,014,066
3-4 años	16,815,917	69,342,168	-	86,158,085
4-5 años	17,877,329	75,825,845	-	93,703,174
Más de 5 años	<u>28,829,992</u>	<u>82,914,547</u>	<u>212,000,000</u>	<u>323,744,539</u>
Total	<u>160,930,769</u>	<u>399,447,625</u>	<u>212,000,000</u>	<u>772,378,394</u>

Al 31 de diciembre de 2018, las generales de las emisiones existentes se detallan a continuación:

#### A - Emisión de bonos ENA Sur Trust

##### ENA Sur Trust (emisor)

Los bonos Serie 2011 Clase A por B/.170,000,000 con un cupón de 5.75% y con vencimiento en el 2025, y los Bonos Serie 2011 Clase B por B/.225,000,000 con un cupón de 5.25% con vencimiento en el 2025, fueron emitidos por el ENA Sur Trust, un fideicomiso constituido de acuerdo a la Ley No.1 de 1984 de la República de Panamá, y en concordancia con el Acuerdo de Fideicomiso ("Trust Agreement") celebrado entre Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y ENA Sur, S.A., en calidad de fideicomitentes ("Settlers"), y Banco Citibank (Panamá), S.A., ahora Scotiabank (Panamá), S.A. una corporación panameña actuando no en su capacidad individual, si no exclusivamente como fiduciario del ENA Sur Trust.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Los bonos están garantizados en base pro-rata por (i) el derecho, título e interés del ENA Sur Trust en los derechos de ENA Sur, S.A. de recibir peajes y ciertos otros pagos bajo el Contrato de Concesión suscrito en su momento entre el Estado panameño, actuando a través del Ministerio de Obras Públicas, e ICA Panamá, S.A. - *ahora ENA Sur, S.A.* - y (ii) todas las acciones emitidas y en circulación de ENA Sur, S.A.

La fuente de pago de los bonos son exclusivamente los derechos cedidos sobre los cobros de peaje en el Corredor Sur, las cuentas bancarias del fideicomiso y, en caso de incumplimiento no-subsanado, los activos del fideicomiso.

Los intereses sobre los bonos son pagaderos de forma trimestral en febrero, mayo, agosto y noviembre de cada año durante el plazo de los bonos.

El principal de los Bonos Serie 2011 Clase A se amortizará de acuerdo a un cronograma predeterminado de pagos trimestrales, con el primer pago programado a llevarse a cabo en noviembre de 2011 y el último en mayo del 2025.

La amortización del principal de los Bonos Serie 2011 Clase B - producto de la aplicación de las prioridades de una cascada de pagos que contempla, entre otras cosas, (i) los gastos de operación y mantenimiento mayor del Corredor Sur, (ii) las comisiones de los fiduciarios, (iii) impuestos causados y (iv) los intereses trimestrales a pagar generados por ambas series de bonos - será variable. Por consiguiente, la porción corriente y no corriente de los Bonos Serie 2011 Clase B detallada a continuación, son sumas estimadas.

	2018	2017
Bonos Serie 2011 Clase A	105,947,919	118,084,329
Bonos Serie 2011 Clase B	<u>54,982,850</u>	<u>79,782,749</u>
Total de bonos emitidos y pendientes de pago	160,930,769	197,867,078
Menos:		
Costo de emisión de bonos	<u>(2,362,079)</u>	<u>(2,892,107)</u>
Total neto	<u>158,568,690</u>	<u>194,974,971</u>
Porción corriente:		
Bonos Serie 2011 Clase A	12,745,249	12,136,410
Bonos Serie 2011 Clase B	<u>34,630,075</u>	<u>38,683,144</u>
Total	<u>47,375,324</u>	<u>50,819,554</u>
Saldo con vencimiento mayor a un año	<u>111,193,366</u>	<u>144,155,417</u>



## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

El vencimiento del principal pagadero en los próximos años es como sigue:

	2018	2017
Menos de 1 año	47,375,324	39,766,129
1-2 años	34,334,227	46,904,049
2-3 años	15,697,980	31,975,682
3-4 años	16,815,917	15,697,980
4-5 años	17,877,329	16,815,917
Más de 5 años	<u>28,829,992</u>	<u>46,707,321</u>
Total	<u>160,930,769</u>	<u>197,867,078</u>

En la emisión de dichos bonos, el ENA Sur Trust incurrió en gastos necesarios para su estructuración y posterior colocación en el mercado. Estos gastos fueron capitalizados para ser amortizados durante el período de vida de los bonos bajo el método de interés efectivo. Los costos son registrados al valor nominal y consisten principalmente de servicios legales y de consultoría pagados, así como también comisiones y gastos pagados a las agencias calificadoras de riesgo.

El saldo al 31 de diciembre de 2018 de los costos de emisión de bonos se detalla de la siguiente manera:

	2018	2017
Costo de emisión de bonos	<u>5,668,165</u>	<u>5,668,165</u>
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(2,776,058)	(2,169,812)
Amortización del año	<u>(530,028)</u>	<u>(606,246)</u>
Saldo al final del año	<u>(3,306,086)</u>	<u>(2,776,058)</u>
Costo de emisión de bonos, neto	<u>2,362,079</u>	<u>2,892,107</u>

#### **B - Emisión de bonos ENA Norte Trust**

##### **ENA Norte Trust (emisor)**

Los bonos por B/.600,000,000 con un cupón de 4.95% y con vencimiento legal final en el 2028 fueron emitidos por el ENA Norte Trust el 3 de octubre de 2012, fideicomiso constituido de conformidad con la Ley No.1 de 1984 de la República de Panamá, y en concordancia con el Acuerdo de Fideicomiso ("Trust Agreement") celebrado entre la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y ENA Norte, S.A., en calidad de fideicomitentes ("settlers"), y Banistmo, S.A., una corporación panameña actuando no en su capacidad individual, si no exclusivamente como fiduciario del ENA Norte Trust.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

Los bonos están garantizados en base pro-rata por (i) el derecho, título e interés del Fideicomiso ENA Norte a los derechos de ENA Norte, S.A. de recibir peajes y ciertos otros pagos bajo el Contrato de Concesión suscrito en su momento entre el Estado panameño, actuando a través del Ministerio de Obras Públicas, y ENA Norte, S.A. y (ii) todas las acciones emitidas y en circulación de ENA Norte, S.A.

La fuente de pago de los bonos son exclusivamente los derechos cedidos sobre los cobros de peaje en el Corredor Norte, las cuentas bancarias del fideicomiso y, en caso de incumplimiento no-subsanado, los activos del fideicomiso.

Los intereses sobre los bonos son pagaderos de forma trimestral en enero, abril, julio y octubre de cada año durante el plazo de los bonos.

La amortización del principal de los bonos emitidos por el ENA Norte Trust - producto de la aplicación de las prioridades de una cascada de pagos que contempla, entre otras cosas, (i) los gastos de operación y mantenimiento mayor de los tramos Fase I, Segmento Panamá - Madden y Fase IIA, (ii) las comisiones de los fiduciarios, (iii) impuestos causados y (iv) los intereses trimestrales a pagar generados por las notas – es variable. Por consiguiente, en lo que respecta a la amortización proyectada del principal de las notas, tanto la porción corriente como la porción pagadera en los próximos años detalladas a continuación son sumas estimadas.

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Bonos ENA Norte Trust	<u>399,447,625</u>	<u>444,426,275</u>
Total de bonos emitidos y pendientes de pago	399,447,625	444,426,275
Menos:		
Costo de emisión de los bonos	<u>(5,760,255)</u>	<u>(6,477,279)</u>
Total neto	393,687,370	437,948,996
Porción corriente	<u>50,677,049</u>	<u>55,182,988</u>
Saldo con vencimiento mayor a un año	<u>343,010,321</u>	<u>382,766,008</u>

El vencimiento del principal pagadero en los próximos años es como sigue:

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Menos de 1 año	50,677,049	41,668,101
1-2 años	57,371,930	50,478,164
2-3 años	63,316,086	57,174,984
3-4 años	69,342,168	63,108,868
4-5 años	75,825,845	69,124,091
Más de 5 años	<u>82,914,547</u>	<u>162,872,067</u>
Total	<u>399,447,625</u>	<u>444,426,275</u>

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

En el proceso de estructurar, documentar y colocar los bonos, el Fideicomiso ENA Norte incurrió en numerosos gastos de emisión. Estos gastos fueron capitalizados para ser amortizados durante la vida de los bonos bajo el método de interés efectivo. Los gastos se registran a su valor nominal y consisten principalmente de servicios legales y de consultoría pagados, así como también comisiones y gastos pagados a las agencias calificadoras de riesgo.

El saldo al 31 de diciembre de 2018 de los gastos de emisión se detalla de la siguiente manera:

	2018	2017
Costo de emisión de bonos	8,824,617	8,824,617
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(2,398,086)	(1,792,148)
Amortización del año	(666,276)	(605,938)
Saldo al final del año	(3,064,362)	(2,398,086)
Costo de emisión de bonos, neto	5,760,255	6,426,531

#### **C - Emisión de bonos ENA Este Trust**

##### **Fideicomiso ENA Este (emisor)**

Los bonos por B/.212,000,000 – con un cupón de 6.00% p.a. y con vencimiento legal final en el 2024 - fueron emitidos por el Fideicomiso ENA Este el 28 de marzo de 2014, fideicomiso constituido de conformidad con la Ley No.1 de 1984 de la República de Panamá, y de conformidad con el Contrato de Fideicomiso (el “Contrato”) suscrito el 20 de marzo de 2014 entre ENA Este, S.A., como Fideicomitente; ENA como Fideicomitente y Administrador; Banistmo S.A. como Fiduciario del Fideicomiso ENA Este; los Tenedores Registrados de los bonos Fideicomiso ENA Este como Beneficiarios Primarios; y los Fideicomitentes como Beneficiarios Secundarios.

Los bonos están garantizados en base pro-rata por (i) el derecho, título e interés del Fideicomiso ENA Este a los derechos de ENA Este, S.A. de recibir peajes de la operación de la Fase IIB del Corredor Norte bajo el Contrato de Concesión suscrito en su momento entre el Estado panameño, actuando a través del Ministerio de Obras Públicas, y ENA Este, S.A., (ii) todas las acciones emitidas y en circulación de ENA Este, S.A., (iii) los fondos disponibles de tiempo en tiempo y ciertas reservas depositadas en las cuentas del fideicomiso, y (iv) los aportes que realice ENA Este, S.A. de los montos correspondientes a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA Sur, S.A., una vez se haya cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la emisión bonos ENA Sur Trust.

La fuente de pago de los bonos son exclusivamente los derechos cedidos sobre los cobros de peaje en la Fase IIB del Corredor Norte, las cuentas bancarias del fideicomiso, los aportes que realice ENA Este, S.A. de los montos correspondientes de su capital social que reciba de ENA y, en caso de incumplimiento no-subsanado, los activos del fideicomiso.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018

(En balboas)

Los intereses devengados por los bonos son pagaderos trimestralmente en marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año durante el plazo de los bonos. No obstante, de acuerdo a los términos y condiciones de emisión de los bonos, no hay pagos programados de principal en las respectivas fechas de pago trimestral, otra que no sea la fecha legal final de pago, fecha en la que deberá ser cancelada, sea el que fuere, el saldo de principal aún pendiente de cancelación.

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Bonos Fideicomiso ENA Este	<u>212,000,000</u>	<u>212,000,000</u>
Total de bonos emitidos y pendientes de pago	212,000,000	212,000,000
Menos:		
Costo de emisión de los bonos	<u>(1,257,099)</u>	<u>(1,457,991)</u>
Total neto		
Saldo con vencimiento mayor a un año	<u>210,742,901</u>	<u>210,542,009</u>

El vencimiento del principal pagadero en los próximos años es como sigue:

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Más de 5 años	<u>212,000,000</u>	<u>212,000,000</u>
Total	<u>212,000,000</u>	<u>212,000,000</u>

En el proceso de estructurar, documentar y colocar los bonos, el Fideicomiso ENA Este incurrió en gastos de emisión. Estos gastos fueron capitalizados para ser amortizados durante la vida de los bonos bajo el método de interés efectivo. Los gastos se registran a su valor nominal y consisten principalmente de servicios legales y de consultoría pagados, así como también comisiones y gastos pagados a las agencias calificadoras de riesgo.

El saldo al 31 de diciembre de 2018 de los gastos de emisión se detalla de la siguiente manera:

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Costo de emisión de bonos	<u>2,124,343</u>	<u>2,124,343</u>
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(666,352)	(476,946)
Amortización del año	<u>(200,892)</u>	<u>(189,406)</u>
Saldo al final del año	<u>(867,244)</u>	<u>(666,352)</u>
Costo de emisión de bonos, neto	<u>1,257,099</u>	<u>1,457,991</u>

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

Cambios en los pasivos por las actividades de financiación:

La conciliación de los pasivos que surgen por las actividades de financiación es la siguiente:

Conciliación de los pasivos que surgen de las actividades financieras 2018	Saldo inicial	Producto de pago	Cambios distintos al efectivo			Total
			Movimiento moneda extranjera	Cambios del valor razonable	Otros cambios	
Bonos por pagar	843,516,724	(81,914,959)	-	-	1,397,196	762,998,961

#### 15. Indemnizaciones pendientes por pagar

Las indemnizaciones pendientes por pagar consisten principalmente en estimaciones de posibles saldos por pagar, adeudados por la Compañía, en efectivo o en especie, originadas por la afectación a fincas de propiedades privadas situadas en el derecho de vía necesario para la construcción del Corredor Sur y Fase IIB del Corredor Norte. Las estimaciones fueron realizadas por la Administración, con base a su mejor juicio y evidencia existente. Es posible que el resultado final de los casos de provisiones sea diferente al monto estimado. El monto dejado para estos pagos al 31 de diciembre de 2018 por B/.15,411,738 (2017: B/.16,579,980) forma parte del efectivo.

#### 16. Costo de operación y mantenimiento

A continuación, un detalle de los costos de operación y mantenimiento:

	2018	2017
Costo de operación y mantenimiento menor	19,292,592	18,744,022
Costo de mantenimiento mayor	14,059,114	9,976,669
Servicios operativos	1,862,563	1,382,854
Prima de seguro	838,991	831,942
Total	36,053,260	30,935,487

El costo de operación y mantenimiento menor corresponde a los costos incurridos por y pagados a la operadora Maxipista de Panamá, S.A., encargada de la operación y mantenimiento de los Corredores Sur, Norte y Este, de acuerdo al Contrato de Administración.

El costo de mantenimiento mayor representa los costos que serán realizados de acuerdo con el plan de mantenimiento para esos propósitos de conformidad con lo estipulado en el Contrato de Concesión.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

#### 17. Gastos generales y administrativos

A continuación, se desglosa un resumen de los gastos generales y administrativos:

	2018	2017
Honorarios profesionales	1,139,942	1,475,693
Honorarios por administración fiduciaria	1,152,523	915,378
Honorarios legales	686,981	243,308
Salarios y prestaciones	1,154,738	877,860
Comisiones y gastos bancarios	936,505	943,566
Impuestos	391,638	382,533
Mantenimientos	329,390	295,384
Depreciación	167,863	179,703
Otros	913,707	566,016
Total	<u>6,873,287</u>	<u>5,879,441</u>

#### 18. Impuesto sobre la renta

Las declaraciones del impuesto sobre la renta de la Compañía, inclusive la del año terminado el 31 de diciembre de 2018, están sujetas a revisión por las autoridades fiscales para los tres últimos períodos fiscales, según regulaciones vigentes.

A partir del 1 de enero de 2010, con la entrada en vigencia de la Ley No.8 del 15 de marzo de 2010, el Artículo 699 del Código Fiscal indica que las personas jurídicas cuyos ingresos gravables superen un millón quinientos mil balboas (B/. 1,500,000) anuales deben pagar el impuesto sobre la renta a una tasa del 25% (para el año 2011 era 25%) sobre la que resulte mayor entre: (1) la renta neta gravable calculada por el método tradicional establecido en el Título I del Libro Cuarto del Código Fiscal, o (2) la renta neta gravable que resulte de aplicar al total de ingresos gravables el cuatro punto sesenta y siete por ciento (4.67%).

El monto del impuesto sobre la renta causado y estimado a pagar para el período terminado el 31 de diciembre de 2018, se determinó de conformidad con el método tradicional para todas las compañías.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

#### 18.1 Impuesto a las ganancias reconocido en resultados

Los componentes del gasto del impuesto sobre la renta al 31 de diciembre de 2018, son como sigue:

	2018	2017
Impuesto sobre la renta corriente	6,798,368	6,238,329
Variación en impuesto sobre la renta del 2017	<u>(325,140)</u>	<u>-</u>
Total	<u>6,473,228</u>	<u>6,238,329</u>

La conciliación del impuesto sobre la renta corriente se presenta a continuación:

	2018	2017
Utilidad financiera antes del impuesto	<u>34,850,567</u>	<u>19,431,762</u>
Impuesto sobre la renta considerando la tasa efectiva del 25% con beneficio del 50%	4,356,321	2,428,970
Efecto en:		
Efecto en consolidación	1,057,229	1,688,788
Compañías en pérdida	1,377,001	1,907,321
Costos y gastos exentos y/o no deducibles	(259,604)	257,252
Ingresos no gravables	<u>79,340</u>	<u>(44,002)</u>
Impuesto sobre la renta corriente	<u>6,610,287</u>	<u>6,238,329</u>

Al 31 de diciembre de 2018, ENA Este, S.A. incurrió en pérdida por lo tanto ha optado por solicitar la no aplicación del Cálculo Alternativo de Impuesto Sobre la Renta (CAIR). Por lo tanto, no se reconoce al cierre del período la acumulación del impuesto sobre la renta.

Al 31 de diciembre de 2018, no se ha establecido impuestos sobre la renta diferido producto de utilidades no distribuidas de subsidiaria ya que, según la Administración, la Compañía controla el pago de dividendos y no se espera distribuir dividendos en un futuro previsible.

Al 31 de diciembre de 2018, ENA Este, S.A. mantiene beneficios por arrastre de pérdida que originan un impuesto diferido por B/.4,391,495 para el cual no se ha reconocido impuestos sobre la renta diferido toda vez que no hay un historial de renta gravables y no se espera tener rentas gravables en un futuro cercano.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

La Concesión establece que las compañías tendrán derecho a los siguientes beneficios fiscales:

1. A partir de la adjudicación de la Concesión y durante la ejecución de las obras, los bienes objetos de la Concesión, estarán exentos de:
  - a) El impuesto sobre la transferencia de bienes muebles y servicios (ITBMS) y el de importación al territorio de la República de Panamá de las maquinarias, equipos, suministros, materiales y bienes en general que se destinen a la ejecución de las obras objeto de la Concesión.
  - b) Impuesto de reexportación.
  - c) Impuesto sobre la renta.
2. Durante la administración de las obras o bienes, la Compañía tendrá derecho a exoneración de:
  - a) Impuesto sobre la renta mediante la siguiente escala:
    - 100% durante los primeros cinco años
    - 75% durante los cinco años siguientes
    - 50% durante el resto de los años de Concesión
  - b) Exoneración del 100% del impuesto de timbre.
  - c) Exoneración del 100% del impuesto de importación del equipo de mantenimiento y operación indispensable en la administración de las obras de la Concesión.
  - d) Exoneración del 100% del Impuesto de Transferencia de Bienes Muebles y Servicios (ITBMS) en las importaciones del equipo de mantenimiento y operación indispensable para la administración de las obras de la Concesión.
3. Antes y durante la construcción y administración de las obras de la Concesión, las entidades financieras de la Compañía estarán exentas del impuesto sobre la renta, sobre los intereses que cobran por los préstamos que otorguen para el financiamiento de las obras.
4. La Compañía tendrá primera opción para la realización de actividades conexas a la Concesión, en cuyo caso podrá acogerse a los incentivos que otorguen las respectivas leyes de desarrollo.



## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

#### **19. Contingencias**

##### **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y ENA Norte, S.A.**

Al 31 de diciembre de 2018, existen demandas en procesos no provisionados a saber:

- Proceso ordinario de mayor cuantía tramitada en el Juzgado Segundo de Circuito Ramo Civil de Panamá propuesto por Nelson Planas e Inés Planas, en donde demandan el pago total del inmueble y no parcial de B/. 84,414 por la afectación producto de la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte. El 13 de diciembre de 2018 se aportaron pruebas que están pendientes de admitir y fijar fecha de prácticas por parte del juzgado.
- Proceso ordinario de mayor cuantía tramitada en el Juzgado Décimo Octavo de Circuito Civil del Primer Circuito Judicial de Panamá propuesto por Amilkar Eduardo Planas Sarracín, en donde demandan el pago total del inmueble y no parcial de B/. 131,334 por la afectación producto de la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte. A la fecha se encuentra en etapa de aprobación de práctica de pruebas.
- Proceso Ordinario de Mayor Cuantía tramitada en el Juzgado Sexto Ramo Civil del Primer Circuito Judicial de Panamá interpuesto por TOGAR, S.A. en contra de ENA y ENA Norte, en donde reclama indemnización económica de B/. 2,655,968 por una servidumbre solicitada por PYCSA Panamá, S.A. la cual nunca fue utilizada.

Al 31 de diciembre de 2018, ENA Norte, S.A., promovió incidente de nulidad por falta de notificación a ENA Norte, S.A. ya que se notificó al Ministerio de Obras Públicas (MOP) en su calidad de Representante Legal de ENA. Dicho incidente está pendiente de resolución por parte de Tribunal Superior.

##### **ENA Sur, S.A.**

Al 31 de diciembre de 2018, existen reservas para indemnizaciones por pagar para las afectaciones de fincas en la construcción del Corredor Sur valor de B/.3,579,980 dejadas por ICA Panamá, S.A. (ahora ENA Sur, S.A.) para hacer frente los correspondientes pagos, la cual se está coordinando con Bienes Patrimoniales del Ministerio de Economía y Finanzas el trámite de las resoluciones necesarias para formalizar las escrituras de traspaso de las fincas a la Nación y en consecuencia, el pago de los montos reservados. De las fincas afectadas los siguientes reclamos han sido presentados a la Compañía:

- Existe un proceso ordinario de mayor cuantía propuesto por el Banco Hipotecario Nacional (BHN), y se trata de una reclamación tramitada en el Juzgado Tercero del Circuito Civil de Panamá, en la que el BHN solicita el pago de B/. 2,567,923 en concepto de afectación de la Finca No.158,146 al construirse el Corredor Sur.

Al 31 de diciembre de 2018, está pendiente que el Primer Tribunal Superior resuelva los recursos de apelación interpuestos por las partes en contra de la sentencia No.12/456-03 de 29 de enero de 2013 que reconoció parcialmente las pretensiones.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

- Proceso Ordinario de mayor cuantía interpuesto por la Cervecería Nacional de Panamá, S.A., en contra de ICA Panamá, S.A. (ahora ENA Sur, S.A.), Ministerio de Obras Públicas (MOP) y Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), por la suma de B/.1,763,280, incluyendo costas e intereses, por afectación a la Finca No. 28422 de su propiedad. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentó escrito oponiéndose a la demanda por falta de competencia del Juzgado de Circuito para conocer de demandas contra el Estado. Dicho recurso de encuentra pendiente de resolver incidente de nulidad presentado por el MOP, informándose que a la fecha hay un proyecto de resolución en el despacho del Juez.

Cualquier suma de dinero que ENA Sur, S.A., sea condenada a pagar o de cualquier forma deba pagar en exceso a lo declarado en el balance de cierre de ICA Panamá, S.A. al 11 de agosto de 2011, deberán ser indemnizados de conformidad con lo establecido en la Cláusula VI "Indemnizaciones" del contrato de compra venta de acciones de ICA Panamá, S.A. Para estos dos casos la Compañía mantiene provisionado B/.182,100.

#### **ENA Este, S.A.**

Al 31 de diciembre de 2018 se mantiene un proceso de arbitraje, radicado en el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Industrias y Agricultura de Panamá, por una demanda interpuesta por los Ingenieros Civiles y Asociados Panamá, S.A. (ICAPSA).

Durante el año 2017, ICAPSA presentó una solicitud de arbitraje para el reconocimiento económico de costos adicionales con ocasión del Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril de 2011 para ejecución de los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre). El monto de la demanda es Sesenta y dos millones setecientos cincuenta y ocho mil trescientos sesenta y seis balboas con sesenta y tres centésimos (B/.62,758,366.63).

La administración del Grupo señala que ICAPSA no cumplió con los términos contractuales relacionados a la notificación de costos adicionales, de manera que no existe derecho a reclamar dicho reconocimiento económico y de acuerdo a lo establecido en el contrato de ejecución de obra, la Contratista debió notificar a ENA Este, S.A., sobre estos costos adicionales en un período no mayor a 20 días calendarios siguientes a partir del momento en que la Contratista tuvo conocimiento o razonablemente debió haber tenido conocimiento de la ocurrencia e impacto esperado de dicho evento e indicando con detalle la naturaleza del evento, el sustento técnico-económico y su estimación.

A la fecha de emisión de los estados financieros se han presentado las pruebas periciales y testimoniales y se estima contar con un laudo arbitral a finales de mayo de 2019.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

#### **20. Compromisos**

Al 31 de diciembre de 2018, las principales obligaciones adquiridas por la Compañía con proveedores y prestadores de servicios son:

##### **20.1 Contrato de operación**

- **ENA Sur, S.A.:** El 1 de julio de 2010, el Estado por conducto del Ministerio de Obras Públicas, Icatech Corporation, en su calidad de accionista de Ica Panamá, S.A. (ahora ENA Sur, S.A.) “el Concesionario” y Maxipista de Panamá, S.A. “el Operador” celebraron el Memorando de Entendimiento cuya clausula segunda, quedó consignado que Maxipista Panamá, S.A. continuará siendo la responsable de la administración, operación y mantenimiento del Corredor Sur, bajo los términos pactados en el Contrato de Operación y Mantenimiento celebrado el 6 de septiembre de 1999 y sus modificaciones del convenio del 12 de mayo de 2005. Mediante Adenda No.3 al contrato de Operación y Mantenimiento con fecha 12 de agosto de 2011, se incluye acuerdo de mantenimiento menor y establecen los Honorarios de la siguiente manera: Al 31 de diciembre de 2018, el Concesionario pagó al Operador como contraprestación por sus servicios la suma fija anual de B/.8,036,449 (2017: B/.7,960,500). Los servicios de Mantenimiento Mayor varían de acuerdo a la realización de un programa de mantenimiento.
- **ENA Norte, S.A.:** El 12 de septiembre de 2012, ENA Norte, S.A. (el “Concesionario”) suscribió con Maxipista de Panamá, S.A. (el “Operador”) Contrato de Operación y Mantenimiento del Corredor Norte, y se establecen los honorarios del contrato a pagar por el Concesionario al Operador. Al 31 de diciembre de 2018, el concesionario pagó por servicios de mantenimiento menor la suma fija anual de B/.9,509,585 (2017: B/.9,040,906). Los servicios de Mantenimiento Mayor varían de acuerdo a la realización de un programa de mantenimiento.
- **ENA Este, S.A.:** En noviembre de 2015, ENA Este, S.A. (el “Concesionario”) suscribió con Maxipista de Panamá, S.A. (el “Operador”) Contrato de Operación y Mantenimiento del Corredor Este, y se establecen los honorarios del contrato a pagar por el Concesionario al Operador. Al 31 de diciembre de 2018, el concesionario pagó por servicios de mantenimiento menor la suma de B/.1,746,558 (2017: B/.1,742,616). Los servicios de mantenimiento mayor varían de acuerdo a la realización de un programa de mantenimiento.

##### **20.2 Contrato de construcción**

- **ENA Este, S.A. - Corredor Fase II B:** El 4 de abril de 2011, se suscribe contrato de ejecución de obra entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., (la Contratista), mediante el cual la Contratista ejecutará los estudios, diseños, memorias de cálculos, planos, programas, procedimientos e insumos necesarios para la realización de las obras de construcción de la Fase II del Corredor Norte, Segmento el Golf - Tocumen (Tramo Entronque Lajas - 24 de Diciembre), de acuerdo con las especificaciones y normas de calidad, según los términos establecidos en este contrato. Mediante adenda No.6 del 22 de julio de 2011, se establece el reconocimiento y validación de la Cesión por Maxipista a Empresa Nacional de Autopista, S.A. del contrato de ejecución de obra celebrado con Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A. y mediante la Adenda No. 9 de 23 de enero de 2013 se cede estos derechos y obligaciones a ENA Este, S.A.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018**

(En balboas)

---

La obra aún mantiene actividades menores y de repasos pendientes de ejecutar, por lo que no se ha emitido un acta de entrega sustancial ni final de la obra. No obstante, la obra cumple con las normas de seguridad vial que permitieron al MOP impartir una autorización a ENA Este, S.A. para operar y poner en uso la referida autopista a partir del 15 de octubre del 2015.

Durante el período terminado el 31 de diciembre de 2015, ENA Este, S.A. recibió por parte de la Contratista de la Fase II del Corredor Norte (ICAPSA), nota por la cual hace solicitud de reconocimiento de costos adicionales, costos de financiamiento y costos de obras adicionales. Conforme a la evaluación de la administración de ENA de los conceptos y montos de la solicitud, sólo se reconoce el concepto de ajuste del IPC por la suma de B/. 4,829,798 y ha comunicado por escrito a ICAPSA que no está de acuerdo con los otros conceptos y montos reclamados, por lo que se rechaza la solicitud y cobro.

Con base a un acuerdo preliminar, ENA Este, S.A. adelantó fondos a ICAPSA por B/. 4,500,000, relacionados al ajuste del IPC, fondos que fueron direccionados a un fideicomiso administrador con el objetivo de garantizar la finalización de la obra y el pago a los contratistas.

La evaluación de la Administración, entre otras cosas, considera que la Contratista no cumplió con los términos contractuales relacionados a la notificación de costos adicionales, con lo cual no tiene derecho a reclamar un ajuste equitativo respecto al evento que se trate. Conforme a lo establecido en el contrato de ejecución de obra, la Contratista debió notificar a ENA/ ENA Este, S.A., de un posible evento de ajuste equitativo a más tardar dentro de los 20 días calendarios siguientes a partir del momento en que la Contratista tuvo conocimiento o razonablemente debió haber tenido conocimiento de la ocurrencia e impacto esperado de dicho evento, indicando con detalle la naturaleza del evento de ajuste equitativo, el sustento técnico-económico del ajuste solicitado y su estimación. No obstante, lo anterior, habiendo vencido el plazo contractual, ENA propuso iniciar con la empresa un proceso de liquidación del contrato, de modo que, en tal proceso, de común acuerdo, en lo posible, se aclare y defina todo lo relativo a la relación contractual entre las partes (cumplimiento, incumplimientos, sumas adeudadas entre las partes, ajustes, etc.).

Se practicaron las pruebas periciales y testimoniales. Se está transcribiendo en CeCap hasta finales de enero de 2019, sigue fijación de fecha de audiencia de alegatos orales y alegatos escritos, se estima tener un laudo arbitral a finales de mayo de 2019.

Conforme a la Administración y a sus asesores legales, la pretensión ejercida es injustificada, por lo que la pretensión incoada debería ser desestimada.

#### **20.3 Contrato de construcción**

- Con fecha 20 de marzo de 2018, ENA Sur, S.A. suscribió un contrato por dos (2) años para ejecutar los trabajos de estudio, diseño y construcción del proyecto de rehabilitación estructural del tramo marino del Corredor Sur por la suma de B/. 13,576,115. Hasta el 31 de diciembre de 2018 se ha incurrido en gasto de mantenimiento la suma de B/.2,603,362.

## **Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias**

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### **Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)**

---

#### **21. Eventos subsecuentes**

La Compañía ha evaluado los eventos posteriores al 31 de diciembre de 2018, para valorar la necesidad de posible reconocimiento o revelación en los estados financieros consolidados adjunto. Tales eventos fueron evaluados hasta el 29 de marzo de 2019, la fecha en que estos estados financieros consolidados estaban disponibles para emitirse. Con base en esta evaluación y con excepción de los puntos que se resumen a continuación, se determinó que no se produjeron acontecimientos posteriores que requieren el reconocimiento o revelación en los estados financieros consolidados.

- a) De acuerdo al Decreto de Gabinete No. 37 de 20 de septiembre de 2018, el Consejo de Gabinete autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas, a solicitar a la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) a realizar: i) las gestiones financieras para reestructurar su deuda, con el objeto de aportar recursos en concepto de adelantos de capital para la futura concesión del mantenimiento, operación y explotación del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá, por un monto de hasta trescientos millones de dólares de los Estados Unidos de América con 00/100 (B/.300,000,000); ii) autorizar al Ministerio de Economía y Finanzas, a solicitar a Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) a realizar las gestiones financieras, para un financiamiento adicional sobre los flujos de una futura concesión de mantenimiento, operación y explotación del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá, por un monto de hasta seiscientos millones de dólares de los Estados Unidos de América con 00/100 (B/.600,000,00) y iii) autorizar a la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), realizar las gestiones para la suscripción de un acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Economía y Finanzas, en el que se establezcan las condiciones sobre la estructura de financiamiento para la futura concesión del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá.

Las gestiones de financiamiento para aportar recursos en concepto de adelanto de capital para futura concesión del mantenimiento, operación y explotación del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá, fue autorizada mediante la Resolución de Gabinete No.37 expedida por el Consejo de Gabinete y fechada el día 20 de septiembre de 2018. Esta resolución resolvió autorizar al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Obras Públicas y la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), iniciar las gestiones para la suscripción de un Acuerdo en el que se establezcan las condiciones sobre la estructura de financiamiento para la futura concesión del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá.

- b) Con fecha 4 de octubre de 2018, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo y Laboral de la Corte Suprema de Justicia, declaró nulo, por ilegal, la Resolución de Gabinete No.110 del 18 de agosto de 2016, por el medio del cual se aprueba la nueva tarifa del entronque Hipódromo del Corredor Sur; las tarifas para los nuevos entronques de Metro Park del Corredor Sur y Aeropuerto del Corredor Sur; y la unificación de las tarifas para los vehículos de Clase A de la caseta A (hacia Tocumen) vía Israel, ubicada en Atlapa del Corredor Sur dado a que la Resolución de Gabinete no contiene las modalidades de participación ciudadana, requeridas por el artículo 24 de la Ley 22 de enero de 2002.

## Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias

(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

### Notas a los estados financieros consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 (En balboas)

---

Con fecha 16 de octubre de 2018 la parte que solicitó la demanda de nulidad, requirió a la Corte Suprema complementación de la Sentencia, en el sentido de adicionarla para establecer que en concepto de daños y perjuicios se devuelvan los dineros que fueron cobrados con fundamento en la Resolución demandada, por lo cual el proceso al 31 de diciembre de 2018 se encontraba en etapa suspensiva hasta que se resolviera la solicitud y el fallo quede ejecutoriado.

El Ministerio de Obras Públicas en coordinación con ENA, realizaron entre el 27 de diciembre de 2018 y el 27 de enero de 2019, proceso de participación ciudadana cumpliéndose con lo contenido en el Fallo de la Corte Suprema de Justicia.

El 12 de febrero de 2019, la Sala Tercera de la Corte Suprema resuelve rechazar de plano las solicitudes de complementación y de aclaración de la Sentencia fechada 4 de octubre de 2018, por la cual se declara que es ilegal la Resolución 110 de 18 de agosto de 2016, misma que quedará ejecutoriada a partir de 13 de marzo de 2019. Además, la Corte Suprema se pronunció sobre que el efecto de los fallos que declaren ilegales actos administrativos no tiene efectos retroactivos.

Luego de realizado el proceso de participación ciudadana sobre las tarifas del Corredor Sur, incluidas en la Resolución de Gabinete declarada ilegal, el Ministerio de Obras Públicas sometió a la aprobación del Consejo de Gabinete, en sesión de 27 de febrero de 2019, las tarifas de Punta Pacífica, Caseta remota de Atlapa y Chanis-Hipódromo, la cual fue aprobada en los mismos términos originalmente propuestos y se publicó en Gaceta Oficial el 7 de marzo de 2019.

## 22. Reclasificaciones

Algunas partidas del estado consolidado de ganancia o pérdidas por el período terminado el 31 de diciembre de 2017, han sido reclasificadas con el objetivo de homologar a su presentación en los estados financieros consolidados del período de terminado el 31 de diciembre de 2018. A continuación, el detalle de la reclasificación:

Rubro	Cómo fue presentado	Reclasificación	Valor reclasificado
Costos de operación y mantenimiento	B/.29,552,633	B/. 1,382,854	B/.30,935,487
Gastos generales y administrativos	B/. 9,303,274	B/.(2,733,696)	B/. 6,569,578
Gastos de intereses	B/.47,906,347	B/. 1,350,842	B/.49,257,189

## 23. Aprobación de los estados financieros consolidados

Los estados financieros consolidados fueron aprobados por la Junta Directiva y autorizados para su emisión el día 29 de marzo de 2019.

\*\*\*\*\*