

**REPUBLICA DE PANAMA
COMISION NACIONAL DE VALORES**

**ACUERDO 18-00
(de 11 de octubre del 2000)
ANEXO No. 1**

**FORMULARIO IN-A
INFORME DE ACTUALIZACION
ANUAL**

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

Razón Social del Emisor: Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

Valores que han Registrado: Bonos Senior Garantizados \$625,000,000.00
Bonos Senior Garantizados \$875,000,000.00

Número de Teléfono: 238-2899 Número de Fax: 238-2776

Dirección del Emisor: Vía José Domingo Díaz, Corregimiento de Tocumen,
Ciudad de Panamá

Dirección correo electrónico: rarab@tocumenpanama.aero

Presentación del informe de cumplimiento con base en el Acuerdo No.18-00 del 11 de octubre de 2000, modificado por el Acuerdo No.8-2018 de 19 de diciembre de 2018 de la Superintendencia del Mercado de Valores, la información financiera está preparada de acuerdo a lo establecido en los Acuerdos No.2-00 de 28 de febrero del 2000 y No.8-00 de 22 de mayo del 2000.

El número de Resolución de los valores registrados es SMV-250-16 del 26 de abril de 2016. Bonos por \$625,000,000.00.

El número de Resolución de los valores registrados es SMV-185-18 del 27 de abril de 2018. Bonos por \$875,000,000.

Con base al Acuerdo 6-2001 de 20 de marzo de 2001, este documento ha sido preparado con el conocimiento de que su contenido será puesto a disposición del público inversionista y del público en general.

I PARTE

I. INFORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA

A. HISTORIA Y DESARROLLO

El Aeropuerto Internacional de Tocumen (en adelante "Aeropuerto"), fue inaugurado el 1° de junio de 1947, por el presidente Enrique Adolfo Jiménez Brin, e inició sus operaciones con las obras a medio terminar. Los edificios de la administración y la terminal fueron inaugurados siete años después.

El primer aeropuerto, que es utilizado hoy en día como Terminal de Carga, fue construido en un área de 7.2 kilómetros cuadrados y se encuentra a 41 metros sobre el nivel del mar.

Dada la historia de Panamá como un país de tránsito favorecido por su localización geográfica, aquella terminal fue demasiado pequeña para la demanda de operaciones aéreas.

La nueva terminal, también denominada Aeropuerto Internacional de Tocumen, fue inaugurada el 15 de agosto de 1978 y el vuelo inaugural fue el 5 de septiembre del mismo año. El nombre del aeropuerto fue cambiado en 1981 a Aeropuerto Internacional Omar Torrijos, en honor al fallecido líder militar y fue restablecido posteriormente luego de la abolición de la dictadura militar local por la invasión norteamericana de 1989.

El Aeropuerto está entre los pocos en la región con dos pistas para el aterrizaje, dado que la pista de la anterior terminal es utilizada permanentemente por los aviones de carga y vuelos privados o puede ser utilizada como pista alternativa a la pista principal en momentos de mucha demanda.

La pista principal del Aeropuerto es de 3,050 metros de largo y es utilizada principalmente por las aerolíneas comerciales.

Hasta el 31 de mayo de 2003 la administración del aeropuerto estaba bajo la Dirección de Aeronáutica Civil (actual Autoridad Aeronáutica Civil). A partir del 1° de junio de 2003, una nueva organización administrativa fue creada por la ley N° 23 del 29 de enero de 2003, permitiendo la creación de una compañía denominada Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A. que actualmente administra el Aeropuerto.

Esta ley fue parte de una serie de leyes que reorganizaron todo el sector aeronáutico de Panamá.

En el 2006 se llevó a cabo un importante programa de expansión y renovación con el objetivo de modernizar y mejorar sus servicios. La segunda fase de expansión del aeropuerto comprendía la construcción del "muelle norte" que ha permitido al aeropuerto aumentar su capacidad en un 50%, permitiéndole ahora manejar hasta 15 millones de pasajeros por año.

La Compañía inició en el año 2013, la construcción de la Terminal 2 de acuerdo al contrato de obra que consiste en una nueva terminal de pasajeros, boulevard de acceso desde el corredor sur (incluye viaductos), expansión del sistema de extinción de incendio (SEI), ampliación del sistema de almacenamiento y reserva de agua potable, calles de rodaje y plataforma de estacionamientos de aviones del terminal existente, subestación eléctrica y conexión a la subestación existente de Tocumen

El Aeropuerto es una de las terminales áreas más importantes de Latinoamérica por número de destinos y tráfico movilizado. Opera vuelos desde y hacia más de 90 ciudades de América y Europa, cubriendo gran parte de Latinoamérica. Es también el Hub principal de operaciones de Copa Airlines y centro de conexiones de Star Alliance para América Latina y el Caribe

B. CAPITAL ACCIONARIO

Al 31 de diciembre de 2019, el capital social de AITSA será igual a la suma total representada por las acciones con valor nominal, el capital social autorizado es de un millón (1,000,000) de acciones con valor nominal de veinte dólares (US\$20.00) cada una. El derecho de votación corresponde exclusivamente al tenedor de tales acciones, a razón de un voto por cada acción. Las acciones son nominativas y cien por ciento (100%) de propiedad del Estado. Toda emisión de nuevas acciones serán propiedad del Estado y deberán sujetarse a la ley de las sociedades anónimas, a la ley 23 de 2003 y sus modificaciones, a su pacto social y a los estatutos de la empresa.

C. PACTO SOCIAL Y ESTATUTOS

El Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. fue constituido mediante Escritura No.2018 de 11 de abril de 2003, e inscrito en la sección mercantil de sociedades anónimas, y está bajo el marco regulatorio para la administración de los aeropuertos y aeródromos de Panamá según Ley No. 23 de 20 de abril de 2003. Mediante Resolución No.30 del 9 de abril de 2003, el Ministerio de Economía y Finanzas autorizó la expedición del Pacto Social de constitución de la Compañía que administra el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

La actividad del Aeropuerto consiste en prestar el servicio público de administración con criterios de eficiencia, transparencia y trato igualitario, a fin de garantizar un servicio de calidad a los usuarios. Sus principales ingresos provienen del cobro de tarifas a las aerolíneas por los vuelos internacionales e impuestos de salida de los pasajeros, así como alquileres y concesiones comerciales de áreas dentro de las instalaciones del aeropuerto y servicios básicos.

De conformidad con el Decreto Ejecutivo No. 654 del 5 de junio de 2012 y la Gaceta Oficial No. 27052 del 8 de junio de 2012, el Gobierno Nacional transfirió a título gratuito la administración de los aeropuertos Enrique Malek (David), Scarlett Raquel Martínez (Río Hato) y Enrique Jiménez (Colón) al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A.

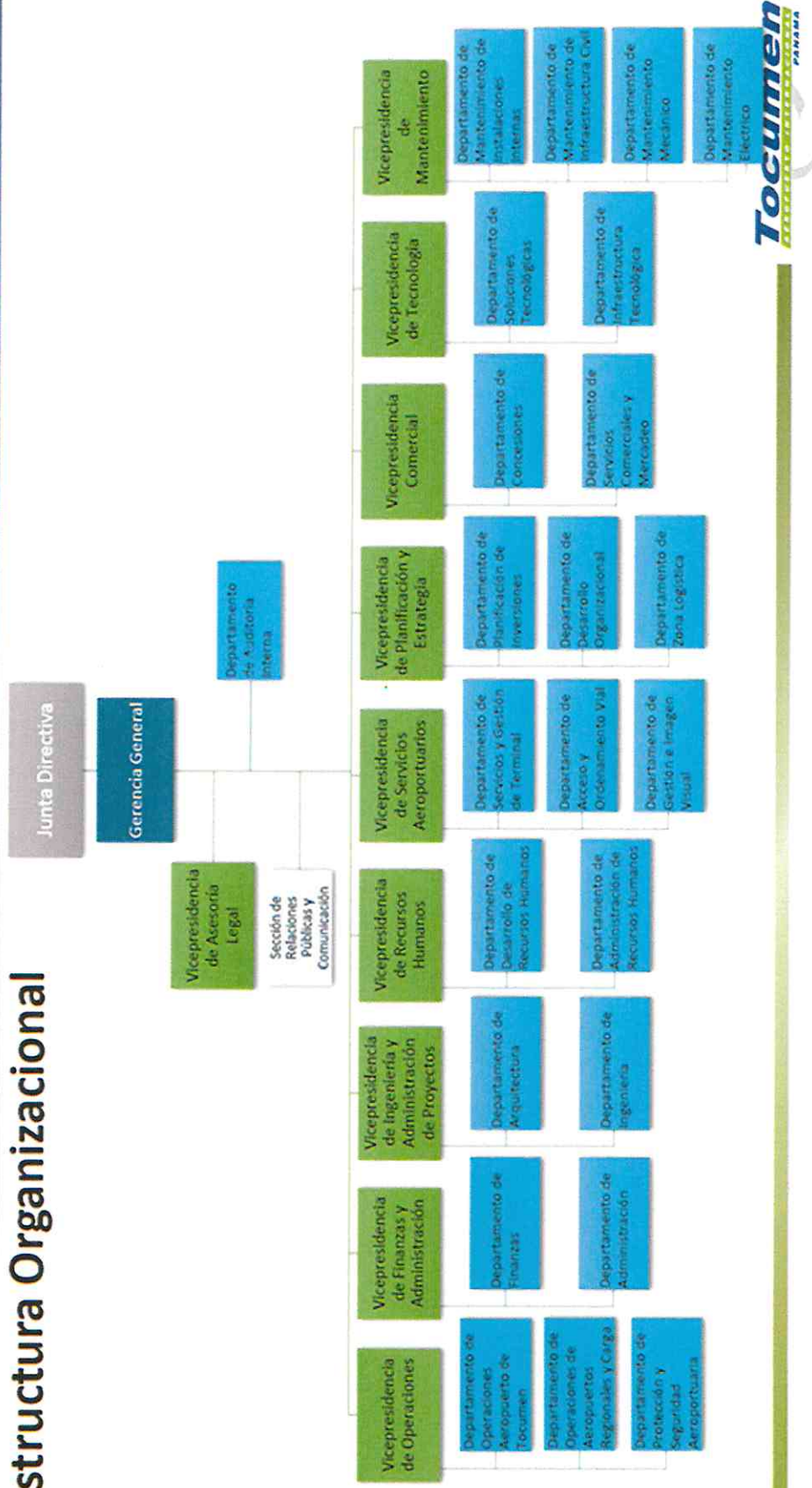
D. DESCRIPCION DEL NEGOCIO

La actividad del Aeropuerto consiste en operar, mantener y desarrollar el Aeropuerto Internacional de Tocumen, el más grande de Centro América en términos de pasajeros, y los 4 Aeropuertos Regionales con criterios de excelencia, responsabilidad, honestidad, eficiencia, transparencia y trato igualitario, a fin de garantizar un servicio de calidad y confiable a los usuarios. El Aeropuerto es un punto de entrada crítico que enlaza trayectos a través de Norte, Centro y Sur América, Caribe y Europa gracias a su posición estratégica en el medio de las Américas y a su rol como Hub.

Sus principales ingresos provienen tanto de servicios aeronáuticos como de actividades comerciales no aeronáuticas. Los servicios aeronáuticos incluyen las tasas por servicio al pasajero, las tarifas por aterrizaje, estacionamiento y uso de puentes de embarque de pasajeros, entre otros. Los ingresos por actividades comerciales no aeronáuticas incluyen ingresos por rentas de arrendamiento fijas y variables de locales comerciales, ingresos por el servicio de combustible, entre otros.

E. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

Estructura Organizativa



3/11

F. PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO

Los inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad para uso en la producción o suministro de bienes y servicios de arrendamiento a terceros o para fines administrativos están valorados al costo menos la depreciación acumulada, excepto por los terrenos que están valorados al costo. Los inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad se detallan de la siguiente manera:

Costo	Saldo al 1 de enero de 2019	Adquisiciones	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Terrenos	270,393,709	-	-	-	-	270,393,709
Infraestructuras y mejoras	407,136,586	366,750	-	67,931,924	-	475,435,260
Mobiliario y enseres	4,076,160	1,528,104	-	1,139,618	-	6,743,882
Equipo rodante	12,725,534	135,180	-	-	-	12,860,714
Equipo de barredora	689,753	-	-	-	-	689,753
Equipo de informática	13,566,208	1,190,405	-	550,517	1,078,855	16,385,985
Maquinaria, equipo y otros	45,271,653	609,250	-	359,153	127,680	46,367,736
Equipo de oficina	56,740	7,022	-	-	-	63,762
Equipo de puentes de abordaje	21,185,762	-	-	-	-	21,185,762
Obras de arte	70,360	-	-	-	-	70,360
Otros bienes culturales	19,860	-	-	-	-	19,860
Otros activos	10,444,663	-	(1,265,776)	-	(7,385,415)	1,793,472
Total	785,636,988	3,836,711	(1,265,776)	69,981,212	(6,178,880)	852,010,255

Depreciación	Saldo al 1 de enero de 2019	Gasto de depreciación	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Infraestructuras y mejoras	75,844,753	10,839,105	-	-	-	86,683,858
Mobiliario y enseres	2,323,268	360,031	-	-	-	2,683,299
Equipo rodante	9,918,923	1,189,981	-	-	-	11,108,904
Equipo de barredora	562,323	36,408	-	-	-	598,731
Equipo de informática	10,306,991	1,821,277	-	-	-	12,128,268
Maquinaria, equipo y otros	36,982,368	2,679,434	-	-	-	39,661,802
Equipo de oficina	33,546	4,871	-	-	-	38,417
Equipo de puentes de abordaje	11,017,924	1,110,348	-	-	-	12,128,272
Otros bienes culturales	19,860	-	(19,860)	-	-	-
Otros activos	2,374,709	172,303	(1,586,828)	-	-	960,184
Total	149,384,665	18,213,758	(1,606,688)	-	-	165,991,735
	636,252,323					686,018,520

G. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO, PATENTES, LICENCIAS, ETC.

El Aeropuerto no auspicia actividades de investigación y desarrollo de patentes, licencias, etc., ya que no es su actividad principal. Sin embargo, motiva la mejora de sus procesos y la implementación de iniciativas de innovación tecnológica.

H. INFORMACIÓN SOBRE TENDENCIAS

El Aeropuerto recibió 16,582,601 millones de pasajeros en el año 2019, lo que significó un incremento en el tráfico de pasajeros del 2.09% con respecto al año anterior, lo cual corresponde a un aumento de 339,922 pasajeros en comparación al año 2018.

Las frecuencias de los vuelos aumentaron a 149,808 para el cierre a diciembre de 2019, lo que representa un incremento del 0.84% en comparación con 148,551 frecuencias a diciembre de 2018.

Este crecimiento logrado por la Industria aérea que opera desde el Aeropuerto Internacional de Tocumen, se puede explicar por diferentes factores, que incidieron significativamente para lograr favorables resultados, entre los que se destacan:

En el mes de diciembre se registró un movimiento de pasajeros a 91 destinos desde y hacia el Aeropuerto, los cuales 90 son Internacionales y 1 nacional.

- Inicio operaciones de 2 nuevas rutas:
 - Barquisimeto en Febrero,
 - Paramaribo en Julio.
- Inicio de Operaciones en Junio de la Aerolínea Air Europa con vuelos a Madrid.

Adicional a esto un incremento en el movimiento de aeronaves de aerolíneas comerciales cargueras con una variación positiva de 16% comparándolo con Diciembre 2018.

2019 en Cifras

Aerolíneas Regulares de Pasajeros	25
Destinos Directos	91
Total Movimiento de Aeronaves	149,808
Total de Pasajeros	16,582,601
Movimiento de Carga	164,700

II. ANÁLISIS DE RESULTADOS FINANCIEROS Y OPERATIVOS

A. Liquidez

Para el cierre anual al 31 de diciembre 2019 la razón corriente del Aeropuerto fue de 1.05 veces. Reflejando una disminución en los activos corrientes que al finalizar a diciembre 2019 muestran un saldo de US\$169 millones mientras que a diciembre 2018 el mismo se encontraba en US\$255 millones.

Al 31 diciembre 2019 los pasivos corrientes totalizaban US\$160,9 millones, exhibiendo una disminución del 6% con relación al mismo periodo del año 2018, que mantenía un saldo de US\$171,5 millones.

B. Recursos de Capital

Los recursos patrimoniales del Aeropuerto ascienden a US\$514,3 millones al cierre del 31 de diciembre 2019, reflejando un aumento de US\$49,3 millones (10.6%) comparado a diciembre de 2018 que mantenía un saldo de US\$465 millones.

A la fecha de este informe, el patrimonio del Aeropuerto representa el 23.7% del total de activos.

C. Resultados de las Operaciones

El Aeropuerto refleja un crecimiento en los ingresos de las operaciones aeroportuarias del 9.3% para el cierre al 31 de diciembre de 2019 con respecto al mismo periodo del año anterior. La utilidad neta reportada al cierre de diciembre 2019 es de US\$78 millones, refleja un incremento en comparación al mismo periodo del año 2018 de US\$51.3 millones.

D. Análisis de Perspectivas

El SARS-CoV-2, el virus que causa el COVID-19 (COVID-19), se ha extendido a más de 180 países, lo que ha resultado en cierres de fronteras y emergencias de salud declaradas por una gran mayoría de países. Los clientes de los aeropuertos (aerolíneas y concesionarios) se encuentran entre las industrias más afectadas por la propagación del nuevo COVID-19.

Estamos asumiendo una interrupción severa continua, con una recuperación a partir del cuarto trimestre de este año. Incluso después de contener el brote, esperamos que los aeropuertos globales y regionales vean un resurgimiento más lento en el tráfico aéreo durante los siguientes 18 meses. A medida que la situación evoluciona, actualizaremos nuestras suposiciones y estimaciones.

En un esfuerzo por minimizar la propagación de la pandemia de COVID-19, el gobierno de Panamá dictó la siguiente serie de medidas de suspensión a vuelos comerciales y de aviación general, estas medidas no son necesarias para transportar equipos médicos y hospitalarios, medicamentos, vacunas y cualquier insumo de salud pública requerido para combatir la pandemia de COVID-19:

- 14 de marzo de 2020, cancelación de los vuelos provenientes de Europa y Asia.
- 16 de marzo de 2020, prohibición de ingreso al territorio nacional de personas que no fuesen ciudadanos o residentes panameños.
- 20 de marzo de 2020, cancelación de todos los vuelos internacionales desde y hacia Panamá a partir del 22 de marzo de 2020 por un periodo de 30 días. Esta medida ha sido extendida hasta el 23 de julio de 2020.

El Aeropuerto permanece abierto para atender únicamente vuelos de carga y vuelos humanitarios.

III. DIRECTORES, DIGNATARIOS, ADMINISTRADORES, ASESORES Y EMPLEADOS

A. IDENTIDAD, FUNCIONES Y OTRA INFORMACIÓN RELACIONADA

1. DIRECTORES Y DIGNATARIOS

Director	Función	Posee Voto
Juan Antonio Ducruet	Presidente	SI
Jorge Almengor	Vicepresidente	SI
Rafael Sabonge Vilar	Tesorero	SI
Ivan Eskildsen Alfaro	Secretario	SI
Vidalía de Casado	Director por la Asociación de Líneas Aéreas	SI
Maruquel Ruíz	Director por la Asociación de Comerciantes	SI
Gustavo A. Pérez M.	Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil	NO
Zenia Vásquez de Palacios	Secretario General de la Contraloría General de la República	NO
Ricardo Achurra	Director por los Trabajadores	SI
Raffoul A. Arab P.	Gerente General	NO

Juan Antonio Ducruet

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Presidente

Panameña

4 de agosto de 1966

Aeropuerto Internacional de Tocumen

+507 6612-3723

jducruet@cablonda.net

Ingeniero de Mantenimiento Industrial graduado del Instituto Tecnológico de Costa Rica, posee un posgrado en Ingeniería de Planta de la Universidad Tecnológica de Panamá. Obtiene una Maestría en Ingeniería de Planta y una maestría en Administración de Empresas del INCAE Business School EMBA Global en el 2010.

Consultor en Planeación, Estrategia e Integración y Administración de Proyectos en: agua, saneamiento, residuos sólidos, proyectos y servicios ambientales, energía, control eléctrico, tecnología, maquinaria, tecnología, servicios públicos, proyectos de inversión y construcción, públicos y privados. Capacidad para el diseño, implementación, administración y control de programas de mantenimiento a todo nivel.

En el camp industrial cuenta con experiencia en instalación y mantenimiento de calderas y sistemas de vapor, sistemas de refrigeración de amonio y freón; tanto para cuartos fríos como en camiones; sistemas de automatización neumática, equipos industriales lácteos, equipos de cableado y trefilado para conductores eléctricos, sistemas de aire comprimido, electricidad industrial, aire comprimido y manejo de flota de camiones.

En la rama administrativa, experiencia en manejo de recursos humanos, organización y control de proyectos, presupuestos, costos, sistemas de mantenimiento, administración energética y seguridad industrial, experiencia en manejo de talleres de servicio a nivel automotriz, de equipos agrícolas y equipos de construcción.

Experiencia de trabajo con procesos de mejoramiento continuo, reingeniería, sistemas de calidad total y normas para la gestión y el aseguramiento de la calidad ISO9000.

Dirigió el Proyecto Saneamiento de la Ciudad y Bahía de Panamá, el cual es un proyecto de inversión que supera los 600 MMUSD y cuyas responsabilidades incluyen desde la gestión de los financiamientos, procesos licitatorios y el gerenciamiento y supervisión de la ejecución de los contratos.

Ocupó la Dirección Ejecutiva de la Empresa Pública de Agua en Panamá, la cual abastece agua a más de 2 millones de personas, una producción de 350 MGD, facturación anual de 100 mmUSD y una inversión promedio anual de 45 mmUSD.

Jorge Almengor

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Vicepresidente

Panameña

15 de agosto de 1983

Ministerio de Economía y Finanzas

504-3690

jlalmengor@mef.gob.pa

Actual Viceministro de Finanzas de Panamá. Graduado de la Universidad Católica Santa María La Antigua (Cum Laude), en donde obtiene una Licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas con idoneidad para el ejercicio de su profesión, posee una Maestría en Derecho Comercial y Negocios Internacionales (International Business & Trade Law LL.M) del Fordham University School of Law, Nueva York, NY – Estados Unidos de América. Realizó un Posgrado en Administración – Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) de la Universidad Aden Business School – Campus Panamá y posee un diplomado en Riesgos Financieros del Instituto Tecnológico de Monterrey – Campus Panamá, Ciudad del Saber.

Inició su carrera profesional como asistente legal y abogado para procesos judiciales y administrativos en la firma Almengor, Caballero & Asociados. En septiembre de 2007, fue designado asesor legal de la Dirección de Crédito Público en aspectos relacionados con financiamiento público para las necesidades del Presupuesto General del Estado. En junio de 2010, fue asociado internacional de la práctica corporativa y de valores, y de la práctica de arbitraje internacional, formando parte del equipo asesor para transacciones financieras internacional de gobiernos de instituciones semipúblicas, con principal foco en Latinoamérica.

Fue Gerente de Agencia y Fideicomiso (Agency & Trust – A&T) en Panamá, y Especialista de Negocios de Custodia y Liquidación (Direct Custody & Clearing – DDC) en Centroamérica y el Caribe (2011) de Citibank, N.A., desarrollando nuevas oportunidades de negocios en otros países de la región (CCA), incluyendo la implementación de conectividad de sub-custodia a través de Latin Clear y la Bolsa de Valores de Panamá.

En marzo 2017, se incorporó a Fiduciaria Lafise, S.A., como miembro independiente del Comité Fiduciario y Asesor de Ventas y Estructuración Fiduciaria. Asesor externo de la Gerencia General para la evaluación, prospecto, ventas y estructuración de negocios relacionados con Fideicomisos de inversión, administración y garantía para la ejecución de proyectos gubernamentales.

Abogado en ejercicio, forma parte de la firma de abogados Almengor, Caballero & Asociados, en donde funge como Presidente, Socio Director y Abogado Corporativo. Actualmente se encuentra de Licencia.

Rafael Sabonge Vilar

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Tesorero

Panameña

9 de octubre de 1978

Ministerio de Obras Públicas

507-9462/9464

rsabonge@mop.gob.pa

Obtuvo su título de Bachiller en el Colegio La Salle de Panamá y se graduó de Ingeniero Civil en el 2001 en la Universidad de Texas en Austin, Estados Unidos.

Tiene un Posgrado en Estructuras Metálicas en la Universidad Politécnica de Madrid (2002) y un Master en Análisis Económico y Economía Financiera en la Universidad Complutense de Madrid (2003).

Entre 2001 y 2003 trabajó como Ingeniero en la Empresa Española CPV CEP Ibérica. En el 2004 y 2005, laboró en la Empresa Panameña Ingeniero Geotécnicos, que tuvo a cargo la supervisión de la construcción de la Fase II de Colón Container Terminal. Entre el 2005 y 2008 fungió como Gerente General de MDM Inmobiliaria, empresa promotora inmobiliaria y entre 2010 y 2013, trabajó como Gerente del proyecto de la nueva sede del Tribunal Electoral.

A partir del 2008, es Socio-Fundador y Director General de Grupo Urbe, empresa que gestiona proyectos inmobiliarios y socio de Porta Norte.

Ivan Eskildsen Alfaro

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Secretario

Panameña

25 de junio de 1981

Ministerio de Turismo. Edificio BICSA Avenida Balboa

526-7110

ieskildsen@atp.gob.pa

Summa Cum Laude, Bentley College, Boston, Licenciado en Finanzas. Panameño, emprendedor con experiencia en el desarrollo de proyectos que se centran en las tradiciones y costumbres panameñas y la sostenibilidad.

Ha creado y manejado emprendimientos que buscan el interesar a los jóvenes de hoy en día en las nuestras costumbres, sobre todo aquellos que fortalecen el apoyo comunitario, trabajo en equipo y crean cambios de consciencia.

Antes de los 30 años fundó y manejó el Proyecto Cubitá, un complejo inmobiliario hotelero, residencial y comercial, inspirado en la arquitectura y tradiciones de la región de Azuero que cuenta con elementos culturales, es el más importante de la zona y que cuenta con museo privado. Ha sido miembro y líder en diferentes organismos, cámaras y asociaciones de la empresa privada. Ávido voluntario comprometido en organizaciones regionales centradas en el desarrollo sostenible, proyectos comunitarios y durante muchos años dedicado al estudio de la filosofía práctica y la historia.

Vidalía de Casado

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Director por la Asociación de Líneas Aéreas

Panameña

18 de abril de 1957

COPA

+507 6614-7281

vdecasado@copaair.com.pa; vdecasado@gmail.com

Con más de 30 años en la Industria de la aviación y experiencia en las áreas operativas y de recursos humanos. Actualmente es asesora de Copa Airlines y Representante de la ALAP (Asociación de Líneas Aéreas en la Junta Directiva del Aeropuerto Internacional de Panamá (AITSA)). Graduada en Administración de Recursos Humanos y Administración de Empresas de la Universidad Latina de Panamá, cuenta con un Master en Business Administration de la Universidad de Louisville. Inició su carrera en Aviación en 1981 con Air Panamá International, S.A., ocupando la posición de Director de Recursos Humanos y Servicios. En 1988, se unió a Copa Airlines, ocupando la posición de Director de Servicio, en donde su rol principal fue crear la estrategia, la estructura y organización de las áreas de servicio de la compañía, creando el Departamento de Servicio al Cliente, siendo partícipe del crecimiento de COPA hasta llegar en 1995, a ocupar la posición de Vicepresidente de Servicios (Aeropuertos y Servicios abordo), en donde su rol principal fue estar a cargo del crecimiento de los aeropuertos y tripulaciones. En el 2016, pasó a ocupar el cargo de Vicepresidente de Recursos Humanos Corporativos, con el objetivo de continuar posicionando a Copa Airlines como una de las mejores compañías donde trabajar en Latino América.

Maruquel Ruíz

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Director por la Asociación de Comerciantes

Panameña

29 de octubre de 1972

UETA

+507 6781-5181

maruquelrc@me.com; mruiz@uetainc.com

Graduada de Summa Cum Laude en Ingeniería Industrial de Universidad Santa María La Antigua.

En la actualidad ocupa el cargo de Vicepresidente de Operaciones & Finanzas en Grupo UETA/ Duty Free Americas desde el 2008, responsable las operaciones de más de 90 tiendas Duty Free en Latinoamérica (aeropuertos y fronteras) en Brasil, Uruguay, República Dominicana, Panamá, Haití, El Salvador, Colombia y Macau (China).

Con más de 20 años de experiencia en el ámbito administrativo/ financiero, desempeñó importantes cargos en empresas tales como: Metrobank, S.A. como Vicepresidente Asistente Banca Corporativa (2007-2008) en donde fue responsable del mercado y crecimiento de la cartera corporativa y estrategia de la institución, como también de la creación de implementación de políticas de créditos, procesos administrativos, y sistema tecnológico IBS. Entre el 2001-2007, laboró en el Primer Banco del Istmo, S.A. como Gerente de Crédito, Banca Corporativa, a cargo de una cartera con créditos vigentes por aprox.US\$600 millones de dólares, compuesta por 32 grupos económicos, los cuales están integrados por empresas individuales del sector construcción, turismo, inmobiliario y financieras.

En el 1996 – 2001, trabajó en Grupo Saint Malo, S.A. como Gerente Administrativa responsable de la administración de todas las operaciones bancarias del grupo: préstamos interinos, depósitos a plazo fijo, bonos, emisión de acciones y préstamos comerciales. Desarrolló estudios de factibilidad de proyectos inmobiliarios y comerciales para instituciones financieras e inversionistas privados. Ejecutiva en cargo de relaciones comerciales con los accionistas, proveedores, bancos, y otras instituciones financieras.

Gustavo A. Pérez M.

Director General de la Autoridad de Aeronáutica Civil

Nacionalidad:

Panameña

Fecha de nacimiento:

24 de enero de 1971

Domicilio comercial:

Ave. Canfield, Edificio 870, Albrook, Ciudad de Panamá

Teléfono:

+507 315-9016

Correo electrónico:

gustavo.perez@aeronautica.gob.pa

Graduado del Instituto Militar General Tomás Herrera, el capitán Gustavo Pérez Morales ha estado ligado a la industria de la aviación desde el año 1995 cuando se incorporó al Departamento de Proveeduría y Compras como analista de compras; allí creció su interés por áreas más técnicas, pasando a realizar sus estudios como Contralor de Áreas y Aproximación Radar en el Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica.

Dentro de esta área logró escalar profesionalmente hasta llegar a ejercer como Instructor y Supervisor de Área y Aproximación. Separándose de este cargo para dedicarse a su otra gran pasión, ser piloto de aviación. Para ello se preparó paralelamente mientras realizaba sus labores como contralor, adquiriendo en el 2005 su Licencia de Piloto Comercial, profesión que continúa ejerciendo en la actualidad.

Fue nombrado Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá por el Excelentísimo Señor Presidente Laurentino Cortizo Cohen, cargo que ocupa desde el 1 de julio de 2019. El Capitán Pérez tiene como objetivo principal elevar el cumplimiento de las regulaciones internacionales, principalmente en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación; además de impulsar la aviación nacional manteniéndose competitivos a nivel mundial.

Zenia Vásquez de Palacios

Secretario General de la Contraloría General de la República

Nacionalidad:

Panameña

Fecha de nacimiento:

24 de marzo de 1979

Domicilio comercial: Avenida Balboa, Edificio de la Contraloría General de la República
Teléfono: +507 66787500
Correo electrónico: zeniavasquez@gmail.com

En la actualidad ocupa el cargo de Secretaria General de la Contraloría General de la República. Graduada de la Universidad Interamericana de Educación de Panamá (UNIEDPA), en donde obtiene el título de Licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas con idoneidad para el ejercicio de la profesión. Posee una segunda licenciatura de la Universidad Católica Santa María La Antigua, obteniendo el título de Locutora para Radio y Televisión, con licencia para ejercer su profesión. Posee un diplomado de la Universidad Politécnica de Madrid, España, sobre Gestión Estratégica de las Personas y un diplomado en Liderazgo para la transformación del Servidor Público de la Universidad Católica Santa María La Antigua (USMA).

Con más de 20 años de experiencia laboral, ha ocupado los siguientes cargos: Contraloría General de la República, Secretaria General; Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC), Jefa de Gestión Aeronáutica/ TUM; Tribunal Electoral de Panamá, Abogada; Palacios, Vásquez & Asociados, Abogada/Socia; Unión Europea/ Minrex/ Mides, Administradora del Proyecto Cohesión Social; Aeropuerto Internacional de Tocumen, Gerente de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Gerente de Planificación y Gestión Estratégica; Autoridad Aeronáutica Civil, Asesora Legal AVSEC/ Consultor AVSEC y Jefa de Gestión Aeronáutica (Tocumen); Caja de Ahorros, Alguacil Ejecutor; Alcandía de Panamá, Corregidora de Policía de Bella Vista; Matthyse y Asociados. Abogados, Asistente Legal.

Miembro de la International Aviation Womens Association (IAWA) como también del Colegio Nacional de Abogados de Panamá. Fue Nominada a Mujer Profesional Selecta del año (Revista Selecta -2018). Ejerce como Inspector Gubernamental de Aeródromos e Instructor AVSEC (Licencia N°002). Auditor/ Inspector AVSEC (Licencia No. 005). Certificador de Operadores de Equipos AVSEC (Licencia No. 003). Asesora y Estratega Político (Goberna & Fundación San Marcos)

Ricardo Achurra

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:

Director por los Trabajadores

Panameña
21 de diciembre de 1968
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz.
Teléfono: +507 238-2600
Correo electrónico: rachurra@tocumenpanama.aero

Licenciado en Periodismo, egresado de la Universidad de Panamá. Diplomado Internacional de Protocolo en gestión Pública, Privada y Casas Reinantes, egresado de la Universidad Católica Santa María La Antigua. Director de Protocolo de la Presidencia de la República año 2007, enviado Episcopal de la Iglesia de Panamá y el Gobierno Nacional por los 500 años de la celebración de la elección de la Primera Diócesis en Tierra Firme en la Ciudad del Vaticano. Delegado Episcopal de la Iglesia y del Gobierno Nacional por la JMJ 2019 ciudad del Vaticano y Panamá.

Director de Protocolo y Ceremonial y Salón Diplomático Aeropuerto de Tocumen.

2. EMPLEADOS DE IMPORTANCIA Y ASESORES

Raffoul A. Arab P.

Nacionalidad:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Gerente General

Panameña

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz.

+507 238-2600

rarab@tocumenpanama.aero

Es egresado de la Christian University of Science and Arts, Oklahoma, Estados Unidos de América, con un Bachelor of Science.

Adicionalmente, realizó curso de Gerencia empresarial/familiar en el INCAE, Técnicas de ventas eficientes y desarrollo organizacional, servicio y atención al cliente en Dale Carnegie y de asesoramiento y corretaje de seguros de riesgos varios, fianzas y avería.

Cuenta con más de 30 años de experiencia profesional como empresario y comerciante en el sector Agroproductor y Ganadero, así como Asesor de Riesgos Diversos en el área de seguros, desempeñándose en importantes cargos en empresas como Sonic Bird, S.A., Inversiones LAR, S.A., Serviseguros, S.A., Ingeniería y Desarrollo Generales, S.A. y la Hacienda San Charbel, S.A.

En el año 2006 trabajó como Asesor y Secretario de Metas del Ministerio de Salud.

Fue miembro del Club Activo 20-30 de Santiago y del 2015 al 2016 presidió el Club Rotario de Santiago. Es miembro de la Miembro de la Cámara de Comercio Industrias y Agricultura de Veraguas, de la Fundación Pro-Veraguas y la Asociación de Ganaderos-capítulo de Veraguas.

En el año 2019 fue designado como Gerente General del Aeropuerto Internacional de Tocumen para el periodo 2019-2024.

Marcos Cedeño

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Vicepresidente de Planificación y Estrategia, Encargado

Panameña

8 de Agosto de 1963

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

mcedeno@tocumenpanama.aero

Es egresado de la carrera de Bachiller Universitario en Administración de Negocios de la Universidad Autónoma de Centroamérica, Licenciado en Administración de Empresas de la Universidad de Panamá. Posee una MBA con énfasis en Finanzas por la Universidad Latina de Panamá y tiene un Master of Science in International Logistics de Texas A&M International University. Ha complementado su formación profesional con diversos cursos y seminarios en las áreas de Supply Chain Management.

Ha Liderado Proyectos multimodales para C.H.Robinson en Dallas, Tx, ha gerenciado las estaciones de Zona Libre y Tocumen para DHL Global Forwarding y ha implementado nuevas

políticas y desarrollado proveedores para TETRA PAK como Suppliers Manager en Centroamérica y el Caribe.

Alexander A. Bal C.

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:

Teléfono:
Correo electrónico:

Vicepresidente de Asesoría Legal

Panameña
27 de Septiembre de 1973
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz
+507 238-2600
abal@tocumenpanama.aero

Egresado de la Universidad Santa Maria La Antigua en donde obtiene el título de Licenciado en Derecho y Ciencias Políticas. Posee una Maestría en Liderazgo y Gobierno, obtenido en el INCAE, una Maestría en Gerencia Pública en IESA, un Master of Business Law de la Universidad de ADEN, una Maestría en Administración de Empresas y un posgrado en Administración Estratégica de la ULACIT.

Abogado en ejercicio con amplia experiencia institucional y práctica privada, asesor, consultor, mediador, litigante. Inicia su experiencia laboral en la firma de abogados Icaza Gonzalez – Ruiz y Aleman, Lopez Moralez y Chiari y el Banco Bladex. Dentro del sector público ha trabajado en el AMPYME, ANAM y FUNDES.

Julieta M. Cordoba D.

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:

Teléfono:
Correo electrónico:

Vicepresidente de Administración y Finanzas

Panameña
31 de Julio de 1972
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz
+507 238-2600
jcordoba@tocumenpanama.aero

Licenciada en Ingeniería Industrial y Administrativa egresada de la Universidad Santa Maria la Antigua. (USMA)

Con más de 20 años de experiencia en la Industria Bancaria y Financiera. A lo largo de su vida profesional ha ejercido varios cargos ejecutivos en diferentes empresas como Grupo Grada en la posición de Gerente de Tesorería, responsable del manejo, custodia y utilización de efectivo y valores, interviniendo en las operaciones de cobros y pagos; así como también de la implementación de las políticas financieras, recaudación, custodia, utilización y manejo de los fondos de la empresa de acuerdo a los procedimientos y normas establecidas.

Desde el 2003 trabajo por 10 años en el BBVA Panamá ejerciendo diferentes cargos en donde desempeñó funciones como: Diseño, implementación y seguimiento de campañas comerciales; desarrollo de nuevos productos y servicios para mejorar la oferta de valor y el cross-sell; mejoras a los procesos de venta, servicing y operativos; así como generación de informes de gestión y cuadros de mando.

Entre el 1995-2002 ejerció como Oficina de Tesorería en el Banco Disa. También fue Oficial de Operaciones de Data Server, S.A.

Romulo Gruber

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:

Vicepresidente de Mantenimiento

Panameña
25 de Marzo de 1982
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz
Teléfono: +507 238-2600
Correo electrónico: rgruber@tocumenpanama.aero

Licenciado en Administración de Empresas, egresado de la Universidad Santa Maria la Antigua, cuenta con un Diplomados en Gestión de Proyectos, Seguridad Institucional, Contrataciones Públicas, Bienes Patrimoniales y Control Interno en las Instituciones Públicas.

Dentro de su experiencia profesional, ocupo cargos en el MINSA del 2012-2014 como Director Administrativo y de Operaciones; del 2014-2015 Encargado de gestión e implementación de Patronato del Hospital San Miguel Arcángel para el Hospital Regional de Veraguas. En el 2015 ejerció como Gerente General de Grupo Rural, luego en el 2017 fue Gerente General de Grupo Zakkai, S.A.

Enrique G Villegas Vicepresidente de Ingeniería y Administración de Proyectos

Nacionalidad: Panameña
Fecha de nacimiento: 26 de Julio de 1977
Domicilio comercial: Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz.
Teléfono: +507 238-2600
Correo electrónico: evillegas@tocumenpanama.aero

Realizó estudios de Arquitectura Estructural y Maestría en Administración de Proyectos de la Universidad Santa Maria la Antigua (USMA).

Con una amplia trayectoria en la industria de la construcción, desempeñándose como Gerente de Proyectos en ADCO HABIT, Gerente de Avalúos en AVINCO CHIRIQUÍ, Gerente y Propietario de VIGA CORP.

Virginia Freire O.

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:

Vicepresidente de Recursos Humanos

Panameña
26 de Julio de 1977
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz
Teléfono: +507 238-2600
Correo electrónico: vmfreire@tocumenpanama.aero

Licenciada en Banca y Finanzas, egresada de Universidad Santa Maria la Antigua; posee un Postgrado en Administración Estratégica y MBA de la Universidad Latino Americana de Ciencias y Tecnología. (ULACIT).

Inicia su carrera en la Aviación en 1995 con la empresa Copa Airlines, en la cual laboró por más de 25 años, desempeñado diferentes posiciones dentro de la organización como Gerente de Organización y Métodos; Contralor Financiero; Gerente Senior Administrativo; Gerente Senior Regional; Directora de RRHH; en donde su último cargo fue de Directora de Aeropuertos Internacionales liderizando las operaciones de Copa en 76 Aeropuertos Internacionales, garantizando los más altos estándares; responsable del Clima Laboral, con 1.5K colaboradores, logrando una satisfacción interna del 85% y un 75% de desarrollo interno con la ejecución del Programa de Mentoring para Líderes. A través de toda su trayectoria en COPA logro y liderizó proyectos diversos de reorganización, apertura de nuevas rutas plan de reconocimiento para los aeropuertos, entre otros.

Nicolás Vargas A.

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Vicepresidente Comercial

Panameña

23 de agosto de 1979

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

nvargas@tocumenpanama.aero

Egresado de la Universidad Latina con el título de Ingeniero en Sistemas. Post-grado en Alta Gerencia y Maestría en Mercadeo de la Universidad Latina, Diplomado Customer Focus, Universidad de Barcelona España.

Con más de 20 años de experiencia profesional, ha ocupado diferentes posiciones como Gerente Comercial en diferentes industrias y mercados. En el 2000, ocupó el cargo de Desarrollador de Canales y Gerente de Agencia en la empresa Miller. En el 2008, se posiciona en Telefónica como Gerente Regional y Canales de Ventas. Fue Gerente Comercial para la empresa Distesa en el año 2014 y National Sales Manager de la Empresa Digicel. Actualmente ocupa la posición de Vicepresidente Comercial en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

Irving J Ferguson G

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Vicepresidente de Tecnología e Innovación

Panameña

23 de agosto de 1979

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

iferguson@tocumenpanama.aero

Ingeniero en Sistemas Computacionales de la Universidad Tecnológica de Panamá, cuenta con una Maestría en Administración de Empresas con énfasis en Administración de Recursos Humanos de Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT).

Consultor en Gerencia de TI, Planeación Estratégica, Project Management y Gobierno Corporativo – Capacitador / Price Waterhouse Coopers – Consultor. Consorcio Sertracen, Gerente de Innovación & Tecnología. Cooperativa Profesionales, R.L. (Cooperativa de los Médicos), Gerente de Tecnología. Ricardo Pérez, S.A. (Toyota), Gerente de Proyectos. May's Zona Libre, S.A, Gerente de Tecnología. Solusoft, S.A. (Oracle), Jefe de Proyectos. Tribunal Electoral de Panamá, Jefe de Desarrollo de sistemas. Es Profesor de la Universidad Tecnológica de Panamá en el Programa de Maestría en Auditoría Informática. Fue Profesor de Maestría de Ecuación y Docencia Superior de la ULACIT.

Claudio Dutary

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Facsímil:

Correo electrónico:

Gerente de Operaciones

Panameña

23 de octubre de 1962

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

+507 238-4725

cdutari@tocumenpanama.aero

Actualmente ejerce el cargo de Vicepresidente de Operaciones del Aeropuerto Internacional de Tocumen desde el 26 de abril de 2004 hasta la fecha.

Licenciado en Derecho y Ciencias Políticas, Universidad de Panamá, Panamá, 1995.

Especialista en Control de Tránsito Aéreo / Aeródromo, Escuela Aeronáutica Civil, Panamá, 1982.

Especialista en Área y Aproximación Radar, Escuela Aeronáutica Civil, Panamá, 1987.

Especialista en Vectores de Radar / Área y Aproximación, F.A.A., Miami, 1986 y Especialista

en Supervisión de Órganos de los Servicios de Tránsito Aéreo, San José Dos Campos, Brasil, 1996.

Especialidad en Derecho Aeronáutico, Brasil, 1996 y en Garantía de Calidad para los

Servicios de Tránsito Aéreo, 2002.

Miembro de la Comisión Interinstitucional que preparó administrativa, financiera y

legalmente la Reestructuración de la Dirección de Aeronáutica Civil, Panamá, 2003. Miembro

del equipo de Consultoría Internacional que evaluó la situación aeronáutica de la República

de Guatemala, agosto, 2005. Representante de Panamá ante la Undécima Conferencia

Mundial de Navegación Aérea, Montreal, Canadá, 2003. Asesor y Auditor Internacional en

Operación y Gestión Aeroportuaria/Asesorías y Auditorías al Aeropuerto Internacional

Mariscal Sucre, Quito, Ecuador, Aeropuertos de Colombia, 2007-2008-2009.

Rosa Muñoz

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Gerente de Operaciones de Aeropuertos Regionales

Panameña

15 de enero de 1971

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

rmunoz@tocumenpanama.aero

Licenciada en Economía de la Universidad de Panamá, cuenta con estudios en Comercio

Internacional de la Universidad Latinoamericana de Comercio Exterior, en Administración

Aeroportuaria del Instituto Universitario Aeronáutico en Argentina y una Maestría en Negociación, Administración y Cumplimiento de Acuerdos Comerciales.

Cuenta con una amplia experiencia en el ámbito Aeroportuario, Jefa de Departamento de Servicios a bordo de Alas Chiricanas, laboró en el departamento de servicios abordo de Copa Airlines, fue directora del Aeropuerto Internacional de Panamá Pacífico para el Área Económica Especial de la Agencia Panamá Pacífico; Administrador General encargada de la Agencia Panamá Pacífico, actualmente Gerente de Operaciones de Aeropuertos Regionales, Gerente de Carga y Gerente de Certificación de Aeropuertos para el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

Ramos O. Mario

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Gerente de Protección y Seguridad Aeroportuaria

Panameña

28 de Junio de 1958

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

mramoso@tocumenpanama.aero

Subteniente de Infantería, Comisionado de Policía, Diplomado en Estado Mayor y Operaciones Conjuntas OPME-5 (Fuerte Benning, Georgia, EE. UU.).

Dentro de su experiencia profesional, ha ocupado cargos de Servicio de protección institucional (SPI). Rango de Capitán. Jefe de escolta en la protección de personas muy importantes (presidente). Rango de Capitán. Jefe de compañía (constituida por un aproximado de 300 unidades), compañía entrenada para dar seguridad al canal de panamá y actuar y repeler cualquier ataque terrorista. Rango de mayor (Diplomado en Estado Mayor). Misión oficial de escolta con el rango de mayor (D.E.M.) en la República de Guatemala, protección y seguridad al Sr. Presidente Álvaro Colon y la Primera Dama. año 2008. Agregado de Policía de Panamá en la República del Ecuador (2010-2015). Rango de Subcomisionado (D.E.M.), Comisionado (D.E.M.) (R) de la Fuerza Pública de Panamá, encargado como Jefe de Seguridad en los meses de enero a julio del 2019, del candidato hoy Presidente de la República de Panamá Lic. Laurentino Cortizo Cohen (2019-2024).

Deivis Pittí

Nacionalidad:

Fecha de nacimiento:

Domicilio comercial:

Teléfono:

Correo electrónico:

Gerente de Auditoría Interna

Panameña

21 de mayo de 1975

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., Edificio de la Terminal de Pasajeros, Corregimiento de Tocumen, Vía José Domingo Díaz

+507 238-2600

dpitti@tocumenpanama.aero

Posee licenciatura en Contabilidad y Auditoría, Estudios en Derecho y Ciencias Políticas, Post grado en Auditoría y Educación, Maestrías en Auditoría Forense y en Docencia Superior, Certificado como Examinador de Fraude Autorizado y miembro de la Asociación de Examinadores de Fraude de Panamá. Cuenta con diecisiete años de experiencia en Auditoría, Contabilidad, Banca, Entidad del Gobierno y Empresa Privada. Con formación adicional en

Prevención de Blanqueo de Capitales y Lavado de Dinero, Anticorrupción de Servidores Públicos, Gestión de Riesgo Financiero y Fiscal. Bajo el concepto y conocimiento del Control Interno, según la definición de COSO, Gobierno, y medición del Riesgo por medio de ERM, se aplican las medidas de Control Interno correspondientes, desarrollando auditorías de gobierno corporativo, análisis financiero, cumplimiento regulatorio, gestión operativa, recurso humano, legal, fraude y a solicitud de la Junta Directiva y la Gerencia General, con el objetivo de velar por la preservación e integridad del patrimonio de la entidad y la eficiencia de su gestión económica.

3. ASESORES LEGALES

Asesor legal interno

El licenciado Alexander A. Bal C., Vicepresidente de Asesoría Legal de AITSA, funge como asesor legal interno.

Asesor legal externo

El asesor legal externo de AITSA es la firma Icaza, González Ruiz y Alemán. La persona de contacto principal es Javier Vallarino.

Icaza, González Ruiz y Alemán está ubicado en Calle Aquilino de la Guardia, No. 8 Edificio IGRA P.O. Box, Ciudad de Panamá, República de Panamá. Teléfono: +507 205-6000.

Asesor legal externo de la Emisión

AITSA designo como su asesor legal externo para la preparación de la Emisión a la firma Alemán, Cordero, Galindo y Lee (Alcogal). La persona de contacto principal es Rafael Marquínez.

Alcogal está ubicado en el 2do piso, Torre Humboldt, Calle 53 este, Urb. Marbella, Ciudad de Panamá, República de Panamá Teléfono: + (507) 269-2620 / Fax: + (507) 264-3257.

4. AUDITORES

Auditor externo

Los auditores externos de AITSA es la firma de Deloitte Panamá, establecida en el año 1963, la cual forma parte de Deloitte S-Latam, S.C. (“Deloitte S-Latam”), que a su vez, pertenece a la red de firmas miembros independientes de Deloitte, afiliadas a Deloitte Touche Tohmatsu Limited DTTL. En la actualidad, Deloitte Panamá cuenta con 14 socios, 30 gerentes y 188 profesionales de diversas ramas que poseen un alto nivel de experiencia en auditoría, impuestos y consultoría en las diversas industrias en las que se divide el mercado y tienen un equipo de profesionales entrenados anualmente. La persona de contacto principal es Diana Mosquera, Domicilio comercial: Deloitte, Torre Banco Panamá, Piso 12, Avenida Boulevard y la Rotonda, Costa del Este, Panamá, Rep. De Panamá, Apdo. 0816-01558, Tel.: +507 303-4100, Fax: +507 269-2386

B. COMPENSACIÓN

Los directores de AITSA cobran una dieta de B/. 1,000.00 por su asistencia a cada Reunión Ordinara y Extraordinaria de la Junta Directiva.

La empresa reconoce un aguinaldo de navidad para todos los colaboradores de AITSA que consiste en el 100% de un mes de salario completo, después de 11 meses continuo de trabajo o proporcional al número de meses trabajados cada año.

Adicionalmente, pactado en la Convención Colectiva, a todos los colaboradores de AITSA, se les realiza un ajuste salarial automático mediante una escala porcentual (3.0%, 4.0% y 5.0%) en abril de cada año dependiendo del nivel de salario base.

AITSA mantiene una provisión para beneficio a bomberos aeronáuticos jubilados para el 2019 de B/.4,833,185, producto de la Resolución de Junta Directiva No.006-JD-06 del 7 de abril de 2006, donde reconoce el derecho de jubilación especial según la Gaceta Oficial No. 19678 del 25 de diciembre de 1982, y el Artículo No. 34 de la Ley No. 21 del 18 de diciembre de 1982, en el caso de los bomberos que trabajaban en la Autoridad de Aeronáutica Civil que optaron por la permanencia en sus puestos de trabajo.

C. PRÁCTICAS DE LA DIRECTIVA

Son algunas de las funciones y atribuciones de la Junta Directiva, según el artículo 15 de la Ley 23 de 2003 y sus modificaciones, las siguientes:

1. Establecer las políticas financieras, de inversiones, de personal y de adquisiciones de la respectiva sociedad anónima, así como de cualquier otra política necesaria para su buen desempeño.
2. Establecer las metas de desempeño operacional de la empresa y vigilar su cumplimiento.
3. Aprobar los programas periódicos de expansión, funcionamiento y mantenimiento que le presente el gerente general.
4. Aprobar los planes quinquenales de negocios y sus respectivas formulaciones anuales.
5. Aprobar y reformar su reglamento interno y AITSA.
6. Autorizar las remuneraciones y convenios colectivos de los empleados.
7. Conocer y aprobar los informes anuales de operación presentados por el Gerente General, los estados financieros y balances generales de la empresa, y someterlos a consideración del Consejo de Gabinete.
8. Autorizar contrataciones de empréstitos, emisión de bonos, obligaciones, o cualesquiera otros títulos, valor o documento de deuda, para el financiamiento de los planes y programas de expansión, así como para el funcionamiento y mantenimiento.
9. Establecer, cuando corresponda, las tarifas y tasas de los servicios aeronáuticos que se brinden a las aeronaves en tierra, incluidos, pero no limitados, los servicios de embarque y desembarque de pasajeros y carga, mostradores de chequeo de pasajeros y de equipaje (counters) y oficinas de líneas aéreas, previa aprobación de la Autoridad de Aeronáutica Civil. Estas tarifas y tasas preferentemente deberán establecerse con base en los costos de los servicios prestados.

10. Establecer las tasas de los servicios no aeronáuticos comerciales y las rentas mínimas por el uso de superficies del aeropuerto.
11. Establecer la estructura administrativa de la empresa.
12. Autorizar la contratación de terceros para prestar cualquier tipo de servicios aeroportuarios.
13. Nombrar el auditor interno y contratar los servicios de la auditoría externa.
14. Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que le corresponden de acuerdo con esta Ley, la Ley de Sociedades Anónimas y el respectivo pacto social y estatuto.
15. Responder del ejercicio de funciones ante el Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas.
16. Fomentar la libre competencia en la prestación de todos los servicios, impulsando la existencia de dos o más proveedores por cada rubro.
17. Ejercer las demás funciones y atribuciones que le correspondan de acuerdo con la Ley 23 de 2003 y sus modificaciones, la Ley de Sociedades Anónimas y el pacto social y estatutos.

D. EMPLEADOS

Al 31 de diciembre de 2019, el número de empleados total y por vicepresidencias se describe en el cuadro a continuación:

Unidad Administrativa y Operativa	Cantidad de Colaboradores
Gerencia de Auditoría	9
Vicepresidencia de Legal	16
Departamento Operaciones Aeropuerto de Tocumen	335
Departamento Operaciones Aeropuertos Regionales y Carga	52
Departamento Protección y Seguridad Aeroportuaria	581
Vicepresidencia Finanzas y Administración	117
Vicepresidencia Ingeniería y Administración de Proyecto	36
Vicepresidencia Recursos Humanos	51
Departamento Servicios Aeroportuarios	68
Vicepresidencia Planificación y Estrategia	17
Vicepresidencia Comercial	20
Vicepresidencia Tecnología	44
Vicepresidencia Mantenimiento	267
TOTAL	1,613

E. PROPIEDAD ACCIONARIA

El capital social de AITSA será igual a la suma total representada por las acciones con valor nominal. El capital social autorizado es de un millón (1,000,000) de acciones con valor nominal de veinte dólares (US\$20.00) cada una. El derecho de votación corresponde exclusivamente al tenedor de tales acciones, a razón de un voto por cada acción así tendía. Las acciones son nominativas y cien por ciento (100%) de propiedad de Estado.

Grupo de acciones	Número de acciones	% del número de acciones	Número de accionistas	% del número de accionistas
1-1,000,000	1,000,000	100%	1	100%
Totales	1,000,000	100%	1	100%

Toda emisión de nuevas acciones, además de sujetarse a la Ley de Sociedades Anónimas, a la Ley 23 de 2003, al Pacto Social y Estatutos de AITSA, será propiedad del Estado. La cantidad de acciones que serán emitidas y la forma de pago de las mismas será determinada por la Junta Directiva, de conformidad con los derechos, privilegios, restricciones o limitaciones establecidos por la Ley y por el Pacto Social.

La representación de la Junta de Accionistas la tendrá el Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Economía y Finanzas.

Grupo de empleados	Cantidad de acciones	% respecto del total de acciones emitidas	Número de accionistas	% que representan respecto a la cantidad de accionistas
Directores, Dignatarios, Ejecutivos y Administradores	0	0	0	0
Otros empleados	0	0	0	0

No existen arreglos que incluya a empleados en el capital, incluyendo arreglos que impliquen el reconocimiento sobre acciones u otros valores.

IV. ACCIONISTAS PRINCIPALES

AITSA prosee acciones comunes; autorizadas 1,000,000 con valor nominal; de B/.20.00 cada una, todas emitidas y en circulación.

El Estado de la República de Panamá posee el 100% de la Compañía.

V. PARTES RELACIONADAS, VINCULOS Y AFILIACIONES

En los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2019, los saldos y transacciones con partes relacionadas se resumen de la siguiente manera:

	2019	2018
Activos:		
Cuentas por cobrar:		
Banco Nacional de Panamá	110,195	9,416
Caja de Ahorros	310	285
Autoridad de Turismo de Panamá	34,870	16,826
Correos y telégrafos	68,592	58,107
	<u>213,967</u>	<u>82,634</u>
Pasivos:		
Cuentas por pagar:		
Autoridad de Aeronáutica Civil	25,014	12,933
Autoridad de Turismo de Panamá	5,874,493	5,431,480
Ministerio de Seguridad Pública	3,500,000	3,500,000
Lotería Nacional de Beneficencia	407	407
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	118,973	170,099
Universidad de Panamá (a)	6,000,000	6,000,000
	<u>15,318,887</u>	<u>15,114,919</u>
Patrimonio:		
Dividendos declarados	<u>25,000,000</u>	<u>20,000,000</u>
Cuentas por cobrar accionista	<u>15,170,000</u>	<u>12,670,000</u>

En adición, la Compañía pagó el impuesto de dividendos correspondiente al accionista por valor de B/.2.500,000 (2018: B/. 2,970,000), los cuales fueron reconocidos como cuentas por cobrar accionistas y clasificados en el estado de cambios en el patrimonio.

Las cuentas por cobrar y pagar relacionadas no generan intereses.

Las cuentas por cobrar y por pagar con partes relacionadas no están garantizadas.

	2019	2018
Ingresos:		
Concesión de áreas comerciales	<u>136,547</u>	<u>140,268</u>
Gastos:		
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional (b)	15,000,000	15,000,000
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	<u>688,913</u>	<u>593,835</u>
	<u>15,688,913</u>	<u>15,593,835</u>

Todas las transacciones entre la Compañía y cada una de las entidades gubernamentales, instituciones autónomas o semi-autónomas son consideradas como transacciones con partes relacionadas.

VI. TRATAMIENTO FISCAL

Impuesto sobre la renta

La declaración del impuesto sobre la renta de Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., está sujeta a revisión por las autoridades fiscales por los últimos tres años, según regulaciones fiscales vigentes, incluyendo el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

A partir del 3 de febrero de 2005, fecha de entrada en vigencia de la Ley No. 6 del 2 de febrero de 2005, el Artículo No.699 del Código Fiscal indica que las personas jurídicas deben pagar el impuesto sobre la renta a una tasa del treinta por ciento (30%) 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 deducir, del total de ingresos gravables, el noventa y cinco punto treinta y tres por ciento (95.33%) de dicho total de ingresos gravables. A partir del año terminado el 31 de diciembre de 2005, las compañías están obligadas a realizar ambos cálculos del impuesto sobre la renta, tanto el cálculo de acuerdo con el método tradicional, como el Cálculo Alternativo del Impuesto sobre la Renta (CAIR).

La Ley No.8 del 15 de marzo de 2010, modifica la base de aplicación sobre los contribuyentes a los cuales se le aplique el Cálculo Alterno del Impuesto sobre la Renta (CAIR) y lo sustituye con otra modalidad de tributación presunta del impuesto sobre la renta, obligando a toda persona jurídica que devengue ingresos en exceso a un millón quinientos mil balboas (B/.1,500,000) a determinar como base imponible de dicho impuesto, la suma que resulte mayor entre: (a) la renta neta gravable calculada por el método ordinario establecido en el Código Fiscal y la renta neta gravable que resulte de aplicar al total de ingresos gravables, el cuatro sesenta y siete por ciento (4.67%). Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la Autoridad Nacional de Ingresos Públicos - "ANIP" (anteriormente Dirección General de Ingresos - "DGI") que se le autorice el cálculo del impuesto bajo el método ordinario de cálculo.

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

Impuesto sobre la renta reconocido en pérdida o ganancia

	2019	2018
Impuesto sobre la renta corriente:		
Impuesto relacionado al año corriente	(34,301,750)	(22,829,319)
Diferencia en la estimación del año anterior	-	746,538
Créditos por posiciones fiscales aprobado por las autoridades	-	3,434,758
	<u>(34,301,750)</u>	<u>(18,648,023)</u>
Impuesto sobre la renta diferido:		
Impuesto relacionado al año corriente	<u>(114,001)</u>	<u>2,089,190</u>
Total de impuesto sobre la renta	<u>(34,415,751)</u>	<u>(16,558,833)</u>

El monto del impuesto sobre la renta causado y estimado a pagar por la Compañía para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 se determinó de conformidad con el método tradicional.

La conciliación entre la tasa impositiva con la tasa efectiva del gasto de impuesto sobre la renta de la Compañía, como un porcentaje de la utilidad antes del impuesto sobre la renta se detalla a continuación:

	2019	2018
Utilidad antes de impuestos	<u>112,434,400</u>	<u>67,933,033</u>
Impuesto sobre la renta utilizando la tasa corporativa	(33,730,320)	(20,379,910)
Efecto de:		
Diferencia en la estimación del año anterior	-	746,538
Crédito por posición fiscal aprobado por las autoridades	-	4,018,337
Ingresos no gravables	279,746	337,744
Gastos no deducibles	<u>(965,177)</u>	<u>(1,281,542)</u>
Impuesto sobre la renta del año corriente	<u>(34,415,751)</u>	<u>(16,558,833)</u>

El impuesto sobre la renta diferido activo con cargo a resultados integrales se detalla a continuación:

	2019	2018
Impuesto sobre la renta diferido activo:		
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,139,727	7,809,397
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,133,002	1,291,479
Otra provisión	<u>1,618,952</u>	<u>904,806</u>
Impuesto sobre la renta diferido activo	<u>13,020,347</u>	<u>13,134,348</u>

La conciliación del impuesto sobre la renta diferido del año anterior con el año actual es como sigue:

	2018	Cargo a resultados	2019
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,809,397	(669,670)	7,139,727
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,291,479	(158,477)	1,133,002
Otra provisión	904,806	714,146	1,618,952
Impuesto sobre la renta diferido activo	<u>13,134,348</u>	<u>(114,001)</u>	<u>13,020,347</u>
	2017	Cargo a resultados	2018
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	5,716,838	2,092,559	7,809,397
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,314,760	(23,281)	1,291,479
Otra provisión	884,894	19,912	904,806
Impuesto sobre la renta diferido activo	<u>11,045,158</u>	<u>2,089,190</u>	<u>13,134,348</u>

II PARTE - RESUMEN FINANCIERO

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017	AÑO 2016
Ventas o Ingresos Totales	258,890,274	236,831,428	233,551,413	232,173,564
Margen Operativo	0.62	0.54	0.57	0.66
Gastos Generales y Administrativos	99,229,920	108,582,935	100,754,383	77,804,588
Utilidad o Pérdida Neta	51,374,200	65,175,665	84,611,201	59,096,481
Acciones emitidas y en circulación	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Utilidad o Pérdida por Acción	78.02	51.37	65.18	84.61
Depreciación y Amortización	18,213,758	16,597,769	18,051,865	16,958,125
Utilidad Operativa	159,660,354	128,248,493	132,797,030	154,368,976
Gastos Financieros	29,012,196	43,717,691	17,631,514	16,556,819
Utilidad o Pérdida del Periodo	78,018,649	51,374,200	65,175,665	84,611,201

BALANCE GENERAL	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017	AÑO 2016
Activo Circulante	169,095,955	255,025,553	187,523,527	442,701,703
Activos Totales	2,168,778,500	2,148,787,578	1,848,525,427	1,824,908,637
Pasivo Circulante	160,939,362	171,559,488	198,462,970	177,784,604
Deuda a Largo Plazo	1,493,479,929	1,512,199,530	1,202,447,984	1,242,036,487
Obligaciones en valores	1,450,000,000	1,450,000,000	1,206,000,000	1,222,000,000
Deuda Total	1,450,000,000	1,450,000,000	1,206,000,000	1,222,000,000
Pasivos Totales	1,654,419,291	1,683,759,018	1,400,910,954	1,419,821,091
Acciones Preferidas	0	0	0	0
Capital Pagado	307,661,033	307,661,033	307,661,033	307,661,033
Utilidades Retenidas	216,016,282	162,997,633	131,923,433	99,529,698
Patrimonio Total	514,359,209	465,028,560	447,614,473	405,087,546
Precio por Acción	20	20	20	20
Dividendo	25,000,000	20,000,000	21,500,000	21,844,689

RAZONES FINANCIERAS:	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017	AÑO 2016
Total de Activos / Total de Pasivos	1.31	1.28	1.32	1.29
Total de Pasivos / Total de Activos	0.76	0.78	0.76	0.78
Dividendo / Acción Común	25.00	20.00	21.50	21.84
Pasivos Totales / Patrimonio	3.22	3.62	3.13	3.50
Deuda Total / Patrimonio	2.82	3.12	2.69	3.02
Capital de Trabajo= Activo Circulante - Pasivo Circulante	8,156,593.00	83,466,065.00	-10,939,443.00	264,917,099.00
Razón Corriente = Activo Circulante / Pasivos Circulante	1.05	1.49	0.94	2.49
Utilidad Operativa / Gastos financieros	5.50	2.93	7.53	9.32
Utilidad Neta / Activos Totales	0.02	0.03	0.05	0.03
Utilidad Neta / Capital	0.17	0.21	0.28	0.19
Utilidad o Pérdida del Período / Patrimonio Total	0.1517	0.1105	0.1456	0.2089

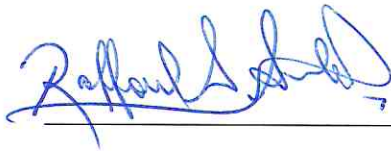
III PARTE - ESTADOS FINANCIEROS

Se adjunta al presente informe el Estado Financiero del Aeropuerto Internacional de Tocumen por el año terminado al 31 de diciembre de 2019.

V PARTE – DIVULGACIÓN

De conformidad con los Artículos 2 y 6 del Acuerdo 18-00 de 11 de octubre de 2000, este informe será divulgado a través de nuestra página de internet www.tocumenpanama.aero el día 22 de Julio de 2020.

FIRMADO



Raffoul A. Arab P.
Gerente General

Reporte de calificación

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN S.A.

Comité Técnico: 18 de septiembre de 2019
Acta número: 1614

Contactos:
Ana María Carrillo Cárdenas
ana.carrillo@spglobal.com
Edgar Mauricio Robles Cifuentes
edgar.robles@spglobal.com

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN S.A.

Resumen

- Confirmamos la calificación de emisor de 'AA' del Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A.
- La calificación considera la fuerte posición competitiva del aeropuerto, sobre la que no esperamos cambios en el mediano plazo debido a su ubicación estratégica, y su función como principal medio de conexión internacional de los panameños y *hub* de Copa Airlines.
- Consideramos relevante la apertura parcial de la Terminal Sur en el primer semestre de 2019. Esto traerá mejoras en términos operativos y financieros, aunque no se proyecta un incremento importante en el número de pasajeros.
- A junio de 2019 el EBITDA de la compañía creció 27,3%, lo que se tradujo en una reducción de su apalancamiento (medido como deuda neta/EBITDA) a niveles de 8,06x (veces), cifra inferior a 10x del cierre de 2018. La puesta en marcha de la Terminal Sur, y de manera puntual la mayor generación de ingresos comerciales se traduciría en un incremento del EBITDA del 28,4%, promedio anual, y, asimismo, una reducción de su apalancamiento a niveles de 5x en el mediano plazo.
- La calificación incorpora el respaldo que recibe Tocumen del Gobierno panameño, que esperamos que se mantenga en los próximos años, teniendo en cuenta la naturaleza estratégica de este activo para el desarrollo económico del país.

Acción de Calificación

Bogotá, 18 de septiembre de 2019.- El Comité Técnico de BRC Investor Services S.A. SCV en revisión periódica confirmó la calificación de emisor de 'AA' al Aeropuerto de Tocumen

Fundamentos de la calificación:

En términos de negocio, la calificación incorpora la fuerte posición competitiva de Tocumen, que está dada por su ubicación geográfica estratégica, por ser el principal medio de conexión internacional del país y ser el *hub* de COPA Airlines. Lo anterior, se ha traducido en un crecimiento de pasajeros de 10%, promedio anual entre 2011 y 2018. El aeropuerto mantendrá su posición de negocio, lo que fundamenta nuestras expectativas de crecimiento de pasajeros, sumado a una dinámica favorable de la economía panameña (PIB: 5%, promedio anual, entre 2018 y 2020) y por la continuidad en la estrategia gubernamental de impulsar al país como foco de negocio y de turismo.

La calificación incorpora también el respaldo que recibe el aeropuerto del Gobierno de Panamá (calificaciones soberanas en escala global BBB+/Estable/A-2 de S&P Global Ratings). En nuestra opinión, esta relación se mantendría en el mediano y largo plazo, dada la condición estratégica de este activo para el país. Suponemos que, en una situación de estrés, el Gobierno brindaría apoyo a través del incremento en las tarifas aeronáuticas o en la flexibilidad que puede darle en el pago de dividendos y otros tributos de orden nacional.

Consideramos positiva la apertura parcial de la Terminal Sur del Aeropuerto, obra que se inició en 2013. La operación de esta terminal le permitirá a Tocumen ampliar su capacidad instalada y se traducirá en mayores ingresos provenientes de la actividad comercial en el corto plazo.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN S.A.

A junio de 2019 el EBITDA creció 27,3%, lo que se tradujo en un margen de 65,89%, que es superior al 53,10% promedio anual, observado entre 2017 y 2018. Este incremento lo explican dos aspectos:

- El aumento de los ingresos (15,81%) producto de una dinámica favorable en el número de pasajeros origen-destino (9%) y por un ajuste en las tarifas de las áreas comerciales.
- El menor crecimiento de los gastos (15%) frente a los ingresos. Cabe recordar que en 2018 los egresos del aeropuerto registraron un aumento de 26,77%, debido a las contrataciones adicionales requeridas para operar la nueva terminal. De esta forma, esperamos que este rubro tenga una dinámica de crecimiento más estable y similar al promedio histórico.

Para los próximos tres años esperamos que el margen EBITDA se ubique en valores promedio de 66%, cifra que es superior al 60% que proyectamos en la pasada revisión y que, como se presenta en los supuestos, se explica principalmente porque ajustamos ligeramente al alza nuestras proyecciones de ingresos (pasando a 13% desde 10%, promedio anual). Además, asumimos una tasa de crecimiento de los gastos más estable frente a lo observado entre 2017 y 2018, teniendo en cuenta el desempeño del primer semestre de 2019.

Supuestos de proyección:

- El incremento en los ingresos de 13,1%, promedio anual, derivado de un aumento paulatino de los pasajeros hasta converger en un 3% en los siguientes tres años. Los ingresos no aeronáuticos aumentarán un 50% en 2020 por la inauguración de los locales comerciales en la Terminal Sur.
- Los gastos se comportarían de manera similar a lo observado en el primer semestre de 2019. En 2020, proyectamos un incremento del 10% teniendo en cuenta el personal adicional que contrataría Tocumen con la apertura total de la nueva terminal. Para 2021 dichos egresos crecerían a una tasa de 2% que corresponde a la inflación que proyecta S&P Global Ratings.

El desempeño favorable del EBITDA y un nivel estable de la deuda se tradujeron en un mejor indicador de apalancamiento frente a la revisión pasada. La relación deuda neta/EBITDA fue de 8,06x a junio de 2019, cifra considerablemente inferior al 10x de 2018. Bajo nuestro escenario de proyección de EBITDA y asumiendo que el aeropuerto no requeriría financiación adicional, la relación de apalancamiento empezaría a reducirse de manera paulatina hasta llegar a niveles de 5x en el mediano plazo.

Liquidez

El aeropuerto se ha caracterizado por mantener niveles adecuados de liquidez para respaldar sus obligaciones de operación, lo que se evidencia en un flujo de caja operativo positivo de \$169 millones de balboas panameños (PAB) y de PAB69,7 millones en 2018 y junio de 2019, respectivamente. Sin embargo, los elevados requerimientos de inversión de la culminación de la Terminal Sur, generaron la necesidad de incrementar su endeudamiento y usar en mayor medida su caja.

Los mejores resultados de la operación del aeropuerto, el refinanciamiento de los bonos que realizó Tocumen en el segundo semestre de 2018 y los menores requerimientos de gastos de inversión (capex), son aspectos que influirán positivamente en la generación de caja del aeropuerto. De esta forma, nuestro escenario de proyección de fuentes sobre usos muestra un indicador promedio de 2x, para los siguientes 12 a 24 meses, que es superior al 1,1x esperado en la revisión pasada.

Oportunidades y amenazas

Qué puede llevarnos a subir la calificación

BRC identificó las siguientes oportunidades que podrían mejorar la calificación actual:

- La reducción de la relación deuda/EBITDA a niveles de 4x.
- El incremento del margen EBITDA en niveles superiores al 70%.
- Una relación proyectada de fuentes sobre usos superior a 1,2x

Qué podría llevarnos a bajar la calificación

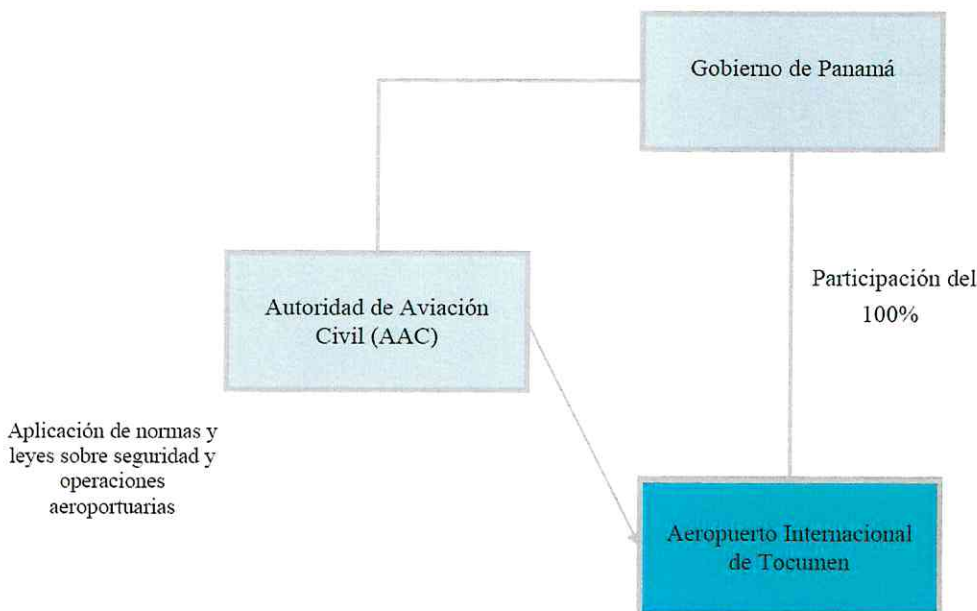
BRC identificó los siguientes aspectos de mejora y/o seguimiento de la compañía y/o de la industria que podrían afectar la calificación actual:

- El nivel de apalancamiento no se reduce a la velocidad que esperamos. En este sentido, en 2020 la relación deuda neta/EBITDA debería ubicarse debajo de 8x.
- La evidencia de un cambio en el respaldo del Gobierno panameño.
- El deterioro del margen EBITDA en niveles inferiores al 40%.
- El indicador de fuentes sobre usos en valores inferiores a 1,0x.

Emisor y su actividad

El aeropuerto internacional de Tocumen (AT) es una compañía del gobierno panameño (ver Gráfico 1), que inició su operación en 1947 y cuya actividad aérea la regula la Autoridad de Aviación Civil (AAC).

Gráfico 1
Participación accionaria



Fuente: Aeropuerto de Tocumen

MA

Es la principal puerta de conexión internacional del país, su ubicación estratégica y su posición de *hub* regional de Copa Airlines le ha permitido posicionarse como una de las terminales aéreas más importantes de América latina en número de destinos y tráfico movilizado.

Riesgos de industria

El incremento en la dinámica de pasajeros del transporte aéreo ha planteado mayores retos para los aeropuertos en términos de su infraestructura, procesos logísticos, precios, para de esta forma mantener su posición competitiva.

A continuación, presentamos los principales riesgos que identificamos en la industria de infraestructura aeroportuaria:

- **Riesgo país e influencia política:** La actividad de los aeropuertos se define en un marco legal de largo plazo, o por contratos de concesión, lo que brinda transparencia y predictibilidad sobre sus ingresos. Para el caso de Tocumen, la participación y el apoyo del Gobierno ha sido relevante para que la compañía pudiera desarrollar su plan de expansión.
- **Dinámica financiera asociada a los ciclos de la economía:** Aunque la dinámica financiera de los aeropuertos tiene una fuerte relación con el desempeño de la economía, una desaceleración económica tiene un menor impacto en el sector de la infraestructura aeroportuaria por su naturaleza monopolística o dominante y porque en algunos casos es un servicio que no cuenta con un sustituto.
- **Riesgo de sustitución:** Este riesgo se relaciona con la posibilidad de que los usuarios del transporte aéreo utilicen otro tipo de transporte, de forma que se afecten los ingresos del aeropuerto. En nuestra opinión, este aspecto tiene un bajo impacto para Tocumen, teniendo en cuenta que en América Latina no existe otro tipo de infraestructura que permita cubrir las rutas que cubren las aerolíneas.
- **Requerimientos elevados de capex:** Las elevadas necesidades de inversión para la construcción de un aeropuerto se constituyen en una barrera de entrada para otros competidores. Aunque en Panamá existen otros aeropuertos, Tocumen es el único internacional y moviliza cerca de 98% de los pasajeros.

La visita técnica para el proceso de calificación se realizó con la oportunidad una oportunidad aceptable por la disponibilidad de la entidad calificada y la entrega de la información no se cumplió en los tiempos previstos y ni con los requerimientos de BRC Investor Services S. A. SCV.

La información financiera incluida en este reporte está basada en los estados financieros auditados de los últimos tres años y con corte a junio de 2019.

BRC Investor Services S.A. SCV no realiza funciones de auditoría, por tanto, la administración de la entidad asume entera responsabilidad sobre la integridad y veracidad de toda la información entregada y que ha servido de base para la elaboración del presente informe. Por otra parte, la calificadora revisó la información pública disponible y la comparó con la información entregada por la entidad calificada / el emisor calificado.

Una calificación de riesgo emitida por BRC Investor Services S.A. –Sociedad Calificadora de Valores– es una opinión técnica y en ningún momento pretende ser una recomendación para comprar, vender o mantener una inversión determinada y/o un valor, ni implica una garantía de pago del título, sino una evaluación sobre la probabilidad de que el capital del mismo y sus rendimientos sean cancelados oportunamente. La información contenida en esta publicación ha sido obtenida de fuentes que se presumen confiables y precisas; por ello, no asumimos responsabilidad por errores u omisiones o por resultados derivados del uso de esta información.

MA
DA

En caso de tener alguna inquietud en relación con los indicadores incluidos en este documento puede consultar el glosario en www.brc.com.co

Para ver las definiciones de nuestras calificaciones visite www.brc.com.co o bien, haga clic [aquí](#).

III. MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO

Las hojas de vida de los miembros del Comité Técnico de Calificación se encuentran disponibles en nuestra página web www.brc.com.co

BA
MBA



Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Estados financieros por el año terminado el 31 de diciembre de 2019 e Informe de los Auditores Independientes del 13 de julio de 2020

“Este documento ha sido preparado con el conocimiento de que su contenido será puesto a disposición del público inversionista y del público en general”

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "JA", located at the bottom right of the page.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Informe de los Auditores Independientes y Estados financieros 2019

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 - 4
Estado de situación financiera	5
Estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	6
Estado de cambios en el patrimonio	7
Estado de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros	9 -58

NFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A la Junta Directiva y Accionista de
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros del **Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.** (“la Compañía”), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2019, el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral, el estado de cambios en el patrimonio y el estado de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y las notas a los estados financieros, así como un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera del **Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.** al 31 de diciembre de 2019 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Bases para la opinión

Realizamos nuestra auditoría de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de conformidad con esas normas se describen detalladamente en la sección Responsabilidades del Auditor en la Auditoría de los Estados Financieros de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de acuerdo con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para los Contadores Profesionales (Código de Ética IESBA) y el Código de Ética Profesional para los Contadores Públicos Autorizados de Panamá (Capítulo V de la Ley 57 del 1 de septiembre de 1978), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y con el Código de Ética IESBA. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión.

Asuntos clave de la auditoría

Los asuntos clave de la auditoría son aquellos asuntos que, según nuestro juicio profesional, han sido de mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros del período actual. Estos asuntos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esos asuntos.

Deloitte.

Deficiencias de controles de acumulación de gastos y pasivos.

Durante los procedimientos de auditoría de años anteriores, hemos identificado errores de corte por falta de acumulación de gastos y pasivos en los estados financieros de esos años. Durante el año actual, a través de los procedimientos de planificación, identificamos que la Administración ha iniciado un proceso de remediación a través de la implementación de controles mitigantes. Existe el riesgo de que los controles implementados del proceso de acumulación no sean eficaces y se origine un error material de acumulación de gastos y pasivos.

Cómo el asunto fue abordado en nuestra auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría en esta área, incluye, entre otros:

- Prueba del diseño e implementación sobre el proceso de evaluación y acumulación de gastos y pasivos.
- Examen de información de distintas fuentes (Reporte de gastos en vigencia expirada y reporte de gestiones de cobros pendientes) en busca de partidas correspondientes a gastos o pasivos no contabilizados.
- Desarrollamos procedimientos de auditoría sobre pagos subsiguientes en busca de pagos a pasivos no reconocidos a la fecha del estado de situación financiera.
- Revisión analítica de los gastos por conceptos, basado en expectativa del histórico de años anteriores y seguimiento a las variaciones que superaban nuestras expectativas.

Asunto de énfasis

Llamamos la atención a la Nota 27 de los estados financieros, que describe la incertidumbre surgida por la posible afectación del COVID-19.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información corresponde a la información incluida en el informe IN-A, pero no incluye los estados financieros y el informe del auditor sobre los mismos. Este informe se espera que esté disponible para nosotros después de la fecha del informe del auditor.

Nuestra opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no expresaremos ninguna forma de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

Junto con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad es leer la otra información arriba identificada cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría o que de otra manera parezca tener errores materiales.

Cuando leamos el informe IN-A, si concluimos que hay un error material en el mismo, se requiere que comuniquemos el asunto a los encargados del gobierno y a las autoridades regulatorias en caso de ser aplicable.

Responsabilidades de la Administración y de los encargados del gobierno corporativo en relación con los estados financieros

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

Al preparar los estados financieros, la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con el negocio en marcha y utilizar la base de negocio en marcha, a menos que la Administración pretenda liquidar la Compañía o de cesar las operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

AA
AA

Deloitte.

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

Responsabilidades del auditor en la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener la seguridad razonable de que los estados financieros 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 NIA 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 de los usuarios en base en estos estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, ejercemos el juicio profesional y mantenemos escepticismo profesional durante la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error importante en los estados financieros, 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.
- 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 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, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos subyacentes de manera que logren su presentación razonable.

Nosotros comunicamos a los encargados del gobierno corporativo lo referente a, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad de ejecución planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identifiquemos durante nuestra auditoría.

Nosotros también proporcionamos a los encargados del gobierno corporativo, una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética relevantes en relación con la independencia y les comunicamos todas las relaciones y otros asuntos que puedan, de manera razonable, pensarse que afectan nuestra independencia, y cuando sea aplicable, las correspondientes salvaguardas.

Deloitte.

Entre los asuntos que han sido comunicados a los encargados del gobierno corporativo de la Compañía, determinamos aquellos que han sido los más significativos en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son, en consecuencia, los asuntos claves de la auditoría. Describimos estos asuntos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente el asunto o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que un asunto no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de tal comunicación.

La Socia a cargo de la auditoría que origina este informe de los auditores independientes es Diana Mosquera.



13 de julio de 2020
Panamá, República de Panamá

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Estado de situación financiera
31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Activos	Notas	2019	2018	Patrimonio y pasivos	Notas	2019	2018
Activos no corrientes				Patrimonio			
Inmuebles, equipo y mejoras a la propiedad, neto de depreciación	4	686,018,520	636,252,323	Acciones comunes; autorizadas 1,000,000 con valor nominal; de B/.20.00 cada una, todas emitidas y en circulación		20,000,000	20,000,000
Construcciones en proceso	5	1,254,385,557	1,170,791,831	Capital adicional pagado		307,661,033	307,661,033
Impuesto diferido activo	14	13,020,347	13,134,348	Utilidad acumulada		216,016,282	162,997,633
Adelanto a contratistas		233,527	641,509	Cuentas por cobrar accionista	20	(15,170,000)	(12,670,000)
Adelanto a compras en el extranjero	6	39,613,680	66,376,960	Impuesto complementario		(14,148,106)	(12,960,106)
Inventarios, neto		2,415,063	2,688,147	Total de patrimonio		<u>514,359,209</u>	<u>465,028,560</u>
Fondo de cesantía		3,995,851	3,847,218	Pasivos			
Depósitos en garantía		-	29,689	Pasivos no corrientes			
Total de activos no corrientes		<u>1,999,682,545</u>	<u>1,893,762,025</u>	Ingreso diferido	11	72,991,684	86,890,692
Activos corrientes				Bonos por pagar	12	1,404,745,440	1,411,281,443
Efectivo y depósitos en bancos	7	157,255,819	236,089,452	Cuentas por pagar a concesionarios		131,486	158,414
Cuentas por cobrar:				Depósitos de garantías de concesionarios		7,112,818	6,202,977
Clientes	21	18,207,618	19,132,627	Provisión para beneficio a jubilados	13	4,833,185	4,304,928
Partes relacionadas	8	213,967	82,634	Prima de antigüedad		3,665,316	3,361,076
Otras		72,328	21,865	Total de pasivos no corrientes		<u>1,493,479,929</u>	<u>1,512,199,530</u>
Menos: provisión por deterioro de cuentas incobrables		18,493,913	19,237,126	Pasivos corrientes			
Total de activos corrientes		<u>(7,065,238)</u>	<u>(4,988,991)</u>	Bonos por pagar		7,853,690	-
		<u>11,428,675</u>	<u>14,248,135</u>	Intereses por pagar		9,988,235	10,044,271
Gastos pagados por anticipado		411,461	629,678	Retenciones a contratistas	9	17,543,060	32,522,263
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado	14	-	4,058,288	Cuentas por pagar partes relacionadas	8	15,318,887	15,114,919
Total de activos corrientes		<u>169,095,955</u>	<u>255,025,553</u>	Cuentas por pagar otras y gastos acumulados por pagar	9,10	34,916,332	49,930,906
				Cuentas por pagar a concesionarios		26,928	30,838
				Impuesto sobre la renta por pagar		11,472,430	-
				Otros impuestos por pagar	15	39,375,088	37,587,216
				Ingreso diferido	11	24,444,712	26,329,075
				Total de pasivos corrientes		<u>160,939,362</u>	<u>171,559,488</u>
				Total de pasivos		<u>1,654,419,291</u>	<u>1,683,759,018</u>
Total de activos		<u>2,168,778,500</u>	<u>2,148,787,578</u>	Total de patrimonio y pasivos		<u>2,168,778,500</u>	<u>2,148,787,578</u>

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

11/1

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

	Notas	2019	2018
Operaciones continuas			
Ingresos	8, 16	258,890,274	236,831,428
Depreciación	4	(18,213,758)	(16,597,769)
Costos de personal	17	(39,787,741)	(38,544,327)
Reparaciones y mantenimiento	8	(8,358,534)	(5,184,383)
Electricidad, agua y teléfono		(8,320,645)	(6,610,651)
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Nacional de Aeronáutica	8	(15,000,000)	(15,000,000)
Honorarios de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros gastos relacionados	8	(7,389,613)	(8,454,378)
Pago por concesión de Panamá Pacífico	25	(2,500,000)	(2,500,000)
Otros gastos	8, 15, 19	(17,873,387)	(32,289,196)
Costos financieros, neto	8, 18	<u>(29,012,196)</u>	<u>(43,717,691)</u>
Utilidad antes de impuesto sobre la renta		<u>112,434,400</u>	<u>67,933,033</u>
Impuesto sobre la renta:			
Corriente		(34,301,750)	(18,648,023)
Diferido		<u>(114,001)</u>	<u>2,089,190</u>
Total de impuesto sobre la renta	14	<u>(34,415,751)</u>	<u>(16,558,833)</u>
Utilidad neta		<u>78,018,649</u>	<u>51,374,200</u>

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

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

**Estado de cambios en el patrimonio
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019**
(En balboas)

	Nota	Acciones comunes	Capital adicional pagado	Utilidad acumulada	Cuentas por cobrar accionista	Impuesto complementario	Total del patrimonio
Saldo al 31 de diciembre de 2017		20,000,000	307,661,033	131,923,433	-	(11,969,993)	447,614,473
Utilidad neta		-	-	51,374,200	-	-	51,374,200
Contribuciones y distribución al accionista							
Dividendos declarados	20	-	-	(20,000,000)	-	1,188,000	(18,812,000)
Cuentas por cobrar accionista		-	-	-	(9,700,000)	-	(9,700,000)
Otros		-	-	(300,000)	-	-	(300,000)
Impuesto de dividendos pagados a cuentas por cobrar accionista	20	-	-	-	(2,970,000)	-	(2,970,000)
Impuesto complementario		-	-	-	-	(2,178,113)	(2,178,113)
Total de contribuciones y distribuciones al accionista		-	-	(20,300,000)	(12,670,000)	(990,113)	(33,960,113)
Saldo al 31 de diciembre de 2018		20,000,000	307,661,033	162,997,633	(12,670,000)	(12,960,106)	465,028,560
Utilidad neta		-	-	78,018,649	-	-	78,018,649
Contribuciones y distribución al accionista							
Dividendos declarados	20	-	-	(25,000,000)	-	-	(25,000,000)
Impuesto de dividendos pagados a cuentas por cobrar accionista	20	-	-	-	(2,500,000)	-	(2,500,000)
Impuesto complementario		-	-	-	-	(1,188,000)	(1,188,000)
Total de contribuciones y distribuciones al accionista		-	-	(25,000,000)	(2,500,000)	(1,188,000)	(28,688,000)
Saldo al 31 de diciembre de 2019		20,000,000	307,661,033	216,016,282	(15,170,000)	(14,148,106)	514,359,209

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

945
H B

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

**Estado de flujos de efectivo
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)**

	Notas	2019	2018
Flujos de efectivo de las actividades de operación:			
Utilidad neta		78,018,649	51,374,200
Ajuste por:			
Depreciación	4	18,213,758	16,597,769
Provisión de impuesto de inmueble sobre mejoras	15, 18	1,787,872	1,787,873
Provisión para cuentas de dudoso cobro	21	2,076,247	4,901,041
Provisión para beneficio a jubilados	13	528,257	(122,637)
Provisión para prima de antigüedad		525,175	1,164,536
(Ganancia) pérdida por venta de activos fijos	4	(340,912)	420,084
Costos financieros, neto	18	29,012,196	43,717,691
Impuesto sobre la renta reconocido en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	14	34,415,751	16,558,833
		<u>164,236,993</u>	<u>136,399,390</u>
Cambios en activos y pasivos de operaciones:			
Disminución (aumento) en cuentas por cobrar		743,213	(7,919,573)
Disminución (aumento) en inventarios		273,084	(759,071)
Disminución (aumento) en gastos pagados por anticipado y otros activos		247,906	(4,392,588)
Disminución en adelantado a compras en el extranjero y contratista		26,763,280	13,851,355
(Disminución) aumento en ingreso diferido		(15,783,371)	67,644,211
Disminución en cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar	23	(15,905,168)	(18,333,089)
Aumento en gastos acumulados por pagar y otros pasivos		628,798	1,466,263
Aumento (disminución) de cuentas por pagar con partes relacionadas, neto		203,968	(17,288,558)
Aumento del fondo de cesantía		(148,633)	(131,936)
		<u>161,260,070</u>	<u>170,536,404</u>
Flujos procedentes de las actividades de operación:			
Impuesto sobre la renta pagado		(18,771,031)	(7,230,814)
Intereses recibidos		932,487	1,125,812
Intereses pagados		(84,843,750)	(35,208,428)
Efectivo neto provisto por las actividades de operación		<u>58,577,776</u>	<u>129,222,974</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:			
Pago para construcciones en proceso		(101,993,159)	(236,999,971)
Depósito a plazo fijo		-	82,717,260
Adquisición de activos fijos	4	(5,660,816)	(6,637,418)
Cambio en adelanto a contratistas		(1,069,434)	82,576
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		<u>(108,723,409)</u>	<u>(160,837,553)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:			
Dividendos pagados	20	(25,000,000)	(20,000,000)
Cuentas por cobrar accionista	20	(2,500,000)	(9,700,000)
Otros		-	(300,000)
Producto de emisión de bonos corporativos, neto de costo de emisión	12	-	847,418,066
Pago de bonos	12	-	(631,000,000)
Fondo de fideicomiso de garantía	7,21	(1,487,544)	(13,975,254)
Impuesto complementario		(1,188,000)	(990,113)
Efectivo neto (utilizado en) provisto por las actividades de financiamiento		<u>(30,175,544)</u>	<u>171,452,699</u>
Disminución (aumento) neto en efectivo y equivalente de efectivo		(80,321,177)	139,838,120
Efectivo y equivalente al inicio del año		<u>168,056,157</u>	<u>28,218,037</u>
Efectivo y equivalente al final del año		<u>87,734,980</u>	<u>168,056,157</u>

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

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

**Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019**
(En balboas)

1. Información general

Constitución e información general

El Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. (en adelante “la Compañía”) fue constituido mediante Escritura No.2018 de 11 del abril de 2003, e inscrito en la sección mercantil de sociedades anónimas, y está bajo el marco regulatorio para la administración de los aeropuertos y aeródromos de Panamá según Ley No. 23 de 20 del abril de 2003. Mediante Resolución No.30 del 9 de abril de 2003, el Ministerio de Economía y Finanzas autorizó la expedición del Pacto Social de constitución de la Compañía que administra el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (en adelante “el Aeropuerto”).

La actividad de la Compañía consiste en prestar el servicio público de administración del Aeropuerto con criterios de eficiencia, transparencia y trato igualitario, a fin de garantizar un servicio de calidad a los usuarios. Sus principales ingresos provienen del cobro de tarifas a las aerolíneas por los vuelos internacionales e impuestos de salida de los pasajeros, así como alquileres y concesiones comerciales de áreas dentro de las instalaciones del aeropuerto y servicios básicos.

La oficina principal de la Compañía está localizada en el corregimiento de Tocumen, Distrito de Panamá.

2. Aplicación de nuevas Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF’s)

2.1 Pronunciamientos contables emitidos recientemente y aplicable en el período actual

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 NIIF 16 reemplazó la guía práctica incluida en el NIC 17 Arrendamientos y sus interpretaciones, 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 la Compañía era el 1 de enero de 2019.

Los principales cambios en la definición de un arrendamiento están asociados al concepto de control. NIIF 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.

i. Impacto en la contabilidad del arrendador

La NIIF 16 no cambia sustancialmente cómo un arrendador contabiliza los arrendamientos. Según la NIIF 16, un arrendador continúa clasificando los arrendamientos como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos y contabiliza esos dos tipos de arrendamientos de manera diferente.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

La Compañía realizó una evaluación sobre la nueva norma contable y como resultado de esta revisión, se determinó que no tuvo impacto en los estados financieros por el año terminado el 31 de diciembre 2019.

Enmiendas a las CNIIF 23 - Incertidumbre sobre los tratamientos de los impuestos a los ingresos

La interpretación establece cómo determinar la posición tributaria contable cuando haya incertidumbre sobre los tratamientos de los impuestos a los ingresos.

La interpretación requiere que una entidad:

- a) Determine si las posiciones tributarias inciertas son valoradas por separados o como un grupo; y
- b) Valore si es probable que la autoridad tributaria aceptará un tratamiento tributario incierto usado, o propuesto a ser usado, por una entidad en sus declaraciones de los impuestos a los ingresos:
 - Si es así, la entidad debe determinar su posición tributaria contable consistentemente con el tratamiento tributario usado o planeado a ser usado en sus declaraciones de los impuestos a los ingresos.
 - Si no es así, la entidad debe reflejar el efecto de la incertidumbre en la determinación de su posición tributaria contable.

La Compañía realizó una evaluación de la nueva norma contable. Como resultado de esta revisión, la Compañía determinó que no tuvo impacto en los estados financieros al 31 de diciembre de 2019.

3. Resumen de políticas de contabilidad más importantes

Un resumen de las políticas de contabilidad aplicadas en la preparación de los estados financieros se presenta a continuación:

3.1 Declaración de cumplimiento

Los estados financieros han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB").

3.2 Base de presentación

Los estados financieros son preparados bajo la base del 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 al vender un activo o se pagaría al transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de medición, independientemente de si ese precio es directamente observable o estimado usando otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Compañía toma en cuenta las características del activo o pasivo si los participantes del mercado toman en cuenta esas características al valorar el activo o pasivo a la fecha de medición. El valor razonable para efectos de medición y/o revelación en estos estados financieros se determina sobre esa base, excepto por las transacciones de pagos basados en acciones que se encuentran dentro del alcance de la NIIF 2, las transacciones de arrendamiento, dentro del alcance de la NIIF 16 y las mediciones que tienen ciertas similitudes con el valor razonable pero que no son valor razonable, como el valor neto realizable en la NIC 2 o el valor en uso en la NIC 36.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

Además, para efectos de información financiera, las mediciones del valor razonable se categorizan en Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado hasta el cual las entradas a las mediciones del valor razonable son observables y la importancia de las entradas para las mediciones 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 Moneda funcional y de presentación

Los estados financieros están expresados en balboas (B/.), que es la unidad monetaria de la República de Panamá, la cual está a la par y es de libre cambio con el dólar (US\$) de los Estados Unidos de América. El balboa es la moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Compañía.

3.4 Instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros se reconocen cuando la Compañía pasa a formar parte de las disposiciones contractuales del instrumento.

Los activos y pasivos financieros se miden inicialmente al valor razonable. Los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos y pasivos financieros (distintos a los activos y pasivos financieros designados al valor razonable con cambio en los resultados) se agregan o deducen del valor razonable de los activos o pasivos financieros, cuando sea apropiado, al momento del reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos o pasivos financieros designados al valor razonable con cambio en los resultados se reconocen de inmediato en ganancia o pérdida.

3.5 Activos financieros

La Compañía mantiene 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.

Los activos financieros se clasifican dentro de las siguientes categorías: "efectivos y equivalentes de efectivos" y "cuentas por cobrar". La clasificación depende de la naturaleza y propósito de los activos financieros y se determina al momento del reconocimiento inicial. Todas las compras o ventas regulares de activos financieros son reconocidas y dadas de baja a la fecha de la transacción. Las compras o ventas regulares son todas aquellas compras o ventas de activos financieros que requieran la entrega de activos dentro del marco de tiempo establecido por una regulación o acuerdo en el mercado.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

3.5.1 Método de la tasa de interés efectiva

El método de la tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento financiero y de imputación del ingreso financiero a lo largo del período relevante. La tasa de interés efectiva es la tasa de descuento que iguala exactamente los flujos de efectivo por cobrar o por pagar estimados (incluyendo comisión, puntos básicos de intereses pagados o recibidos, costos de transacción y otras primas o descuentos que estén incluidos en el cálculo de la tasa de interés efectiva) a lo largo de la vida esperada del instrumento financiero o, cuando sea adecuado, en un período más corto, con el importe neto en libros en el reconocimiento inicial.

Los ingresos son reconocidos sobre la base de la tasa de interés efectiva para los instrumentos de deuda distintos a los activos financieros clasificados al valor razonable con cambio en los resultados.

A continuación, los activos financieros relevantes a la fecha del estado de situación financiera:

3.5.2 Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables que no se encuentran cotizados en un mercado activo. Las cuentas por cobrar, incluyendo las cuentas comerciales, otras cuentas por cobrar, saldo bancario y efectivo, entre otros, se miden a costo amortizado usando el método de interés efectivo menos cualquier deterioro.

El ingreso por intereses es reconocido al aplicar la tasa de interés vigente, salvo las cuentas por cobrar a corto plazo cuando el efecto de no descontar no es significativo.

3.5.3 Deterioro de activos financieros

Los activos financieros son probados por deterioro al final de cada período sobre el cual se informa.

Bajo la NIIF 9, las provisiones para pérdidas crediticias esperadas se miden en cualquiera de las siguientes bases:

- Pérdidas crediticias esperadas (ECL) de 12 meses: son ECL que resultan de posibles eventos predeterminados dentro de los 12 meses posteriores a la fecha del informe, y
- Pérdidas crediticias esperadas (ECL) de por vida: son ECL que resultan de todos los eventos predeterminados posibles durante la vida útil esperada de un instrumento financiero.

La Compañía ha optado por medir la provisión para pérdidas por cuentas por cobrar por un monto igual a ECL de por vida ("el enfoque simplificado para cuentas por cobrar comerciales"). Para determinar las ECL en las cuentas por cobrar, la Compañía utiliza una matriz de provisión respaldada por la experiencia histórica de pérdidas crediticias de las cuentas por cobrar, ajustada según corresponda para reflejar las condiciones actuales y las estimaciones de las condiciones económicas futuras. Por lo tanto, se aplican porcentajes de provisión fijos, dependiendo de la cantidad de días que una cuenta por cobrar está vencida (0 a 30 días atrasada, 31 a 60 días atrasada, 61 a 90 días atrasada y más de 90 días atrasadas), siendo la definición de deterioro utilizada por La Compañía cuando un activo financiero alcanza una morosidad mayor a 90 días.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El importe en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros excepto para las cuentas por cobrar, donde el importe en libros se reduce a través de una cuenta de provisión. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la cuenta de provisión. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la cuenta de provisión. Los cambios en el importe en libros de la cuenta de provisión se reconocen en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

3.5.4 Baja en cuenta de los activos financieros

La Compañía da de baja en cuentas un activo financiero únicamente cuando expiren los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, o cuando transfiera de manera sustancial los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero a otra entidad. Si la Compañía no transfiera ni retiene sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Compañía reconocerá su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar. Si la Compañía retiene sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad de un activo financiero transferido, la Compañía continuará reconociendo el activo financiero y también reconocerá un préstamo colateral por los ingresos recibidos.

En la baja total en cuentas de un activo financiero, la diferencia entre el importe en libros del activo y la suma de la contraprestación recibida y por recibir, así como el resultado acumulado que habían sido reconocidos en otro resultado integral y acumulados en el patrimonio se reconoce en ganancias o pérdidas.

En caso de la baja parcial en cuentas de un activo financiero (es decir, cuando la Compañía retiene una opción para readquirir parte de un activo transferido), la Compañía distribuye el importe en libros anterior del activo financiero entre la parte que continúa reconociendo bajo una participación continua, y la parte que ya no reconocerá sobre la base del valor razonable relativo de dichas partes a la fecha de la transferencia. La diferencia entre el importe en libros asignada a la parte que ya no continuará siendo reconocida y la suma de la contraprestación recibida por la parte que ya no seguirá siendo reconocida y cualquier ganancia o pérdida acumulada asignada que hubiese sido reconocida en otro resultado integral se reconoce en ganancias o pérdidas. La ganancia o pérdida acumulada que hubiese sido reconocida en otro resultado integral es distribuida entre la parte que continúa siendo reconocida y la parte que ya no será reconocida con base en los valores razonables relativos de ambas partes.

3.6 Pasivos financieros e instrumentos de patrimonio

3.6.1 Pasivos financieros e instrumentos de patrimonio

Los instrumentos de deuda y patrimonio son clasificados como pasivos financieros o como patrimonio de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

3.6.2 Instrumentos de patrimonio

Un instrumento de patrimonio consiste en cualquier contrato que evidencie un interés residual en los activos de una Compañía luego de deducir todos sus pasivos. Los instrumentos de patrimonio emitidos por la Compañía se reconocen por los ingresos recibidos, neto de los costos de emisión directos.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

La recompra de los instrumentos de patrimonio propios de la Compañía se reconoce y se deduce directamente en el patrimonio. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en los resultados, provenientes de la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de patrimonio propios de la Compañía.

3.6.3 Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros (incluyendo bonos por pagar, cuentas por pagar comerciales y otros) se miden posteriormente al costo amortizado usando el método de la tasa de interés efectiva.

El método de la tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de imputación del gasto financiero a lo largo del período relevante. La tasa de interés efectiva es la tasa de descuento que iguala exactamente los flujos de efectivo por cobrar o por pagar (incluyendo todos los honorarios y puntos pagados o recibidos que forman parte de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) estimados a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado), en un período más corto con el importe neto en libros en el momento de reconocimiento inicial.

3.7 Inventarios

Los inventarios consisten en piezas, repuestos y materiales que son valorados al costo de adquisición, menos la provisión para deterioro u obsolescencia. La Compañía evalúa la necesidad de registrar cualquier ajuste por obsolescencia del inventario cada año.

3.8 Construcciones en proceso

Las construcciones en proceso representan los costos del proyecto considerado en el "Plan de Expansión de la Terminal 2" y otros proyectos de infraestructura, los cuales se encuentran en etapa de construcción.

Los costos de los proyectos en construcción se transfieren a inmuebles y mejoras a la propiedad en explotación, a lo largo del período fiscal o al cierre del ejercicio financiero, una vez que la infraestructura haya sido comisionada a entrar a explotación comercial y se disponga de la correspondiente acta de aceptación sustancial o final.

Los costos de las construcciones en proceso incluyen costos de salarios, prestaciones laborales, intereses del préstamo atribuible a la construcción 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 construcción en proceso. La capitalización finaliza cuando la infraestructura bajo desarrollo esté disponible para su utilización. Los otros intereses son reconocidos como costos financieros cuando se incurren. Al 31 de diciembre 2019, los costos de intereses netos capitalizados fueron por B/.56,189,988 (2018: B/.58,076,589).

3.9 Inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad

i. Reconocimiento y medida

Los inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad para uso en la producción o suministro de bienes y servicios de arrendamiento a terceros o para fines administrativos están valorados al costo menos la depreciación acumulada, excepto por los terrenos que están valorados al costo.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

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

Las ganancias y pérdidas en disposición de una partida de propiedades, equipos y mejoras a la propiedad son determinadas comparando el producto de la disposición con el valor según libros de los activos y son reconocidas netas dentro de los "otros ingresos" en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

La Compañía clasifica de propiedades y mejoras a la propiedad aquella porción del activo que se utiliza para propósitos de generar renta, cuando estos activos no puedan ser vendidos separadamente y cuando la porción del activo utilizado para propósitos de producción o suministros de bienes o servicios o para fines administrativos no es significativa.

Un elemento de propiedades, planta y equipos se da de baja cuando es vendido o cuando no se esperan beneficios económicos futuros que surjan de la utilización continuada del activo. Cualquier ganancia o pérdida resultante de la enajenación o retiro de un elemento de propiedades, planta y equipo se calcula como la diferencia entre los ingresos de las ventas y el valor en libros del activo, y se reconoce en utilidad o pérdida.

ii. Depreciación

La depreciación es reconocida hasta dar de baja al costo de los activos (distintos de los terrenos y propiedades bajo construcción menos su valor residual durante su vida útil). La depreciación de propiedades, equipos y mejoras a la propiedad se reconoce en utilidad o pérdida.

Los elementos de las propiedades, equipos y mejoras a las propiedades se deprecian usando el método lineal en resultados con base en las vidas útiles estimadas de cada componente. La tierra no se deprecia. Los elementos de inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad se deprecian desde la fecha en la que están instalados y listos para su uso o en el caso de los activos construidos internamente, desde la fecha en la que el activo esté completado y en condiciones de ser usado.

La vida útil estimada de los activos es como sigue:

	<u>Vida útil estimada</u>
Mobiliario y enseres	10
Equipo rodante	5
Equipo de barredora	10
Equipo de informática	5
Maquinaria, equipo y otros	10
Equipo de oficina	10
Equipo puentes de abordaje	18
Infraestructura y mejoras	40

La vida útil estimada, valor residual y método de depreciación son revisados al final de cada período sobre el que se informa, siendo el efecto de cualquier cambio en el estimado registrado sobre una base prospectiva.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

iii. Costos subsiguientes

El costo de reemplazar una parte de un activo de propiedades, equipos y mejoras a la propiedad es reconocido en el valor según libros de la partida del activo, sólo cuando existe la probabilidad de que el beneficio económico asociado al bien retorne a la Compañía y el costo del bien pueda ser registrado de una forma fiable. El valor según libros de la parte sustituida se deja de reconocer. Los costos del mantenimiento diario de propiedades, equipos y mejoras a la propiedad son reconocidos en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral durante el período en el que se incurren.

3.10 Deterioro de activos no financieros

Los valores en libros de los activos no financieros de la Compañía son revisados en cada fecha de reporte para determinar si existe una indicación de deterioro. Si tal indicación existe, entonces se estima el valor recuperable con el fin de determinar la extensión de la pérdida de valor (si hubiese). Cuando no es posible estimar el importe recuperable de un activo individual, la Compañía estima el importe recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece el activo. Cuando una base razonable y consistente de la asignación puede ser identificada, los activos de la Compañía también se asignan a las unidades generadoras de efectivo individuales, o de lo contrario, se asignan a la Compañía más pequeña de unidades generadoras de efectivo para las que se puede identificar una base de asignación razonable y coherente.

El valor recuperable de un activo o su unidad generadora de efectivo es la cantidad mayor entre su valor de uso y su valor razonable menos los costos necesarios para su venta. Al evaluar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados son descontados a su valor presente utilizando una tasa de descuento, antes de impuesto, que refleje las evaluaciones corrientes de mercado del valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo. Para los propósitos de la prueba de deterioro, los activos se juntan en la Compañía menor de activos que genera entradas de efectivo del uso continuo, que tenga gran independencia de las entradas de efectivo de otros activos o grupos de activos (la unidad generadora de efectivo).

Una pérdida por deterioro se reconoce si el valor en libros de un activo o su unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable estimado. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

Con respecto a otros activos, las pérdidas por deterioro registradas en ejercicios anteriores son evaluadas en cada fecha de presentación con respecto a cualquier indicio de que la pérdida haya disminuido o ya no existe. Una pérdida por deterioro se reversa si se ha producido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierte posteriormente, el importe en libros del activo (o una unidad generadora de efectivo) se incrementa a la estimación revisada de su importe recuperable; sin exceder el valor en libros que se habría determinado si no se hubiera reconocido pérdida por deterioro para el activo (o unidad generadora de efectivo) en ejercicios anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en el resultado del período.

3.11 Provisiones

Una provisión se reconoce sí, como resultado de un evento pasado, la Compañía tiene una obligación legal o implícita que puede estimarse confiablemente y es probable que una erogación de beneficios económicos sea requerida para liquidar la obligación.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El importe reconocido como provisión debe ser la mejor estimación del desembolso necesario para cancelar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres correspondientes. Cuando se mide una provisión usando el flujo de efectivo estimado para cancelar la obligación presente, su importe en libros representa el valor actual de dicho flujo de efectivo (cuando el efecto del valor del dinero en el tiempo es material).

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido con fiabilidad.

3.12 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación cobrada o por cobrar. Los ingresos se reducen por los descuentos o rebajas y otras asignaciones similares estimadas para los clientes.

3.12.1 Prestación de servicios

Los ingresos provenientes de contratos de servicios se reconocen cuando se presta el servicio o por referencia al estado de terminación del contrato.

Los ingresos por prestación de servicios de operación aeroportuaria incluyen:

A) *Operación* - Corresponden al derecho de aterrizajes de las aeronaves, servicios de asistencia en tierra, arrendamiento de equipos de rampa y puente de abordaje para vuelos comerciales, privados y cargueros, así como la tarifa aplicada a cada una de las personas que en calidad de pasajeros nacionales e internacionales usen las instalaciones del edificio terminal de la Compañía en vuelos de salida. Estos ingresos son reconocidos una vez se emite la factura por servicio cada mes, sobre la base de devengado.

B) *Comerciales* - Incluyen los ingresos por uso de estacionamientos a los vehículos que ingresan a las instalaciones del aeropuerto y el margen de comercialización de combustible, el cual constituye el margen facturado a las empresas petroleras por la venta de combustible a las aeronaves que despachan dentro de las instalaciones de la Compañía.

Estos ingresos son reconocidos sobre la base de devengado, considerando los reportes de ventas mensuales de los agentes de ventas.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

3.12.2 Ingreso de alquiler

La política de la Compañía para el reconocimiento de ingresos provenientes de arrendamientos operativos se describe en el punto 3.13.1 a continuación:

3.12.3 Ingresos por intereses

Los ingresos por intereses de un activo financiero se reconocen cuando sea probable que la Compañía 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.

3.13 Arrendamientos

3.13.1 La Compañía como arrendadora

Los acuerdos de concesión generalmente incluyen un ingreso mínimo garantizado (IMG), como valor mínimo a pagar por concepto de canon y porcentaje de ventas brutas de los espacios comerciales alquilados. El porcentaje sobre las ventas brutas generadas en el espacio arrendado, se determina de acuerdo a la actividad comercial y usualmente está en rango de 5% a 10%.

Los pagos por derecho de llave recibidos por las concesiones administrativas para el arrendamiento de locales comerciales en la terminal aeroportuaria, se reconocen como ingresos durante el término del contrato y se incluye como parte de los ingresos por alquiler en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral.

Los ingresos fijos por arrendamientos operativos se reconocen de forma lineal a lo largo del plazo del arrendamiento pertinente.

Los ingresos variables se reconocen cuando es probable que los beneficios económicos fluyan a la Compañía y la cantidad de ingresos puede ser medida de forma fiable.

3.14 Costos por préstamos

Los costos por préstamos atribuidos directamente a la adquisición, construcción o producción de activos cualificados, los cuales constituyen activos que requieren de un período de tiempo substancial para su uso o venta, son sumados al costo de estos activos hasta el momento en que estén listos para su uso o venta.

El ingreso percibido por la inversión temporal en préstamos específicos pendientes para ser consumidos en activos cualificados es deducido de los costos por préstamos aptos para su capitalización.

Todos los otros costos por préstamos son reconocidos en ganancia o pérdida durante el período en que se incurren.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

3.15 Impuesto sobre la renta

El gasto de impuesto sobre la renta comprende el impuesto corriente y diferido. El gasto de impuesto sobre la renta se reconoce en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral excepto en la medida que se relacione con partidas reconocidas directamente en patrimonio o en otras utilidades integrales, de haber alguna, en cuyo caso se reconoce en otras utilidades integrales y se presenta en el patrimonio.

El impuesto corriente es el impuesto que se espera pagar sobre el ingreso gravable del año, utilizando las tasas de impuesto vigentes o que estarán vigentes a la fecha de reporte y cualquier ajuste al impuesto por pagar con relación a años anteriores.

El impuesto diferido se reconoce con relación a las diferencias temporales entre los valores en libros de los activos y pasivos para los propósitos financieros y las cantidades utilizadas para efectos impositivos. El impuesto diferido no se reconoce para diferencias temporales relacionadas con el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una combinación de negocio y tampoco afecte la utilidad neta contable o la renta gravable y las diferencias relacionadas con el reconocimiento inicial de la plusvalía. El impuesto diferido se mide a las tasas de impuesto que se esperan sean aplicables a las diferencias temporales cuando estas se reversen, con base en las leyes que están vigentes o que se espera que estén vigentes en esas fechas. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existen derechos legales exigibles para compensar los activos y pasivos de impuestos, y están relacionados con impuestos sobre la renta aforados por la misma autoridad en la misma entidad contribuyente, o en diferentes entidades contribuyentes pero que tienen la intención de liquidar los activos y pasivos por impuestos corrientes de manera compensada o que sus activos y pasivos por impuestos serán realizados simultáneamente.

Se reconoce un activo por impuesto diferido en la medida que sea probable que utilidades netas gravables futuras estén disponibles contra las cuales puedan ser utilizadas las diferencias temporales. Los activos diferidos se revisan en cada fecha de reporte y son reducidos en la medida que no sea probable que se realicen los beneficios impositivos relacionados.

3.16 Provisión para prima de antigüedad y fondo de cesantía

El Código de Trabajo establece en la legislación laboral panameña el reconocimiento de una prima de antigüedad de servicios. Para tal fin, la Compañía ha establecido una provisión, la cual se calcula sobre la base de una semana de indemnización por cada año de trabajo, o lo que es igual al 1.92% sobre los salarios pagados en el año.

De acuerdo al Código de Trabajo de la República de Panamá a la terminación de todo contrato por tiempo indefinido, cualquiera que sea la causa, el trabajador tiene derecho a una prima de antigüedad a razón de una semana de salario por cada año de trabajo desde el inicio de la relación de trabajo.

La Ley No.44 de 12 de diciembre de 1995, establece a partir de su vigencia, la obligación de los empleadores a constituir un fondo de cesantía para pagar a los empleados la prima de antigüedad y la indemnización por despido injustificado que establece el Código de Trabajo, el cual ascendía a B/.3,995,851 (2018: B/.3,847,218).

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

3.17 Provisión para beneficios a jubilados

De conformidad con el Artículo No.34 de la Ley No.21 del 18 de octubre de 1982 y la Gaceta Oficial No.19678 del 25 de octubre de 1982, de relacionadas a Jubilaciones Especiales, la Junta Directiva reconoció a partir del 1 de enero de 2009, una provisión para beneficio de empleados con cargo a resultados la cual se estableció con base en el último salario de los empleados al momento de cumplir 25 años de servicios continuos, y los años que pasarán hasta que cumpla la edad requerida para aplicar a la Jubilación de la Caja del Seguro Social. La información utilizada para el reconocimiento de la provisión para beneficio a jubilados se determinó con base a los bomberos elegibles que se mantenían contratados por parte de la Compañía.

Un plan de beneficios definidos es un plan post-empleo distinto del plan de contribuciones definidas. La obligación neta de la Compañía relacionada con los planes de pensiones de beneficios definidos es calculada de forma separada para el plan, calculando el monto del beneficio futuro que los jubilados han ganado a cambio de sus servicios en el período actual y en los anteriores; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente. Se deducen el costo por servicios no reconocidos con anterioridad y el valor razonable de cualquier activo de un plan. La tasa de descuento o costo es una medida financiera que se aplica para determinar el valor actual de un pago futuro. En Panamá no existe un mercado activo de títulos observables, por lo que se ha considerado la tasa relacionada con los bonos emitidos por el Gobierno de la República de Panamá en dólares de los Estados Unidos para el descuento de esta obligación.

El cálculo es realizado anualmente por un actuario calificado usando el método de la unidad de crédito proyectada. Cuando el cálculo genera un beneficio para la Compañía, el activo reconocido se limita al total neto de cualquier costo por servicio anterior no reconocido y al valor presente de cualquier devolución futura proveniente del plan o de reducciones en futuras contribuciones al plan. A fin de calcular el valor presente de los beneficios económicos, se debe considerar cualquier requerimiento de financiamiento mínimo que sea aplicable a cualquier plan de la Compañía. Un beneficio económico está disponible para la Compañía si es realizable en la duración del plan, o a la liquidación de las obligaciones del plan. Cuando se mejoran los beneficios de un plan, la porción del beneficio mejorado que tiene relación con servicios pasados realizados por empleados es reconocida en resultados usando el método lineal en el período promedio hasta que los beneficios sean entregados. En la medida en que los beneficios sean otorgados de forma inmediata, el gasto es reconocido inmediatamente en resultados.

La Compañía reconoce todas las ganancias o pérdidas actuariales que surgen de los planes de beneficios definidos y todos los gastos relacionados, en los costos de personal, en resultados.

Cuando tengan lugar reducciones o liquidaciones en un plan de beneficios definidos, la Compañía procederá a reconocer las ganancias o pérdidas derivadas de los mismos. Estas ganancias o pérdidas comprenderán cualquier cambio que pudiera resultar en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos contraídos por la entidad; cualesquiera ganancias o pérdidas actuariales y costos de servicio pasado que no hubieran sido previamente reconocidas.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

3.18 Acuerdos de concesión de servicios

La Compañía 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.

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.

Los activos financieros de acuerdos de concesión de servicios se reconocen en el estado 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 de situación financiera como activos intangibles denominados "activos intangibles por acuerdos de concesión de servicios" y son amortizados de forma lineal dentro del período de duración de la misma.

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.

3.19 Información por segmentos

La Compañía reporta los segmentos operativos conforme a la NIIF 8 - Segmento de operación. Los segmentos operativos son componentes de una entidad: (a) que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos; (b) cuyos resultados de operación son revisados de forma regular por la máxima autoridad en la operación de toma de decisiones de la entidad, para decidir sobre los recursos a ser asignados al segmento y evaluar su rendimiento; (c) en el que la información financiera diferenciadora está disponible.

La Compañía mantiene un segmento de información - operaciones de gestión y del aeropuerto.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

3.20 Fondos retenidos a contratistas

La Compañía retiene del cinco por ciento (5%) al diez por ciento (10%) y del monto adeudado en relación con cada pago hecho a los contratistas sujeto a lo establecido en los contratos de construcción, según lo establece cada contrato. Una vez completadas las obras y recibidas a satisfacción, los fondos retenidos son pagados a los respectivos contratistas.

3.21 Dividendos

Los dividendos son reconocidos en el estado de situación financiera como pasivo cuando la Compañía tiene la obligación para realizar el pago por la distribución autorizada por la Junta Directiva.

3.21.1 El impuesto complementario es un anticipo del impuesto al dividendo, que se reconoce sobre la base del 4% del beneficio neto imponible de cada período. Este impuesto se amortiza cuando la Compañía presenta su declaración de impuestos y paga los dividendos que se descuentan del impuesto causado por el dividendo.

3.22 Juicios contables críticos y fuentes claves de estimación de incertidumbre

En la aplicación de las políticas contables de la Compañía, las cuales se describen en la Nota 3, la Administración debe hacer juicios, estimados y presunciones sobre los importes en libros de los activos y pasivos que aparentemente no provienen de otras fuentes. Los estimados y presunciones asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichos estimados.

Los estimados y presunciones subyacentes se revisan regularmente. Las revisiones a los estimados contables se reconocen en el período de la revisión si la revisión sólo afecta ese período, o en períodos futuros si la revisión afecta tanto al período actual como a períodos subsecuentes.

3.22.1 Juicios esenciales al aplicar las políticas contables

A continuación, se presentan juicios esenciales, aparte de aquellos que involucran los estimados (ver 3.22.2), hechos por la Administración durante el proceso de aplicación de las políticas contables de la Compañía y que tienen un efecto significativo en los montos reconocidos en los estados financieros.

Reconocimiento de elementos en los estados financieros

Como parte del proceso de control y supervisión de la Compañía, en algunas circunstancias es requerido como requisito legal para que la transacción tenga validez, el refrendo de la Contraloría General de la República. En circunstancias donde es probable que los beneficios económicos asociados con la transacción llegue a, o salga de la entidad; el elemento tiene un costo o valor que pueda ser medido con fiabilidad, se ha llegado a un acuerdo con la contraparte y se han obtenido todas las aprobaciones requeridas de la Administración, dicha transacción se reconoce aún sin la aprobación de la Contraloría General de la República por considerarse una transacción con alta probabilidad de ejecución.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

3.22.2 Fuentes claves de estimación de incertidumbre

La información sobre las presunciones y la estimación en casos de incertidumbres que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste importante dentro del próximo año financiero se incluyen en las siguientes notas:

- Provisión para deterioro de activos financieros (Nota 21).
- Provisión para impuestos de inmuebles (Nota 15).
- Provisión para beneficios a jubilados (Nota 13).
- Contingencias. (Nota 26).

4. Inmuebles, equipo y mejoras a la propiedad, neto de depreciación

Los inmuebles, equipos y mejoras a la propiedad se detallan de la siguiente manera:

Costo	Saldo al 1 de enero de 2019	Adquisiciones	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Terrenos	270,393,709	-	-	-	-	270,393,709
Infraestructuras y mejoras	407,136,586	366,750	-	67,931,924	-	475,435,260
Mobiliario y enseres	4,076,160	1,528,104	-	1,139,618	-	6,743,882
Equipo rodante	12,725,534	135,180	-	-	-	12,860,714
Equipo de barredora	689,753	-	-	-	-	689,753
Equipo de informática	13,566,208	1,190,405	-	550,517	1,078,855	16,385,985
Maquinaria, equipo y otros	45,271,653	609,250	-	359,153	127,680	46,367,736
Equipo de oficina	56,740	7,022	-	-	-	63,762
Equipo de puentes de abordaje	21,185,762	-	-	-	-	21,185,762
Obras de arte	70,360	-	-	-	-	70,360
Otros bienes culturales	19,860	-	-	-	-	19,860
Otros activos	10,444,663	-	(1,265,776)	-	(7,385,415)	1,793,472
Total	785,636,988	3,836,711	(1,265,776)	69,981,212	(6,178,880)	852,010,255

Depreciación	Saldo al 1 de enero de 2019	Gasto de depreciación	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Infraestructuras y mejoras	75,844,753	10,839,105	-	-	-	86,683,858
Mobiliario y enseres	2,323,268	360,031	-	-	-	2,683,299
Equipo rodante	9,918,923	1,189,981	-	-	-	11,108,904
Equipo de barredora	562,323	36,408	-	-	-	598,731
Equipo de informática	10,306,991	1,821,277	-	-	-	12,128,268
Maquinaria, equipo y otros	36,982,368	2,679,434	-	-	-	39,661,802
Equipo de oficina	33,546	4,871	-	-	-	38,417
Equipo de puentes de abordaje	11,017,924	1,110,348	-	-	-	12,128,272
Otros bienes culturales	19,860	-	(19,860)	-	-	-
Otros activos	2,374,709	172,303	(1,586,828)	-	-	960,184
Total	149,384,665	18,213,758	(1,606,688)	-	-	165,991,735
	636,252,323					686,018,520

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Costo	Saldo al 1 de enero de 2018	Adquisiciones	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2018
Terrenos	270,393,709	-	-	-	-	270,393,709
Infraestructuras y mejoras	393,511,952	3,291,315	-	10,333,319	-	407,136,586
Mobiliario y enseres	3,576,821	506,765	(7,426)	-	-	4,076,160
Equipo rodante	11,759,246	1,041,463	(75,175)	-	-	12,725,534
Equipo de barredora	689,753	-	-	-	-	689,753
Equipo de informática	12,474,163	1,132,234	(40,189)	-	-	13,566,208
Maquinaria, equipo y otros	43,044,839	303,888	(5,963)	-	1,928,889	45,271,653
Equipo de oficina	48,068	8,672	-	-	-	56,740
Equipo de puentes de abordaje	21,185,762	-	-	-	-	21,185,762
Obras de arte	70,360	-	-	-	-	70,360
Otros bienes culturales	19,860	-	-	-	-	19,860
Otros activos	9,229,892	353,081	(404,086)	-	1,265,776	10,444,663
Total	766,004,425	6,637,418	(532,839)	10,333,319	3,194,665	785,636,988

Depreciación	Saldo al 1 de enero de 2018	Gasto de depreciación	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2018
Infraestructuras y mejoras	66,131,329	9,713,424	-	-	-	75,844,753
Mobiliario y enseres	2,056,847	271,892	(5,471)	-	-	2,323,268
Equipo rodante	8,605,170	1,374,901	(61,148)	-	-	9,918,923
Equipo de barredora	525,915	36,408	-	-	-	562,323
Equipo de informática	9,001,634	1,345,530	(40,173)	-	-	10,306,991
Maquinaria, equipo y otros	32,416,497	2,642,945	(5,963)	-	1,928,889	36,982,368
Equipo de oficina	28,996	4,550	-	-	-	33,546
Equipo de puentes de abordaje	9,907,576	1,110,348	-	-	-	11,017,924
Otros bienes culturales	19,860	-	-	-	-	19,860
Otros activos	1,011,162	97,771	-	-	1,265,776	2,374,709
Total	129,704,986	16,597,769	(112,755)	-	3,194,665	149,384,665
	636,299,439					636,252,323

AB 44

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

5. Construcciones en proceso

Las construcciones en proceso se detallan a continuación:

	Saldo al 1 de enero de 2019	Adiciones	Capitalizaciones	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Terminal sur	1,054,683,075	89,283,293	-	-	1,143,966,368
Otros contratos:					
Celmecc, S. A.	30,886,774	670,517	(31,557,291)	-	-
Mota-Engil, Engenharia e Construção,	-	10,402,535	-	-	10,402,535
Constructora RODSA	10,854,472	3,555,619	-	-	14,410,091
Sampol Ingeniería y Obras, S. A.	10,146,502	490,964	-	-	10,637,466
Transeq, S.A.	9,065,169	616,709	(9,681,878)	-	-
Constructora MECO	19,279,954	3,717,326	(22,997,280)	-	-
Administración e Inversiones del Istmo	713,269	1,775,035	-	-	2,488,304
Concreto asfáltico nacional, S.A.	-	4,014,957	-	-	4,014,957
Otras construcciones (OACI)	31,378,650	-	-	36,198,939	67,577,589
Otros menores a B/.2,000,000	3,783,966	799,756	(3,695,475)	-	888,247
	116,108,756	26,043,418	(67,931,924)	36,198,939	110,419,189
	1,170,791,831	115,326,711	(67,931,924)	36,198,939	1,254,385,557

	Saldo al 1 de enero de 2018	Adiciones	Capitalizaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2018
Terminal sur	883,961,645	170,721,430	-	1,054,683,075
Otros contratos:				
Celmecc, S. A.	12,257,398	18,629,376	-	30,886,774
Landscape Vison Corporation	8,741,897	758,103	(9,500,000)	-
Constructora RODSA	7,269,094	3,905,423	(320,045)	10,854,472
Sampol Ingeniería y Obras, S. A.	4,981,245	5,165,257	-	10,146,502
Transeq, S.A.	4,264,570	4,800,599	-	9,065,169
Constructora MECO	2,258,979	17,020,975	-	19,279,954
Administración e Inversiones del Istmo, S.A.	-	713,269	-	713,269
Otras construcciones (OACI)	-	31,378,650	-	31,378,650
Otros menores a B/.2,000,000	3,296,028	1,001,212	(513,274)	3,783,966
	43,069,211	83,372,864	(10,333,319)	116,108,756
	927,030,856	254,094,294	(10,333,319)	1,170,791,831

La Compañía inició en el año 2013, la construcción de la Terminal 2 de acuerdo al contrato obra que consiste en una nueva terminal de pasajeros, boulevard de acceso desde el corredor sur (incluye viaductos), expansión del sistema de extinción de incendio (SEI), ampliación del sistema de almacenamiento y reserva de agua potable, calles de rodaje y plataforma de estacionamientos de aviones del terminal existente, subestación eléctrica y conexión a la subestación existente de Tocumen.

Los costos de las construcciones en proceso constituyen las erogaciones en que ha incurrido la Compañía para la construcción del Muelle Sur y otras remodelaciones. A partir del 2013, el Aeropuerto adquirió deuda financiera para la construcción de la nueva terminal Sur y los costos de construcción incluyen la capitalización de los gastos de intereses atribuibles en proporción a las obras en construcción, al igual que los costos financieros.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, los costos netos de intereses capitalizados ascendieron a B/.56,189,988 (2018: B/.58,076,589).

Al 31 de diciembre de 2019, los contratos distintos de la Terminal Sur son por un monto de B/.52,641,000 de los cuales se ha facturado un total de B/.42,841,602.

Los términos más importantes de los contratos relacionados a la Terminal Sur se detallan a continuación:

(a) *Constructora Norberto Odebrecht, S. A.*

Contrato No.038/12, de fecha 31 de mayo de 2013, entre la Compañía y la Constructora Norberto Odebrecht, S.A., se estipula el objeto del contrato para el proyecto denominado "Programa de Expansión del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A." por un monto de B/.679,428,600 y adicionalmente, la Compañía reconocerá y pagará por la ejecución de otras obras, servicios y suministros constantes del formulario "Costos Asociados a Tocumen" que sean formalmente ordenadas por la Compañía a la constructora u otros conceptos hasta por la suma de B/.100,000,000 y la Compañía podrá ordenar mediante Adenda al Contrato la ejecución de "Obras Opcionales" según lo establecido en el pliego de cargos hasta por un monto de B/.157,109,170. El contrato tiene un tiempo máximo de ejecución de 48 meses.

El 7 de julio de 2016, se firmó la Adenda No.2 al contrato No.038/12 por un valor de B/.99,004,391, la cual fue ratificada por Contraloría General de la República el mismo día. Dicha adenda modifica:

- a) La cláusula "Tercera" del contrato No.038/12, la cual modifica los términos de la Etapa 2 de construcción del Muelle Sur y en la cual se incluyen trabajos adicionales para las obras prioritarias;
- b) La cláusula "Sexta" la cual modifica el período de duración y entrega de la obra, para finalizar en un período de 62 meses calendarios contados a partir del décimo día hábil a partir de la notificación de la orden de proceder, dicha orden de proceder está sujeta a que la Compañía obtenga la aprobación del impacto ambiental;
- c) La cláusula "Séptima" la cual modifica el importe del contrato hasta un valor de B/.878,432,990;
- d) La cláusula "Décima Primera" la cual modifica las multas por incumplimiento y bonificaciones, para incluir la aceptación de una multa por demora en la entrega de la obra, la cual se medirá e impondrá una vez a la recepción definitiva de las obras por el valor del 4% del valor equivalente a la porción dejada de entregar o ejecutar y acepta el contratista la renuncia para este contrato a bonificaciones;
- e) La cláusula "Décima quinta" la cual modifica la fianza de cumplimiento por valor de B/.219,608,247.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El 12 de julio de 2018, se suscribe Adenda No.3 al Contrato No.038/12, por medio de la cual se modifica la Cláusula Tercera del Alcance de la Obra, la Cláusula Sexta del Período de Duración y Entrega de la Obra, y otorga a el contratista una extensión de tiempo hasta el 10 de octubre de 2018; la Cláusula Séptima del Importe del Contrato Incrementando la cuantía de los Costos Asociados a Tocumen (CAT) en Trece Millones Novecientos Setenta y Tres Mil Seiscientos Ocho Balboas con 34/100 (B/.13,963,608,34); y la Cláusula Décimo Quinta de la Fianza de Cumplimiento, Adenda refrendada por la Contraloría General de la República el 27 de julio de 2018.

El 8 de diciembre de 2018, se suscribe Adenda No. 4 al Contrato No. 038/12, por medio de la cual se modifican las siguientes cláusulas:

- a) Se modifica la Cláusula Tercera del Contrato No.038/12, que se refiere al alcance de la obra, extendiendo el plazo de entrega de las obras establecidas para la etapa No.2, la misma será al 31 de mayo de 2019.
- b) Se adiciona a la Cláusula Cuarta del Contrato No.038/12, que se refiere a "Obligaciones del Contratista" (el Contratista libera al subcontratista del Sistema de Manejo de Equipajes, Vanderlande, para posibilitar que concluya posteriormente la terminación del sistema faltante de 2 líneas del sistema de 3 niveles de seguridad, y realice la instalación e integración de la conexión física con el sistema BHS de la Terminal 1, de manera directa con AITSA).
- c) La Cláusula Sexta del Contrato No.038/12, que se refiere al período de duración y entrega de la obra (El contratista se obliga a ejecutar la obra del presente Contrato, dentro de un plazo máximo de setenta y cuatro (74) meses y 25 días calendario, contados a partir del décimo día siguiente hábil a partir de la notificación de la orden de proceder emitida por Tocumen a el contratista. Asimismo, las obras de la Etapa 1, deberán ser ejecutadas en el plazo máximo de cuarenta y seis (46) meses contados a partir del décimo (10) día hábil siguiente de la notificación y entrega de la orden de proceder, más las extensiones de plazo de ejecución de las obras que tiene derecho el contratista, según lo establecido en el Contrato. Los plazos anteriores están sujetos a que Tocumen obtenga la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental según el plazo establecido en la Cláusula Quinta de este Contrato).
- d) Se Modifica la Cláusula Séptima del Importe del Contrato Incrementando la cuantía de los Costos Asociados a Tocumen (CAT), en dieciocho millones trescientos cuarenta y un mil quinientos ochenta y cuatro con 06/100 (B/.18,341,584.06).
- e) La Cláusula Décimo Quinta del Contrato No.038/12, que a su vez, fue modificada por la Adenda 1, 2 y 3 que se refiere a fianza de cumplimiento (para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones asumidas en este contrato y garantizarlas, el contratista consigna a favor del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. y de la Contraloría General de La República, fianza de cumplimiento de contrato.
- f) Se Modifica la Cláusula Décimo Quinta del Contrato No.038/12 que se refiere a la Fianza de Cumplimiento de Contrato No.85B64877/85B64878/85B64879, modificada por los Endosos No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 2 expedidos por ASSA Compañía de Seguros, S.A., por un límite máximo de doscientos veintinueve millones cuatrocientos noventa y un mil ciento ochenta y cinco con 74/100 (B/.229,491,185.74).
- g) El Aeropuerto Internacional Tocumen, S.A., reconoce que pagará a el contratista por la ejecución de la obra detallada en el presente contrato 38/12, la suma de novecientos diecisiete millones novecientos sesenta y cuatro mil setecientos cuarenta y dos balboas con 96/100 (B/.917,964,742.96).

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día 11 de enero de 2019. El contrato establece un mecanismo de ajuste de precio en el cual el importe del contrato deberá ajustarse, aumentándolo o disminuyéndolo, según sea el caso, con el fin de tomar en cuenta los aumentos o reducciones de los precios de los insumos de la construcción civil, conforme el nivel de relevancia para la composición del valor total ofertado para las obras.

Para asegurar el pago al contratista, la Compañía se obliga a constituir un fideicomiso u otro vehículo legal sobre el cual pueda constituirse un patrimonio autónomo, creado para el efecto y transferir al mismo los flujos de ingresos que serán productos de la concesión de las áreas de la nueva terminal sur.

El 31 de mayo de 2019, se suscribe Adenda No.5 al Contrato No. 038/12, por medio de la cual se modifican las siguientes cláusulas:

- a) Se Modifica la Cláusula Décima Segunda del Contrato No.038/12, que se refiere a la Concesión de Prorrogas, quedará de la siguiente manera: Los retrasos que fueren producidos por causas no imputables a El Contratista, darán derecho a El Contratista a que extienda el plazo del contrato por un periodo no menor al retraso.

Sin perjuicio de lo establecido, las prórrogas modificarán, proporcionalmente, los términos establecidos en el contrato y documentarán como adiciones o adendas al contrato originalmente suscrito.

En ese caso, el Contratista será compensado por AITSA por los costos de mayor permanencia correspondientes.

- b) La Cláusula Sexta del Contrato No.038/12, que se refiere al Periodo de Duración y Entrega de la Obra, quedará de la siguiente manera: El Contratista se obliga a ejecutar la obra del presente Contrato, dentro de un plazo máximo e Setenta y Ocho (78) Meses y 24 Día Calendario, contados a partir del décimo día siguiente hábil a partir de la notificación de la Orden de Proceder emitida por AITSA al Contratista. Asimismo, las obras de la Etapa 1, deberán ser ejecutadas en el Plazo máximo de cuarenta y seis (46) meses contados a partir del décimo (10) día hábil siguiente de la notificación y entrega de la Orden de Proceder, más las extensiones de plazo de ejecución de las obras que tiene derecho El Contratista, según lo establecido en el Contrato. Los plazos anteriores están sujetos a que AITSA obtenga la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental según el plazo establecido en la Cláusula Quinta de este Contrato.

El 15 de noviembre de 2019, se suscribe Adenda No. 6 al Contrato No.038/12, por medio de la cual se modifican las siguientes cláusulas:

- a) Se modifica Cláusula Tercera del Contrato que se refiere al alcance de la obra, extendiendo el plazo de entrega de las obras establecidas para la etapa No.2, la misma era para el 30 de junio de 2020. Con fecha 29 de junio de 2020, mediante Resolución de Junta Directiva 089-JD20, se autorizó al gerente general del Aeropuerto para suscribir adenda en tiempo con la empresa CNO, S.A. con la finalidad de mantener vigente el contrato 038/12 y su fianza de cumplimiento hasta el 31 de diciembre de 2020 a fin de garantizar al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. y a la Contraloría General de la República de Panamá la ejecución completa y entrega definitiva de las obras en el "Programa de Expansión del Aeropuerto Internacional de Tocumen":

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

- b) Se adiciona a la Cláusula Cuarta del Contrato No.038/12, que se refiere a "OBLIGACIONES DE EL CONTRATISTA", el literal "Y", se obliga a otorgarle a todos y cada uno de sus Subcontratistas, para la ejecución del Proyecto de "Programa de Expansión" de AITSA, su anuencia irrevocable a fin éstos puedan contratar con AITSA, en el caso de requerirse, una vez vencido el plazo de duración del contrato, establecido en la Cláusula Sexta del Contrato 038/12, sin responsabilidad alguna para los Subcontratistas y/o Tocumen.
- c) La Cláusula Sexta del Contrato No.038/12, que se refiere al Período de Duración y entrega de la obra, El contratista se obliga a ejecutar la obra del presente Contrato, dentro de un plazo máximo de Ochenta y Tres (83) Meses y 24 Días Calendario para la Entrega Sustancial de las Obras y dentro de un periodo no mayor a Ochenta y Siete (87) Meses 24 días calendario para la Entrega Definitiva de Las Obras, contados a partir del décimo día siguiente hábil a partir de la notificación de la Orden de Proceder emitida por AITSA al Contratista. Asimismo, las obras de la Etapa 1, deberán ser ejecutadas en el Plazo máximo de cuarenta y seis (46) meses contados a partir del décimo (10) día hábil siguiente de la notificación y entrega de la Orden de Proceder, más las extensiones de plazo de ejecución de las obras que tiene derecho el Contratista, según lo establecido en el Contrato. Los plazos anteriores están sujetos a que AITSA obtenga la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental según el plazo establecido en la Cláusula Quinta de este Contrato.
- d) Se modifica la Cláusula Séptima del Contrato No.038/12, en lo referente exclusivamente a la actualización de las partidas presupuestarias, con la finalidad de garantizar a el Contratista los pagos durante la vigencia fiscal 2020.
- e) Se adiciona a la Cláusula Décima Novena, otra causal de Resolución Administrativa de Contrato. Independientemente de todas las causales establecidas en el Contrato No.038/12, se adiciona como nueva causal de Resolución Administrativa por incumplimiento del Contrato No.038/12, pero sin limitarse a ella, la siguiente: 1. El incumplimiento de tres hitos, indicados en el Cronograma de Obra actualizado para la Adenda N°6, que presenten atrasos de hasta máximo de 10 días calendario cada uno, facultará a AITSA a Resolver Administrativamente el Contrato y a solicitar la ejecución de la Fianza de Cumplimiento del Contrato, entendiendo que estos incumplimientos rompen el compromiso asumido por el Contratista y afectan de manera material la planificación de apertura y operación del AITSA.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no ha constituido ningún fideicomiso u otro instrumento legal.

El contrato establece que los pagos de las cuentas relacionadas con el progreso de la construcción se realizarán dentro de un período que no excederá los noventa (90) días a partir de la fecha de presentación. En el caso de que la Compañía los solicite, el contratista hará todo lo posible para contratar un financiamiento para diferir los pagos debido al progreso del trabajo o avance, para evitar impactos en la implementación del proyecto. El monto y el plazo del financiamiento está definido por el Ministerio de Economía y Finanzas y se pagará durante el primer trimestre del año fiscal o según sus propios términos. Durante 2018, no se requirió ninguna actividad financiera relacionada con esta cláusula.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Compañía ha reconocido en construcción en proceso facturas relacionadas con este contrato por un monto de B/.905,692,360 (2018: B/.877,243,960.), respectivamente, mientras que no se reconocieron otros gastos durante el año 2019 y el año 2018, la suma de B/.3,648,874 según se detalla en la Nota 19.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

(b) *Consortio PM Terminal Sur Tocumen, S.A.*

Contrato No.054/13 de fecha 15 de febrero de 2013, entre la Compañía y Consortio PM Terminal Sur Tocumen, S.A., que establece el propósito del contrato de servicios para el control integral, inspección y control del trabajo del proyecto de construcción de la Terminal Sur del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. por un monto de B/.19,802,220.

En octubre de 2015, la Junta Directiva aprobó la adenda al contrato No.054/13 firmado con el Consortio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.322,000 para la asesoría en el desarrollo de un Plan Maestro Integral y Asesoría Técnica en la administración, supervisión integral, inspección y control de proyecto relacionado a la construcción y puesta en operación de la nueva terminal Sur (T2).

En agosto 2017, la junta directiva aprobó adenda al contrato No.054/13 firmado con el Consortio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.4,625,000 para la asesoría en el desarrollo de un Plan Maestro Integral y Asesoría Técnica en la administración, supervisión integral, inspección y control de proyecto relacionado a la construcción y puesta en operación de la nueva terminal Sur (T2).

En julio 2018, la Junta Directiva aprobó la adenda No.3 al contrato No.054/13 firmado con el Consortio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.3,660,044 para la asesoría en el desarrollo de un Plan Maestro Integral y Asesoría Técnica en la administración, supervisión integral, inspección y control de proyecto relacionado a la construcción y puesta en operación de la nueva terminal Sur (T2).

En noviembre 2018, la Junta Directiva aprobó la adenda No.4 al contrato No.054/13 firmado con el Consortio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.1,825,394 para la asesoría en el desarrollo de un Plan Maestro Integral y Asesoría Técnica en la administración, supervisión integral, inspección y control de proyecto relacionado a la construcción y puesta en operación de la nueva terminal Sur.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.32,389,104 (2018: B/.27,967,968).

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

6. Adelanto a compras en el extranjero

Durante el año finalizado el 31 de diciembre de 2019, la Compañía ha contribuido a OACI con un monto de B/.10,940,347 (2018: B/.26.366,942), que se utilizará para el desarrollo de mejoras según lo establecido en el contrato No. PAN/03/902 y; al mismo tiempo, OACI ha informado gastos por un monto de B/.6,768,308 (2018: B/.8,053,223), construcciones en proceso por un monto de B/.30,641,365 (2018: B/.31,378,650) y activos fijos por un monto de B/.909,670 (2018: B/.1,474,230).

	2019	2018
Saldo inicial	66,376,960	80,228,315
Más:		
Adelantos realizados	10,940,347	26,366,942
Intereses ganados	615,716	687,806
	<u>77,933,023</u>	<u>107,283,063</u>
Menos:		
Adquisición de activos	(909,670)	(1,474,230)
Construcciones en proceso	(30,641,365)	(31,378,650)
Suministros y otros costos	(6,768,308)	(8,053,223)
	<u>39,613,680</u>	<u>66,376,960</u>

7. Efectivo y depósitos en bancos

El efectivo y depósitos en bancos se detallan de la siguiente manera:

	2019	2018
Efectivo	97,300	100,300
Cuentas corrientes	87,637,680	167,955,857
Fondo de fideicomiso de garantía	69,520,839	68,033,295
	<u>157,255,819</u>	<u>236,089,452</u>

El fondo de fideicomiso de garantía está constituido mediante contrato de fideicomiso irrevocable de garantía entre la Compañía y el banco The Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A., el cual consiste en garantizar a los tenedores registrados de la emisión, el pago de las sumas en concepto de capital, intereses, intereses moratorios u otros conceptos, que les adeude, o les pueda en futuro adeudar, el fideicomitente emisor, según los términos y condiciones de los bonos de la emisión, y cualesquiera otras sumas que el fideicomitente emisor deba a los tenedores registrados y a los demás beneficiarios conforme a los documentos de la emisión. Este fondo genera mensualmente intereses a una tasa promedio de 0.25%. (Ver Nota 12).

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

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

	2019	2018
Total de efectivo y depósitos en bancos	157,255,819	236,089,452
Efectivo no disponible:		
Fondo en fideicomiso de garantía	(69,520,839)	(68,033,295)
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	87,734,980	168,056,157

8. Saldos y transacciones con partes relacionadas

Los saldos y transacciones con partes relacionadas, se resumen de la siguiente manera:

	2019	2018
Activos:		
Cuentas por cobrar:		
Banco Nacional de Panamá	110,195	9,416
Caja de Ahorros	310	285
Autoridad de Turismo de Panamá	34,870	16,826
Correos y telégrafos	68,592	56,107
	<u>213,967</u>	<u>82,634</u>
Pasivos:		
Cuentas por pagar:		
Autoridad de Aeronáutica Civil	25,014	12,933
Autoridad de Turismo de Panamá	5,674,493	5,431,480
Ministerio de Seguridad Pública	3,500,000	3,500,000
Lotería Nacional de Beneficencia	407	407
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	118,973	170,099
Universidad de Panamá (a)	6,000,000	6,000,000
	<u>15,318,887</u>	<u>15,114,919</u>
Patrimonio:		
Dividendos declarados	25,000,000	20,000,000
Cuentas por cobrar accionista	15,170,000	12,670,000

En adición, la Compañía pagó el impuesto de dividendos correspondiente al accionista por valor de B/.2.500,000 (2018: B/.2,970,000), los cuales fueron reconocidos como cuentas por cobrar accionistas y clasificados en el estado de cambios en el patrimonio.

Las cuentas por cobrar y pagar relacionadas no generan intereses.

Las cuentas por cobrar y por pagar con partes relacionadas no están garantizadas.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

	2019	2018
Ingresos:		
Concesión de áreas comerciales	136,547	140,268
Gastos:		
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional (b)	15,000,000	15,000,000
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	688,913	593,835
	15,688,913	15,593,835

Todas las transacciones entre la Compañía y cada una de las entidades gubernamentales, instituciones autónomas o semi-autónomas son consideradas como transacciones con partes relacionadas.

A continuación, se detallan la naturaleza de transacciones con partes relacionadas:

(a) *Universidad de Panamá*

Mediante Escritura Pública No.5373 del 28 de febrero de 2014, la Universidad de Panamá otorga en concepto de traspaso a título de venta real y efectiva la finca No.455263 resultante de la segregación de la finca No.17,908 y la finca No.18,454 por un monto de B/.109,852,167 de acuerdo al promedio de los avalúos realizados por el Ministerio de Economía y Finanzas y la Contraloría General de la República.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía adeudaba a la Universidad de Panamá la cantidad de B/.6,000,000 (2018: B/.6,000,000), que tenía una fecha de pago contractuales de diciembre de 2014.

En el 2014, la Compañía solicitó a la Universidad de Panamá que retrasara el pago a fin de pagar B/.20,000,000 en julio de 2015 y la cantidad restante en el año 2016. Durante el mes de enero de 2015, la Compañía recibió una carta de la Universidad de Panamá (a) aceptando las nuevas condiciones de pago y (b) solicitando un pago de interés anual del 4% de la cantidad adeudada. Además, se negoció la adenda al contrato para la adición de seis (6) hectáreas de tierra de los Globos A y B de la propiedad 17908, Rollo, Asiento 1, ubicado en el Municipio de Tocumen lo que aumentó la cantidad adeudada por B/.6,000,000.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantiene registrado el monto relacionado con los globos de terreno A y B, pero no ha reconocido ningún monto relacionado con intereses ya que, según la perspectiva de la Administración, no estaba incluido en los términos contractuales de los contratos originales.

(b) *Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Nacional de Aeronáutica (FEDIAN)*

De acuerdo con la Ley No.23 de 20 de abril de 2003, que establece el marco regulatorio para la gestión de los aeropuertos y aeródromos de Panamá, un Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Nacional de Aeronáutica (FEDIAN) fue creado, y que tiene por objeto asegurar que los recursos para el desarrollo del sector de la aviación se utilizarán exclusivamente para inversiones en aeropuertos y aeródromos, en los sistemas de asistencia y seguridad de funcionamiento y protección a la navegación aérea.

Por Resolución de Gabinete No. 37 del 30 de septiembre de 2003, se determinó que el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. debe hacer una contribución anual no reembolsable al Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura y Administración Nacional de Aeronáutica (FEDIAN). El 2 de diciembre de 2016, a través de la Resolución del Gabinete No. 95 del 5 de julio de 2016, se aprobó la contribución anual para 2017 y años subsecuentes por un monto de B/. 15,000,000. Como se indicó en el Decreto Ejecutivo que regulaba el funcionamiento del Fondo, el monto de la contribución fue aprobado por el Consejo de Gabinete.

Como se indica en la Nota 1, la Compañía es una empresa de propiedad total del Gobierno de la República de Panamá y por lo tanto todos los gastos y saldos de impuestos y seguridad social son con partes relacionadas. Además, el Gobierno tiene diferentes intereses y la influencia significativa en las empresas de distribución de energía y telecomunicaciones, en las que los gastos relacionados son transacciones con partes relacionadas.

9. Cuentas por pagar a Constructora Norberto Odebretch, S. A.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene los siguientes saldos con Constructora Norberto Odebretch, S.A., que están incluidas en cuentas por pagar y retenciones a contratistas.

	2019	2018
Pasivos		
Cuentas por pagar	3,648,874	18,031,493
Retención a los contratistas	13,303,391	25,994,572
	<u>16,952,265</u>	<u>44,026,065</u>

El contrato establece que los pagos de las cuentas relacionadas con la construcción en proceso se realizarán en un plazo no mayor de noventa (90) días a partir de la fecha de presentación. En el caso de que la Compañía lo solicite, el contratista hará todo lo posible para obtener un financiamiento con el objetivo de diferir los pagos adeudados y relacionados al progreso de la obra o anticipos, para evitar impactos sobre la ejecución del proyecto. El monto y término del financiamiento, en caso de que exista, es definido por el Ministerio de Economía y Finanzas y se pagará durante el primer trimestre del año fiscal o en sus propios términos. Los costos de financiación serán pagados en su totalidad por el Estado a través de la Compañía y no serán parte del precio del contrato.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

10. Cuentas por pagar otras y gastos acumulados por pagar

A continuación, el detalle de las cuentas por pagar otras y gastos acumulados por pagar:

	2019	2018
Proveedores y otros	28,469,567	33,492,008
Constructora Norberto Odebrecht, S.A.	3,648,874	13,786,903
Reservas laborales por pagar	1,506,202	1,749,152
Obligaciones patronales por pagar	1,291,689	902,843
	<u>34,916,332</u>	<u>49,930,906</u>

11. Ingreso diferido

	2019	2018
Pagos obtenidos para asegurar la adjudicación del contrato de alquiler	<u>97,436,396</u>	<u>113,219,767</u>
Corriente	24,444,712	26,329,075
No corriente	<u>72,991,684</u>	<u>86,890,692</u>
	<u>97,436,396</u>	<u>113,219,767</u>

Los ingresos diferidos surgen como resultado del beneficio de los pagos iniciales por derecho de llave recibidos de los concesionarios que participan en los contratos de concesión para el arrendamiento de los locales comerciales ubicados en el área de zona libre del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. Los contratos de concesión se realizan en un término de 10 años.

Durante el año 2015, la Compañía solicitó a los concesionarios pagar por adelantado Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) para la nueva concesión. Los ingresos mínimos garantizados generalmente se establecen por un período de 24 meses en los que se solicita a la concesionaria a pagar entre 6 y 12 meses por adelantado y los otros 12 meses deben pagarse en el treceavo mes.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El movimiento del ingreso diferido se presenta a continuación:

	2019	2018
Saldo al inicio del año	113,219,767	45,575,556
Derecho de llave recibido e ingreso mínimo garantizado	15,522,410	90,707,450
Amortización del derecho de llave e ingreso mínimo garantizado	<u>(31,305,781)</u>	<u>(23,063,239)</u>
Saldo al final del año	<u>97,436,396</u>	<u>113,219,767</u>

12. Bonos por pagar

Los bonos por pagar consisten en los siguientes:

	2019	2018
Emisión 2016	564,189,348	563,781,583
Emisión 2018	848,409,782	847,499,860
	<u>1,412,599,130</u>	<u>1,411,281,443</u>

12.1 El detalle de la emisión 2016, se resume a continuación:

	Vencimiento	Tasa de interés anual	2019	2018
Bonos	Mayo 2036	5.625%	575,000,000	575,000,000
Costos de emisión de deuda			<u>(10,810,652)</u>	<u>(11,218,417)</u>
			<u>564,189,348</u>	<u>563,781,583</u>

A continuación, el movimiento de los bonos por pagar:

	2019	2018
Producto de la emisión de bonos, neto de costos	563,781,583	563,212,855
Amortización de costos	<u>407,765</u>	<u>568,728</u>
Total	<u>564,189,348</u>	<u>563,781,583</u>

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El saldo al 31 de diciembre de 2019, de los costos de emisión de bonos se detalla de la siguiente manera:

	2019	2018
Costos de emisión de bonos al inicio del año	12,784,090	12,784,090
	<u>12,784,090</u>	<u>12,784,090</u>
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(1,565,673)	(996,945)
Aumento del año	(407,765)	(568,728)
	<u>(1,973,438)</u>	<u>(1,565,673)</u>
Saldo al final del año	(1,973,438)	(1,565,673)
Costo de emisión de bonos, neto	<u>10,810,652</u>	<u>11,218,417</u>

Condiciones generales de la emisión:

De acuerdo con la reunión de Junta Directiva del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., con fecha 18 de abril de 2016 y Resolución No. 250-16 del 26 de abril de 2016 de la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá, se autoriza la emisión de bonos seniors garantizados por un monto de B/.575,000,000.

12.2 El detalle de la emisión 2018, se resume a continuación:

	Vencimiento	Tasa de interés anual	2019	2018
Bonos	Noviembre 2048	6.00%	875,000,000	875,000,000
Costos de emisión de deuda			<u>(26,590,218)</u>	<u>(27,500,140)</u>
			<u>848,409,782</u>	<u>847,499,860</u>

A continuación, el movimiento de los bonos por pagar:

	2019	2018
Saldo inicial	847,499,860	-
Producto de la emisión de bonos, neto de costos	-	847,418,066
Amortización de costos	<u>909,922</u>	<u>81,794</u>
Total	<u>848,409,782</u>	<u>847,499,860</u>

AA

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El saldo al 31 de diciembre de 2019, de los costos de emisión de bonos se detalla de la siguiente manera:

	2019	2018
Costos de emisión de bonos al inicio del año		
Aumento por emisión de bonos	27,581,934	27,581,934
	<u>27,581,934</u>	<u>27,581,934</u>
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	81,794	-
Aumento del año	909,922	81,794
	<u>991,716</u>	<u>81,794</u>
Saldo al final del año	<u>991,716</u>	<u>81,794</u>
Costo de emisión de bonos, neto	<u>26,590,218</u>	<u>27,500,140</u>

Condiciones generales de la emisión:

El 27 de septiembre de 2013, la Compañía, en calidad de fideicomitente, Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A., en calidad no sólo individual sino como fiduciario (el "Fiduciario de la Garantía") y Prival Bank S.A., en calidad de agente de pagos, registro y transferencia para los Bonos de 2013 (Prival), celebraron un contrato de fideicomiso (el "Contrato de Fideicomiso Original") en virtud del cual se creó un fideicomiso (el "Fideicomiso de Tocumen") al cual el Emisor transfirió, y se comprometió a transferir en el futuro, determinados ingresos para garantizar los Bonos de 2013. Como resultado de la modificación de los términos de los Bonos de 2013, el Fiduciario de la Garantía y las demás partes del Contrato de Fideicomiso Original modificaron y actualizaron el Contrato de Fideicomiso Original (el "Contrato de Fideicomiso Modificado y Actualizado") con el consentimiento de la mayoría requerida de los tenedores de Bonos de 2013, a fin de, entre otros cambios, expandir los ingresos sujetos al Fideicomiso de Tocumen (la "Garantía") como se describe a continuación y permitir que los activos del Fideicomiso de Tocumen garanticen los Bonos de 2016 y el endeudamiento que el Emisor tenga permitido contraer en el futuro y desee garantizar por medio de la Garantía con Prelación en Igualdad de Condiciones (junto con los bonos existentes y los bonos, la "Deuda Respaldata por la Garantía") en beneficio de acreedores adicionales.

El 4 de mayo de 2016, el fiduciario del contrato en relación a los Bonos de 2016, suscribió y otorgó un acuerdo de adhesión al Convenio de Acreedores. El 3 de mayo del 2018, el Fiduciario del Contrato suscribió y otorgó un acuerdo de adhesión al Convenio de Acreedores con respecto a los Bonos de 2018, en virtud de los cuales las obligaciones contraídas por el Emisor respecto de los Bonos 2018 quedan garantizadas por un gravamen preferente sobre la Garantía Compartida, con sujeción a los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso Modificado y Actualizado y el Convenio de Acreedores, y la Garantía también constituye un gravamen preferente y en igualdad de condiciones para respaldar: (i) los Bonos Existentes, (ii) los bonos 2018 y (iii) la deuda futura que se permitirá emitir y que será garantizada por la Garantía con Prelación en Igualdad de Condiciones. Sin perjuicio de lo anterior, en todos los casos, cada Cuenta de Reserva para el Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago garantizarán en forma prioritaria únicamente la Deuda específica Respaldata por la Garantía respecto de la cual se hayan establecido y se mantengan dichas cuentas. A continuación, los términos relevantes:

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

Garantías - Los bonos estarán respaldados por el crédito general del emisor y garantizados por un Fideicomiso de Garantía, para el cual se ha realizado una enmienda y reforma entre la Compañía, Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A. y Prival Bank, S.A., fechado el 19 de abril de 2016. El 4 de mayo 2016 se firma el Indenture Trustee Agreement entre Tocumen como el emisor Y Citibank N.A. como el Indenture Trustee y agente de pago y transferencia. En noviembre 2018 adiciona el second supplemental indenture para incluir la nueva emisión de Bonos por 650MM. Los flujos cedidos para garantizar el pago a los bonos emitidos y que comprenden los Ingresos Aeronáuticos y los Ingresos No-Aeronáuticos, actuales y futuros (incluyendo los Flujos Cedidos pero excluyendo los Ingresos Excluidos), se detallan a continuación:

Ingresos Aeronáuticos: son todos los ingresos actuales y futuros derivados de los servicios que se relacionan al uso de las facilidades en el Aeropuerto por aerolíneas y pasajeros, incluyendo:

- i. La Tasa de Salida Aeroportuaria y otras tasas de salida de pasajeros, de haberlas, tasas de tránsito y cualesquiera otras tasas (incluyendo, sin limitación, la "tasa por servicios al pasajero" y la "tasa de desarrollo aeroportuario")
- ii. Cargos de seguridad.
- iii. Cargos por aterrizaje.
- iv. Cargos por estacionamiento y servicios de aviones (incluyendo aviones privados).
- v. Cargos por uso de puente de abordaje.
- vi. Ingresos de operaciones de carga
- vii. Cargos por utilidades.
- viii. Arrendamientos de áreas club de aerolíneas y
- ix. Cualesquiera subarrendamientos o sub-contratos relacionados con lo anterior.

Ingresos No-Aeronáuticos: son todos los actuales y futuros ingresos no derivados de servicios aeronáuticos que se relacionen al uso de facilidades en el Aeropuerto, incluyendo pero no limitado a ingresos por estacionamiento para vehículos, publicidad, ciertos arrendamientos y derechos de servidumbre, incluyendo, sin limitación, los Derechos de Llave de la Terminal Sur, después de la liberación del gravamen a que se encuentran sujetos.

Condiciones relevantes de cumplimiento:

1. Seguros: Mantener los seguros que el curso ordinario de su actividad comercial y en los términos y condiciones establecidos en el Indeture 2016.
2. Derechos de inspección: Permitir inspecciones razonables de los activos y bienes del Emisor por parte del representante de la mayoría de los bono-habientes una vez por año calendario, pero dichas inspecciones solo serán procedentes si se envía una notificación por escrito al Emisor con una antelación razonable.
3. Notificación de determinados hechos: Informar de inmediato, (y, en todo caso, dentro de los plazos establecidos en los documentos relevantes) al Trustee de Emisión y al Fiduciario de la Garantía de:
 - (a) La ocurrencia de un Evento de Incumplimiento (*Event of Default*) o un incumplimiento; (*Default*);
 - (b) Habiendo ocurrido un Evento de Incumplimiento (*Event of Default*) o un incumplimiento (*Default*), una notificación que se especifique los hechos y las medidas que fueron o serán tomadas respecto de esos hechos;
 - (c) Notificación de cualquier hecho que hubiera tenido un Efecto Adverso Significativo (*Material Adverse Effect*); y

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

(d) Notificación del inicio de un procedimiento relevante ante un tribunal, otra autoridad gubernamental o árbitro en relación con un Contrato de Proyectos Principales (*Material Project Contract*).

4. Deberes de información:

- (a) Copia de los Estados Financieros Trimestrales no Auditados: Para el caso de informes enviados tras el cierre de cada ejercicio contable, éstos deberán ser acompañados por un informe de auditoría independiente y una presentación del estado financiero del Emisor y el estado de resultados. La obligación de enviar estados financieros antes mencionada se entenderá cumplida si el Emisor sube los mismos a su página web, notifica de ello al Trustee y los mantiene en la misma por a los menos dos años. Con fecha 30 de abril de 2020, la Administración informó al Trustee que una vez los estados financieros estuviesen disponibles cumpliría con su obligación del envío.
- (b) Certificado de Índice de Cobertura. El Emisor deberá entregar al Trustee un Certificado de un Oficial del Emisor indicando los cálculos de (A) el DSCR más reciente y (B) el DSCR proyectado para el Período de Cálculo (Calculation Period) que termine en la próxima fecha de pago. El detalle y contenido de dichos cálculos se encuentra detallado en el Indenture 2016.
- (c) Información de Tráfico: Entregar al Trustee información de tráfico para cada período trimestral o anual recientemente concluido (la información correspondiente al período anual también deberá incluir información separada respecto del cuarto trimestre de dicho período anual), indicando información de tráfico de pasajeros para dicho período anual o trimestral (incluyendo información geográfica).
- (d) Copias Presentaciones Relevantes: Copias (incluso copias electrónicas) de cada presentación pública relevante realizada por el Emisor y/o alguna de sus subsidiarias Limitadas ante la SMV, la BVP y/o cualquier otra agencia o autoridad de regulación de valores o bolsa de valores. Se considerará que el Emisor ha proporcionado esos informes al Trustee de Emisión y a los tenedores de los bonos si los incluyera de forma pública en su sitio web.

Asimismo, dentro de los 10 días posteriores a tal presentación, el Emisor deberá enviar al Trustee de Emisión copias de cada presentación pública relevante realizada por el Emisor y/o alguna de sus Subsidiarias Limitadas ante la SMV, la BVP y/o cualquier otra agencia o autoridad de regulación de valores o bolsa de valores.

- 5. Presupuesto operativo anual: Enviar al Fiduciario y al Trustee el Presupuesto Operativo Anual dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a su aprobación en cada ejercicio contable para el ejercicio económico siguiente acompañado por un certificado del director de finanzas del Emisor, donde avale que dicho Presupuesto Operativo Anual (*Annual Operating Budget*) constituye una estimación razonable para el período que comprende.
- 6. Calificaciones: Obtener y mantener calificaciones internacionales de al menos dos Agencias de Calificación y pagar las tasas de monitoreo de dichas Agencias de Calificación respecto de los Bonos, y entregar al menos a dos Agencias de Calificación (a cargo exclusivo del Emisor) los informes, registros y documentos que ellas razonablemente solicitaren para monitorear o confirmar la califica.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

7. DSCR Mínimo Proyectado: En el supuesto de que el DSCR mínimo proyectado en un período de Cálculo fuera inferior a 1.25:1.0010, el Emisor deberá de inmediato tomar las medidas que resultaran razonables para aumentar el DSCR proyectado por encima de 1.25:1.00.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía está en cumplimiento con las condiciones financieras requeridas.

13. Provisión para beneficio a jubilados

La Compañía mantiene pasivo laboral de B/.4,833,185 (2018: B/.4,304,928), de un Plan Complementario de Pensiones para los bomberos, al alcanzar la edad de jubilación establecida por la Caja del Seguro Social (mujeres: 57 años y hombres: 62 años); además, que cumplan con 30 años de servicios, antigüedad requerida para optar por dicho plan, el cual no está respaldado por activos.

Para el cálculo del valor presente de la obligación, se estimó el comportamiento de algunos factores, tales como: fecha base de la valuación; moneda de la valuación; método de unidad de crédito proyectada; población base; probabilidad de muerte de participantes activos y jubilados; retiro por jubilación; retiro por vejez; función de salida por otras causas; crecimiento del salario anual; tasa de descuento y duración de compromiso; valor de la renta vitalicia unitaria y valor de la renta temporal unitaria.

Las principales premisas utilizadas para el cálculo actuarial del plan complementario de pensiones, se presentan a continuación:

	2019	2018
Tasa de descuento	3.50%	3.50%
Tasa de incremento de salarios:		
Hasta B/.1,000	5.00%	5.00%
De B/.1,001 a B/.2,000	4.00%	4.00%
Más de B/.2,001	3.00%	3.00%

- Número de participantes: estima para cada uno de los activos, cuando morirán, se jubilarán o saldrán de la Compañía por otras causas y además estima cuántos de estos empleados sobreviven al 31 de diciembre de cada uno de los años hasta la extinción del colectivo.
- Salario base mensual: para cada uno de los participantes activos se estima el salario mensual en cada año hasta alcanzar el año estimado de jubilación, considerando la tasa de crecimiento de 3%, 4% y 5%, considerando la nueva convención colectiva vigente a partir del año 2017.
- Valor capital de la jubilación especial: considerando la probabilidad que el participante sobreviva hasta la edad en que podrá obtener la jubilación especial, el monto del salario proyectado hasta esa edad y la renta temporal unitaria que corresponda a dicha edad.
- Valor capital de la diferencia a pagar a partir de la pensión por vejez.
- Unidad de crédito proyectada en donde se estiman dos valores para la unidad de crédito, una considerando los probables aumentos en el salario futuro y otro sin considerar dichos aumentos.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

- Obligación acumulada al 31 de diciembre de cada año valuado.
- Costo por servicio en cada año valuado que corresponde al siguiente año igual a la UCP, considerando los probables aumentos de salario, más los intereses que esta suma puede producir en el siguiente año.

El movimiento en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos:

	2019	2018
Saldo al inicio	4,304,928	4,382,532
Costo del servicio	126,643	121,589
Costo por intereses	179,854	152,512
Pérdida actuarial	395,456	121,592
Beneficios pagados por el plan	(173,695)	(473,297)
	<u>4,833,186</u>	<u>4,304,928</u>

Los importes reconocidos en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral, son los siguientes:

	2019	2018
Pérdida (ganancia) actuarial	(48,433)	121,592
Costo de los servicios	126,643	121,589
Costo de intereses	179,854	152,512
	<u>258,064</u>	<u>395,693</u>

14. Impuestos

14.1 Impuesto sobre la renta

La declaración del impuesto sobre la renta de Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., está sujeta a revisión por las autoridades fiscales por los últimos tres años, según regulaciones fiscales vigentes, incluyendo el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

A partir del 3 de febrero de 2005, fecha de entrada en vigencia de la Ley No. 6 del 2 de febrero de 2005, el Artículo No.699 del Código Fiscal indica que las personas jurídicas deben pagar el impuesto sobre la renta a una tasa del treinta por ciento (30%) 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 deducir, del total de ingresos gravables, el noventa y cinco punto treinta y tres por ciento (95.33%) de dicho total de ingresos gravables. A partir del año terminado el 31 de diciembre de 2005, las compañías están obligadas a realizar ambos cálculos del impuesto sobre la renta, tanto el cálculo de acuerdo con el método tradicional, como el Cálculo Alternativo del Impuesto sobre la Renta (CAIR).

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

La Ley No.8 del 15 de marzo de 2010, modifica la base de aplicación sobre los contribuyentes a los cuales se le aplique el Cálculo Alternativo del Impuesto sobre la Renta (CAIR) y lo sustituye con otra modalidad de tributación presunta del impuesto sobre la renta, obligando a toda persona jurídica que devengue ingresos en exceso a un millón quinientos mil balboas (B/.1,500,000) a determinar como base imponible de dicho impuesto, la suma que resulte mayor entre: (a) la renta neta gravable calculada por el método ordinario establecido en el Código Fiscal y la renta neta gravable que resulte de aplicar al total de ingresos gravables, el cuatro sesenta y siete por ciento (4.67%). Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la Autoridad Nacional de Ingresos Públicos - "ANIP" (anteriormente Dirección General de Ingresos - "DGI") que se le autorice el cálculo del impuesto bajo el método ordinario de cálculo.

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

14.2 Impuesto sobre la renta reconocido en pérdida o ganancia

	2019	2018
Impuesto sobre la renta corriente:		
Impuesto relacionado al año corriente	(34,301,750)	(22,829,319)
Diferencia en la estimación del año anterior	-	746,538
Créditos por posiciones fiscales aprobado por las autoridades	-	3,434,758
	<u>(34,301,750)</u>	<u>(18,648,023)</u>
Impuesto sobre la renta diferido:		
Impuesto relacionado al año corriente	<u>(114,001)</u>	<u>2,089,190</u>
Total de impuesto sobre la renta	<u>(34,415,751)</u>	<u>(16,558,833)</u>

El monto del impuesto sobre la renta causado y estimado a pagar por la Compañía para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 se determinó de conformidad con el método tradicional.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

La conciliación entre la tasa impositiva con la tasa efectiva del gasto de impuesto sobre la renta de la Compañía, como un porcentaje de la utilidad antes del impuesto sobre la renta se detalla a continuación:

	2019	2018
Utilidad antes de impuestos	<u>112,434,400</u>	<u>67,933,033</u>
Impuesto sobre la renta utilizando la tasa corporativa	(33,730,320)	(20,379,910)
Efecto de:		
Diferencia en la estimación del año anterior	-	746,538
Crédito por posición fiscal aprobado por las autoridades	-	4,018,337
Ingresos no gravables	279,746	337,744
Gastos no deducibles	<u>(965,177)</u>	<u>(1,281,542)</u>
Impuesto sobre la renta del año corriente	<u>(34,415,751)</u>	<u>(16,558,833)</u>

El impuesto sobre la renta diferido activo con cargo a resultados integrales se detalla a continuación:

	2019	2018
Impuesto sobre la renta diferido activo:		
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,139,727	7,809,397
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,133,002	1,291,479
Otra provisión	<u>1,618,952</u>	<u>904,806</u>
Impuesto sobre la renta diferido activo	<u>13,020,347</u>	<u>13,134,348</u>

La conciliación del impuesto sobre la renta diferido del año anterior con el año actual es como sigue:

	2018	Cargo a resultados	2019
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,809,397	(669,670)	7,139,727
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,291,479	(158,477)	1,133,002
Otra provisión	<u>904,806</u>	<u>714,146</u>	<u>1,618,952</u>
Impuesto sobre la renta diferido activo	<u>13,134,348</u>	<u>(114,001)</u>	<u>13,020,347</u>

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

	2017	Cargo a resultados	2018
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	5,716,838	2,092,559	7,809,397
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,314,760	(23,281)	1,291,479
Otra provisión	884,894	19,912	904,806
	<u>11,045,158</u>	<u>2,089,190</u>	<u>13,134,348</u>

14.3 Otros impuestos

Conforme a la Ley No.125 que Reforma la Ley No.23 del 2003 y la Ley No.32 del 2001, promulgada y que entró en vigencia el 3 de enero de 2014, se exonera el pago del impuesto de inmueble de todos los terrenos, edificios y demás construcciones permanentes hechas o que se hagan sobre dichos terrenos, de propiedad o que forman parte de los aeropuertos y aeródromos bajo la administración de empresas administradoras de aeropuertos y aeródromos, tengan éstas o no título de propiedad inscrito en la Sección de Propiedad del Registro Público.

Conforme a la Ley No.125 que Reforma la Ley No.23 de 2003 y la Ley No.32 de 2001, promulgada y que entró en vigencia el 3 de enero de 2014, en su Artículo 22-A se establece que los servicios prestados a favor de personas jurídicas que sean concesionarias y operen en una zona franca localizada dentro del perímetro de un aeropuerto internacional ubicado en el territorio nacional están exentos del impuesto de transferencia de bienes corporales muebles y la prestación de servicios.

14.4 Impuesto corriente, activo y pasivo

	2019	2018
Impuesto corriente activos		
Crédito pagado durante el año	<u>18,771,031</u>	<u>4,058,288</u>

15. Otros impuestos por pagar

Durante el 2013, la Compañía realizó una consulta a la Autoridad Nacional de Ingresos Públicos "la Autoridad" para saber si la Compañía estaba o no estaba exenta del pago del impuesto a la propiedad en el cual la Autoridad confirmó que la Compañía no estaba exenta de dicho impuesto. Como consecuencia, la Compañía pagó B/.44,428,389 en dicho impuesto y reconoció un pasivo relacionado por un monto de B/.27,077,285. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, dicho pasivo asciende a B/.39,375,088 (2018: B/.37,587,216.)

Durante el 2017, la Administración junto con su asesor fiscal obtuvieron nueva información, y en base a esta información, la Administración considera que la Compañía podría haber tenido una base de mérito técnico para estar exento de impuestos a la propiedad. Al 31 de diciembre de 2019, la Administración se encuentra en el proceso de evaluar y obtener las aprobaciones necesarias, si corresponde, para iniciar un proceso para solicitar la exención de las autoridades tributarias, la devolución de los impuestos que se pagaron y la baja del pasivo.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Los otros impuestos por pagar se detallan a continuación:

	2019	2018
Provisión de impuesto de inmueble sobre mejoras	39,375,088	37,587,216

Un detalle del movimiento de la provisión de impuesto de inmueble sobre las mejoras se presenta a continuación:

	2019	2018
Saldo del inicio del año	37,587,216	35,799,343
Aumento por recargos e intereses	1,787,872	1,787,873
Saldo al final del año	39,375,088	37,587,216

16. Ingresos

Los ingresos se detallan a continuación:

	2019	2018
Servicios de operaciones aeroportuarias	165,998,778	155,524,989
Alquiler	87,709,909	76,637,394
Otros	5,181,587	4,669,045
Total	258,890,274	236,831,428

Mediante Resolución No.022 de la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil fechada 2 de diciembre de 2015, se aprueba la modificación de las tasas de aterrizaje internacional, estacionamientos de aeronaves internacionales, uso de puentes de abordaje y se crea la nueva tasa de desarrollo aeroportuario que serán aplicables al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. Dicha modificación ha tenido efecto a partir de enero de 2016. La nueva tasa de desarrollo aeroportuario establece un impuesto de B/.12 por pasajero sin discriminación.

17. Costos de personal

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

	2019	2018
Salarios y otros beneficios a empleados	28,186,690	27,690,746
Prestaciones laborales	5,022,881	4,589,436
Décimo tercer mes	2,382,750	2,319,606
Bonificaciones	2,305,722	2,296,263
Indemnización y preaviso	1,366,468	483,740
Prima de antigüedad	523,230	1,164,536
	39,787,741	38,544,327

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

18. Costos financieros, neto

Los costos financieros, netos se detallan como sigue:

	2019	2018
Gastos por interés	84,787,714	84,071,604
Otros costos financieros	1,346,957	18,848,488
Intereses ganados	(932,487)	(1,125,812)
Intereses capitalizados	(56,189,988)	(58,076,589)
	<u>29,012,196</u>	<u>43,717,691</u>

19. Otros gastos

Como resultado de la huelga laboral del único sindicato de trabajadores de la construcción "SUNTRACS", la cual ocurrió en los meses de abril y mayo de 2018, y de acuerdo a los términos del contrato de construcción de la terminal sur y otros contratos indirectos, la Compañía debe compensar por los costos indirectos de la huelga laboral. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía tiene registrada una provisión por B/.3,648,874 (2018: B/.3,648,874) para cubrir tales costos, la cual se presenta en la línea de cuentas por pagar y otros pasivos en el estado de situación financiera.

20. Dividendos

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, por instrucciones del Ministerio de Economía y Finanzas, se efectuó distribución de dividendos por B/.25,000,000 (2018: B/.20,000,000)

21. Administración de riesgos de instrumentos financieros

21.1 Objetivos de la administración de riesgos financieros

La Junta Directiva tiene responsabilidad por el establecimiento y vigilancia del marco de referencia de la administración de los riesgos de la Compañía. La Junta, la cual es responsable del desarrollo y seguimiento de las políticas de manejo de los riesgos de la Compañía.

Las políticas de administración de riesgos de la Compañía son establecidas para identificar y analizar los riesgos a los cuales se enfrenta la Compañía, para fijar los límites de riesgo y controles que se consideran apropiados, y para darle seguimiento a los riesgos y al cumplimiento de los límites. Las políticas de administración de riesgos y los sistemas son revisados regularmente para que reflejen los cambios en las condiciones de mercado y las actividades de la Compañía. La Compañía, a través de sus normas de entrenamiento y administración y procedimientos, tiene la finalidad de desarrollar un ambiente constructivo de control y disciplina en el cual todos los empleados comprendan sus funciones y obligaciones.

La Junta Directiva de la Compañía verifica cómo la Administración monitorea el cumplimiento de la Compañía con las políticas y procedimientos de administración de riesgo con relación a los riesgos que enfrenta.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

La Compañía está expuesta, a los siguientes riesgos relacionados con el uso de instrumentos financieros:

- Riesgo de crédito
- Riesgo de liquidez y financiamiento
- Riesgo de mercado
- Riesgo operacional

Esta nota presenta información sobre las exposiciones de la Compañía a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos de la Compañía, las políticas y procedimientos para medir y manejar el riesgo y la administración del capital de la Compañía. Los estados financieros también incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

21.2 Concentración

Los ingresos por servicios de operaciones aeroportuarias son generados en su mayoría por la principal aerolínea que opera en el Aeropuerto que es Compañía Panameña de Aviación, S.A. (COPA) y sus ingresos por alquiler son principalmente generados por dos grupos económicos.

21.3 Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de que se origine una pérdida financiera para la Compañía así un cliente o contraparte de un instrumento financiero incumple con sus obligaciones contractuales. Este riesgo se origina principalmente de las cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar.

La exposición de la Compañía al riesgo de crédito está influenciada principalmente por las características individuales de cada cliente.

La Compañía establece una provisión para deterioro que representa su estimación de las pérdidas sufridas en relación con las cuentas por cobrar. Los principales componentes de esta provisión es un componente específico de pérdida que se refiere a las exposiciones significativas de forma individual.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Las cuentas por cobrar presentan vencimientos como sigue:

	<u>2019</u>	<u>Deterioro</u>	<u>2018</u>	<u>Deterioro</u>
Clientes:				
Corrientes	8,826,437	685,153	11,644,176	-
De 1 a 30 días	2,050,264	822,184	757,406	-
De 31 a 60 días	945,202	890,699	220,893	-
Más de 61 días	<u>6,385,715</u>	<u>4,453,495</u>	<u>6,510,152</u>	<u>4,988,991</u>
	<u>18,207,618</u>	<u>6,851,531</u>	<u>19,132,627</u>	<u>4,988,991</u>
Partes relacionadas:				
Corrientes	3,027	3,018	10,052	-
De 1 a 30 días	11,413	11,163	2,686	-
De 31 a 60 días	14,187	14,186	2,433	-
Más de 61 días	<u>185,340</u>	<u>185,340</u>	<u>67,463</u>	<u>-</u>
	<u>213,967</u>	<u>213,707</u>	<u>82,634</u>	<u>-</u>
Otras:				
Corrientes	<u>72,328</u>	<u>-</u>	<u>21,865</u>	<u>-</u>
	<u>18,493,913</u>	<u>7,065,238</u>	<u>19,237,126</u>	<u>4,988,991</u>

El movimiento de la provisión por deterioro para cuentas por cobrar se detalla de la siguiente forma:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Saldo al inicio del año	4,988,991	1,800,294
Menos: castigos del año	-	(1,712,344)
Más: provisión cargada a gastos	<u>2,076,247</u>	<u>4,901,041</u>
Saldo al final del año	<u>7,065,238</u>	<u>4,988,991</u>

Efectivo y equivalentes de efectivo:

La Compañía mantiene efectivo y equivalente de efectivo por B/.87,734,980 (2018: B/.168,056,157). El efectivo y equivalente de efectivo se mantiene en los bancos Caja de Ahorros y Banco Nacional de Panamá, ambos propiedad del estado y el fondo de fideicomiso de garantía por B/.69,520,839 (2018: B/.68,033,295) en el banco The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. Estas instituciones bancarias gozan de prestigio y solidez.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

21.4 Riesgo de liquidez y financiamiento

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía encuentre dificultades en el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con sus pasivos financieros que se liquidan mediante la entrega de efectivo u otro activo financiero. El enfoque de la Compañía para administrar la liquidez es asegurar, en la medida de lo posible, que siempre tendrá suficiente liquidez para cumplir sus obligaciones a su vencimiento, en circunstancias normales y condiciones de estrés, sin incurrir en pérdidas inaceptables o correr el riesgo de daño a la reputación de la Compañía.

Administración del riesgo de liquidez

La Compañía se asegura en el manejo de la liquidez, que mantiene suficiente efectivo disponible para liquidar los gastos operacionales esperados.

Los siguientes son los vencimientos contractuales de los pasivos financieros:

Importe en libros	2019				
	Flujos de efectivo contractuales				
	Total	6 meses o menos	7 a 12 meses	Más de un año	
Bonos por pagar	1,412,599,130	1,412,599,130	3,867,942	3,985,748	1,404,745,440
Intereses por pagar	9,988,235	9,988,235	9,988,235	-	-
Cuentas por pagar concesionarios	158,414	158,414	-	26,928	131,486
Depósito de garantía de concesionarios	7,112,818	7,112,818	-	-	7,112,818
Cuentas por pagar	50,235,219	50,235,219	20,894,774	12,089,326	17,251,119
Retención a contratistas	17,543,060	17,543,060	-	17,543,060	-
	<u>1,497,636,876</u>	<u>1,497,636,876</u>	<u>34,750,951</u>	<u>33,645,062</u>	<u>1,429,240,863</u>

Importe en libros	2018				
	Flujos de efectivo contractuales				
	Total	6 meses o menos	7 a 12 meses	Más de un año	
Bonos por pagar	1,411,281,443	1,411,281,443	-	-	1,411,281,443
Intereses por pagar	10,044,271	10,044,271	10,044,271	-	-
Cuentas por pagar concesionarios	189,252	189,252	-	30,838	158,414
Depósito de garantía de concesionarios	6,202,977	6,202,977	-	-	6,202,977
Cuentas por pagar	65,045,825	65,045,825	55,545,825	-	9,500,000
Retención a contratistas	32,522,263	32,522,263	-	32,522,263	-
	<u>1,525,286,031</u>	<u>1,525,286,031</u>	<u>65,590,096</u>	<u>32,553,101</u>	<u>1,427,142,834</u>

Los flujos de salida revelados en la tabla anterior representan los flujos de efectivo contractuales relacionados con los pasivos financieros no derivados mantenidos para propósitos de administración de riesgo y que por lo general no se cierran antes del vencimiento contractual. La revelación muestra montos de flujos de efectivo para las obligaciones que se liquidan en efectivo.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

21.5 Riesgo de mercado

El riesgo de mercado es el riesgo que los cambios en los precios de mercado, como las tasas de interés, precios de acciones, etc. afecten los ingresos de la Compañía o el valor de sus posesiones en instrumentos financieros.

Análisis de sensibilidad

La Compañía no tiene exposiciones sustanciales con respecto al riesgo de tasa de interés y mercado ya que sus obligaciones están sobre una base de tasa fija entre 5.625% y 5.75% para los bonos por pagar.

21.6 Administración de capital

La política de la Compañía es la de mantener una base sólida de capital. La Junta Directiva supervisa el rendimiento del capital, que la Compañía define como el resultado de las actividades de operación dividido por el patrimonio neto total, excluyendo las acciones preferentes y los intereses minoritarios. La Junta Directiva también supervisa el nivel de los dividendos a los accionistas ordinarios.

La Junta Directiva trata de mantener un equilibrio entre la mayor rentabilidad que podría ser posible con el mayor nivel de préstamos y de las ventajas y seguridad que proporciona la posición de capital.

La deuda de la Compañía para la razón de capital ajustado al final del período se presenta a continuación:

	2019	2018
Total de pasivos	1,654,419,291	1,683,759,018
Menos: efectivo	157,255,819	(236,089,452)
Deuda neta	<u>1,811,675,110</u>	<u>1,447,669,566</u>
Total de patrimonio	<u>514,359,209</u>	<u>465,028,560</u>
Deuda a la razón de capital	<u>3.52</u>	<u>3.11</u>

22. Valor razonable de los instrumentos financieros

El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría al transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de medición, independientemente de si ese precio es directamente observable o estimado usando otra técnica de valuación.

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.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

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.
- 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, la Compañía 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, la Compañía 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, la Compañía utiliza información observable de mercados para activos y pasivos similares. Sin embargo, ciertos activos y pasivos no son negociados activamente en mercados observables y la Compañía 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, se aproxima a su valor razonable.

	Jerarquía del valor razonable			
	2019		2018	
	Valor en libros	Medición del valor razonable Nivel 2	Valor en libros	Medición del valor razonable Nivel 2
31 de diciembre Bonos por pagar	1,412,599,130	1,789,400,000	1,411,281,443	1,464,145,750

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

El valor razonable de los pasivos financieros incluidos en el Nivel 2, mostrados arriba ha sido determinado con precios de instrumentos financieros similares en mercados no activos.

23. Revelación de flujo de caja

23.1 Transacciones no monetarias

Durante el año en curso, la Compañía realizó las siguientes actividades de inversión y de financiamiento no monetarias las cuales no se reflejan en el estado de flujos de efectivo:

	2019	2018
Incremento en las construcciones en proceso a través de la acumulación de facturas por pagar en las cuentas por pagar y otros gastos acumulados.	8,731,935	12,870,526
Incremento en las construcciones en proceso a través de la acumulación de las retenciones por pagar al contratista.	5,067,845	2,255,409
Incremento en adelanto a contratistas a través de la acumulación de las retenciones por pagar al contratista.	118,128	-
Disminución en las construcciones en proceso a través de capitalización de activo fijo.	67,931,924	10,333,319
Dividendos declarados con créditos a las cuentas por cobrar accionista.	-	2,070,000
Disminución de adelanto a contratistas a través de capitalización de activo fijo.	1,139,618	-

23.2 Cambio en pasivos por actividad de financiamiento

La conciliación de los pasivos derivados de las actividades de financiación es la siguiente:

2019		Cambios que no sean efectivo				
Conciliación de pasivos derivados de actividades de financiación de 2019	Balance inicial	Repago de bonos	Emisión de nuevos bonos	Costos de emisión de bonos incurridos	Costos amortizados	Balance final
Bonos por pagar	1,411,281,443	-	-	-	1,317,687	1,412,599,130
Total de pasivos de actividad de financiamiento	1,411,281,443	-	-	-	1,317,687	1,412,599,130

2018		Cambios que no sean efectivo				
Conciliación de pasivos derivados de actividades de financiación de 2019	Balance inicial	Repago de bonos	Emisión de nuevos bonos	Costos de emisión de bonos incurridos	Costos amortizados	Balance final
Bonos por pagar	1,191,499,136	(631,000,000)	875,000,000	(27,581,934)	3,364,231	1,411,281,433
Total de pasivos de actividad de financiamiento	1,191,499,136	(631,000,000)	875,000,000	(27,581,934)	3,364,231	1,411,281,433

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

24. Nuevos aeropuertos

Según Decreto Ejecutivo No.654 del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá se resuelve transferir a título gratuito la administración y operación por cuenta propia de los activos y pasivos de los aeropuertos Enrique Malek (David), Scarlet Raquel Martínez (Río Hato) y Enrique A. Jiménez (Colón) al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

Conforme a este Decreto, también se resuelve:

- Que el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., será el encargado de administrar los aeropuertos mencionados previamente, al igual que sus activos y pasivos, incluyendo los bienes que estén destinados a su operación y desarrollo.
- Se instruye al Ministerio de Economía y Finanzas y a la Contraloría General de la República de Panamá, efectúen el inventario y valorización de todos los bienes destinados a la operación y desarrollo de los aeródromos objeto de la transferencia. El Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., entrará a operar los tres aeropuertos mencionados, una vez la Autoridad Aeronáutica Civil, suscriba con la Contraloría General de la República de Panamá el acta de aceptación final de los trabajos efectuados en cada uno de los terminales. A partir de esa fecha se establece un término de noventa (90) días calendarios, para efectuar en cada uno de ellos los cambios y ajustes, al igual que la reglamentación pertinente. Si se considerara que el período de transición se ha completado antes del plazo, estos entrarán en vigencia cuando así lo establezca la administradora, mediante la resolución correspondiente.

Según Resoluciones de Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil número 026, del 19 de septiembre de 2013; No. 027 del 27 de noviembre de 2013, y número 002-2014, del 24 de febrero de 2014, se aprueba: (a) el traspaso de los activos y pasivos que posee la Autoridad Aeronáutica Civil en los Aeropuertos Enrique Malek, Scarlett Martínez y Enríquez A. Jiménez, (b) autorizar al Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil a traspasar en propiedad y a título gratuito a la Sociedad Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. los activos y pasivos que posee la Autoridad Aeronáutica Civil en los aeropuertos antes mencionados, (c) los derechos y obligaciones emanados de los contratos, resoluciones de concesión y arrendamientos celebrados con particulares o entidades públicas de conformidad con lo estipulado en la Ley, (d) la obligación laboral de compensar a los trabajadores de la Autoridad Aeronáutica civil que se acogen a la Opción 1 del Artículo 26 de la Ley No.23 de 2003 en el supuesto que recoge dicha norma, y (e) autoriza al Director General de la Aeronáutica Civil para que firme la Escritura Pública por la cual se transfieren los bienes inmuebles de propiedad de la Autoridad Aeronáutica Civil y todos aquellos documentos que se requieran para dar cabal cumplimiento a las resoluciones.

Con fechas 21 de octubre de 2013, 4 de diciembre de 2013 y 12 de marzo de 2014, se firmaron las "Actas de Traspaso de la Administración de los Activos y Pasivos" de los aeropuertos Enrique Malek (David), Scarlet Raquel Martínez (Río Hato) y Enrique A. Jiménez (Colón), respectivamente, fechas en que la Compañía inició a operar los citados aeropuertos.

Conforme a lo estipulado en el Artículo 19 del texto único de la Ley No.23 de 2003, la transferencia de las Tierras que constituyan patrimonio de los aeropuertos y aeródromos, así como las edificaciones comprometidas en su funcionamiento y las que en el futuro se adquieran para su expansión deben ser aprobadas por el Consejo de Gabinete, teniendo como referencia la información de los inventarios y avalúos correspondientes, realizados por el Ministerio de Economía y Finanzas y la Contraloría General de la República a fin de identificar el monto real de los bienes objeto de traspaso, como base para la aprobación.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

De acuerdo con una reunión de la Junta Directiva de fecha 12 de noviembre de 2015, el proceso para invalidar o dejar sin efecto el Decreto Ejecutivo No. 654 del Ministerio de Economía y Finanzas fue aprobado con el fin de solicitar un nuevo contrato que aclaraba que el requisito a la Compañía era la gestión y operación de los Nuevos Aeropuertos sin transferir los activos y pasivos.

Al 31 de diciembre de 2019, no se habían aprobado ni el traslado ni el proceso para invalidar o anular el Decreto Ejecutivo, ya que la transferencia no fue aprobada el 31 de diciembre de 2019, la Administración considera que la Compañía no controla los activos de los aeropuertos y por lo tanto no han sido reconocidos en los estados financieros.

25. Concesión - Aeropuerto Panamá Pacífico

Por medio del contrato de concesión No.005-13, refrendado por la Contraloría General de la República de Panamá en agosto de 2013, se le otorga la concesión de la operación, explotación, administración, mantenimiento y desarrollo de las instalaciones y facilidades aeroportuarias de Panamá Pacífico y de los bienes muebles destinados a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos amparados por la concesión. La duración de la concesión será de veinte (20) años prorrogables por veinte (20) años adicionales, a voluntad de las partes. La prórroga estará sujeta a las modificaciones que acuerden las partes de conformidad con las condiciones económicas y las realidades del país vigentes al momento. En base a dicho contrato y conforme al acta de inicio de la ejecución del contrato fechada 1 de octubre de 2013, la Compañía inició operaciones del aeropuerto.

Un detalle de los términos más importantes del contrato se presenta a continuación:

- El canon de concesión se establece por el primer quinquenio y será de B/.1,500,000 por los tres (3) primeros años, para el cuarto (4) año será de B/.2,000,000 más el 20% de los ingresos brutos por encima de B/.10,000,000 y para el quinto (5) año será de B/.2,500,000 más el 20% sobre los ingresos brutos por encima de B/.12,500,000. En virtud de la revisión quinquenal sobre la evolución del negocio aeroportuario, se podrá fijar nuevo canon de concesión, a voluntad de las partes.
- Durante los años 2013 a 2017, el concesionario deberá realizar un primer programa de inversiones orientados a resolver los problemas, operaciones y restricciones del aeropuerto y mejorar la capacidad para permitir iniciar las operaciones aéreas con mayor facilidad. Estas inversiones alcanzan un valor de B/.9,300,000 y deberán ser ejecutadas de conformidad con el cronograma de obras. Dado a que el contrato fue refrendado el 11 de abril de 2014 y que el presupuesto no contenía las inversiones del 2014 por B/.1,300,000, la Compañía requirió a la contraparte que la inversión iniciaría a partir de 2015. Al 31 de diciembre de 2015, no ha habido una inversión significativa en la concesión. De acuerdo a la Administración, la inversión se va a desarrollar en el año 2016.

En adición, el concesionario está obligado a presentar, 6 meses antes del vencimiento de cada quinquenio, los futuros planes quinquenales de inversión para revisión y aprobación de la agencia, los cuales deberán contener los estudios y diseños necesarios para adelantar las obras propuestas en dichos planes; así como los cronogramas de ejecución con sus nuevas fechas específicas de ejecución de tareas y las proyecciones financieras que sustenten su viabilidad.

- Los bienes de la concesión y los bienes afectos a la concesión deberán ser devueltos sin costos y en óptimas condiciones, de lo contrario la agencia podrá aplicar acciones y/o garantías vigentes tendientes a la reparación de los bienes deteriorados a cuentas del concesionario. En la fecha efectiva de terminación del contrato, la agencia o quien ésta designe, retomará la posesión de los bienes concesionados y de los bienes afectos a la concesión, los cuales deberán ser entregados libres de todo gravamen o pasivos, funcionando y en condiciones óptimas para su uso y asumirá la operación, explotación comercial y mantenimiento de los mismos.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

- El concesionario requerirá la aprobación de la Autoridad Aeronáutica Civil para establecer las tarifas y tasas de los servicios aeronáuticos del Aeropuerto que se rinden a las aeronaves en tierra, incluidos, pero no limitados a los servicios de embarques y desembarques de pasajeros y cargas, mostradores de chequeo de pasajeros y de equipaje y oficinas de líneas aéreas. El concesionario podrá establecer las tasas de los servicios no aeronáuticos comerciales y las rentas mínimas por el uso de superficies del Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico de conformidad con sus procedimientos y reglamentaciones. El contrato podrá darse por terminado mediante resolución administrativa por incumplimiento del concesionario en base a las causales señaladas en el Artículo 113 de la Ley No.27 de junio de 2006 que regula la contratación pública. En el evento de incumplimiento por parte del concesionario, la agencia tendrá derecho a exigir el cumplimiento del contrato o resolverlo administrativamente y de pleno derecho, podrá hacer efectivas las fianzas de cumplimiento del contrato (fianzas por B/.900,000) y la fianza de inversión (fianzas por B/.450,000, que representa el 5% del monto de la inversión durante el primer quinquenio) que hubieren sido consignadas, a menos que tal incumplimiento haya sido por causa mayor.

Conforme a la evaluación de la Administración, este contrato de concesión califica para ser reconocido bajo la IFRIC 12 - "Acuerdo de concesión de servicios", sobre el cual se reconocerán las inversiones a realizar como un activo intangible ya que su recuperación se dará a través de los ingresos por servicios que se percibirán de clientes.

26. Compromisos y contingencias

26.1 Compromisos

Adquisición de activos fijos

Al 31 de diciembre de 2019, la Administración ha aprobado la construcción o adquisición de propiedades, planta y equipos por un importe de B/.28.400,000 millones aproximadamente.

26.2 Contingencia

Conforme a la legislación tributaria aplicable, las mejoras sobre instalaciones nuevas estarán exentas del pago de impuesto de inmuebles por un período de diez (10) o veinte (20) años (según la normativa vigente aplicable en cada caso) a partir de la fecha del permiso de ocupación, o la fecha de inscripción de mejoras, lo que ocurra primero (según sea el caso) según lo dispuesto en el Artículo 81 de la Ley No.6 de 2005 y sus modificaciones. Dicha exención se realiza de forma automática una vez inscrita las mejoras en el Registro Público con indicación de los datos del permiso de construcción y ocupación en la escritura de mejoras, en virtud de lo que dispone el Artículo 764 parágrafo 1 del Código Fiscal.

Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no ha efectuado la inscripción en el Registro Público de las mejoras reconocidas en libros desde el año 2006 hasta el año 2014. A la fecha de aprobación de estos estados financieros, la Compañía se encuentra en proceso de obtener la información base para realizar la inscripción y obtener las exoneraciones de los impuestos, recargos e intereses relacionados, que la Administración estima pudieran ascender a B/.39,375,088. Ninguna disposición ha sido reconocida ya que la Administración espera obtener la exoneración una vez que las mejoras han sido registradas.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Notas a los estados financieros

por el año terminado el 31 de diciembre de 2019

(En balboas)

26.3 Litigios, demandas y contingencias

La probabilidad para cada uno de estos fallos es baja y remota. En el lapso de un año calendario desde la fecha actual, es poco probable que el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., tenga que afrontar un compromiso financiero producto de los procesos judiciales por las pretensiones en su contra de los demandantes.

27. Eventos subsecuentes

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud, declaró pandemia el brote del nuevo coronavirus ("COVID-19), debido a su rápida expansión global a un gran número de países y el riesgo sostenido de una mayor propagación mundial. Este evento sin precedentes ha afectado la economía mundial en gran manera y por consiguiente a la República Panamá.

El Aeropuerto Internacional de Tocumen (Tocumen) es una de las infraestructuras más críticas para el gobierno de Panamá. Tocumen es el principal aeropuerto internacional de Panamá y el tercero más transitado en América Latina y el Caribe en tráfico de pasajeros, sirviendo a vuelos a más de 90 ciudades en los Estados Unidos, América Latina y Europa. Su ventaja competitiva se debe en gran medida a la posición geográfica estratégica del país, ya que Panamá proporciona conexiones convenientes a los principales mercados de Norte, Centro y del Sur América y el Caribe.

En un esfuerzo por minimizar la propagación de la pandemia de COVID-19, el gobierno de Panamá dictó las siguientes series de medidas de suspensión a vuelos comerciales y de aviación general, excepto para transportar equipos médicos y hospitalarios, medicamentos, vacunas y cualquier insumo de salud pública requerido para combatir la pandemia de COVID-19:

- 14 de marzo de 2020, cancelación de los vuelos provenientes de Europa y Asia.
- 16 de marzo de 2020, prohibición de ingreso al territorio nacional de personas que no fuesen ciudadanos o residentes panameños.
- 20 de marzo de 2020, cancelación de todos los vuelos internacionales desde y hacia Panamá a partir del 22 de marzo de 2020 por un periodo de 30 días. Esta medida ha sido extendida hasta el 23 de julio de 2020.

Frente a la evolución de la emergencia sanitaria generada por la pandemia de COVID-19, Tocumen ha implementado una serie de medidas operativas, sanitarias y comerciales que resumimos algunas a continuación:

- La adquisición de cámaras térmicas y medidores de temperatura.
- La instalación por parte del Ministerio de Salud de equipos de monitoreo para la contención del COVID-19 y el seguimiento a los pasajeros de vuelos procedentes de aquellos países donde el virus se propagaba con mayor rapidez.
- El incremento de personal médico para fortalecer la atención de viajeros y la creación de una sala para atención de casos sospechosos.

Tocumen permanece abierto para atender únicamente vuelos de carga y vuelos humanitarios. En consecuencia, la actividad en Tocumen ha disminuido considerablemente. También se han cerrado temporalmente los comercios que normalmente atienden a los viajeros.

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
(Entidad 100% subsidiaria del Estado de la República de Panamá)

Notas a los estados financieros
por el año terminado el 31 de diciembre de 2019
(En balboas)

Para el 2020 se estima un decrecimiento anual del 56% en los ingresos. Frente a la incertidumbre con respecto a la propagación de la pandemia de COVID-19 y su impacto económico, Tocumen ha tomado medidas para afrontar la drástica reducción de sus ingresos, entre otras:

- Comunicación constante con el gobierno de Panamá, su único accionista, el que ha reiterado su apoyo a las medidas tomadas o contempladas por Tocumen.
- Se está aplicando a los concesionarios la cláusula de suspensión de actividades de Tocumen por causa de fuerza mayor, generando una pausa en los pagos que los concesionarios deben realizar durante todo el período que se mantenga dicha inactividad.
- Medidas para controlar el costo operativo, como la limitación de compras y reducción de media jornada laboral en el personal que labora en Tocumen.
- Análisis de las tareas por finalizar de la construcción de la Terminal 2, la cual tiene un avance del 99% y se estima que entrará en funcionamiento en el año 2021.
- Análisis de la cartera de los proyectos estratégicos de inversión, tales como: la construcción de la tercera pista de aterrizaje y la torre de control, para adecuar su emprendimiento a las necesidades de Tocumen y a la recuperación en el tráfico aéreo. Tocumen no tiene obligaciones contractuales que determinen el calendario de dichos proyectos.
- Reducción a corto plazo de todas las otras inversiones que no sean indispensables para la operación segura de Tocumen.
- La Administración de Tocumen está gestionando una línea de crédito de corto plazo por B/.25,000,000 para capital de trabajo.

La Administración considera que una vez la Autoridad Aeronáutica Civil ordene la reapertura de los vuelos comerciales iniciará la reactivación del tráfico aéreo. Para ello, Tocumen monitorea constantemente y muy de cerca todos los acontecimientos relacionados con el virus y las medidas tomadas por los distintos gobiernos, con el fin de retomar sus operaciones a la mayor brevedad posible.

Existe un alto grado de incertidumbre sobre la tasa de propagación y el pico del brote de COVID-19. A medida que la situación evoluciona, se actualizarán las estimaciones. Los escenarios pueden variar en función de un período de interrupción más largo, dependiendo de la profundidad y la longevidad de la pandemia, de los escenarios de recesión mundial, y del tiempo que estén limitadas las operaciones en los aeropuertos de origen y destino de los vuelos a los que sirve Tocumen, entre otras variables.

28. Aprobación de los estados financieros

Los estados financieros han sido autorizados por la Junta Directiva para su emisión el 13 de julio de 2020.

* * * * *



NOTARÍA DUODÉCIMA DEL CIRCUITO DE PANAMÁ

-----DECLARACIÓN JURADA-----

-----DECLARACION NOTARIAL JURADA.-----

En mi Despacho Notarial, en la Ciudad de Panamá, Capital de la República y Cabecera del Circuito Notarial del mismo nombre, a los diecisiete (17) días del mes de julio del año de dos mil veinte (2020), ante mí, **NORMA MARLENIS VELASCO CEDEÑO**, Notaria Pública Duodécima (12), del Circuito Notarial de Panamá, potadora de la cédula de identidad personal No. número ocho- doscientos cincuenta- trescientos treinta y ocho, (8- 250- 338), comparecieron personalmente: **JUAN ANTONIO DUCRUET NUÑEZ**, varón, panameño, mayor de edad, vecino de esta ciudad, portador de la cédula de identidad personal número ocho- doscientos cincuenta y siete- cuarenta y ocho (8-257-48), en calidad de **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA**; **RAFFOUL ANTONIO ARAB PINZON**, varón, panameño, mayor de edad, con cédula de identidad personal número nueve- ciento veintinueve- ochocientos noventa y dos (9-129-892), en su condición de **GERENTE GENERAL**; **RAFAEL JOSE SABONGE VILAR**, varón, panameño, mayor de edad, con cédula de identidad personal número ocho - setecientos veintiuno - dos mil cuarenta y uno (8-721-2041), en su calidad de **TESORERO DE LA JUNTA DIRECTIVA** y **JULIETA MARIA ISABEL CORDOBA DE LEON**, mujer, panameña, mayor de edad, vecina de esta ciudad, portador de la cédula de identidad personal número ocho- cuatrocientos treinta – setecientos dos (8-430-702), en su condición de **VICEPRESIDENTE DE ADMINISTRACION Y FINANZAS**, todos de la entidad denominada **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.**, debidamente inscrita en la Ficha número cuatrocientos treinta y dos mil doscientos noventa (432290), Documento REDI número cuatrocientos cincuenta y seis mil ciento cuatro (456104), de la Sección Mercantil, del Registro Público respectivamente, personas quienes conozco y a fin de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Acuerdo cero ocho-dos mil (08-2000) del veintidós (22) de mayo de dos mil (2000), modificado por el Acuerdo cero siete- dos mil dos (07-2002) de 14 de octubre de 2002, ambos emitidos por la Superintendencia del Mercado de Valores, quienes me solicitaron extendiera esta diligencia bajo la gravedad del juramento, y con pleno conocimiento de las consecuencia civiles y penales que se derivan del delito de falso testimonio regulado por el Artículo 385 (Texto Único) del Código Penal, exponen a continuación: -----

1/10

2/10

Que cada uno de los firmantes ha revisado los Estados Financieros Anuales correspondientes al período del primero (1) de enero de dos mil diecinueve (2019) al treinta y uno (31) de diciembre de dos mil diecinueve (2019), aprobados en la Octava Reunión Extraordinaria de la Junta Directiva de la sociedad anónima denominada Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., celebrada previa convocatoria el seis (6) de julio de dos mil veinte (2020).-----

- a. Que a sus juicios, los Estados Financieros no contienen informaciones o declaraciones falsas sobre hechos de importancia, ni omiten información sobre hechos de importancia que deben ser divulgados en virtud del Decreto Ley uno (1) de mil novecientos noventa y nueve (1999) y sus reglamentos, o que deban ser divulgados para que las declaraciones hechas en dicho informe no sean tendenciosas o engañosas a la luz de las circunstancias en las que fueron hechas.-----
- b. Que a sus juicios los Estados Financieros Anuales y cualquier otra información financiera incluida en el mismo, representan razonablemente en todos sus aspectos la condición financiera y los resultados de las operaciones del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. para el período correspondiente del primero (1) de enero de dos mil diecinueve (2019) al treinta y uno (31) de diciembre de dos mil diecinueve (2019) -----
- c. Que los firmantes: JUAN ANTONIO DUCRUET NUÑEZ (PRESIDENTE), RAFFOUL ANTONIO ARAB PINZON (GERENTE GENERAL), RAFAEL JOSE SABONGE VILAR (TESORERO) Y JULIETA MARIA ISABEL CORDOBA DE LEON (GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS) DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.-----
 - d.1 Son responsables del establecimiento y mantenimiento de controles internos de la empresa AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.-----
 - d.2 Han diseñado los mecanismos de control interno que garanticen que toda la Información de importancia sean hechas de su conocimiento, particularmente durante el periodo en el que los reportes han sido preparados.-----
 - d.3 Han evaluado la efectividad de los controles internos dentro de los noventa (90) días previos a la emisión de los Estados Financieros.-----
 - d.4 Han presentado en el Estado Financiero sus conclusiones sobre la efectividad de los



controles internos con base en las evaluaciones efectuadas a esa fecha. -----

Que cada uno de los firmantes ha revelado a los auditores del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. y la Gerencia de Auditoría Interna lo siguiente:

e.1 Todas las deficiencias significativas que surjan en el marco del diseño y operación de los controles internos, que puedan afectar negativamente la capacidad de AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. para registrar, procesar y reportar información financiera, e indicado a los auditores cualquier debilidad existente en los controles internos.---e.2 Cualquier fraude, de importancia o no, que involucre a la administración u otros empleados que ejerzan un rol significativo en la ejecución de los controles internos del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.-----

f. Que cada uno de los firmantes ha revelado a los auditores externos de la existencia o no de cambios significativos en los controles internos del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. o cualquiera otros factores que puedan afectar en forma importante tales controles con posterioridad a la fecha de su evaluación, incluyendo la formulación de acciones correctivas con respecto a deficiencias o debilidades dentro de la empresa. -----

Así terminaron de exponer los Declarantes y leída como les fue esta diligencia en presencia de los Testigos Instrumentales a quienes conozco, YESTANY CEDEÑO, con cédula de identidad personal número ocho- ochocientos treinta cinco – mil cuatrocientos ochenta y ocho (9-835-1488), y ALEXIS GUERREL RODRIGUEZ con cédula número ocho-cuatrocientos ochenta y seis- seiscientos siete (8-486-607) y son hábiles para ejercer el cargo, lo encontraron conforme, le impartieron su aprobación y para constancia la firman todos juntos con los testigos, por ante mí, el Notario que doy fe.-----

LOS DECLARANTES:

JAN

JUAN ANTONIO DUCRUET NUÑEZ
PRESIDENTE.

2/2



RAFFOUL ANTONIO ARAB PINZÓN
GERENTE GENERAL



RAFAEL JOSE SABONGE VILAR
TESORERO



JULIETA MARIA ISABEL CORDOBA DE LEON
VICEPRESIDENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

LOS TESTIGOS:



YESTANY CEDEÑO



ALEXIS GUERREL RODRIGUEZ



NORMA MARLENIS VELASCO CEDEÑO
Notaria Pública Duodécima

