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 2020

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
Contacto del Emisor:	Raffoul A. Arab P. – Gerente General
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 2020, 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

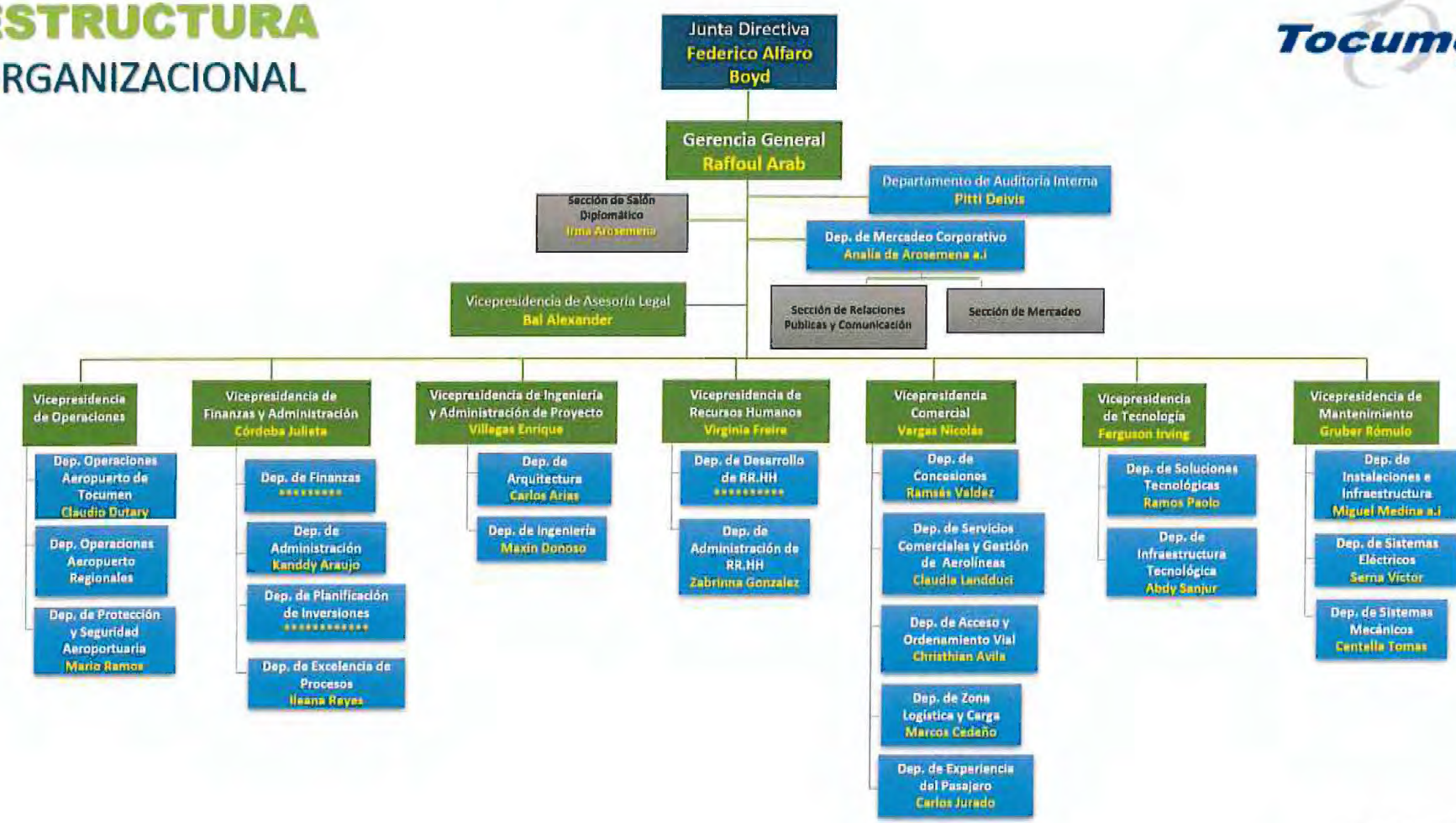
El Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. fue constituido mediante Escritura No.2018 de 11 de abril de 2003, e inscrito en la sección mercantil de sociedades anónimas, y está bajo el marco regulatorio para la administración de los aeropuertos y aeródromos de Panamá según Ley No. 23 de 20 de abril 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 ORGANIZACIONAL



1 de marzo de 2021

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 2020	Adquisiciones	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasifi-caciones	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Terrenos	270,393,709	-	-	-	-	270,393,709
Infraestructuras y mejoras	475,495,260	-	-	16,047,353	4,489	492,387,102
Mobiliario y enseres	6,743,982	66,076	(61,009)	47,943	-	6,796,892
Equipo rodante	12,860,714	-	(24,264)	-	-	12,836,450
Equipo de barredora	689,753	-	-	-	-	689,753
Equipo de informática	15,385,985	375,422	(19,876)	-	168,215	16,909,746
Maquinaria, equipo y otros	46,367,736	549,053	(6,772)	522,887	34,446	47,467,350
Equipo de oficina	63,762	-	(1,523)	-	648	62,887
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	1,793,472	-	-	-	-	1,793,472
Total	852,010,255	990,551	(113,444)	17,518,183	207,798	870,613,343

Depreciación	Saldo al 1 de enero de 2020	Gasto de depreciación	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasifi-caciones	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Infraestructuras y mejoras	86,683,858	11,621,727	-	-	-	98,305,585
Mobiliario y enseres	2,683,299	490,455	(164)	-	-	3,173,590
Equipo rodante	11,108,904	646,451	(24,264)	-	-	11,731,091
Equipo de barredora	598,731	36,408	-	-	-	635,139
Equipo de informática	12,128,268	1,513,631	(644)	-	-	13,641,255
Maquinaria, equipo y otros	39,661,802	2,399,256	(6,772)	-	-	42,054,286
Equipo de oficina	38,417	4,978	(1,523)	-	-	41,872
Equipo de puentes de abordaje	12,128,272	1,110,348	-	-	-	13,238,620
Otros activos	960,184	174,648	-	-	-	1,134,832
Total	165,991,735	17,997,902	(33,367)	-	-	183,956,270
	686,018,520					686,657,073

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

La pandemia COVID-19 generó una crisis mundial y sus efectos han afectado profundamente economías enteras. El transporte aéreo se ha mantenido como una de las industrias mundiales más afectadas desde el comienzo de la crisis. La pandemia de COVID-19 ha resultado en una crisis de transporte a gran escala con la imposición de restricciones de viaje y la suspensión de vuelos en un esfuerzo global para contener la propagación del virus. Durante el primer trimestre del año 2020 la aviación prácticamente se detuvo tras los bloqueos impuestos en muchos países.

Las operaciones del Aeropuerto Internacional de Tocumen no se suspendieron totalmente y se mantuvo operando vuelos humanitarios y de carga. Entre el 22 de marzo y el 12 de octubre de 2020 operaron vuelos humanitarios que permitieron el regreso de 102,200 pasajeros a sus países de origen.

Durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020 se operaron 12,076 vuelos luego de que se reanudaran los vuelos comerciales con 80 operaciones diarias en promedio, conectando 36 destinos en 20 países a través de 7 aerolíneas comerciales. El número total de pasajeros de enero a diciembre de 2020 fue de 4.5 millones, lo que representa una disminución del 72% en comparación con el mismo período en 2019.

Durante el 2020 se movilizaron 145,929 toneladas de carga lo que representa disminución de 11.4% con relación al año 2019. Las aerolíneas de carga movilizaron el 82% de la carga total.

Entre enero y diciembre de 2020, el Aeropuerto Internacional de Tocumen conecto con 92 destinos en 49 países (de Norte América, Sur América, Centroamérica, el Caribe, Europa y Asia) a través de 51 aerolíneas comerciales de pasajeros y carga.

2020 en Cifras

Aerolíneas Regulares de Pasajeros	19
Destinos Directos	92
Total, Movimiento de Aeronaves	50,976
Total, de Pasajeros	4,526,663
Movimiento de Carga	145,929

II. ANÁLISIS DE RESULTADOS FINANCIEROS Y OPERATIVOS

A. Liquidez

Para el cierre anual al 31 de diciembre 2020 la razón corriente del Aeropuerto fue de 0.92 veces. Reflejando una disminución en los activos corrientes que al finalizar a diciembre 2020 muestran un saldo de US$130,8 millones mientras que a diciembre 2019 el mismo se encontraba en US$169,0 millones.
Al 31 diciembre 2020 los pasivos corrientes totalizaban US$141,4 millones, exhibiendo una disminución del 12% con relación al mismo periodo del año 2019, que mantenía un saldo de US$160,9 millones.

B. Recursos de Capital

Los recursos patrimoniales del Aeropuerto ascienden a US$527,9 millones al cierre del 31 de diciembre 2020, reflejando un aumento de US$13,5 millones (2.6%) comparado a diciembre de 2019 que mantenía un saldo de US$514,3 millones.
A la fecha de este informe, el patrimonio del Aeropuerto representa el 24.6% del total de activos.

C. Resultados de las Operaciones

El Aeropuerto refleja una disminución en los ingresos de las operaciones aeroportuarias del 66.6% para el cierre al 31 de diciembre de 2020 con respecto al mismo periodo del año anterior. La utilidad neta reportada al cierre de diciembre 2020 es de US$14,3 millones, refleja una disminución en comparación al mismo periodo del año 2019 de US$78,0 millones.

D. Análisis de Perspectivas

La pandemia mundial de COVID-19 ha afectado significativamente la economía panameña e internacional, teniendo importantes impactos adversos en toda la industria aeronáutica debido a las medidas agresivas para reducir la propagación del virus que muchos países han adoptado, incluidas las restricciones y prohibiciones de viajes. Estas medidas, si bien necesarias, resultaron en una disminución drástica de las operaciones del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA) y afectaron la confianza de los pasajeros, lo que resultó en un descenso sin precedentes en el volumen de tráfico en AITSA.

En Panamá, el Gobierno, mediante el Decreto Ejecutivo No.244 de 19 de marzo de 2020, suspendió de forma temporal los vuelos internacionales de pasajeros desde y hacia Panamá. Los vuelos internacionales se mantuvieron suspendidos hasta la promulgación del Decreto Ejecutivo N°372, que autorizó la reactivación de la aviación internacional en Panamá a partir del lunes 12 de octubre de 2020. Desde esa fecha, el movimiento de pasajeros en AITSA ha experimentado un crecimiento promedio mensual de 94.3%, cerrando el año 2020 con un movimiento total de 4.5 millones de pasajeros. Si bien esta cifra representa una disminución de 72.7% con relación al año 2019, es un aumento importante con relación al movimiento de pasajeros al inicio de la pandemia de COVID-19.

Por su parte, se espera que el movimiento de aeronaves continúe aumentando en el corto plazo, con un crecimiento promedio mensual de 2.1%. El movimiento total de aeronaves, que contempla el total de aterrizajes y despegues en el aeropuerto, experimentó una disminución de 56% durante 2020 en comparación con el año 2019.

Como consecuencia de esto, los ingresos de AITSA también se vieron afectados por el impacto de la pandemia de Covid-19. Durante el año 2020, los ingresos aeronáuticos disminuyeron 68% con respecto al año 2019 y los ingresos no-aeronáuticos disminuyeron 67% durante el mismo período.

El proceso de vacunación de la población mundial ha demostrado ser muy lento para permitir una apertura internacional integral en el corto plazo. Incluso la distribución de las vacunas enfrenta importantes obstáculos logísticos, políticos y económicos. Debido a esto, los gobiernos seguirán siendo muy cautelosos a la hora de abrir fronteras y se apresurarán a cerrarlas si surge la necesidad. Es por esto que nuestros escenarios asumen que, a pesar de la recuperación en el movimiento de pasajeros y el movimiento de aeronaves que ha experimentado el AITSA, la recuperación de los servicios aeronáuticos internacionales será más moderada para los próximos tres años, con el tráfico internacional regresando a los niveles de 2019 hasta el año 2024.

En nuestro escenario base, esperamos que el tráfico mundial de pasajeros se recupere a los niveles de 2019 a partir de la segunda mitad de 2023 impulsado principalmente por la recuperación del tráfico interno de pasajeros (a nivel mundial, el tráfico interno o doméstico representa el 58% del tráfico total de pasajeros a partir de 2019.)

Para el año 2021, estimamos una cantidad total de pasajeros en un rango entre 40% y 60% por debajo de los niveles de 2019 (en comparación con 30% y 40% anteriormente). También hemos reducido nuestras expectativas para el año 2022, a un rango de 20% y 30% por debajo de los niveles de 2019 (en comparación con 15% y 20%, anteriormente).

AITSA ha implementado una serie de medidas críticas de reducción de costos, en la medida de lo posible, sin crear riesgos para la seguridad de las aeronaves y los pasajeros para reforzar aún más su posición de.

AITSA continúa trabajando para reducir aún más los costos operativos y ha estado en contacto con todas las partes relevantes de la industria, desde aerolíneas a concesionarios del aeropuerto para desarrollar estrategias que le permitan navegar mejor a través de este período sin precedentes.

Además de su posición estratégica, AITSA es, también, uno de los centros de conexión más grandes de la región y uno de los de más rápido crecimiento en América Latina.

AITSA sirve como punto de conexión entre América del Norte, América Central, América del Sur, el Caribe y Europa debido a su posición estratégica

AITSA es el aeropuerto más grande y concurrido de Centroamérica,

En Latinoamérica, AITSA es el tercer aeropuerto más transitado en término de pasajeros internacionales, el cuarto aeropuerto en conectividad y el noveno más grande en término de pasajeros totales.

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
Vidalia de Casado	Director por la Asociación de Líneas Aéreas	SI
Maruquel Ruiz	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
Elida F. Vargas Lee	Director por los Trabajadores	SI
Raffoul A. Arab P.	Gerente General	NO

Juan Antonio Ducruet — **Presidente**
Nacionalidad: Panameña
Fecha de nacimiento: 4 de agosto de 1966
Domicilio comercial: Aeropuerto Internacional de Tocumen
Teléfono: +507 6612-3723
Correo electrónico: jducruet@cableonda.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	**Vicepresidente**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	15 de agosto de 1983
Domicilio comercial:	Ministerio de Economía y Finanzas
Teléfono:	504-3690
Correo electrónico:	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	**Tesorero**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	9 de octubre de 1978
Domicilio comercial:	Ministerio de Obras Públicas
Teléfono:	507-9462/9464
Correo electrónico:	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	**Secretario**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	25 de junio de 1981
Domicilio comercial:	Ministerio de Turismo. Edificio BICSA Avenida Balboa
Teléfono:	526-7110
Correo electrónico:	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.

Vidalia de Casado	**Director por la Asociación de Líneas Aéreas**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	18 de abril de 1957
Domicilio comercial:	COPA
Teléfono:	+507 6614-7281
Correo electrónico:	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	**Director por la Asociación de Comerciantes**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	29 de octubre de 1972
Domicilio comercial:	UETA
Teléfono:	+507 6781-5181
Correo electrónico:	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; Matthysse 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)

Elida F. Vargas Lee	**Director por los Trabajadores**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	18 de enero de 1971
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:	evargas@tocumenpanama.aero

Técnico en Recursos Humanos, Instituto Técnico de Enseñanza Superior Martin Luther King, Psicología Centro técnico de Estudio Superiores, Técnico en Mercadeo, Universidad Interamericana. Asistente de Visas Autorizada, Sub Jefe aeropuerto Marco A. Gelabert Albrook, Migración 2005, Asistente Administrativa Sección de Carga Seguridad Tocumen S.A., Asistente Administrativa Puentes de Abordaje y Bandas transportadoras Tocumen.
Asistente Ejecutiva Vicepresidencia de Mantenimiento Aeropuerto de Tocumen.

2. EMPLEADOS DE IMPORTANCIA Y ASESORES

Raffoul A. Arab P.	**Gerente General**
Nacionalidad:	Panameña
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:	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.

Alexander A. Bal C.	**Vicepresidente de Asesoría Legal**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	27 de Septiembre de 1973
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:	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.	**Vicepresidente de Administración y Finanzas**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	31 de Julio de 1972
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:	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.

Carlos Alberto Arias Gallardo	**Vicepresidente de Mantenimiento**
Nacionalidad:	panameña
Fecha de nacimiento:	26 de Mayo de 1978
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:	carias@tocumenpanama.aero

Licenciado en Arquitectura Estructural, egresado de la Universidad Santa Maria la Antigua, cuenta con una Maestría ejecutiva en administración de Construcción y Diplomados en Administración de Proyectos.

Dentro de su experiencia profesional, ocupo cargos de Gerente de Oficina técnica del proyecto "Estudio, diseño y construcción del Instituto técnico Superior del Este (ITSE),en El Consorcio ITSE,, Gerente de control de proyecto y Control de obra en la empresa M2 Consorcio, Coordinador de arquitectura para el proyecto Muelle Norte en Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Entre otros

Posee la Licenciatura en Arquitectura Estructural y un Master en Administración de construcción, ambos obtenidos en la Universidad Santa María La Antigua; también posee el certificado de Profesional en Administración de Proyectos (PMP) otorgado por el Project Management Institute (2020), y posee el Diplomado de Administración de proyectos emitido por la Universidad Louisville de Panamá (2015), el cual está avalado por el Project Management Institute. Dentro de su experiencia profesional ha trabajado en múltiples proyectos privados como arquitecto independiente y ha estado a cargo de diversas posiciones como Jefe del departamento de dibujo en el Proyecto Segundo Puente sobre el Canal de Panamá en la empresa Bilfinger Berger Panamá, S.A. (2001-2004), Jefe de Inspección en el proyecto Fase II de la Expansión del Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Tocumen (2004-2007), Coordinador de arquitectura para el proyecto del Muelle Norte del Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Tocumen (2007-2008), Gerente de Control de Proyecto para el Proyecto de Diseño, Construcción, Equipamiento y Puesta en Operación de la Línea de Occidente del Anillo Hidráulico de la Ciudad de Panamá en M2 Consorcio (2012-2015), Gerente de Control de Proyecto en el Proyecto de Diseño y Construcción de las Colectoras de la Cuenca del Río Juan Díaz y La construcción de la Segunda Etapa de las Redes de Alcantarillado Sanitario de San Miguelito (2015-2017), Gerente de Oficina Técnica para el Proyecto Estudio, Diseño y Construcción del Instituto Técnico Superior Especializado (ITSE) (2017-2019), y ejerció la Gerencia de Arquitectura de la Vicepresidencia de Ingeniería y Proyectos del Aeropuerto Internacional de Tocumen (2019-Abril 2021).

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. **Vicepresidente de Recursos Humanos**

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:	vfreire@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.	**Vicepresidente Comercial**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	23 de agosto de 1979
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:	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	**Vicepresidente de Tecnología e Innovación**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	23 de agosto de 1979

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:	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 Auditoria Informática. Fue Profesor de Maestría de Ecuación y Docencia Superior de la ULACIT.

Claudio Dutary	**Gerente de Operaciones**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	23 de octubre de 1962
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
Facsímil:	+507 238-4725
Correo electrónico:	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 Auditorias al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, Quito, Ecuador, Aeropuertos de Colombia, 2007-2008-2009.

Jorge Aued	**Gerente de Operaciones de Aeropuertos Regionales**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	17 de junio 1976
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:	jaued@tocumenpanama.aero

Licenciado en Ingeniería Industrial de la ULACIT. Cuenta con más de 12 años en la industria de la aviación comercial, desempeñándose en Copa Airlines, primero como supervisor de auditoria y seguridad para el HUB y las estaciones, luego como sub-gerente de operaciones terrestres, y luego como gerente encargado de las áreas de servicio a cabina, GSE (mecánicos de tierra), taller y equipo de tierra y el personal de rampa (abordaje de maletas). Posee múltiples certificaciones en la rama de la aviación comercial internacionales otorgadas por IATA como GSE (GROUND SECURITY COORDINATOR), y por UNITAR / ITAérea AERNONAUTICAL BUSINESS SCHOOL como atención al cliente, servicios al pasajero y calidad, entre otros.

Ramos O. Mario	**Gerente de Protección y Seguridad Aeroportuaria**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	28 de Junio de 1958
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:	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	**Gerente de Auditoría Interna**
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	21 de mayo de 1975
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:	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 auditoria, 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 2020 de B/.4,286,468, 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 Articulo 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 2020, el número de empleados total y por vicepresidencias se describe en el cuadro a continuación:

Unidad Administrativa y Operativa	Cantidad de Colaboradores
Gerencia de Auditoria	9
Vice Presidente de Asesoria Legal	18
Departamento Operaciones Aeropuerto de Tocumen	295
Departamento Operaciones Aeropuertos Regionales y Carga	50
Departamento Protección y Seguridad Aeroportuaria	562
Vice Presidente de Administración y Finanzas	110
Vicepresidente de Ingeniería y Administración de Proyectos	39
Vicepresidente de Recursos Humanos	46
Departamento de Servicios Aeroportuarios	0
Vicepresidente Comercial	78
Vice Presidente de Tecnología e Innovación	44
Vice Presidente de Mantenimiento	253
Total	**1,504**

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 2020, los saldos y transacciones con partes relacionadas se resumen de la siguiente manera:

	2020	2019
Activos:		
Efectivo y depósitos en bancos:		
Banco Nacional de Panamá	20,744,842	86,973,633
Caja de Ahorros	133,317	664,047
	20,878,159	87,637,680
Cuentas por cobrar:		
Banco Nacional de Panamá	-	110,195
Caja de Ahorros	-	310
Autoridad de Turismo de Panamá	48,866	34,870
Correos y telégrafos	80,905	68,592
	129,771	213,967
Pasivos:		
Cuentas por pagar:		
Universidad de Panamá (a)	6,000,000	6,000,000
Autoridad de Turismo de Panamá	5,955,164	5,674,493
Ministerio de Seguridad Pública	3,500,000	3,500,000
Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica Nacional	750,000	-
Autoridad de Aeronáutica Civil	109,856	25,014
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	38,570	118,973
Banco Nacional de Panamá	11,411	-
Caja de Ahorros	2,023	-
Lotería Nacional de Beneficencia	407	407
	16,367,431	15,318,887
Patrimonio:		
Dividendos declarados	-	25,000,000
Cuentas por cobrar accionista	15,170,000	15,170,000

Las cuentas por cobrar y pagar relacionadas no generan intereses.

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

	2020	2019
Ingresos:		
Concesión de áreas comerciales	91,392	136,547
Gastos:		
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional (b)	4,500,000	15,000,000
Procuradoría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	194,645	688,913
	4,694,645	15,688,913

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 2020.

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 punto sesenta y siete por ciento (4.67%). Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto

aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la 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

	2020	2019
Impuesto sobre la renta corriente:		
Impuesto relacionado al año corriente	(1,348,160)	(34,301,750)
	(1,348,160)	(34,301,750)
Impuesto sobre la renta diferido:		
Impuesto relacionado al año corriente	296,812	(114,001)
Total de impuesto sobre la renta	(1,051,348)	(34,415,751)

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:

	2020	2019
Cálculo alterno CAIR:		
Ingresos gravables	96,228,385	
Ingresos no gravables	77,350,905	
	173,579,290	
Menos: Deducción 95.33%	(91,734,520)	
Renta neta gravable	4,493,865	
Utilidad antes de impuestos		112,434,400
Impuesto sobre la renta utilizando la tasa corporativa (30%)	(1,348,160)	(33,730,320)
Efecto de:		
Ingresos no gravables	966,482	279,746
Gastos no deducibles	(669,670)	(965,177)
Impuesto sobre la renta del año corriente	(1,051,348)	(34,415,751)

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

	2020	2019
Impuesto sobre la renta diferido activo:		
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	6,470,057	7,139,727
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	969,017	1,133,002
Provision para cuentas incobrables	2,091,682	919,383
Otra provisión	657,737	699,569
Impuesto sobre la renta diferido activo	13,317,159	13,020,347

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

	2019	Cargo a resultados	2020
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,139,727	(669,670)	6,470,057
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,133,002	(163,985)	969,017
Provisión para cuentas incobrables	919,383	1,172,299	2,091,682
Otra provisión	699,569	(41,832)	657,737
Impuesto sobre la renta diferido activo	13,020,347	296,812	13,317,159

II PARTE - RESUMEN F INANCIERO

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A.
Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA	AÑO 2020	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017
Ventas o Ingresos Totales	173,579,290	258,890,274	236,831,428	233,551,413
Margen Operativo	0.55	0.62	0.54	0.57
Gastos Generales y Administrativos	78,168,916	99,229,920	108,582,935	100,754,383
Utilidad o Pérdida Neta	78,018,649	51,374,200	65,175,665	84,611,201
Acciones emitidas y en circulación	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Utilidad o Pérdida por Acción	14.31	78.02	51.37	65.18
Depreciación y Amortización	17,997,902	18,213,758	16,597,769	18,051,865
Utilidad Operativa	95,410,374	159,660,354	128,248,493	132,797,030
Gastos Financieros	62,048,204	29,012,196	43,717,691	17,631,514
Utilidad o Pérdida del Periodo	14,312,920	78,018,649	51,374,200	65,175,665

BALANCE GENERAL	AÑO 2020	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017
Activo Circulante	130,868,849	169,095,955	255,025,553	187,523,527
Activos Totales	2,146,119,341	2,168,778,500	2,148,787,578	1,848,525,427
Pasivo Circulante	141,495,029	160,939,362	171,559,488	198,462,970
Deuda a Largo Plazo	1,476,671,640	1,493,479,929	1,512,199,530	1,202,447,984
Obligaciones en valores	1,442,146,310	1,450,000,000	1,450,000,000	1,206,000,000
Deuda Total	1,442,146,310	1,450,000,000	1,450,000,000	1,206,000,000
Pasivos Totales	1,618,166,669	1,654,419,291	1,683,759,018	1,400,910,954
Acciones Preferidas	0	0	0	0
Capital Pagado	307,661,033	307,661,033	307,661,033	307,661,033
Utilidades Retenidas	230,329,202	216,016,282	162,997,633	131,923,433
Patrimonio Total	527,952,672	514,359,209	465,028,560	447,614,473
Precio por Acción	20	20	20	20
Dividendo	0	25,000,000	20,000,000	21,500,000

RAZONES FINANCIERAS:	AÑO 2020	AÑO 2019	AÑO 2018	AÑO 2017
Total de Activos / Total de Pasivos	1.33	1.31	1.28	1.32
Total de Pasivos / Total de Activos	0.75	0.76	0.78	0.76
Dividendo / Acción Común	0.00	25.00	20.00	21.50
Pasivos Totales / Patrimonio	3.06	3.22	3.62	3.13
Deuda Total / Patrimonio	2.73	2.82	3.12	2.69
Capital de Trabajo= Activo Circulante - Pasivo Circulante	-10,626,180.00	8,156,593.00	83,466,065.00	-10,939,443.00
Razón Corriente = Activo Circulante / Pasivos Circulante	0.92	1.05	1.49	0.94
Utilidad Operativa / Gastos financieros	1.54	5.50	2.93	7.53
Utilidad Neta / Activos Totales	0.04	0.02	0.03	0.05
Utilidad Neta / Capital	0.25	0.17	0.21	0.28
Utilidad o Pérdida del Periodo / Patrimonio Total	0.0271	0.1517	0.1105	0.1456

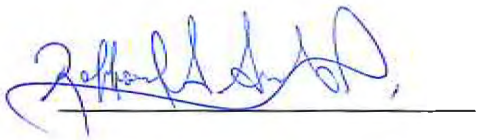
III PARTE - ESTADOS FINANCIEROS

Se adjunta al presente informe el Estado Financiero del Aeropuerto Internacional de Tocumen por el año terminado al 31 de diciembre de 2020.

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 12 de Julio de 2021.

FIRMADO



Raffoul A. Arab P.
Gerente General

FitchRatings

RATING ACTION COMMENTARY

Fitch Acts on Panamanian Infrastructure Issuers After Sovereign Action

Mon 08 Feb, 2021 - 3:19 PM ET

Fitch Ratings - Monterrey - 08 Feb 2021: Fitch Ratings has acted on the ratings of four issuers of the infrastructure sector in Panama as follows:

--Autoridad del Canal de Panama (ACP): Downgraded the ratings on the Long-Term Issuer Default Rating (IDR) and on the USD450 million senior unsecured notes to 'A-' from 'A'. The Outlook is Negative.

--Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A. (AITSA): Downgraded the ratings on 2018 USD875 million senior secured debt and on the 2016 USD575 million senior secured debt to 'BB+' from 'BBB-'. The Outlook is Negative.

--ENA Master Trust (ENA Master): Downgraded the rating on the USD400 million senior secured notes to 'BBB' from 'BBB+'. The Outlook is Negative. The Stand-alone Credit Profile (SCP) was also revised to 'bbb' from 'bbb+'.

--ENA Norte Trust (ENA Norte): Downgraded the rating on the USD600 million senior secured notes to 'BB-' from 'BB'. The Outlook is Negative.

RATING RATIONALE

The rating actions follow the Downgrade of Panama's Long-Term Issuer Default Rating (IDR) to 'BBB-' from 'BBB'. The Rating Outlook for Panama's IDR is Negative. Fitch applies the Government Related-Entities Rating Criteria to the credit ratings to ACP, AITSA, ENA Master and ENA Norte. The rating dependency and notching approach for each of these ratings in relation to that of the Panama sovereign is a function of their SCPs, the strength of the linkage with the government and its incentive to support the respective government-related entities.

Panama's Downgrade reflects the severe weakening of public finances due to the economic disruption caused by the coronavirus pandemic. The Negative Outlook reflects risks to the government debt trajectory and uncertainty that the fiscal consolidation path set out in the revised Fiscal Responsibility Law can be achieved. For additional details see "Fitch Downgrades Panama's IDR to 'BBB-'; Outlook Negative" dated Feb. 3, 2021, available at www.fitchratings.com.

KEY RATING DRIVERS

ACP

ACP's IDR and issue rating are constrained at three notches above that of the Panamanian sovereign, given the linkages between ACP and the Panamanian government. As a result, ACP's ratings have been downgraded to 'A-' from 'A', following the one-notch Downgrade of the Panamanian sovereign. ACP's SCP at 'aa' reflects the Canal's financial resilience even in light of the pandemic, exhibited by the maintenance of very strong DSCRs of above 4x and negative leverage under Fitch's coronavirus rating case, which assumes pandemic-related cargo and revenue declines. ACP's SCP continues to be higher than that of the Panamanian sovereign and the assessment of linkages between the Canal and the Panamanian sovereign have not changed, as the degree of separation between the two has continued to be evidenced during the pandemic period. This has resulted in no change in notching between Panama and ACP under applicable criteria.

The Negative Outlook mirrors that of the Panamanian sovereign given the aforementioned linkages. Further Downgrades to the Panamanian sovereign would result in a Downgrade in the ratings of ACP.

AITSA

AITSA's notes Downgrade to 'BB+' from 'BBB-' reflects the one-notch Downgrade of the Panamanian sovereign and places it at the same level of its SCP at 'bb+'. Fitch's combination of strong and moderate assessments for the strength of the link between the Panamanian government and the airport, coupled with the perceived incentive of government support when needed, support a rating one notch below that of the Panamanian sovereign, at 'BB+', at the same level of its SCP. The National Scale Rating of 'AA+(pan)' with a Negative Rating Outlook continues to reflect AITSA's credit quality relative to other rated issuers and issuances within Panama.

The Negative Outlook on the notes reflects the prevailing uncertainty around traffic recovery and the possibility of further deterioration of AITSA's medium-to-longer-term credit profile.

ENA Master Trust

ENA Master Trust's notes Downgrade to 'BBB' from 'BBB+' follows equivalent rating action in the SCP. The SCP was revised to 'bbb' from 'bbb+' due to Fitch's recent negative actions on Panama's sovereign ratings and reflects the toll road's exposure to the country's worsening economic prospects. However, ENA Master Trust's robust financial profile and high resiliency to severe stresses applied to volume and price assumptions beyond those observed under adverse macroeconomic conditions continue to support the SCP one notch above Panama's sovereign rating (BBB-/Negative).

Likewise, the 'BBB' international rating at one notch above the Panama's rating is supported by the existence of robust contractual ring-fencing provisions that limit cash flow transfers to the Government of Panama.

The Negative Outlook reflects the links between ENA Master Trust and the Panamanian government, where a Downgrade of the IDR of Panama would result in a Downgrade of the rating of ENA Master Trust.

ENA Norte

ENA Norte's SCP continues to be the primary driver of the ratings, according to our Government-Related Entity criteria (GRE), which factors Fitch's moderate assessments for both the strength of the link between the Panamanian government and the project, and the perceived incentive of government support when needed. ENA Norte's rating of 'BB-' reflects a one-notch uplift from its SCP of 'b+', which now is four notches away from the

sovereign. The national scale rating of 'A+(pan)' with a Negative Rating Outlook reflects ENA Norte's credit quality relative to other rated issuers and issuances within Panama.

The Negative Outlook continues to reflect concerns about the possibility of a lengthier recovery to pre-pandemic traffic levels not only because of the pandemic but also of the increased competition from free alternative routes and means of transportation, which could be exacerbated by a sluggish economic environment in the country, brought up by the coronavirus pandemic.

The outbreak of coronavirus and related government containment measures worldwide create an uncertain global environment for the transportation sector. While related issuer performance data through most recently available data may not have indicated impairment, material changes in revenue and cost profile are occurring across the transportation sector and will continue to evolve as economic activity and government restrictions respond to the ongoing situation. Fitch's ratings are forward-looking in nature, and Fitch will monitor developments in the sector as a result of the virus outbreak as it relates to severity and duration and incorporate revised base and rating case qualitative and quantitative inputs based on expectations for future performance and assessment of key risks.

RATING SENSITIVITIES

ACP:

Factors that could, individually or collectively, lead to positive rating action/upgrade:

--The Rating Outlook may stabilize following a stabilization of Panama's sovereign rating.

Factors that could, individually or collectively, lead to negative rating action/downgrade:

--A negative rating action on the sovereign rating of Panama;

--Volume reduction greater than 35% along with the expectation of a slow and extended recovery;

--An observed and continual deterioration on available liquidity levels to face operating and financial obligations.

AITSA:

Factors that could, individually or collectively, lead to positive rating action/upgrade:

--An upgrade is unlikely in the short term. The rating Outlook could stabilize if traffic recovers according to Fitch's expectations in a sustained basis.

Factors that could, individually or collectively, lead to negative rating action/downgrade:

--Slower-than-expected traffic recovery in the coming years or a significant downsizing in operations from its anchor carrier, COPA Airlines;

--Failure in AITSA's efforts to secure additional sources of liquidity;

--Multi-notch Downgrade on the sovereign rating.

ENA Master Trust

Factors that could, individually or collectively, lead to positive rating action/upgrade:

--The Rating Outlook may stabilize following a stabilization of Panama's sovereign rating.

Factors that could, individually or collectively, lead to negative rating action/downgrade:

--A negative rating action on Panama's sovereign rating;

--Although unlikely, a substantial and sustained deterioration of the project's performance that pressures liquidity levels.

ENA Norte:

Factors that could, individually or collectively, lead to positive rating action/upgrade:

--Given the uncertain future path of traffic recovery, an Upgrade is unlikely in the short term.

--The Outlook may stabilize following a stabilization of the Panama's sovereign Outlook rating along with sustained signals of a traffic recovery in line with Fitch's rating case expectations.

Factors that could, individually or collectively, lead to negative rating action/downgrade:

--Traffic performance worse than Fitch's severe downside case projection in a sustained basis.

--The use of available liquidity to face operating and financial obligations in a continued basis.

--Multi-notch Downgrade on Panama's sovereign rating.

BEST/WORST CASE RATING SCENARIO

International scale credit ratings of Sovereigns, Public Finance and Infrastructure issuers have a best-case rating upgrade scenario (defined as the 99th percentile of rating transitions, measured in a positive direction) of three notches over a three-year rating horizon; and a worst-case rating downgrade scenario (defined as the 99th percentile of rating transitions, measured in a negative direction) of three notches over three years. The complete span of best- and worst-case scenario credit ratings for all rating categories ranges from 'AAA' to 'D'. Best- and worst-case scenario credit ratings are based on historical performance. For more information about the methodology used to determine sector-specific best- and worst-case scenario credit ratings, visit [https://www.fitchratings.com/site/re/10111579].

REFERENCES FOR SUBSTANTIALLY MATERIAL SOURCE CITED AS KEY DRIVER OF RATING

The principal sources of information used in the analysis are described in the Applicable Criteria.

ESG CONSIDERATIONS

Unless otherwise disclosed in this section, the highest level of ESG credit relevance is a score of '3'. This means ESG issues are credit-neutral or have only a minimal credit impact on the entity, either due to their nature or the way in which they are being managed by the entity. For more information on Fitch's ESG Relevance Scores, visit www.fitchratings.com/esg

RATING ACTIONS

ENTITY/DEBT	RATING			PRIOR
ENA Master Trust				
• ENA Master Trust/Senior Notes/1 LT	LT	BBB Rating Outlook Negative	Downgrade	BBB+ Rating Outlook Negative
ENA Norte Trust				
• ENA Norte Trust/Debt/1 LT	LT	BB- Rating Outlook Negative	Downgrade	BB Rating Outlook Negative
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.				

VIEW ADDITIONAL RATING DETAILS

FITCH RATINGS ANALYSTS

Jacquelin D'Angelo, CFA
Associate Director
Primary Rating Analyst
+1 646 582 4977
Fitch Ratings, Inc.
Hearst Tower 300 W. 57th Street New York, NY 10019

Rosa Maria Cardiel Vallejo
Associate Director
Primary Rating Analyst
+52 81 4161 7094
Fitch Mexico S.A. de C.V.
Prol. Alfonso Reyes No. 2612, Edificio Connexity, Piso 8, Col. Del Paseo Residencial,
Monterrey 64920

Jesus Enriquez
Director
Secondary Rating Analyst
+52 81 4161 7006

Astra Castillo
Senior Director
Committee Chairperson
+52 81 4161 7046

MEDIA CONTACTS

Elizabeth Fogerty
New York
+1 212 908 0526
elizabeth.fogerty@thefitchgroup.com

Sandro Scenga
New York
+1 212 908 0278
sandro.scenga@thefitchgroup.com

Additional information is available on www.fitchratings.com

APPLICABLE CRITERIA

Infrastructure and Project Finance Rating Criteria (pub. 24 Mar 2020) (including rating assumption sensitivity)

Toll Roads, Bridges and Tunnels Rating Criteria (pub. 26 Jun 2020) (including rating assumption sensitivity)

Government-Related Entities Rating Criteria (pub. 30 Sep 2020)

Ports Rating Criteria (pub. 15 Oct 2020) (including rating assumption sensitivity)

Airports Rating Criteria (pub. 22 Oct 2020) (including rating assumption sensitivity)

ADDITIONAL DISCLOSURES

Dodd-Frank Rating Information Disclosure Form

Solicitation Status

Endorsement Policy

ENDORSEMENT STATUS

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.	EU Endorsed, UK Endorsed
Autoridad del Canal de Panama	EU Endorsed, UK Endorsed
ENA Master Trust	EU Endorsed, UK Endorsed

ENA Norte Trust	EU Endorsed, UK Endorsed

DISCLAIMER

ALL FITCH CREDIT RATINGS ARE SUBJECT TO CERTAIN LIMITATIONS AND DISCLAIMERS. PLEASE READ THESE LIMITATIONS AND DISCLAIMERS BY FOLLOWING THIS LINK: HTTPS://WWW.FITCHRATINGS.COM/UNDERSTANDINGCREDITRATINGS. IN ADDITION, THE FOLLOWING HTTPS://WWW.FITCHRATINGS.COM/RATING-DEFINITIONS-DOCUMENT DETAILS FITCH'S RATING DEFINITIONS FOR EACH RATING SCALE AND RATING CATEGORIES, INCLUDING DEFINITIONS RELATING TO DEFAULT. PUBLISHED RATINGS, CRITERIA, AND METHODOLOGIES ARE AVAILABLE FROM THIS SITE AT ALL TIMES. FITCH'S CODE OF CONDUCT, CONFIDENTIALITY, CONFLICTS OF INTEREST, AFFILIATE FIREWALL, COMPLIANCE, AND OTHER RELEVANT POLICIES AND PROCEDURES ARE ALSO AVAILABLE FROM THE CODE OF CONDUCT SECTION OF THIS SITE. DIRECTORS AND SHAREHOLDERS RELEVANT INTERESTS ARE AVAILABLE AT HTTPS://WWW.FITCHRATINGS.COM/SITE/REGULATORY. FITCH MAY HAVE PROVIDED ANOTHER PERMISSIBLE SERVICE TO THE RATED ENTITY OR ITS RELATED THIRD PARTIES. DETAILS OF THIS SERVICE FOR WHICH THE LEAD ANALYST IS BASED IN AN ESMA- OR FCA-REGISTERED FITCH RATINGS COMPANY (OR BRANCH OF SUCH A COMPANY) CAN BE FOUND ON THE ENTITY SUMMARY PAGE FOR THIS ISSUER ON THE FITCH RATINGS WEBSITE.

READ LESS

COPYRIGHT

Copyright © 2021 by Fitch Ratings, Inc., Fitch Ratings Ltd. and its subsidiaries. 33 Whitehall Street, NY, NY 10004. Telephone: 1-800-753-4824, (212) 908-0500. Fax: (212) 480-4435. Reproduction or retransmission in whole or in part is prohibited except by permission. All rights reserved. In issuing and maintaining its ratings and in making other reports (including forecast information), Fitch relies on factual information it receives from issuers and underwriters and from other sources Fitch believes to be credible. Fitch conducts a reasonable investigation of the factual information relied upon by it in accordance with its ratings methodology, and obtains reasonable verification of that information from independent sources, to the extent such sources are available for a given security or in a given jurisdiction. The manner of Fitch's factual investigation and the scope of the third-party verification it obtains will vary depending on the nature of the rated security and its issuer, the requirements and practices in the jurisdiction in which the rated security is offered and sold and/or the issuer is located, the availability and nature of relevant public information, access to the management of the issuer and its advisers, the availability of pre-

existing third-party verifications such as audit reports, agreed-upon procedures letters, appraisals, actuarial reports, engineering reports, legal opinions and other reports provided by third parties, the availability of independent and competent third- party verification sources with respect to the particular security or in the particular jurisdiction of the issuer, and a variety of other factors. Users of Fitch's ratings and reports should understand that neither an enhanced factual investigation nor any third-party verification can ensure that all of the information Fitch relies on in connection with a rating or a report will be accurate and complete. Ultimately, the issuer and its advisers are responsible for the accuracy of the information they provide to Fitch and to the market in offering documents and other reports. In issuing its ratings and its reports, Fitch must rely on the work of experts, including independent auditors with respect to financial statements and attorneys with respect to legal and tax matters. Further, ratings and forecasts of financial and other information are inherently forward-looking and embody assumptions and predictions about future events that by their nature cannot be verified as facts. As a result, despite any verification of current facts, ratings and forecasts can be affected by future events or conditions that were not anticipated at the time a rating or forecast was issued or affirmed.

The information in this report is provided "as is" without any representation or warranty of any kind, and Fitch does not represent or warrant that the report or any of its contents will meet any of the requirements of a recipient of the report. A Fitch rating is an opinion as to the creditworthiness of a security. This opinion and reports made by Fitch are based on established criteria and methodologies that Fitch is continuously evaluating and updating. Therefore, ratings and reports are the collective work product of Fitch and no individual, or group of individuals, is solely responsible for a rating or a report. The rating does not address the risk of loss due to risks other than credit risk, unless such risk is specifically mentioned. Fitch is not engaged in the offer or sale of any security. All Fitch reports have shared authorship. Individuals identified in a Fitch report were involved in, but are not solely responsible for, the opinions stated therein. The individuals are named for contact purposes only. A report providing a Fitch rating is neither a prospectus nor a substitute for the information assembled, verified and presented to investors by the issuer and its agents in connection with the sale of the securities. Ratings may be changed or withdrawn at any time for any reason in the sole discretion of Fitch. Fitch does not provide investment advice of any sort. Ratings are not a recommendation to buy, sell, or hold any security. Ratings do not comment on the adequacy of market price, the suitability of any security for a particular investor, or the tax-exempt nature or taxability of payments made in respect to any security. Fitch receives fees from issuers, insurers, guarantors, other obligors, and underwriters for rating securities. Such fees generally vary from US$1,000 to US$750,000 (or the applicable currency equivalent) per issue. In certain cases, Fitch will rate all or a number of issues issued by a particular issuer, or insured or guaranteed by a particular insurer or guarantor, for a single annual fee. Such fees are expected to vary from US$10,000 to US$1,500,000 (or the

applicable currency equivalent). The assignment, publication, or dissemination of a rating by Fitch shall not constitute a consent by Fitch to use its name as an expert in connection with any registration statement filed under the United States securities laws, the Financial Services and Markets Act of 2000 of the United Kingdom, or the securities laws of any particular jurisdiction. Due to the relative efficiency of electronic publishing and distribution, Fitch research may be available to electronic subscribers up to three days earlier than to print subscribers.

For Australia, New Zealand, Taiwan and South Korea only: Fitch Australia Pty Ltd holds an Australian financial services license (AFS license no. 337123) which authorizes it to provide credit ratings to wholesale clients only. Credit ratings information published by Fitch is not intended to be used by persons who are retail clients within the meaning of the Corporations Act 2001

Fitch Ratings, Inc. is registered with the U.S. Securities and Exchange Commission as a Nationally Recognized Statistical Rating Organization (the "NRSRO"). While certain of the NRSRO's credit rating subsidiaries are listed on Item 3 of Form NRSRO and as such are authorized to issue credit ratings on behalf of the NRSRO (see https://www.fitchratings.com/site/regulatory), other credit rating subsidiaries are not listed on Form NRSRO (the "non-NRSROs") and therefore credit ratings issued by those subsidiaries are not issued on behalf of the NRSRO. However, non-NRSRO personnel may participate in determining credit ratings issued by or on behalf of the NRSRO.

READ LESS

SOLICITATION STATUS

The ratings above were solicited and assigned or maintained at the request of the rated entity/issuer or a related third party. Any exceptions follow below.

ENDORSEMENT POLICY

Fitch's international credit ratings produced outside the EU or the UK, as the case may be, are endorsed for use by regulated entities within the EU or the UK, respectively, for regulatory purposes, pursuant to the terms of the EU CRA Regulation or the UK Credit Rating Agencies (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2019, as the case may be. Fitch's approach to endorsement in the EU and the UK can be found on Fitch's Regulatory Affairs page on Fitch's website. The endorsement status of international credit ratings is provided within the entity summary page for each rated entity and in the transaction detail pages for structured finance transactions on the Fitch website. These disclosures are updated on a daily basis.

Infrastructure and Project Finance Latin America Central America Panama

REPÚBLICA DE PANAMÁ
PAPEL NOTARIAL

REPUBLICA DE PANAMA
B/. 800
POSTALIA 11.780

NOTARÍA DUODÉCIMA DEL CIRCUITO DE PANAMÁ

---------- 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 siete (7) días del mes de Julio de dos mil veintiuno (2021), ante mí, **NORMA MARLENIS VELASCO CEDEÑO**, Notario Público duodécima del Circuito de Panamá, con cédula de identidad personal número ocho-doscientos cincuenta-trescientos treinta y ocho (8-250-338), compareció personalmente **FEDERICO ALFARO BOYD**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, portador de la cédula de identidad personal número ocho-setecientos cincuenta y nueve-mil seiscientos catorce (8-759-1614), en calidad de **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA**; **RAFFOUL ARAB PINZON**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, portador de la cédula de identidad personal número nueve-ciento veintinueve-ochocientos noventa y dos (9-129-892), en su condición de **GERENTE GENERAL**; **RAFAEL SABONGE VILAR**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, portador de la 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 CORDOBA DE LEON**, mujer, panameña, mayor de edad, casada, vecina de esta ciudad, portadora 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: ----------

a. Que cada uno de los firmantes ha revisado los Estados Financieros Anuales correspondientes al periodo del primero (1) de enero de dos mil veinte (2020) al treinta y uno (31) de diciembre de dos mil veinte (2020), 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 veintiuno (2021).----------

b. 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.----------

c. 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 al primero (1) de enero de dos mil veinte (2020) al treinta y uno (31) de diciembre de dos mil veinte (2020) ----------

d. Que los firmantes: **FEDERICO ALFARO BOYD** (PRESIDENTE), **RAFFOUL ARAB PINZON** (GERENTE GENERAL), **RAFAEL SABONGE VILAR** (TESORERO) y **JULIETA CORDOBA DE LEON** (VICEPRESIDENTE 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. ----------

e. Que cada uno de los firmantes ha revelado a los auditores de AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. y la Gerencia de Auditoria 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 de 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 de AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S.A. o cualesquiera otros factores que puedan afectar en forma importante tales controles con posterioridad a la fecha de sus evaluaciones, 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

REPÚBLICA DE PANAMÁ
PAPEL NOTARIAL

REPUBLICA DE PANAMA
-8 7 21 Bl. 500
POSTALIA 11.980

NOTARÍA DUODÉCIMA DEL CIRCUITO DE PANAMÁ

instrumentales, **SIMION RODRIGUEZ**, varón, panameño, portador de la cédula de identidad número nueve- ciento setenta y cuatro- doscientos (9-174-200) y **ALEXIS GUERREL RODRIGUEZ**, varón panameño, portador de la cédula de identidad número ocho-cuatrocientos ochenta y seis-seiscientos siete (8-486-607),conforme le impartieron su aprobación y la firman todos para constancia, ante mí el notario, que doy fe.-

LOS DECLARANTES:

FEDERICO ALFARO BOYD

PRESIDENTE.

RAFFOUL ARAB PINZON

GERENTE GENERAL

RAFAEL SABONGE VILAR

TESORERO

JULIETA CORDOBA DE LEON

GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

LOS TESTIGOS:

SIMION RODRIGUEZ

ALEXIS GUERREL RODRIGUEZ

NORMA MARLENIS VELASCO CEDEÑO

Notaria Público duodécima del Circuito de Panamá

Deloitte.

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 2020 e Informe de los Auditores Independientes del 7 de julio de 2021

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

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Informe de los Auditores Independientes y estados financieros 2020

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 - 4
Estado de situación financiera	5 - 6
Estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	7
Estado de cambios en el patrimonio	8
Estado de flujos de efectivo	9
Notas a los estados financieros	10 - 65

Deloitte, Inc.
Contadores Públicos Autorizados
RUC 16292-152-155203 D.V. 65
Torre Banco Panamá, piso 12
Avenida Boulevard y la Rotonda
Costa del Este, Panamá
Apartado 0816-01558
Panamá, Rep. de Panamá

Teléfono: (507) 303-4100
Fax: (507) 269-2386
infopanama@deloitte.com
www.deloitte.com/pa

INFORME 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 2020, 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 2020 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.

Asunto de Énfasis

Dirigimos la atención a la Nota 1 de los estados financieros que se acompañan la cual indica que la Empresa evaluó el negocio en marcha al 31 de diciembre de 2020 para valorar la necesidad de reconocimiento o revelación en los estados financieros. Con base a esta evaluación, se determinó revelar el impacto COVID-19, calificado como pandemia por la Organización Mundial de la Salud durante el mes de marzo de 2020. La Administración ha realizado una evaluación de la situación actual conforme a la mejor información disponible a la fecha. Nuestra opinión no se modifica respecto a este asunto.

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.

Reconocimiento de ingresos	*Cómo el Asunto fue Abordado en Nuestra Auditoría*
El reconocimiento de ingresos se identificó como un asunto clave de auditoría debido al cambio en el reconocimiento y principios de medición en los contratos subyacentes a través de los tipos ingresos. La evaluación del reconocimiento, la medición y la revelación de ingresos requirió un esfuerzo de auditoría significativo en cada tipo de ingresos y tipo de contrato. Como resultado de COVID-19, los ingresos por servicios aeroportuarios de operación y comerciales disminuyeron sustancialmente, también se otorgaron a los inquilinos concesiones de arrendamiento en forma de reducciones a la renta pactada como alivios provisionales relacionadas con los arrendamientos de espacio y uso. Esto afectó principalmente los ingresos por alquiler, por lo tanto, las concesiones de alquiler fueron un área clave adicional de enfoque debido a la complejidad de los acuerdos de concesión, sus términos individualizados y el valor de las reducciones otorgadas.	Nuestros procedimientos de auditoría en esta área, incluye, entre otros: • Comprender los procesos y probar el control clave sobre los tipos de ingresos, tomando en consideración los contratos nuevos o modificados. • Para los ingresos de servicio aeroportuarios, se verificaron los contratos, bitácoras de uso e informes para corroborar las fluctuaciones, modificaciones y la correlación con los ingresos registrados. • Solicitar y obtener confirmaciones de una muestra de aerolíneas de los números de pasajeros utilizados en los procedimientos anteriores; • Verificar y realizar muestra de los alivios provisionales de arrendamiento otorgadas por COVID-19 para determinar la precisión de la medición contra los términos únicos y modificaciones de los respectivos contratos de concesión. • Evaluar las revelaciones relevantes en los estados financieros utilizando nuestros conocimientos obtenido de las pruebas y de acuerdo a los requisitos de las normas contables.

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.

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.

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 Lesbia Reyes.

7 de julio de 2021
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 2020
(En balboas)

Activos	Notas	2020	2019
Activos no corrientes			
Inmuebles, equipo y mejoras a la propiedad, neto de depreciación	4	686,657,073	686,018,520
Construcciones en proceso	5	1,280,099,440	1,254,385,557
Impuesto diferido activo	15	13,317,159	13,020,347
Adelanto a contratistas		140,844	233,527
Adelanto a compras en el extranjero	6	28,450,089	39,613,680
Inventarios, neto		2,411,339	2,415,063
Fondo de cesantía		4,174,548	3,995,851
Total de activos no corrientes		2,015,250,492	1,999,682,545
Activos corrientes			
Efectivo y depósitos en bancos	7, 8	90,721,896	157,255,819
Cuentas por cobrar:			
Clientes	22	19,281,408	18,207,618
Partes relacionadas	8,22	129,771	213,967
Otras		11,719	72,328
		19,422,898	18,493,913
Menos: provisión por deterioro de cuentas incobrables		(10,972,902)	(7,065,238)
Total de cuentas por cobrar, neta		8,449,996	11,428,675
Gastos pagados por anticipado		314,379	411,461
Impuesto sobre la renta pagado por anticipado		31,382,578	-
Total de activos corrientes		130,868,849	169,095,955
Total de activos		2,146,119,341	2,168,778,500

(Continúa)

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

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

Estado de situación financiera
31 de diciembre de 2020
(En balboas)

Patrimonio y pasivos	Notas	2020	2019
Patrimonio			
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
Capital adicional pagado		307,661,033	307,661,033
Utilidad acumulada		230,329,202	216,016,282
Cuentas por cobrar accionista	8	(15,170,000)	(15,170,000)
Impuesto complementario		(14,867,563)	(14,148,106)
Total de patrimonio		527,952,672	514,359,209
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Ingreso diferido	11	64,117,345	72,991,684
Bonos por pagar	12	1,397,511,596	1,404,745,440
Cuentas por pagar a concesionarios		142,564	131,486
Depósitos de garantías de concesionarios		7,087,792	7,112,818
Provisión para beneficio a jubilados	14	4,286,468	4,833,185
Prima de antigüedad		3,525,875	3,665,316
Total de pasivos no corrientes		1,476,671,640	1,493,479,929
Pasivos corrientes			
Bonos por pagar	12	8,641,289	7,853,690
Préstamo por pagar	13	25,000,000	-
Intereses por pagar		11,438,217	9,988,235
Retenciones a contratistas	9	12,197,355	17,543,060
Cuentas por pagar partes relacionadas	8	16,367,431	15,318,887
Cuentas por pagar otras y gastos acumulados por pagar	10	44,339,945	34,916,332
Cuentas por pagar a concesionarios		15,100	26,928
Impuesto sobre la renta por pagar		-	11,472,430
Otros impuestos por pagar	16	-	39,375,088
Ingreso diferido	11	23,495,692	24,444,712
Total de pasivos corrientes		141,495,029	160,939,362
Total de pasivos		1,618,166,669	1,654,419,291
Total de patrimonio y pasivos		2,146,119,341	2,168,778,500

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

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 2020
(En balboas)

	Notas	2020	2019
Operaciones continuas			
Ingresos operativos	8, 17	88,502,026	258,890,274
Otros ingresos	16	85,077,264	-
Depreciación	4	(17,997,902)	(18,213,758)
Costos de personal	18	(28,260,308)	(39,787,741)
Reparaciones y mantenimiento		(9,627,125)	(8,358,534)
Electricidad, agua y teléfono		(6,092,929)	(8,320,645)
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Nacional de Aeronáutica	8	(4,500,000)	(15,000,000)
Honorarios de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros gastos relacionados		(8,897,102)	(7,389,613)
Pago por concesión de Panamá Pacífico	26	(2,500,000)	(2,500,000)
Otros gastos	20	(18,291,452)	(17,873,387)
Costos financieros, neto	19	(62,048,204)	(29,012,196)
Utilidad antes de impuesto sobre la renta		15,364,268	112,434,400
Impuesto sobre la renta:			
Corriente		(1,348,160)	(34,301,750)
Diferido		296,812	(114,001)
Total de impuesto sobre la renta	15	(1,051,348)	(34,415,751)
Ganancia del año		14,312,920	78,018,649

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 2020
(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 2018		20,000,000	307,661,033	162,997,633	(12,670,000)	(12,960,106)	465,028,560
Ganancia del año		-	-	78,018,649	-	-	78,018,649
Contribuciones y distribución al accionista							
Dividendos declarados	21	-	-	(25,000,000)	-	-	(25,000,000)
Cuentas por cobrar accionista		-	-	-	(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
Ganancia del año		-	-	14,312,920	-	-	14,312,920
Contribuciones y distribución al accionista							
Impuesto complementario		-	-	-	-	(719,457)	(719,457)
Total de contribuciones y distribuciones al accionista		-	-	-	-	(719,457)	(719,457)
Saldo al 31 de diciembre de 2020		20,000,000	307,661,033	230,329,202	(15,170,000)	(14,867,563)	527,952,672

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 flujos de efectivo
por el año terminado el 31 de diciembre de 2020
(En balboas)

	Notas	2020	2019
Flujos de efectivo de las actividades de operación:			
Ganancia del año		14,312,920	78,018,649
Ajuste por:			
Depreciación	4	17,997,902	18,213,758
Reversión de provisión de impuesto de inmueble sobre mejoras	16	(39,375,088)	1,787,872
Provisión para cuentas de dudoso cobro	20,22	3,907,664	2,076,247
Provisión para beneficio a jubilados	14	(546,717)	528,257
Provisión para prima de antigüedad		389,167	525,175
Pérdida (ganancia) por venta de activos fijos		80,077	(340,912)
Costos financieros, neto	19	60,640,758	27,694,509
Amortización de costos de emisión	12	1,407,446	1,317,687
Impuesto sobre la renta reconocido en el estado de ganancia o pérdida y otro resultado integral	15	1,051,348	34,415,751
		59,865,477	164,236,993
Cambios en activos y pasivos de operaciones:			
(Aumento) disminución en cuentas por cobrar		(928,985)	743,213
Disminución en inventarios		3,724	273,084
Disminución en gastos pagados por anticipado y otros activos		97,082	247,906
Disminución en adelantado a compras en el extranjero y contratista		8,595,802	24,939,175
Disminución en ingreso diferido		(9,823,359)	(15,783,371)
Disminución en cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar		(6,141,790)	(15,905,168)
(Disminución) Aumento en gastos acumulados por pagar y otros pasivos		(44,783,407)	628,798
Aumento de cuentas por pagar con partes relacionadas, neto		1,048,544	203,968
Disminución del fondo de cesantía		(178,697)	(148,633)
		7,754,391	159,435,965
Flujos procedentes de las actividades de operación:			
Impuesto sobre la renta pagado		-	(18,771,031)
Intereses recibidos		489,598	932,487
Intereses pagados		(84,727,712)	(84,843,750)
Efectivo neto utilizado en (proveniente de) las actividades de operación		(76,483,723)	56,753,671
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:			
Pago para construcciones en proceso		(5,486,501)	(101,993,159)
Adquisición de activos fijos	4	(990,551)	(3,836,711)
Cambio en adelanto a contratistas		-	(1,069,434)
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		(6,477,052)	(106,899,304)
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:			
Dividendos pagados	21	-	(25,000,000)
Cuentas por cobrar accionista		-	(2,500,000)
Producto de préstamo por medio de línea de crédito	13	25,000,000	-
Pago de bonos	12	(7,853,691)	-
Fondo de fideicomiso de garantía	7	(224,832)	(1,487,544)
Impuesto complementario		(719,457)	(1,188,000)
Efectivo neto proveniente de (utilizado en) las actividades de financiamiento		16,202,020	(30,175,544)
Disminución neto en efectivo y equivalente de efectivo		(66,758,755)	(80,321,177)
Efectivo y equivalente al inicio del año		87,734,980	168,056,157
Efectivo y equivalente al final del año	7	20,976,225	87,734,980

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

1. Información general

Constitución e información general

El Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. (en adelante "la Compañía") fue constituido mediante Escritura No.2018 del 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 del 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. (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.

1.1. Impacto COVID-19/ Negocio en marcha

La pandemia mundial por COVID-19 ha afectado significativamente la economía panameña e internacional, teniendo importantes impactos adversos en toda la industria aeronáutica debido a las medidas agresivas para reducir la propagación del virus que muchos países han adoptado, incluidos las restricciones y prohibiciones de viajes. Estas medidas, si bien necesarias, resultaron en una disminución drástica de las operaciones del Aeropuerto y afectaron la confianza de los pasajeros, lo que resultó en un descenso sin precedentes en el volumen de tráfico en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

En Panamá, el Gobierno mediante el Decreto Ejecutivo No.244 de 19 de marzo de 2020 suspendió de forma temporal los vuelos internacionales de pasajeros desde y hacia Panamá, lo que resultó en una reapertura total de las actividades hasta el 12 de octubre; a partir de esta fecha, el tráfico de pasajeros del Aeropuerto ha experimentado un crecimiento promedio mensual de 94.3%, cerrando el año 2020 con un total de 4.5 millones de pasajeros en tránsito a través del Aeropuerto. Si bien esta cifra representa una disminución del 72.7% en el tráfico de pasajeros con relación al año 2019, es un aumento importante con relación a los niveles de tráfico de pasajeros al inicio de la pandemia por COVID-19.

Se espera que el movimiento de aeronaves continúe aumentando en el corto plazo, con un crecimiento promedio mensual del 27.1%. El movimiento total de Aeronaves (Operaciones), contempla el total de aterrizajes y despegues de aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., las cuales registran una variación en diciembre 2020 comparándolo con el mismo mes en 2019 de -56%.

Los ingresos durante el año 2020 se vieron afectados por el impacto Covid-19. En la industria aeronáutica. La crisis sanitaria Covid-19 generó un frenazo para el sector transporte aéreo de pasajeros lo que generó una disminución en los ingresos aeronáuticos 68%. Los ingresos no aeronáuticos durante el año 2020 muestran una disminución de 67% ya que se vieron impactados directamente por la declaración del Estado de Emergencia a nivel nacional e internacional generó medidas provisionales de alivio para los contratos de concesiones comerciales.

Sin embargo, el camino hacia la restauración completa de los servicios aéreos internacionales no se resolverá rápidamente con las vacunas para la prevención del COVID-19. El proceso de vacunación de la población mundial será muy lento para permitir una apertura internacional integral en el corto plazo. Incluso la distribución de las vacunas enfrenta importantes obstáculos logísticos, políticos y económicos. Se estima que tomará al menos dos años distribuir la vacuna a nivel mundial y vacunar a una proporción importante la población del mundo. Debido a esto, los gobiernos seguirán siendo muy cautelosos a la hora de abrir fronteras y se apresurarán a cerrarlas si surge la necesidad. A pesar de la recuperación del tráfico de pasajeros y el movimiento de aeronaves que ha experimentado el Aeropuerto, la caída de tráfico en el año 2020 fue de 72.7%, superior al 56% que proyectamos durante el primer semestre del año. Por esto, hemos revisado nuestras proyecciones para el período 2020 – 2024, donde se estima una recuperación de tráfico más moderada para los próximos tres años, con el tráfico internacional regresando a los niveles de 2019 hasta el año 2024.

En el escenario de base, se espera que el tráfico mundial de pasajeros se recupere a los niveles de 2019 a partir de la segunda mitad de 2023 impulsado principalmente por la recuperación del tráfico interno de pasajeros (a nivel mundial, el tráfico interno o doméstico representa el 58% del tráfico total de pasajeros a partir de 2019.)

Para el año 2021, se estima una cantidad total de pasajeros en un rango entre 40% y 60% por debajo de los niveles de 2019 (en comparación con 30% y 40% anteriormente). También redujimos nuestras expectativas para el año 2022, a un rango de 20% y 30% por debajo de los niveles de 2019 (en comparación con 15% y 20%, anteriormente).

Supuestos actualizados para el tráfico aéreo de pasajeros

Año	*Estimación actual*	*Estimación anterior*
2020	*Negativo 65%-80%*	*Negativo 60%-70%*
2021	*Negativo 40%-60%*	*Negativo 30%-40%*
2022	*Negativo 20%-30%*	*Negativo 15%-20%*
2023	*Negativo 10%-15%*	*Negativo 10%-15%*

La Compañía ha tomado acciones agresivas, enfocándose en reducir los costos fijos, reforzar aún más su posición de liquidez y ajustar su tamaño, para lo que cree que será un entorno de demanda debilitado en el futuro inmediato.

- Costo del personal: La Compañía recurrió a la reducción de la fuerza laboral a corto y mediano plazo como estrategias de ahorro de costos, a través de la negociación de la suspensión de contrataciones no imprescindibles, se redujo inicialmente el horario de trabajo de los empleados y la planilla al 50% durante dos meses (mayo y junio), en el mes de julio se efectuó una suspensión de contratos prorrogables en un 49%. En abril de 2021, el 24% del personal se encuentra con suspensión de contrato por hasta 8 meses adicionales, de acuerdo con las modificaciones introducidas por la Ley 201 del 15 de marzo de 2021 que permite el reintegro de los trabajadores de forma gradual por sector económico. Esto contribuyó a que el costo de personal para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 disminuyera a B/.28,260,308 en comparación con B/.39,787,741 para el año 2019.

Pérdidas crediticias esperadas cuentas por cobrar clientes

Producto de la pandemia las cuentas por cobrar clientes presentan un aumento en morosidad al 31 de diciembre de 2020, las cuentas a más de 60 días incrementaron un 70% con respecto al año anterior lo cual conllevó en el aumento de la provisión de pérdidas crediticias esperadas en B/. 3,907,665, lo cual representa un 55% de incremento. Sin embargo, se espera que el porcentaje de morosidad para el primer semestre del año 2021 baje sus niveles, toda vez que al aplicarse medidas de alivios financieros los concesionarios han manifestado su interés de solicitar arreglos de pagos, así como pagar las cuentas vencidas.

La Compañía a efectos de dar cumplimiento a las disposiciones expedidas por el Gobierno Nacional, en torno al Estado de Emergencia Nacional por el Covid-19, así como también, en atención a las solicitudes de los concesionarios comerciales para renegociar sus contratos, ha emitido medidas de carácter transitorias y excepcionales aplicables a los concesionarios comerciales, durante este periodo de afectación.

Las medidas temporales de alivio estaban divididas en dos (2) etapas: 1-Cierre de Operaciones donde se facturó en virtud del mantenimiento de los espacios para salvaguardar los insumos y activos; servicio diario de seguridad por lo espacios de los concesionarios, etc. y la Etapa 2, la Reanudación de operaciones que consiste en una reducción transitoria del canon de concesión, de forma proporcional.

Construcción en proceso

Los proyectos relacionados a la expansión del aeropuerto se vieron afectados por la paralización temporal de la actividad de la construcción desde el 25 de marzo de 2020 de acuerdo al Decreto Ejecutivo No. 506 del 24 de marzo, la reanudación se dio a partir del 7 de septiembre de 2020 de acuerdo al Decreto Ejecutivo No 1036 de 4 de septiembre de 2020. Esta paralización de las obras tuvo como resultado también la suspensión de la capitalización de los gastos financieros por deuda de bonos destinados a los proyectos de expansión del aeropuerto. Los intereses generados por la deuda de bonos son por B/. 55,898,156, de los cuales B/. 30,059,183 son capitalizados a las obras y B/. 25,838,973 se reconocieron como gastos de intereses correspondientes al periodo del 26 de marzo al 6 de septiembre de 2020.

Posición de liquidez:

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía presenta flujo de operaciones negativo por B/.76,483,723 y al 31 de marzo de 2021 presenta flujo operativo positivo por B/.9,073,389 y pérdida neta de B/.5,727,714.

La Compañía implementó ciertas iniciativas para preservar el efectivo y mejorar la posición de liquidez, incluyendo:

- El 12 de mayo de 2020 la Compañía suscribió una Línea de Crédito con Citibank, N.A. hasta por un monto de B/.25,000,000 para el financiamiento de los planes de expansión, así como para el funcionamiento y mantenimiento de los aeropuertos bajo su administración.

- La Compañía se encuentra en proceso de negociación para realizar una nueva emisión de bonos para refinanciar los bonos existentes con vencimiento en 2036 y 2048 con capacidad para CAPEX adicional y una oferta pública intermediada con consentimiento de salida.

En caso de que la nueva emisión se realice de acuerdo a lo planeado, el tamaño de la transacción será aproximadamente, de entre B/.1,600 y B/.1,800 millones en una nueva emisión de hasta 40 años. El objetivo es alcanzar calificaciones en el área de BBB en caso de una nueva emisión, siendo ésta también en el corto plazo una fuente de liquidez adicional para cubrir un mayor faltante de recursos, y en el mediano y largo plazo brindaría un mayor margen de maniobrabilidad financiera.

Esta estructura permitiría al Aeropuerto maximizar los ahorros durante los primeros 5 años y reducir el estrés en el flujo de efectivo durante el período de recuperación del tráfico.

Durante octubre 2020, y como medida para mantener su liquidez, la Compañía recibió consentimientos de una mayoría los titulares de sus bonos. Tal consentimiento aprobó el aumento de la canasta de deuda permitida de US$ 25 millones hasta US$ 100 millones. Posterior a esto, la Compañía ha cerrado financiamientos no garantizados por US$ 25 millones al 31 de diciembre de 2020 y U$25 millones adicionales para el 7 de abril de 2021.

La estructura propuesta permite que la Compañía tenga un flujo de caja adicional disponible para operaciones.

Este flujo de caja adicional es consecuencia de: (i) una reducción esperada en el cupón del nuevo bono, (ii) un período de gracia de 5 años para el pago del principal, y (iii) la extensión del plazo de la emisión de bonos propuesta hasta 2061, con una vida media ponderada de aproximadamente 26.8 años.

Dada su posición estratégica, el Aeropuerto es uno de los puntos de conexión más grandes de la región y uno de los de más rápido crecimiento en América Latina conectando a América del Norte, América Central, América del Sur, el Caribe y Europa. El Aeropuerto Internacional de Tocumen es el Aeropuerto más grande y concurrido de Centroamérica, el tercer Aeropuerto más grande de Latinoamérica y el cuarto en conectividad en Latinoamérica, lo que crea una ventaja para que el Aeropuerto continúe experimentado la recuperación del tráfico de pasajeros.

Aunque la pandemia trae mucha incertidumbre y las estimaciones siguen sujetas a eventos futuros, nosotros esperamos continuar gestionando nuestro desempeño de acuerdo con nuestra planificación y estrategias.

El acceso continuo de la Compañía a fuentes de liquidez depende de múltiples factores, incluidas las condiciones económicas globales, la regulación gubernamental, la condición de los mercados financieros globales, la disponibilidad de cantidades suficientes de financiamiento, su desempeño operativo y sus calificaciones crediticias.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene B/. 20,976,225 en efectivo y equivalentes de efectivo.

Con base en el análisis de liquidez para los próximos 12 meses, el plan de recuperación y las medidas tomadas desde el inicio de la pandemia Covid-19, los estados financieros al 31 de diciembre de 2020 se han preparado de acuerdo con la base de la empresa en funcionamiento.

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

2.1 Normas e interpretaciones adoptadas sin efectos sobre los estados financieros

No hubo NIIF's o interpretaciones CINIIF, efectivas para el año que inició el 1 de enero de 2020, que tuviera un efecto significativo sobre los estados financieros.

2.2 NIIF's nuevas y revisadas emitidas, pero aún no son efectivas

La Compañía no ha adoptado las siguientes normas e interpretaciones nuevas y revisadas que han sido emitidas pero que aún no son efectivas.

Modificaciones a NIC 1	*Clasificación de pasivos como corrientes y no corrientes*
Modificaciones a NIIF 3	*Referencia al marco conceptual*
Modificaciones a NIC 16	*Propiedad, planta y equipo - Ingresos antes del uso previsto*
Modificaciones a NIC 37	*Contratos onerosos - Costo de cumplir un contrato*
Mejoras anuales a las NIIF Ciclo 2018-2020	*Enmiendas a la NIIF 1 Adopción por primera vez de las NIIF, NIIF 9 Instrumentos financieros, NIIF 16 Arrendamientos y NIC 41 Agricultura*

La Administración no espera que la adopción de los estándares antes mencionados tenga un impacto importante en los estados financieros de la Compañía en períodos futuros.

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 cumplimento

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.

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 a costo amortizado dentro de las siguientes categorías: "efectivo 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.

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 periodo 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 periodo 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 estimar la provisión, mediante el modelo de Roll Rates (Tasa de Rotación), la pérdida esperada por el deterioro de las cuentas por cobrar y su reconocimiento en los estados financieros con referencia de la NIIF 9. Este método determina mediante cálculos matemáticos, un porcentaje colectivo de los saldos que migran o se trasladan de un determinado rango de antigüedad a otro de mayor antigüedad hasta alcanzar el punto en que se constituye como un deterioro, con la finalidad de realizar un cálculo, que pueda estimar con cierta facilidad una provisión y darle el debido seguimiento ajustando su valor en libros conforme a los resultados obtenidos. Establecer un horizonte de evaluación de información histórica sobre el comportamiento de los saldos pendientes mes a mes. La información histórica base debe ser mínima a 24 meses; los rangos de las antigüedades deben ser en intervalos de 30 días y a más de 360 días, realiza una matriz de provisión con los saldos pendientes históricos, y calcula el porcentaje de la deuda que migra de una antigüedad a otra.

Tasa de Perdida Esperada, la cual representa la estimación de la perdida por el incumplimiento del pago de las cuentas por cobrar (Default) por cada una de los PX. Se debe multiplicar todas las PX a partir del siguiente PX que se encuentra calculando en adelante.

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 transfiere de manera sustancial los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero a otra entidad. Si la Compañía no transfiere ni retiene substancialmente 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 substancialmente 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.

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. Para el año terminado el 31 de diciembre 2020, los costos de intereses capitalizados fueron por B/.30,109,772 (2019: B/.56,189,988).

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.

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 cómo 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:

	Vida útil estimada
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.

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 año.

3.11 Provisiones

Una provisión se reconoce si, 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.

El importe reconocido como provisión debe ser la mejor estimación del desembolso necesario para cancelar la obligación presente, al final del periodo 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.

3.12.2 Ingreso de alquiler

La política de la Compañía para el reconocimiento de ingresos provenientes de arrendamientos operativos se describe en la Nota 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.

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.

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.

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.

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 periodo. 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 asociadas 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 Nota 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 lleguen 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.

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 22.3).
- Provisión para beneficios a jubilados (Nota 14).

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 2020	Adquisiciones	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Terrenos	270,393,709	-	-	-	-	270,393,709
Infraestructuras y mejoras	475,435,280	-	-	16,947,353	4,469	492,387,102
Mobiliario y enseres	6,743,682	66,076	(61,009)	47,943	-	6,796,892
Equipo rodante	12,860,714	-	(24,264)	-	-	12,836,450
Equipo de barredora	699,753	-	-	-	-	699,753
Equipo de informática	16,385,965	375,422	(19,876)	-	168,215	16,909,746
Maquinaria, equipo y otros	46,367,736	549,053	(6,772)	522,867	34,446	47,467,350
Equipo de oficina	63,762	-	(1,523)	-	648	62,887
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	1,793,472	-	-	-	-	1,793,472
Total	852,010,255	990,551	(113,444)	17,518,183	207,798	870,613,343

Depreciación	Saldo al 1 de enero de 2020	Gasto de depreciación	Eliminación en la venta o retiro de activo	Capitalización	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Infraestructuras y mejoras	86,683,858	11,621,727	-	-	-	98,305,585
Mobiliario y enseres	2,683,299	490,455	(164)	-	-	3,173,590
Equipo rodante	11,108,904	646,451	(24,264)	-	-	11,731,091
Equipo de barredora	598,731	36,408	-	-	-	635,139
Equipo de informática	12,128,288	1,513,631	(644)	-	-	13,641,255
Maquinaria, equipo y otros	39,661,802	2,399,256	(6,772)	-	-	42,054,286
Equipo de oficina	38,417	4,978	(1,523)	-	-	41,872
Equipo de puentes de abordaje	12,126,272	1,110,348	-	-	-	13,236,620
Otros activos	960,184	174,648	-	-	-	1,134,832
Total	165,991,735	17,997,902	(33,367)	-	-	183,956,270
	686,018,520					686,657,073

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	398,750	-	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	19,660	-	-	-	-	19,660
Otros activos	10,444,663	-	(1,295,776)		(7,355,415)	1,793,472
Total	785,636,868	3,836,711	(1,295,776)	69,981,212	(6,178,680)	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	340,031	-	-	-	2,663,299
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	35,982,368	2,679,434	-	-	-	38,661,802
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	19,857	-	(19,857)	-	-	-
Otros activos	2,374,709	172,303	(1,586,628)	-	-	960,184
Total	149,384,685	18,213,758	(1,606,688)	-	-	165,991,735
	636,252,323					686,018,520

5. Construcciones en proceso

Las construcciones en proceso se detallan a continuación:

	Saldo al 1 de enero de 2020	Adiciones	Capitalizaciones	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2020
Terminal sur	1,143,966,368	34,704,090	-	-	1,178,670,458
Otros contratos:					
Celmec, S. A.	-	124,356	(124,356)	-	-
Mota-Engil, Engenharia e Construção, S.A.	10,402,535	3,028,929	-	-	13,431,464
Constructora RODSA, S.A.	14,410,091	1,082,287	-	-	15,492,378
Sampol Ingeniería y Obras, S. A.	10,637,466	1,273,925	(11,911,391)	-	-
Administración e Inversiones del Istmo, S.A.	2,488,304	51,581	-	-	2,539,885
Concreto asfáltico nacional, S.A.	4,014,957	259,193	(4,274,150)	-	-
Otras construcciones (OACI)	67,577,589	-	(522,687)	2,407,085	69,461,787
Otros menores a B/.2,000,000	888,247	252,677	(637,456)	-	503,468
	110,419,189	6,072,948	(17,470,240)	2,407,085	101,428,982
	1,254,385,557	40,777,038	(17,470,240)	2,407,085	1,280,099,440

	Saldo al 1 de enero de 2019	Adiciones	Capitalizaciones	Reclasifi-caciones	Saldo al 31 de diciembre de 2019
Terminal sur	1,054,683,075	89,283,293	-	-	1,143,966,368
Otros contratos:					
Celmec, S. A.	30,886,774	670,517	(31,557,291)	-	-
Mota-Engil, Engenharia e Construção, S.A.	-	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, S.A.	713,269	1,775,035	-	-	2,488,304
Concreto asfaltico 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	26,043,416	(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

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.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, los costos netos de intereses capitalizados ascendieron a B/.30,109,772 (2019: B/.56,189,988).

Al 31 de diciembre de 2020, los contratos distintos de la Terminal Sur son por un monto de B/.40,813,376 de los cuales se ha facturado un total de B/.32,123,404.

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

(a) CNO, 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.2 038/12 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.

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día 7 de julio de 2016.

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,

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día 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 B/.18,341,584.

e) La Cláusula Décima 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 Décima 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 B/.229,491,185.

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 B/.917,964,742.

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 período 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 de 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.

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día el 2 de julio de 2019.

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":

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 período 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.

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día el 11 de noviembre de 2019.

Al 31 de diciembre de 2020, 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 2020, no se requirió ninguna actividad financiera relacionada con esta cláusula.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido en construcción en proceso facturas relacionadas con este contrato por un monto de B/.907,933,786 (2019: B/.905,692,360).

(b) Consorcio PM Terminal Sur Tocumen, S.A.

Contrato No.054/13 de fecha 15 de febrero de 2013, entre la Compañía y Consorcio PM Terminal Sur Tocumen, S.A., que establece el propósito 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) 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 No. 1 al contrato No.054/13 firmado con el Consorcio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.322,000.

En agosto 2017, la junta directiva aprobó adenda No. 2 al contrato No.054/13 firmado con el Consorcio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.4,625,000.

En julio 2018, la Junta Directiva aprobó la adenda No.3 al contrato No.054/13 firmado con el Consorcio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.3,660,044.

En noviembre 2018, la Junta Directiva aprobó la adenda No.4 al contrato No.054/13 firmado con el Consorcio PM Terminal Sur, S.A., por la suma de B/.1,825,394.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.35,102,671 (2019: B/.32,389,104).

(c) Mota-Engil, Engenharia e Construção, S.A.

Contrato No 029/18 de fecha 15 de junio de 2018, entre la Compañía y Mota-Engil, Engenharia e Construção, S.A., que establece el propósito de realizar el proyecto referente a la "FASE 1-ZONA FRANCA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN", por un monto de B/.13,981,736.

El 28 de febrero de 2020, se suscribe la Adenda No.1 al Contrato No. 029/18, por medio de la cual se modifican las siguientes cláusulas:

a) Se modifica Cláusula Primera, en lo referente al costo total de la obra, quedando de la siguiente manera: por la suma de B/.17,411,991.

b) Se modifica Cláusula Segunda, que se refiere al alcance del trabajo. La Contratista y AITSA convienen mediante Adenda N°1, a formalizar las ordenes de Cambio N° 1, 2, 3 y 4 la cual permite regularizar contractualmente la Obra, en atención a actividades o trabajos que se eliminan, se incluyen, se disminuyen y obras que se aumentan, y que, en su balance final, incrementan los costos del proyecto.

c) Se modifica Cláusula Tercera, que se refiere al inicio y duración del Contrato, el contratista se compromete a entregar el proyecto completamente terminado y aceptado por AITSA en ochocientos diez días 810 días calendario, contados a partir de la fecha de notificación de la orden de proceder, plazo el cual se dividirá de la siguiente forma: Entrega de lotes o parcelas y avance en todo el proyecto 270 días calendario, Diseño de Planos y Aprobaciones 60 días Calendario, Terminación y entrega total del proyecto 460 días calendario, Cierre del proyecto y trámites administrativos finales 20 días calendario.

d) Se modifica la Cláusula Cuarta del Contrato No.029/18, 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 2019, 2020 y 2021.

e) Se modifica Cláusula Quinta del Contrato No. 029/18, que se refiere a la Fianza de Cumplimiento de Contrato No.070-001-000018800-000000, modificada por el Endoso No. 1 expedido por la Compañía Internacional de Seguros, S.A. por un límite máximo de B/.8,778,386, vigente hasta el día 8 de enero de 2021.

f) Se modifica Cláusula Sexta del Contrato No. 029/18, se modifica únicamente el texto de la póliza de todo riesgo de construcción.

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día el 20 de julio de 2020.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.13,234,846 (2019: B/.10,311,908).

(d) Constructora RODSA, S.A.

- Contrato No 021/15:

  De fecha 26 de agosto de 2015, entre la Compañía y Constructora RODSA, S.A., que establece el propósito de ejecutar el proyecto referente al diseño y reconstrucción de pavimentos, iluminación, señalización, drenajes y balizamientos de calle de rodaje H y umbral 03L, por un monto de B/.4,697,484.

  En septiembre de 2016, la Junta Directiva aprobó la adenda No.1, en donde se modifica el monto a B/.5,863,603., las condiciones de los trabajos, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, la fianza de cumplimiento y la retención de impuestos.

  En diciembre de 2016, la Junta Directiva aprobó la adenda No.2, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, la fianza de cumplimiento y pólizas de seguro.

  En julio de 2017, se suscribe la adenda No.3, en lo referente a ajustar el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias.

  En noviembre de 2017, la Junta Directiva aprobó la adenda No.4, en donde se modifica las condiciones de los trabajos disminuyendo y adicionando cambios sin incremento al monto del contrato, extensión de tiempo, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas de seguros.

  En noviembre de la Junta Directiva aprobó la adenda No.5, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas de seguros.

  En febrero de 2019, la Junta Directiva aprobó la adenda No.6, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas de seguros.

  Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.5,669,784 (2019: B/.5,669,784).

- Contrato No 064/16:

  De fecha 6 de diciembre de 2016, entre la Compañía y Constructora RODSA, S.A., que establece el propósito de la construcción de fase I de estacionamiento de la terminal 2 del Aeropuerto Internacional de Tocumen, por un monto de B/.8,073,135

  En septiembre de 2017; la Junta Directiva aprobó la adenda No.1, en donde se modifica la duración de contrato, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y póliza de todo riesgo de construcción.

  En mayo de 2018; la Junta Directiva aprobó la adenda No.2, en donde se modifica el alcance del contrato, duración de contrato, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y póliza de todo riesgo de construcción.

En abril de 2019; se suscribe la adenda No.3, en donde se modifica el alcance del contrato, duración del contrato, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y póliza de todo riesgo de construcción.

En octubre de 2019; se suscribe la adenda No.4, en donde se modifica la duración del contrato, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento, póliza responsabilidad civil y póliza de todo riesgo de construcción.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.7,737,434 (2019: B/.6,872,773).

- Contrato No 066/16:

De fecha 6 de diciembre de 2016, entre la Compañía y Constructora RODSA, S.A., que establece el propósito de estudio y construcción de fase II de estacionamientos de la terminal 2, por un monto de B/.2,393,900.

En septiembre de 2017, se suscribe la adenda No.1, en donde se modifica se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas seguros.

En julio de 2018; se suscribe la adenda No.2, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas seguros.

En abril de 2019; se suscribe la adenda No.3, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas seguros.

En febrero de 2020; se suscribe la adenda No.4, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas seguros.

En junio de 2020; se suscribe la adenda No.5, en donde se modifica el periodo de duración y entrega de la obra, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias, fianza de cumplimiento y pólizas seguros.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.2,080,338 (2019: B/.1,866,273).

(e) Administración e Inversiones del Istmo, S.A.

Contrato No 006/18 de fecha 9 de febrero de 2018, entre la Compañía y Administración e Inversiones del Istmo, S.A., que establece el propósito de ejecutar el proyecto de estudio, diseño y construcción de drenaje pluvial de la zona E2, E3, E4, y E5, al sur de la pista 03R-21L y limpieza de canales pluviales, por un monto de B/.3,140,182.

En abril de 2019; se suscribe la adenda No.1, en donde se modifica la duración del contrato, el importe al contrato asignados a las partidas presupuestarias y fianzas.

Esta adenda fue refrendada por la Contraloría General de la República el día el 2 de septiembre de 2019.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha reconocido facturas relacionadas con el presente contrato por valor de B/.2,459,658 (2019: B/.2,459,658).

6. Adelanto a compras en el extranjero

El movimiento del adelanto a compras en el extranjero se presenta a continuación:

	2020	2019
Saldo inicial	39,613,680	66,376,960
Más:		
Adelantos realizados	-	10,940,347
Intereses ganados	148,108	615,716
	39,761,788	77,933,023
Menos:		
Adquisición de activos	(7,511)	(909,670)
Construcciones en proceso	(4,827,382)	(30,641,365)
Suministros y otros costos	(6,476,806)	(6,768,308)
	28,450,089	39,613,680

La Compañía contribuyó a OACI en el 2019 B/.10,940,347, que se utilizará para el desarrollo de mejoras según lo establecido en el contrato No. PAN/03/902. Durante el año 2020, OACI informó gastos por un monto de B/.6,476,806 (2019: B/.6,768,308), construcciones en proceso por un monto de B/.4,827,382 (2019: B/.30,641,365) y activos fijos por un monto de B/.7,511 (2019: B/.909,670).

La asistencia de la OACI al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. como organismo internacional especializado en aviación civil, garantiza que la cooperación técnica en su esfera de actuación se base en las normas, métodos recomendados y procedimientos adoptados internacionalmente, en la provisión de instalaciones y servicios de apoyo a la navegación aérea internacional de conformidad con el plan regional.

El Proyecto OACI PAN 03/902 asiste a la empresa Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. en su gestión y ha tenido la responsabilidad de actualizar el Plan Maestro de Desarrollo que está estructurado en cuatro proyectos especiales: el de ampliación del terminal de pasajeros; el de equipamiento Comunicación, Navegación y Vigilancia / Gestión del Tráfico Aéreo, el de recuperación de pistas; el de recuperación de pistas, plataformas y construcción de la tercera pista; y el de edificaciones públicas y mantenimiento."

7. Efectivo y depósitos en bancos

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

	2020	2019
Efectivo	98,066	97,300
Cuentas corrientes	20,878,159	87,637,680
Fondo de fideicomiso de garantía	69,745,671	69,520,839
	90,721,896	157,255,819

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 (ver Nota 12). Este fondo genera mensualmente intereses a una tasa promedio de 0.25%.

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:

	2020	2019
Total de efectivo y depósitos en bancos	90,721,896	157,255,819
Efectivo no disponible:		
Fondo en fideicomiso de garantía	(69,745,671)	(69,520,839)
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	20,976,225	87,734,980

8. Saldos y transacciones con partes relacionadas

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

	2020	2019
Ingresos:		
Concesión de áreas comerciales	91,392	136,547
Gastos:		
Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional (b)	4,500,000	15,000,000
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	194,645	688,913
	4,694,645	15,688,913

	2020	2019
Activos:		
Efectivo y depósitos en bancos:		
Banco Nacional de Panamá	20,744,842	86,973,633
Caja de Ahorros	133,317	664,047
	20,878,159	87,637,680
Cuentas por cobrar:		
Banco Nacional de Panamá	-	110,195
Caja de Ahorros	-	310
Autoridad de Turismo de Panamá	48,866	34,870
Correos y telégrafos	80,905	68,592
	129,771	213,967
Pasivos:		
Cuentas por pagar:		
Universidad de Panamá (a)	6,000,000	6,000,000
Autoridad de Turismo de Panamá	5,955,164	5,674,493
Ministerio de Seguridad Pública	3,500,000	3,500,000
Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica Nacional	750,000	-
Autoridad de Aeronáutica Civil	109,856	25,014
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	38,570	118,973
Banco Nacional de Panamá	11,411	-
Caja de Ahorros	2,023	-
Lotería Nacional de Beneficencia	407	407
	16,367,431	15,318,887
Patrimonio:		
Dividendos declarados	-	25,000,000
Cuentas por cobrar accionista	15,170,000	15,170,000

Las cuentas por cobrar y pagar relacionadas no generan intereses.

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

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 2013, 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 2020, la Compañía adeudaba a la Universidad de Panamá la cantidad de B/.6,000,000 (2019: 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.

Al 31 de diciembre de 2020, 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 del 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.

Mediante nota No. AAC-NOTA-2020-1998 del 18 de agosto de 2020, la Autoridad de Aeronáutica Civil, consciente de la situación que atraviesa la aviación nacional e internacional, indico que, no tiene objeción a la solicitud por parte de la Compañía, en donde se ha visto afectada por el impacto del COVID-19; para el no desembolso de compromiso de B/.10,500,000, monto restante al aporte anual de B/.15,000,000 correspondiente al Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura y Administración Nacional de Aeronáutica (FEDIAN) del año 2020.

Como se indica en la Nota 1, El Aeropuerto 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.

(c) Ministerio de Seguridad Pública

Durante el año 2014, se celebró un convenio entre el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A. y el Ministerio de Seguridad Pública, con el objetivo de ejecutar la implementación de la segunda fase de las actividades para garantizar la seguridad aeroportuaria, entendiéndose con esto, todo lo relacionado a salvaguardar la seguridad e integridad de las personas en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. En este convenio, la Compañía se compromete a proporcionar recursos económicos necesarios para la compra del suministro, instalación e integración de un sistema de reconocimiento facial de seguridad, para el cual se estableció un monto de B/.8,500,000, al 31 de diciembre de 2020 se han aportado B/.5,000,000 quedando un saldo por pagar de B/.3,500,000.

(d) Autoridad de Turismo de Panamá

De acuerdo con la Ley No.80 del 31 de diciembre 2009, en su Artículo 21. El literal g) del artículo 4 del Decreto-Ley 22 de 1960 queda así: Artículo 4. El patrimonio de la Autoridad de Turismo de Panamá estará constituido por:

(g) El veinticinco por ciento (25%) de la tasa que se establezca por el servicio al pasajero internacional en el Aeropuerto de Tocumen y el ingreso proveniente del servicio sobre la expedición del pasaje o boletos para viajar al exterior, que se establece en cuatro balboas (B/.4.00) por cada cien o fracción de cien balboas (B/.100.00) del valor comercial del boleto o pasajero aéreo y terrestre.

Los pagos para este acuerdo se realizan de forma mensual, en donde la Compañía posterior al cierre del mes, envía un informe detallado correspondiente a las facturas que están sujetas al porcentaje de 25% y la Autoridad de Turismo de Panamá presenta la cuenta para el tramite y hacer efectivo el pago.

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

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene los siguientes saldos con Constructora Norberto Odebretch, S.A., que están incluidas en cuentas por pagar y retenciones a contratistas.

	2020	2019
Cuentas por pagar (Nota 10)	3,648,874	3,648,874
Retención al contratista	6,323,178	13,303,391
	9,972,052	16,952,265

Con relación a las retenciones a los contratistas, 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.

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:

	2020	2019
Proveedores y otros	24,808,539	4,282,542
Reservas legales	10,715,098	10,715,098
Compañía Panameña de Aviación, S.A.	3,333,898	3,333,898
Constructora Norberto Odebrecht, S.A. (a)	3,648,874	13,786,903
Reservas laborales por pagar	1,128,417	1,506,202
Obligaciones patronales por pagar	705,119	1,291,689
	44,339,945	34,916,332

(a) 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 2020, la Compañía tiene registrada una provisión por B/.3,648,874 (2019: 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.

11. Ingreso diferido

	2020	2019
Pagos obtenidos para asegurar la adjudicación del contrato de alquiler	87,613,037	97,436,396
Corriente	23,495,692	24,444,712
No corriente	64,117,345	72,991,684
	87,613,037	97,436,396

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.

Los ingresos mínimos garantizados generalmente se establecen por un periodo 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.

El movimiento del ingreso diferido se presenta a continuación:

	2020	2019
Saldo al inicio del año	97,436,396	113,219,767
Derecho de llave recibido e ingreso mínimo garantizado	238,745	15,522,410
Amortización del derecho de llave e ingreso mínimo garantizado	(10,062,104)	(31,305,781)
Saldo al final del año	87,613,037	97,436,396

12. Bonos por pagar

Los bonos por pagar consisten en los siguientes:

	2020	2019
Emisión 2016	564,808,575	564,189,348
Emisión 2018	841,344,310	848,409,782
	1,406,152,885	1,412,599,130
Porción corriente	8,641,289	7,853,690
Porcion no corriente	1,397,511,596	1,404,745,440
	1,406,152,885	1,412,599,130

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

	Vencimiento	Tasa de interés anual	2020	2019
Bonos	Mayo 2036	5.625%	575,000,000	575,000,000
Costos de emisión de deuda			(10,191,425)	(10,810,652)
			564,808,575	564,189,348

A continuación, el movimiento de los bonos por pagar:

	2020	2019
Producto de la emisión de bonos, neto de costos	564,189,348	563,781,583
Amortización de costos	619,227	407,765
Total	564,808,575	564,189,348

El saldo al 31 de diciembre de 2020, de los costos de emisión de bonos se detalla de la siguiente manera:

	2020	2019
Costos de emisión de bonos	12,784,090	12,784,090
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(1,973,438)	(1,565,673)
Aumento del año	(619,227)	(407,765)
Saldo al final del año	(2,592,665)	(1,973,438)
Costo de emisión de bonos, neto	10,191,425	10,810,652

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	2020	2019
Bonos	Noviembre 2048	6.00%	867,146,309	875,000,000
Costos de emisión de deuda			(25,801,999)	(26,590,218)
			841,344,310	848,409,782

A continuación, el movimiento de los bonos por pagar:

	2020	2019
Saldo inicial	848,409,782	847,499,860
Pago a capital	(7,853,691)	-
Amortización de costos	788,219	909,922
Total	841,344,310	848,409,782

El saldo al 31 de diciembre de 2020, de los costos de emisión de bonos se detalla de la siguiente manera:

	2020	2019
Costos de emisión de bonos	27,581,934	27,581,934
Amortización acumulada:		
Saldo al inicio del año	(991,716)	(81,794)
Aumento del año	(788,219)	(909,922)
Saldo al final del año	(1,779,935)	(991,716)
Costo de emisión de bonos, neto	25,801,999	26,590,218

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 Respaldada 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 respaldada por la garantía respecto de la cual se hayan establecido y se mantengan dichas cuentas.

A continuación, los términos relevantes:

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 suplemental 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

(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 Proyect 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 estuvieses 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.

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.

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

2020	Emisión 2016	Emisión 2018	Total
Menos de 1 año	-	8,641,289	8,641,289
1-2 años	-	9,924,405	9,924,405
2-3 años	-	10,782,383	10,782,383
3-4 años	-	11,615,053	11,615,053
4-5 años	-	12,284,439	12,284,439
Más de 5 años	575,000,000	813,898,740	1,388,898,740
Total	575,000,000	867,146,309	1,442,146,309

2019	Emisión 2016	Emisión 2018	Total
Menos de 1 año	-	7,853,690	7,853,690
1-2 años	-	8,641,289	8,641,289
2-3 años	-	9,924,405	9,924,405
3-4 años	-	10,782,383	10,782,383
4-5 años	-	11,615,053	11,615,053
Más de 5 años	575,000,000	826,183,180	1,401,183,180
Total	575,000,000	875,000,000	1,450,000,000

13. Préstamo por pagar

La facilidad será de Pari Passu con los bonos existentes, en cumplimiento con las condiciones establecidas en concepto de "deuda permitida" incluidas en los prospectos informativos de las emisiones del 26 de abril de 2016, por B/.575MM y del 27 de noviembre de 2018, por B/.875MM.

Línea de crédito por el monto de B/.25,000,000, con un plazo de facilidad hasta 12 meses con vencimiento el 22 de septiembre de 2021, renovable a opción del Banco. El repago, pago a capital al vencimiento y pago de intereses semestral, a una tasa Libor 6 meses + 1.95% revisable semestral o Libor 12 meses + 1.95% fija. Sin ninguna comisión y desembolsos mediante pagarés y carta de solicitud. Esto fue aprobado mediante el Decreto de Gabinete No.17 del 12 de mayo de 2020 que autoriza la suscripción de una Línea de Crédito entre Citibank, N.A. y Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. El Consejo Económico Nacional, en sesión celebrada el 8 de mayo de 2020, emitió opinión favorable a la solicitud de autorización para suscribir una Línea de Crédito entre Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. y el Citibank, N.A., para el financiamiento de los planes de expansión, así como para el funcionamiento y mantenimiento de los aeropuertos bajo su administración.

14. Provisión para beneficio a jubilados

La Compañía mantiene pasivo laboral de B/.4,286,468 (2019: B/.4,833,185), 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:

	2020	2019
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 colectica 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.

- 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:

	2020	2019
Saldo al inicio	4,833,186	4,304,928
Costo del servicio	153,911	126,643
Costo por intereses	140,076	179,854
(Ganancia) pérdida actuarial	(566,359)	395,455
Beneficios pagados por el plan	(274,346)	(173,695)
	4,286,468	4,833,185

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

	2020	2019
Ganancia actuarial	(883,833)	(48,433)
Costo de los servicios	153,911	126,643
Costo de intereses	140,076	179,854
	(589,846)	258,064

15. Impuestos

15.1 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 2020.

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 punto sesenta y siete por ciento (4.67%). Las personas jurídicas que incurran en pérdidas por razón del impuesto calculado bajo el método presunto o que, por razón de la aplicación de dicho método presunto, su tasa efectiva exceda las tarifas del impuesto aplicables para el período fiscal de que se trate, podrá solicitar a la 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%.

15.2 Impuesto sobre la renta reconocido en ganancia o pérdida

	2020	2019
Impuesto sobre la renta corriente:		
Impuesto relacionado al año corriente	(1,348,160)	(34,301,750)
	(1,348,160)	(34,301,750)
Impuesto sobre la renta diferido:		
Impuesto relacionado al año corriente	296,812	(114,001)
Total de impuesto sobre la renta	(1,051,348)	(34,415,751)

El monto del impuesto sobre la renta causado y estimado a pagar por la Compañía para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 se determinó de conformidad con el método CAIR (2019: 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:

	2020	2019
Cálculo alterno CAIR:		
Ingresos gravables	96,228,385	
Ingresos no gravables	77,350,905	
	173,579,290	
Menos: Deducción 95.33%	(91,734,520)	
Renta neta gravable	4,493,865	
Utilidad antes de impuestos		112,434,400
Impuesto sobre la renta utilizando la tasa corporativa (30%)	(1,348,160)	(33,730,320)
Efecto de:		
Ingresos no gravables	966,482	279,746
Gastos no deducibles	(669,670)	(965,177)
Impuesto sobre la renta del año corriente	(1,051,348)	(34,415,751)

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

	2020	2019
Impuesto sobre la renta diferido activo:		
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	6,470,057	7,139,727
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	969,017	1,133,002
Provision para cuentas incobrables	2,091,682	919,383
Otra provisión	657,737	699,569
Impuesto sobre la renta diferido activo	13,317,159	13,020,347

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

	2019	Cargo a resultados	2020
Impuesto sobre la renta diferido activo:			
Efecto del reconocimiento de ingresos por derecho de llave según método de caja	7,139,727	(669,670)	6,470,057
Provisión para pérdidas de activos	3,128,666	-	3,128,666
Provisión para beneficio a jubilados	1,133,002	(163,985)	969,017
Provisión para cuentas incobrables	919,383	1,172,299	2,091,682
Otra provisión	699,569	(41,832)	657,737
Impuesto sobre la renta diferido activo	13,020,347	296,812	13,317,159

	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
Provision para cuentas incobrables	296,509	622,874	919,383
Otra provisión	608,297	91,272	699,569
Impuesto sobre la renta diferido activo	13,134,348	(114,001)	13,020,347

15.3 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.

16. Otros impuestos por pagar

Conforme a la legislación tributaria aplicable, las mejoras sobre instalaciones nuevas estarán exentas del pago de impuesto de inmuebles por un periodo 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 No. 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 No. 764 parágrafo 1 del Código Fiscal.

Mediante la Resolución N° 201-5363 emitida por la Dirección General (DGI) de Ingresos del 30 de marzo de 2015, se concede la exoneración de impuesto de inmueble a todas las fincas inscritas en el Registro Público según lo establecido en el artículo 25 de la Ley N°23 de 29 de enero de 2003, donde se establece que los terrenos, edificios y demás construcciones permanentes hechos o que se hagan sobre dichos terrenos de los aeropuertos y aeródromos están exentas de impuesto de inmueble.

Los terrenos ("fincas") traspasadas fueron inscritos e iniciaron a causar impuestos de inmuebles desde su fecha de inscripción; impuestos que al 31 de diciembre de 2013 habían sido cancelados; por lo cual, el Aeropuerto solicitó a la DGI el reconocimiento del crédito por los pagos efectuados. En el mes de julio 2020, la Dirección General de Ingresos mediante Nota No. MEF-2020-32780 del 31 de julio de 2020, procede a realizar la transferencia del crédito que mantenía la Compañía en el rubro 130-Impuesto Inmueble al rubro 102-Renta Jurídica por el monto de B/.45,702,176,

El Aeropuerto procede con esta acción a realizar la reversión por la provisión de impuesto de inmuebles sobre las mejoras, las cuales constituyen: edificios, pistas, estacionamientos y demás construcciones no asignadas en las fincas que fueron traspasadas a la sociedad por el monto de B/.39,375,088.

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

	2020	2019
Saldo del inicio del año	39,375,088	37,587,216
Aumento por recargos e intereses	-	1,787,872
Reversión por reconocimiento de crédito fiscal	(39,375,088)	-
Saldo al final del año	-	39,375,088

17. Ingresos operativos

Los ingresos operativos se detallan a continuación:

	2020	2019
Servicios de operaciones aeroportuarias	53,758,355	165,998,778
Alquiler	30,912,607	87,709,909
Otros	3,831,064	5,181,587
Total	88,502,026	258,890,274

Al 31 de diciembre de 2020 Y 2019, se mantiene 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. La tasa de desarrollo aeroportuario establece un impuesto de B/.12 por pasajero sin discriminación.

18. Costos de personal

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

	2020	2019
Salarios y otros beneficios a empleados	19,889,819	28,186,690
Prestaciones laborales	3,427,336	5,022,881
Décimo tercer mes	1,685,657	2,382,750
Bonificaciones	117,739	2,305,722
Indemnización y preaviso	2,751,726	1,366,468
Prima de antigüedad	388,031	523,230
	28,260,308	39,787,741

19. Costos financieros, neto

Los costos financieros, netos se detallan como sigue:

	2020	2019
Gastos por interés	86,177,694	84,787,714
Otros costos financieros	6,469,880	1,346,957
Intereses ganados	(489,598)	(932,487)
Intereses capitalizados	(30,109,772)	(56,189,988)
	62,048,204	29,012,196

20. Otros gastos

Los otros gastos, se detallan como sigue:

	2020	2019
Otros servicios comerciales y financieros	3,926,917	1,231,199
Provisión por deterioro cuentas incobrables	3,907,664	2,076,247
Seguros	3,145,079	2,662,790
Multas y recargos	1,582,815	2,165,838
Alquileres	1,392,115	2,075,477
Materiales y suministros	994,679	1,710,783
Consultorías y honorarios profesionales	679,647	934,507
Repuestos	291,734	747,797
Gastos de oficina	227,804	653,856
Procuraduría General de la Nación (Comisión Nacional para la Prevención de los Delitos de Explotación Sexual)	194,645	688,913
Dietas	144,000	169,000
Combustible y transporte	136,170	194,553
Impuestos y licencias	129,192	137,036
Viáticos y transporte	94,090	387,942
Capacitación al personal	90,887	93,512
Alimentos	89,871	550,798
Publicidad y relaciones publicas	51,510	310,116
Uniformes	35,539	121,547
Otros gastos	1,177,094	961,476
	18,291,452	17,873,387

21. Dividendos

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, no se efectúo distribución de dividendos y para el año 2019 por instrucciones del Ministerio de Economía y Finanzas, se efectúo distribución de dividendos por B/.25,000,000.

22. Administración de riesgos de instrumentos financieros

22.1 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.

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.

22.2 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.

22.3 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.

Las cuentas por cobrar presentan vencimientos como sigue:

	2020	Deterioro	2019	Deterioro
Clientes:				
Corrientes	3,815,340	47,963	6,826,437	685,153
De 1 a 30 días	3,001,183	713,756	2,050,264	822,184
De 31 a 60 días	1,585,474	549,663	945,202	890,689
Más de 61 días	10,879,411	9,583,444	6,385,715	4,453,495
	19,281,408	10,894,826	18,207,618	6,851,531
Partes relacionadas:				
Corrientes	2,585	36	3,027	3,018
De 1 a 30 días	1,783	423	11,413	11,163
De 31 a 60 días	1,783	615	14,187	14,186
Más de 61 días	123,620	77,002	185,340	185,340
	129,771	78,076	213,967	213,707
Otras:				
Corrientes	11,719	-	72,328	-
	19,422,898	10,972,902	18,493,913	7,065,238

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

	2020	2019
Saldo al inicio del año	7,065,238	4,988,991
Más: provisión cargada a gastos	3,907,664	2,076,247
Saldo al final del año	10,972,902	7,065,238

La Junta Directiva de la Compañía en ejercicio de las facultades legales establecidas en la Ley 23 de 29 de enero de 2003 y sus modificaciones, a efectos de dar cumplimiento a las disposiciones expedidas por el Gobierno Nacional, en torno al Estado de Emergencia Nacional por el Covid-19, así como también, en atención a las solicitudes de los concesionarios comerciales para renegociar su contratos, ha emitido medidas de carácter transitorias y excepcionales aplicables a los concesionarios comerciales, durante este período de afectación.

Las medidas temporales de alivio estaban divididas en dos (2) etapas: 1-Cierre de Operaciones donde se facturó en virtud del mantenimiento de los espacios para salvaguardas los insumos y activos; servicio diario de seguridad por lo espacios de los concesionarios, etc. y la Etapa 2, la Reanudación de operaciones que consiste en una reducción transitoria del canon de concesión, de forma proporcional.

Producto de la pandemia las cuentas por cobrar clientes presentan aumento en morosidad al 31 de diciembre de 2020, las cuentas a más de 60 días incrementaron un 70% con respecto al año anterior lo cual conllevó en el aumento de la provisión de pérdidas crediticias esperadas en B/.3,907,665 lo cual representa un 55% de incremento.

Efectivo y equivalentes de efectivo:

La Compañía mantiene efectivo y equivalente de efectivo por B/.20,976,225 (2019: B/.87,734,980). 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/.69,745,671 (2019: B/.69,520,839) en el banco The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. Estas instituciones bancarias gozan de prestigio y solidez.

22.4 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:

		2020 Flujos de efectivo contractuales			
	Importe en libros	Total	6 meses o menos	7 a 12 meses	Más de un año
Bonos por pagar	1,406,152,885	1,406,152,885	4,183,330	4,457,959	1,397,511,596
Préstamo por pagar	25,000,000	25,000,000	-	25,000,000	-
Intereses por pagar	11,438,217	11,438,217	11,438,217	-	-
Cuentas por pagar concesionarios	157,664	157,664	-	15,100	142,564
Depósito de garantía de concesionarios	7,087,792	7,087,792	-	-	7,087,792
Cuentas por pagar	60,707,376	60,707,376	26,907,261	2,500,000	31,300,115
Retención a contratistas	12,197,355	12,197,355	-	12,197,355	-
	1,522,741,289	1,522,741,289	42,528,808	44,170,414	1,436,042,067

		2019 Flujos de efectivo contractuales			
	Importe en libros	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	-
	1,497,636,876	1,497,636,876	34,750,951	33,645,062	1,429,240,863

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.

22.5 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 y para el préstamo por pagar una tasa Libor 6M + 1.95% revisable semestral o Libor 12M + 1.95 fija.

22.6 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:

	2020	2019
Total de pasivos	1,618,166,669	1,654,419,291
Menos: efectivo	90,721,896	157,255,819
Deuda neta	1,708,888,565	1,811,675,110
Total de patrimonio	527,952,672	514,359,209
Deuda a la razón de capital	3.24	3.52

23. 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.

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 encuentren 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			
	2020		2019	
	Valor en libros	Medición del valor razonable Nivel 2	Valor en libros	Medición del valor razonable Nivel 2
31 de diciembre				
Bonos por pagar	1,406,152,885	1,644,153,562	1,412,599,130	1,789,400,000
Préstamo por pagar	25,000,000	24,452,171	-	-

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 activos.

24. Revelación de flujos de caja

24.1 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:

	2020	2019
Incremento en las construcciones en proceso a través de la acumulación de facturas por pagar en las cuentas por pagar y otros gastos acumulados.	1,021,999	8,731,935
Incremento en las construcciones en proceso a través de la acumulación de las retenciones por pagar al contratista.	722,601	5,067,845
Incremento en las construcciones en proceso a través de la acumulación de gastos de intereses.	30,109,772	56,189,988
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.	17,470,240	67,931,924

24.2 Cambio en pasivos por actividad de financiamiento

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

2020

Conciliación de pasivos derivados de actividades de financiación de 2020	Balance inicial	Producto de préstamos	Repago de bonos	Cambios que no sean efectivo: Emisión de nuevos bonos	Cambios que no sean efectivo: Costos de emisión de bonos incurridos	Cambios que no sean efectivo: Costos amortizados	Balance final
Bonos por pagar	1,412,599,130	-	(7,853,691)	-	-	1,407,446	1,406,152,885
Préstamos por pagar	-	25,000,000	-	-	-	-	25,000,000
Total de pasivos de actividad de financiamiento	1,412,599,130	25,000,000	(7,853,691)	-	-	1,407,446	1,431,152,885

2019

Conciliación de pasivos derivados de actividades de financiación de 2019	Balance inicial	Repago de bonos	Cambios que no sean efectivo: Emisión de nuevos bonos	Cambios que no sean efectivo: Costos de emisión de bonos incurridos	Cambios que no sean efectivo: 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

25. Nuevos aeropuertos

Según Decreto Ejecutivo No.654 del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá se resuelve trasferir 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 periodo 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 No. 026, del 19 de septiembre de 2013; No. 027 del 27 de noviembre de 2013, y No. 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 No. 26 de la Ley No.23 del 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 No. 19 del texto único de la Ley No.23 del 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.

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 2020, 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 2020, 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.

26. 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 inicio 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.

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.

- 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 No. 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 cumplimientos 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 NIIF 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.

27. Compromisos y contingencias

27.1 Compromisos

Adquisición de activos fijos

Al 31 de diciembre de 2020, la Administración ha aprobado la construcción o adquisición de propiedades, planta y equipos por un importe de B/.38,929,602 (2019: B/.28.400,000) aproximadamente.

28. Eventos subsecuentes

La Compañía ha evaluado los eventos posteriores al 31 de diciembre de 2020, para valorar la necesidad de posible reconocimiento o revelación en los estados financieros adjuntos. Con base en esta evaluación se determinó lo siguiente:

- El 20 de enero de 2021, se suscribe Adenda No. 7 al Contrato No.038/12, por medio de la cual se modifica y extiende únicamente el plazo de entrega de las obras establecidas para la Etapa N°2:

  Etapa 2: 96 meses y 24 días calendario; contados a partir del décimo día siguiente hábil de la notificación de la Orden de Proceder por TOCUMEN a EL CONTRATISTA. La fecha de finalización de la etapa 2 es el 31 de marzo de 2021.

- Mediante Nota N° PEAIT-DC-2989-MAR/21 del 17 de marzo de 2021, la empresa CNO, S.A. solicita al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., extender el plazo del contrato N° 038/12 hasta septiembre de 2021, como fecha final para la entrega definitiva de las obras comprendidas dentro del proyecto. Mediante la cual se refrenda la adenda No 8 el día 14 de junio de 2021, que extiende la terminación de la como fecha final 30 de septiembre de 2021.

29. Aprobación de los estados financieros

Los estados financieros han sido autorizados por la Junta Directiva para su emisión el 7 de julio de 2021.

* * * * * *

FIDEICOMISO
THE BANK OF NOVA
SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A.
como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Estados Financieros

31 de diciembre de 2020

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

FIDEICOMISO THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Índice del Contenido

Con el Informe de los Auditores Independientes

Estado de Activos y Activos Netos
Estado de Ingresos y Gastos
Estado de Cambios en los Activos Netos
Estado de Flujos de Efectivo
Notas a los Estados Financieros

KPMG
Torre PDC, Ave. Samuel Lewis y
Calle 56 Este, Obarrio
Panamá, República de Panamá

Teléfono: (507) 208-0700
Website: kpmg.com.pa

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Al Fiduciario
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A.

Hemos auditado los estados financieros del Fideicomiso The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. /FID-132 (en adelante, el "Fideicomiso"), que es administrado por The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario (en adelante, el "Fiduciario"), que comprenden el estado de activos y activos netos al 31 de diciembre de 2020, los estados de ingresos y gastos, cambios en los activos netos y flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, y notas, que comprenden un resumen de políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros del Fideicomiso por el año terminado el 31 de diciembre de 2020 han sido preparados, en todos sus aspectos importantes, de conformidad con los requerimientos de información financiera de la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá (en adelante, la "Superintendencia").

Base de la Opinión

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

Asunto de Énfasis - Base de Contabilidad y Restricción en el Uso y Distribución

Llamamos la atención a la nota 2 de los estados financieros, la cual describe la base de contabilidad. Los estados financieros han sido preparados para asistir al Fiduciario en cumplir con los requerimientos de información financiera de la Superintendencia. En consecuencia, los estados financieros podrían no ser apropiados para otro propósito.

Nuestro informe es únicamente para el uso e información del Fiduciario, los Fideicomitentes y la Superintendencia y no debe ser distribuido a, o utilizado por, otras partes distintas del Fiduciario, los Fideicomitentes y la Superintendencia. Nuestra opinión no se modifica con respecto a este asunto.

© 2021 KPMG, una sociedad civil panameña y firma de la red de firmas miembro independiente de KPMG, afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad inglesa. Derechos reservados.

Responsabilidades del Fiduciario en relación con los Estados Financieros

El Fiduciario es responsable de la preparación de los estados financieros de conformidad con los requerimientos de información financiera de la Superintendencia, por determinar la aceptabilidad de la base de contabilidad y por el control interno que el Fiduciario determine que es necesario para permitir la preparación de estados financieros que estén libres de errores de importancia relativa, debido ya sea a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, el Fiduciario es responsable de evaluar la capacidad del Fideicomiso para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con la condición de negocio en marcha y utilizando la base de contabilidad de negocio en marcha, a menos que el Fiduciario y/o el Fideicomitente tengan la intención de liquidar el Fideicomiso o cesar sus operaciones, o bien no haya otra alternativa realista más que esta.

Responsabilidades del Auditor en Relación con la Auditoría de los Estados Financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros en su conjunto, están libres de errores de importancia relativa, debido ya sea a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría efectuada de conformidad con las NIA siempre detectará un error de importancia relativa cuando éste exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran de importancia relativa si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en estos estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error de importancia relativa en los estados financieros, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error de importancia relativa debido a fraude es más elevado que en el caso de un error de importancia relativa debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la evasión del control interno.

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

- Evaluamos lo apropiado de las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Fiduciario.

- Concluimos sobre lo apropiado de la utilización, por el Fiduciario, de la base de contabilidad de negocio en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre de importancia relativa relacionada con eventos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Fideicomiso para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre de importancia relativa, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, eventos o condiciones futuras pueden causar que el Fideicomiso deje de ser un negocio en marcha.

Nos comunicamos con el Fiduciario en relación con, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad de ejecución planificados de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identifiquemos durante la auditoría.

KPMG

Panamá, República de Panamá
29 de marzo de 2021

FIDEICOMISO THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Estado de Activos y Activos Netos

Al 31 de diciembre de 2020

(Cifras en Balboas)

	Notas	2020	2019
Activos			
Depósitos en bancos	4	69,745,671	61,703,354
Total de activos		69,745,671	61,703,354
Activos Netos			
Aportes recibidos		70,646,530	62,695,625
Déficit acumulado		(900,859)	(992,271)
Total de activos netos		69,745,671	61,703,354

El estado de activos y activos netos debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de los estados financieros.

FIDEICOMISO THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Estado de Ingresos y Gastos

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020

(Cifras en Balboas)

	Nota	2020	2019
Ingresos:			
Intereses ganados sobre depósitos		162,794	161,640
Total de ingresos		162,794	161,640
Gastos de operaciones:			
Comisiones pagadas		65,300	65,300
Impuestos pagados		4,670	4,700
Gastos bancarios		1,412	1,861
Total de gastos de operaciones		71,382	71,861
Exceso de ingresos sobre gastos		91,412	89,779

El estado de ingresos y gastos debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de los estados financieros.

FIDEICOMISO THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Estado de Cambios en los Activos Netos

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020

(Cifras en Balboas)

	Aportes recibidos	Déficit acumulado	Total de activos netos
Saldo al 31 de diciembre de 2018	54,064,711	(1,082,050)	52,982,661
Exceso de ingresos sobre gastos	0	89,779	89,779
Aportes recibidos	94,562,097	0	94,562,097
Retiro de aportes	(85,931,183)	0	(85,931,183)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	62,695,625	(992,271)	61,703,354
Exceso de ingresos sobre gastos	0	91,412	91,412
Aportes recibidos	109,374,580	0	109,374,580
Retiro de aportes	(101,423,675)	0	(101,423,675)
Saldo al 31 de diciembre de 2020	70,646,530	(900,859)	69,745,671

El estado de cambios en los activos netos debe ser leído en conjunto con las notas que forman parte integral de los estados financieros.

FIDEICOMISO THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA), S. A./FID-132
The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. como Agente Fiduciario
(Panamá, República de Panamá)

Estado de Flujos de Efectivo

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020

(Cifras en Balboas)

	Nota	2020	2019
Actividades de operación:			
Exceso de ingresos sobre gastos		91,412	89,779
Ajustes para conciliar el exceso de ingresos sobre gastos y el efectivo de las actividades de operación:			
Ingresos por intereses		(162,794)	(161,640)
Efectivo generado de operaciones			
Intereses recibidos		162,794	161,640
Flujos de efectivo de las actividades de operación		91,412	89,779
Actividades de financiamiento:			
Aportes de los fondos de fideicomisos, neto de retiros		7,950,905	8,630,914
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento		7,950,905	8,630,914
Aumento neto en efectivo y equivalentes de efectivo		8,042,317	8,720,693
Equivalentes de efectivo al inicio del año		61,703,354	52,982,661
Equivalentes de efectivo al final del año	4	69,745,671	61,703,354

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

(1) Información General

El Fideicomiso The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A./FID-132 (en adelante, el "Fideicomiso"), fue constituido bajo las leyes de la República de Panamá, el 27 de septiembre de 2013 y fue enmendado íntegramente, el 19 de abril de 2016.

El Fideicomiso, fue constituido bajo un Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, en el cual se describen:

- El "Emisor", "Fideicomitente" o "Fideicomitente Emisor", representado por Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A.

- Los "Beneficiarios", conformados por los acreedores de las deudas garantizadas, el "Agente entre Acreedores", representado por Citibank, N.A. y Aeropuerto Internacional de Tocumen, S. A., como beneficiario residual.

- El "Fiduciario", representado por The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. (antes, RBC Investments Panamá, S. A.; en adelante, la "Compañía") sociedad constituida el 7 de mayo de 2007 de acuerdo con las leyes de la República de Panamá. Hasta el 23 de abril de 2010, la Compañía fue subsidiaria 100% de RBC Dominion Securities Global Limited, y en esa fecha The Bank of Nova Scotia Limited (Bahamas) adquirió el 100% de sus acciones, la cual a su vez es subsidiaria 100% poseída por The Bank of Nova Scotia (Canada), la Compañía Matriz. Mediante Escritura Pública No. 9,459 de 26 de abril de 2010, la Compañía cambió su nombre a Scotia Investments Panamá, S. A. Mediante Escritura Pública No. 19,772 de 16 de septiembre de 2010, se modifica su nombre a The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A. Cuenta con una Licencia Fiduciaria emitida por la Superintendencia de Bancos de Panamá, según Resolución No. 010-2010 del 14 de septiembre de 2010.

El Fideicomiso tiene como objetivo mantener un patrimonio separado, el cual es administrado, invertido y distribuido por el Fiduciario, para garantizar a los acreedores de deudas garantizadas, en sus calidades de Beneficiarios, las siguientes obligaciones:

(a) El pago puntual y completo al vencimiento (ya sea el vencimiento original o el anticipado) de todas y cada una de las sumas que se adeuden, incluyendo sin limitación, el pago de capital, de intereses corrientes, de intereses por mora, de comisiones, de gastos, de honorarios y de cualquier otras sumas adeudadas a los Beneficiarios bajo cualquier deuda garantizada, según los términos de los documentos de la deuda, así como los derivados de todas las modificaciones, reformas, suplementos, extensiones, renovaciones o reemplazos de aquellos;

(1) Información General, continuación

(b) El pago puntual y completo por parte del Fideicomitente Emisor de todos los gastos y obligaciones incurridos o que en el futuro incurra el Fiduciario, el Agente entre Acreedores o sus agentes asesores y los demás Beneficiarios para cobrar, ya sea en forma judicial o extrajudicial, las sumas adeudadas bajo cualquier deuda garantizada, para hacer cumplir las obligaciones y compromisos a los que se refiere el literal (a) anterior o para defender los derechos de los Beneficiarios conferidos en este Fideicomiso y los Documentos de la Deuda, incluyendo, sin limitación, los gastos de abogados, las costas y otros gastos judiciales; y

(c) Cualesquiera otras sumas que el Fideicomitente Emisor deba pagar al Fiduciario, al Agente entre Acreedores, a los agentes o a los acreedores conforme a los documentos de la deuda, según corresponda.

En la actualidad, el Fideicomiso garantiza las siguientes obligaciones del Fideicomitente:

- Emisión de Bonos Corporativos por un valor nominal total de hasta B/.625,000,000, registrada según Resolución SMV No. 250-16 de 26 de abril de 2016, de la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá.
- Emisión de Bonos Senior por un valor nominal total de hasta B/.875,000,000, registrada según Resolución SMV No. 185-18 de 27 de abril de 2018, de la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá.

El 7 de octubre de 2020, la Superintendencia de Mercado de Valores emitió las Resoluciones SMV 438-20 Y SMV 439-20, a través de las cuales se registraron modificaciones a los términos y condiciones de los bonos de las dos emisiones garantizadas por el fideicomiso, sin que las mismas afectaran la regularidad e integridad de los pagos definidos en el prospecto de cada emisión.

El Fideicomiso es administrado en las oficinas del Fiduciario – The Bank of Nova Scotia (Panamá), S. A., ubicadas en Punta Pacífica, Calle Darién, Torres de las Américas, Torre A, Piso No. 5, Ciudad de Panamá, República de Panamá.

El negocio de fideicomisos en Panamá está regulado mediante la Ley No. 1 del 5 de enero de 1984, modificada por la Ley No. 21 de 10 de mayo de 2017.

(2) Base de Preparación

(a) Base de preparación

El Fiduciario registra las transacciones del Fideicomiso según la base de costo histórico.

Los estados financieros del Fideicomiso han sido preparados atendiendo requisito de la Superintendencia, por el cual los administradores de fideicomisos con Licencia Fiduciaria deben presentar anualmente a esta entidad reguladora los referidos estados financieros de los fideicomisos bajo administración fiduciaria.

(2) Base de Preparación, continuación

(b) Moneda funcional y de presentación

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

(3) Resumen de las Políticas de Contabilidad Significativas

Las políticas de contabilidad detalladas a continuación han sido aplicadas consistentemente por el Fiduciario a todos los períodos presentados en estos estados financieros.

(a) Equivalentes de efectivo

Los equivalentes de efectivo comprenden los depósitos a la vista altamente líquidos que son fácilmente convertibles a un monto conocido de efectivo y están sujetos a un riesgo no significativo de cambios en su valor.

(b) Reconocimiento de ingresos

Los ingresos por intereses sobre instrumentos financieros son reconocidos en el estado de ingresos y gastos bajo el método de efectivo, o sea, conforme se reciben en efectivo.

(c) Baja de activos financieros

Se da de baja un activo financiero sólo cuando los derechos contractuales a recibir sus flujos de efectivo han expirado; o cuando se han transferido los activos financieros y sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo a otra entidad.

Si no se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad y se continúa con el control del activo transferido, se reconoce su interés retenido en el activo y un pasivo relacionado para los montos que pudieran tener que pagar. Si se retienen sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad de un activo financiero transferido, se continúa reconociendo el activo financiero y también se reconoce un pasivo garantizado por el importe recibido.

(d) Aportes al Fideicomiso

Todos los derechos cedidos, los cuales incluyen los flujos provenientes de los pagos por concepto de la tasa de salida aeroportuaria y los contratos de servicios conexos, son reconocidos como aportes al activo neto del Fideicomiso conforme se reciben.

(e) Retiros de aportes al Fideicomiso

Corresponden a todos los desembolsos que debe efectuar el Fiduciario de conformidad y en cumplimiento con el respectivo Contrato de Fideicomiso, los cuales se reconocen como retiros de aportes al patrimonio del Fideicomiso conforme se desembolsan.

(4) Depósitos en Bancos

Los depósitos en Bancos se detallan a continuación para propósitos de conciliación con el estado de flujos de efectivo.

	2020	2019
Depósitos de ahorro	69,745,671	61,703,354
Equivalentes de efectivo en el estado de flujos de efectivo	69,745,671	61,703,354

(5) Activos del Fideicomiso

Los activos del Fideicomiso están integrados por:

- El saldo de las cuentas de ahorros del Fideicomiso, que al 31 de diciembre de 2020 asciende a B/.69,745,671 (2019: B/.61,703,354).

- Cesión de todos los ingresos aeronáuticos y no-aeronáuticos, excluyendo los siguientes:

  (a) ingresos de otros aeropuertos, ingresos de la Ciudad Aeropuerto, ingresos provenientes de las ventas y/o transferencias que se efectúen sobre todo o parte de la Finca de Ciudad Aeropuerto, ingresos por estacionamientos de autos e ingresos por publicidad;
  (b) ingresos de arrendamientos y derechos de servidumbre, distintos a arrendamientos de espacio comercial o espacio para oficinas de aerolíneas;
  (c) la tasa gubernamental excluida;
  (d) ingresos de la venta de combustible y servicios relacionados a aerolíneas y
  (e) otros ingresos no materiales del emisor que el emisor identifique como ingresos excluidos, siempre y cuando dichos ingresos (conjuntamente con todos los demás ingresos no materiales designados como ingresos excluidos en virtud de este numeral)
    (e.1) no excedan en cualquier año del 1% del total de los ingresos totales del emisor correspondientes al año fiscal inmediatamente anterior, especificados en el estado de resultados más reciente del emisor; entendiéndose que, si en cualquier momento dichos ingresos inmateriales designados como ingresos excluidos exceden el 2.5% del total de los ingresos totales del emisor correspondientes al año fiscal inmediatamente anterior, especificados en el estado de resultados más reciente del emisor, el emisor transferirá a la cuenta de concentración del Fideicomiso, ingresos hasta que los ingresos inmateriales considerados como ingresos excluidos conforme a este literal
    (e.2) sean menos que el 1% del total de los ingresos totales del emisor correspondientes al año fiscal inmediatamente anterior, especificados en el estado de resultados más reciente del emisor.

(6) Impuestos

El Fideicomiso tributa conforme al régimen general de la determinación y pago del impuesto sobre la renta de la Republica de Panama según el artículo 699 del Código Fiscal, el cual establece un impuesto un impuesto sobre la renta del 25% sobre el que resulte mayor entre los dos siguientes cálculos:

- La renta neta gravable calculada por el método tradicional
- La renta neta gravable que resulte de aplicar al total de ingresos gravables, el cuatro punto sesenta y siete por ciento (4.67%) (CAIR)

Las declaraciones de impuesto sobre la renta de las compañías constituidas en la republica de Panamá están sujetas a revisión por parte de las autoridades fiscales por los últimos tres años, inclusive el año terminado el 31 de diciembre de 2020

Al 31 de diciembre de 2020, el fideicomiso no generó renta gravable, por tal razón no incurrió en gasto de impuesto sobre la renta.

De acuerdo a la legislación fiscal vigente, no se considerarán gravables las ganancias, ni deducibles las pérdidas, provenientes de la enajenación de los bonos para los efectos del impuesto sobre la renta, el impuesto de dividendos y el impuesto complementario, siempre y cuando los valores hayan sido emitidos por una persona registrada en la superintendencia del Mercado de valores.

Los intereses que se paguen a tenedores de los bonos estarán exentos del impuesto sobre la renta siempre y cuando los mismos hayan sido autorizados por la Superintendencia de Mercado de Valores y sean colocados en oferta pública primaria a través de una Bolsa de Valores debidamente establecida y autorizada para operar en la República de Panamá.

(7) Contingencias

Conforme al mejor conocimiento del Fiduciario, el Fideicomiso no está involucrado en litigios o reclamación alguna que sea probable que origine un efecto adverso significativo en su situación financiera o su desempeño financiero.

(8) Medidas adoptadas producto del COVID-19

Desde el inicio del año 2020, la pandemia del Coronavirus (COVID-19) se ha extendido por todo el mundo, generando el cierre de cadenas de producción y suministro e interrumpiendo el comercio local e internacional, lo cual ha provocado una desaceleración económica global y afectación negativa a diversas industrias. Las autoridades mundiales, han tenido que adoptar, entre otras medidas, el cierre temporal de establecimientos y la cuarentena de personas en diversas zonas, lo cual ha implicado que empleados, proveedores y clientes no puedan realizar sus actividades por un período de tiempo indefinido.

(8) Medidas adoptadas producto del COVID-19, continuación

Con el propósito de mitigar y controlar los efectos adversos en la salud pública derivados de este virus, los gobiernos de múltiples países, incluyendo Panamá, han establecido una serie de medidas que restringen la movilidad y procesos productivos generando una interrupción en las condiciones normales de la actividad comercial mundial.

Durante el ejercicio de 2020 el fideicomitente ha tomado las medidas necesarias para mantener el nivel de flujo de ingresos, al igual que para realizar acuerdos comerciales con sus clientes que le permitan seguir generando ingresos por los contratos cedidos y manteniendo unas finanzas saludables dentro de un entorno económico complejo.

El fideicomitente ha tomado la decisión irrestricta de apoyar a sus clientes durante los meses que dure la emergencia sanitaria, ofreciéndole soluciones especiales que les permita mitigar los impactos de la pandemia en su capacidad de pago.

Los riesgos e impactos relativos al COVID-19 han sido evaluados permanentemente por parte de la Administración del Fideicomiso y ha tomado las acciones necesarias para mitigar los impactos en las operaciones y resultados.