

EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTA, S.A.



CONTENIDO

1	Mensaje de la Gerencia General	1
2	Introducción	2
3	Resultados Financieros y Aforos Vehiculares.....	6
4	Desarrollo Tecnológico.....	22
5	Operaciones, Atención al Cliente y Asistencia Vial	26
6	Construcción y Mantenimiento de Infraestructuras Viales	32
7	Asesoría Legal.....	39
8	Alcance con la Comunidad	44
9	Programa de Financiamiento del Proyecto del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá	46
10	Planificación y Desarrollo Vial	49
11	Proyectos en Ejecución 2019	51
12	ENA, de Cara al Futuro	56



1 MENSAJE DE LA GERENCIA GENERAL



Como parte del compromiso institucional de ENA con los objetivos de transparencia y rendición de cuentas, nos complace presentar a la ciudadanía un resumen de las principales acciones desarrolladas y logros obtenidos durante la Administración del Excelentísimo Presidente de la Republica, Ing. Juan Carlos Varela.

Este documento comprende una recopilación de los diferentes temas que conforman la agenda de competencia de esta entidad, como ente responsable de la gestión de los Corredores Norte, Sur y Este. Específicamente, compartimos nuestros resultados financieros y los avances realizados en materia de desarrollo tecnológico, y demás áreas de negocio de la empresa.

Con el incremento sostenido de la demanda por los servicios de ENA, aumentando un 6% anual desde 2014, sumado a la extensión de 10 kilómetros en vías concesionadas con la construcción del Corredor Este, y la implementación del cobro electrónico de peajes a través del sistema de peaje *panapass* desde el 2016, se ha requerido la implementación de nuevas tecnologías, nuevos servicios y la incorporación de personal técnico calificado, lo cual permite mejorar la calidad en la atención y seguridad al usuario.

Es por ello que, como pieza fundamental del desarrollo logístico nacional, y con la adopción del nuevo plan estratégico, se solidifican las metas y objetivos del programa de desarrollo de ENA, el cual se compromete a mejorar el concepto de la gestión del sistema de transporte y operación de los corredores, bajo el liderazgo de un equipo de trabajo dedicado, con el apoyo de consultores y contratistas claves, para el crecimiento sostenido de la empresa.

Ing. Roxana M. Cárdenas
Gerente General

2 INTRODUCCIÓN

La Empresa Nacional de Autopista, S.A., ENA, como administradora de los corredores y en cumplimiento como empresa del Estado, presenta este informe de gestión con el objeto de hacer una breve reseña de los antecedentes de ENA y su rol como administradora de las concesiones de las autopistas de peaje señalando los principales logros del periodo 2014-2019.

Cabe destacar que la información de ENA y las concesionarias puede ser accedida a través de la página web: www.enacorredores.com, incluyendo los Estados Financieros de ENA y las sociedades concesionarias.

2.1 ANTECEDENTES

La misión inicial de ENA fue la adquisición de las sociedades concesionarias del Estado para la construcción, conservación, mantenimiento, administración, financiación y explotación, por sí, de



carreteras y autopistas de peaje o tarifa, y sus respectivas instalaciones y elementos accesorios y de servicios auxiliares destinados a la cobertura de los usuarios de las citadas vías y del tráfico que discorra por estas.

La estructuración del financiamiento necesario para la compra de las sociedades concesionarias de autopistas se realizó con fundamento en lo establecido en el Artículo 20 de la Ley 76 de 2010, la cual

permite a ENA dar sus bienes o los de sus subsidiarias en garantía, así como estructurar fideicomisos de administración, inversión y/o garantía y aportarles bienes y activos a sus patrimonios tanto de ENA como de sus subsidiarias.

2.2 ADMINISTRACIÓN DE ENA Y DE LAS CONCESIONARIAS

Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) es una sociedad anónima con capital 100% del Estado dirigida por una Junta Directiva constituida por siete miembros designados conforme lo establecido en el Artículo 7 de la Ley 76 de 2010. ENA cuenta con un Gerente General designado por el Ejecutivo. (Ver sección de Junta Directiva)

Los ingresos de ENA provienen de las comisiones pagadas por las concesionarias de las autopistas de peajes denominadas corredores Norte, Sur y Este, por los servicios prestados de administrar las

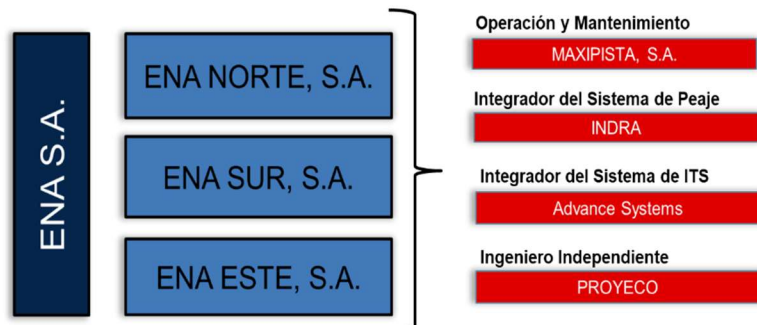
concesiones de las autopistas de peaje conforme a contratos de concesión. Actualmente la empresa maneja las concesiones de los Corredores Sur (ENA Sur, S.A), Norte (ENA Norte, S.A) y Este (ENA Este, S.A).

El presupuesto de ENA es incorporado al Presupuesto de la Nación y sólo contempla los gastos de funcionamiento, los cuales están bajo el control y fiscalización de la Contraloría General de la República.

Los estados financieros consolidados de ENA y Subsidiarias incluyen las siguientes entidades consolidadas:

- **ENA Sur, S.A.:** empresa concesionaria de la operación del Corredor Sur.
- **Fideicomiso ENA Sur:** vehículo creado para administrar las garantías que respaldan la emisión de los bonos de ENA Sur y custodiar todos los ingresos recibidos por el cobro de aforos realizados en el Corredor Sur. En la actualidad Scotiabank (Panama) S.A. funge como Agente Fiduciario y The Bank of New York Mellon funge como Fiduciario del Convenio de Emisión.
- **ENA Norte, S.A.:** empresa concesionaria de la operación del Corredor Norte.
- **Fideicomiso ENA Norte:** vehículo creado para administrar las garantías que respaldan la emisión de los bonos de ENA Norte y custodiar todos los ingresos recibidos por el cobro de aforos realizados en el Corredor Norte. En la actualidad, Banistmo, S.A. funge como Agente Fiduciario y The Bank of New York Mellon funge como el Fiduciario del Convenio de Emisión.
- **ENA Este, S.A.:** empresa concesionaria de la operación del Corredor Este.
- **Fideicomiso ENA Este:** vehículo creado para administrar las garantías que respaldan la emisión de los bonos de ENA Norte y custodiar todos los ingresos recibidos por el cobro de aforos realizados en el Corredor Norte. En la actualidad, Banistmo, S.A. funge como el Fiduciario del Fideicomiso ENA Este.
- **Fideicomiso de Administración:** este fideicomiso custodia y administra los fondos provenientes de la gestión de recargas realizadas por los usuarios de los corredores bajo la modalidad de pre-pago y post-pago del sistema de Telepeaje. Una vez el cliente **panapass** haya realizado su respectivo tráfico por la concesionaria, los fondos son enviados a la cuenta de concentración existentes en los fideicomisos de la concesionaria respectiva. En la actualidad, Banistmo Investment Corporation funge como el Fiduciario del Fideicomiso de Administración.

Para la eficiente operación de los corredores, ENA subcontrata los servicios de varias empresas expertas en servicios estratégicos indispensables para el funcionamiento de las autopistas, entre los cuales están:

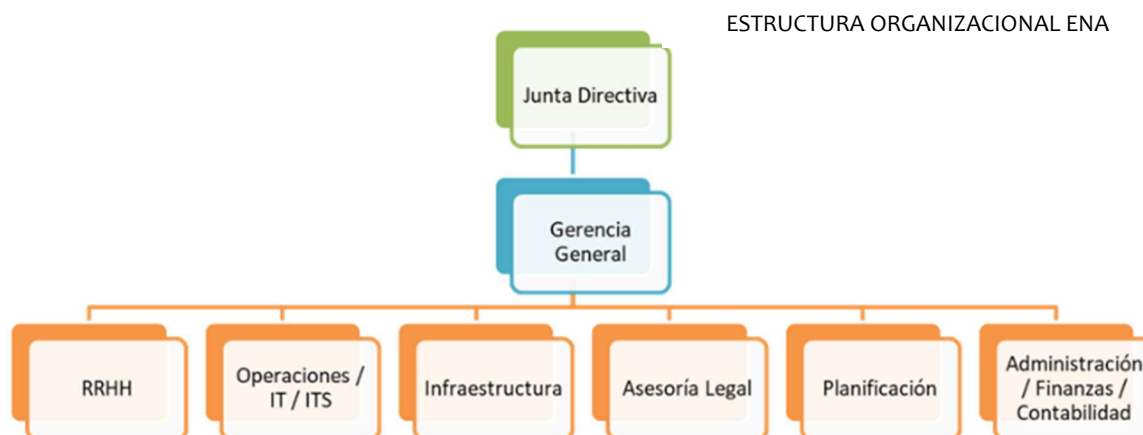


- **Maxipista de Panamá, S.A.:** encargada de la operación y mantenimiento de los tres corredores. Cuentan con un equipo de 383 personas encargados de gestionar los mantenimientos de los corredores (menor), administración del centro de llamadas (call center), centros de atención al cliente, instalación de los tags de los **panapass**, asistencia vial a los corredores y afiliación de los clientes, entre otros.
- **INDRA Panamá S.A.:** proveedor y administrador del sistema de tolling y de telepeajes automatizado utilizado en los tres corredores.
- **Advance Systems Supplies, S.A.:** proveedor y encargado del mantenimiento del sistema de videovigilancia de los tres corredores.
- **PROYECO:** ingeniero inspector independiente a cargo de la supervisión de los mantenimientos de infraestructura y obra civil, velando que se cumplan los compromisos contractuales.

	Longitud (km)	Número Casetas	Fecha expiración concesión
Corredor Norte	36.1	62	2029
Corredor Sur	19.76	42	2048
Corredor Este	9.80	12	2045
TOTAL	65.66	116	

2.3 ORGANIGRAMA

Al 30 de abril de 2019, ENA tiene 26 empleados en planilla, de un total autorizado de 32 empleados. A continuación, el organigrama de los diferentes departamentos que componen la estructura organizacional de ENA:



Del total de colaboradores, un 61% de la fuerza laboral de ENA corresponde a mujeres, que en su mayoría trabajan en las áreas de asesoría legal, administración, finanzas y contabilidad.

2.4 JUNTA DIRECTIVA

Las sociedades concesionarias tienen una Junta Directiva conformada por los mismos miembros de la Junta Directiva de ENA, la cual otorgó al Gerente General de ENA poder especial para su administración.

La Junta Directiva de ENA está formada de la siguiente manera:



Ramón Arosemena Crespo - Presidente

Representante del MOP. Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Civil con más de 28 años de experiencia en construcción de puentes, autopistas y sistemas de peajes.



Fernando Sosa Arango – Director Vicepresidente

Representante del Ejecutivo. Es ingeniero civil egresado de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) y cuenta con una maestría del Georgia Institute of Technology. Posee 20 años de experiencia en desarrollo de proyectos residenciales e infraestructura y 10 años como contratista general.



José Quijano Durán– Director Secretario

Representante del Ejecutivo. Posee título de Ingeniería Mecánica de Wilkes College, Pennsylvania e Ingeniería Industrial de la Universidad Internacional de Florida, Florida.



Vacante – Director Tesorero

Representante del Ejecutivo.



Gilberto Mallol Tamayo – Director Sub Secretario

Representante de CCIAP.



Zelideth Rosales - Director Sub Secretario

Representante del Sector de los Trabajadores.



Vacante – Director Sub Secretario

Representante de la CAPAC.

1 Director

Presidente,
representante
legal, asignado por
el Ejecutivo

3 Directores

designados por
el Órgano
Ejecutivo

1 Director

designado por el
Órgano Ejecutivo
y la CCIAP

1 Director

designado por el
Ejecutivo y
CONATO/CONUSI

1 Director

designado por el
Órgano Ejecutivo
y la CAPAC

3 RESULTADOS FINANCIEROS Y AFOROS VEHICULARES

La siguiente información de Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y Subsidiarias es publicada trimestralmente a través de la página web www.enacorredores.com, incluyendo los estados financieros, los cuales son revisados trimestralmente y auditados anualmente por Deloitte, auditores externos independientes.

EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTA, S.A. (ENA) Y SUBSIDIARIAS

	Cifras Históricas					
	Auditadas por Deloitte					Internas (5 meses)
	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019
INGRESOS						
Ingresos por Peaje	132.748.194	129.323.833	151.422.690	170.016.074	179.868.319	72.254.908
Ingresos Conexos	1.576.951	1.516.116	2.081.441	1.892.265	2.033.223	861.043
Intereses	816.212	1.147.059	799.311	390.197	211.229	207.338
Otros Ingresos	599.146	482.560	205.290	743.080	1.081.096	375.217
Total Ingresos	135.740.503	132.469.568	154.508.732	173.041.616	183.193.867	73.698.506
GASTOS						
Mantenimiento Mayor	(3.652.902)	(4.683.038)	(4.513.817)	(9.976.669)	(14.059.114)	(6.958.903)
Mantenimiento Menor	(16.571.039)	(17.001.406)	(18.870.115)	(18.744.022)	(19.292.592)	(8.038.580)
Otros Costos	(857.730)	(803.963)	(814.514)	(2.904.933)	(3.703.225)	(553.105)
Gastos Generales & Administrativos	(8.289.875)	(6.586.733)	(11.363.850)	(5.879.441)	(6.873.287)	(2.190.579)
EBITDA	106.368.957	103.394.428	118.946.436	135.536.551	139.265.649	55.957.339
Amortización Activo Intangible	(36.542.964)	(35.287.291)	(57.514.804)	(66.847.600)	(59.475.872)	(17.732.539)
Intereses	(47.287.038)	(50.492.462)	(51.895.117)	(49.257.189)	(44.939.210)	(17.502.967)
EBT	22.538.955	17.614.675	9.536.515	19.431.762	34.850.567	20.721.833
Impuesto	(4.042.842)	(5.586.225)	(4.731.200)	(6.238.329)	(6.610.287)	(2.964.998)
Utilidad Neta	18.496.113	12.028.450	4.805.315	13.193.433	28.240.280	17.756.835
BALANCE DE SITUACIÓN						
Activos Corrientes	128.173.856	93.344.281	99.008.789	99.512.627	108.239.296	105.536.270
Activos No Corrientes	1.128.793.774	1.113.230.272	1.044.388.022	988.469.779	934.255.716	918.377.291
Total Activos	1.256.967.630	1.206.574.553	1.143.396.811	1.087.982.406	1.042.495.012	1.023.913.561
Pasivos Corrientes	108.779.489	104.319.233	116.848.102	125.473.554	120.784.093	126.818.407
Pasivos No Corrientes	969.800.649	911.839.378	831.327.452	754.094.162	680.358.326	642.502.873
Total Pasivos	1.078.580.138	1.016.158.611	948.175.554	879.567.716	801.142.419	769.321.280
Total Patrimonio	178.387.492	190.415.942	195.221.257	208.414.690	241.352.593	254.592.281
Indicadores Financieros (Rentabilidad)						
EBITDA / Total de Ingresos	78,4%	78,1%	77,0%	78,3%	76,0%	75,9%
Mantenimiento Menor / Total de Ingresos	12,2%	12,8%	12,2%	10,8%	10,5%	10,9%
Mantenimiento Mayor / Total de Ingresos	2,7%	3,5%	2,9%	5,8%	7,7%	9,4%
Gastos G&A / Total de Ingresos	6,1%	5,0%	7,4%	3,4%	3,8%	3,0%
Utilidad Neta / Total de Ingresos	13,6%	9,1%	3,1%	7,6%	15,4%	24,1%
Otros Indicadores Financieros						
Liquidez (Activo Corto Plazo / Pasivo Corto Plazo)	1,18	0,89	0,85	0,79	0,90	0,83
Apalancamiento (Total Pasivos / Total Patrimonio)	6,05	5,34	4,86	4,22	3,32	3,02
Cobertura de Deuda (EBITDA / Intereses)	2,25	2,05	2,29	2,75	3,10	3,20
Apalancamiento vs. Flujo de Caja (Deuda Total / EBITDA)	9,97	9,75	7,89	6,61	5,48	3,31

3.1 INGRESOS

Entre los años 2014-2018, los ingresos totales han incrementado de \$135.7 millones en el 2014 a \$183.2 millones en el 2018 (35% de incremento). Los ingresos de ENA se desglosan en a) ingresos

por peajes (98.0%), b) ingresos por servicios conexos (1.2%), c) ingresos por intereses por saldos en cuentas bancarias (0.4%), y d) otros ingresos (0.4%).

El ingreso anual por peajes incrementó de \$132.7 millones en el 2014 a \$179.9 millones en el 2018. Dicho crecimiento se debe a la subida en el número de aforos registrados, los cuales incrementaron de 110 millones de aforos en 2014 a 139.1 millones de aforos en 2018 (26.5% de incremento). Los ingresos por peajes para el periodo de 5 años (2014-2018) provienen en promedio de: Corredor Norte (50%), Corredor Sur (44%), y Corredor Este (6%). A excepción de 3 plazas que sufrieron un ligero aumento en sus tarifas en el año 2016, las tarifas por los diferentes recorridos en los tres corredores no sufrieron variaciones versus los precios que estaban vigentes al final del quinquenio anterior.

Ingreso Anual de Peaje por Corredor	2014	2015	2016	2017	2018	Proy. 2019
Corredor Norte	69.737.172	68.589.880	76.852.634	81.697.787	86.018.211	86.878.393
Corredor Sur	63.011.022	59.917.281	64.100.401	71.868.883	73.194.288	72.096.374
Corredor Este	-	816.672	10.469.655	16.449.404	20.655.818	21.172.213
Total	132.748.194	129.323.833	151.422.690	170.016.074	179.868.317	180.146.981

Desglose del Ingreso de Peaje por Corredor	2014	2015	2016	2017	2018	Proy. 2019
Corredor Norte	53%	53%	51%	48%	48%	48%
Corredor Sur	47%	46%	42%	42%	41%	40%
Corredor Este	0%	1%	7%	10%	11%	12%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

En los años 2014-2018, los servicios conexos proporcionaron a ENA un ingreso promedio de \$1.8 millones anuales, los cuales provienen del otorgamiento de concesiones para el alquiler de antenas y vallas publicitarias (JC Decaux/Top Media) y la concesión otorgada para la administración de estaciones de gasolina (Petróleos Delta). Los demás ingresos provienen de intereses bancarios recibidos por la inversión de fondos líquidos de ENA en cuentas bancarias (promedio de \$675 mil anuales) y otros ingresos (promedio de \$622 mil anuales). En el primer trimestre del año 2019 negociamos con todos los bancos tasas de interés más competitivas, por lo que proyectamos incrementos en los ingresos por intereses por los fondos que mantenemos en cuentas bancarias y fideicomisos.

3.2 GASTOS

Entre los años 2014-2018, el mantenimiento menor, mantenimiento mayor y gastos generales y administrativos representan en promedio el 11.7%, 4.5% y 5.1% del total de ingresos de ENA, respectivamente. Para este periodo de tiempo otros gastos importantes de ENA incluyen: i) amortización de las concesiones (promedio de \$51.1 millones anuales), ii) gastos de intereses por las emisiones de deuda de los tres bonos (promedio de \$48.8 millones anuales), y iii) impuesto sobre la renta (promedio de \$5.4 millones anuales).

Durante el quinquenio del 2014-2018 los índices de rentabilidad de ENA se mantienen en niveles saludables y estables; ENA arroja promedios de EBITDA/Ingresos de 77.5% y Utilidad Neta/Total de Ingresos de 9.8%.

Para este mismo periodo de tiempo, el EBITDA generado por ENA le permitió mantener una cobertura de deuda de EBITDA/Intereses promedio de 2.49x, incrementando el mismo de niveles de 2.25x en el año 2014 a 3.10x en el año 2018.

3.3 BALANCE DE SITUACIÓN

Al 31 de diciembre de 2018, ENA tiene un total de activos de \$1,042.5 millones, los cuales están compuestos principalmente por: a) efectivo y fondos en fideicomisos con uso específico (\$136.7 millones), activo intangible por concesión (\$893.9 millones) y otros activos (\$11.4 millones). Los pasivos están compuestos principalmente por bonos por pagar (\$763 millones), otros pasivos (\$38.1 millones) y patrimonio (\$241.3 millones).

En este periodo de 5 años los niveles de apalancamiento de la empresa han disminuido de total Pasivos / Patrimonio de 6.05x en el 2014 a 3.32x en el año 2018, debido a que en este periodo de tiempo los pasivos de ENA disminuyeron en \$277 millones y el patrimonio incrementó en \$63 millones. Referirse a las Secciones de: a) “Efectivo y Fondos en Fideicomisos” para información sobre los balances en las cuentas de ENA y los fideicomisos creada para las 3 emisiones de bonos y b) “Estado de la Deuda” para información de las tres emisiones de bonos vigentes en la actualidad.

A continuación, un resumen de los resultados financieros y detalle de aforos de las tres concesionarias de ENA (Corredor Norte, Corredor Sur y Corredor Este):

3.3.1 ENA NORTE

Resultados Financieros

Los ingresos totales en el Corredor Norte incrementaron en un promedio de 4% anual entre los años 2014 al 2018, de \$70 millones en el año 2014 a \$86.4 millones en el año 2018. Para este mismo periodo de tiempo, los ingresos del Corredor Norte se desglosan en: a) ingresos por peajes (99.5%), b) ingresos por servicios conexos (0.4%) y c) otros ingresos (0.1%).

Los ingresos por peajes incrementaron de \$69.7 Millones en el 2014 (correspondientes a 53 millones de aforos), a \$86 Millones en el 2018 (correspondientes a 62.9 millones de aforos). Los ingresos por servicios conexos provienen de alquileres de antenas y vallas publicitarias. Para este periodo de tiempo (años 2014-2018), este ingreso fue de un promedio de \$280,000 anuales.

Entre los años 2014-2018, los gastos de mantenimiento menor representaron en promedio el 11.9% del total de ingresos de ENA Norte. Para este mismo periodo de tiempo, los gastos de mantenimiento mayor fueron de un promedio del 6.3% de los ingresos de ENA Norte.

Durante el quinquenio del 2014-2018 los índices de rentabilidad de ENA Norte se mantienen en niveles saludables y estables; ENA Norte arroja promedios de EBITDA/Ingresos de 78.3% y Utilidad Neta / Total de Ingresos de 9.5% (años 2014-2018). Para este mismo periodo de tiempo, el EBITDA generado por ENA Norte le permitió mantener una cobertura de deuda de EBITDA/Intereses promedio de 2.50x, incrementando el mismo de niveles de 2.03x en el año 2014 a 3.12x en el año 2018.

	Cifras Históricas						Proyecciones
	Auditadas por Deloitte					Internas (5 meses)	
INGRESOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Ingresos por Peaje	69.737.172	68.589.880	76.852.634	81.697.787	86.018.211	34.753.485	86.878.393
Ingresos Conexos	217.490	207.600	419.672	280.638	276.560	129.830	320.490
Intereses	-	-	-	-	28.509	11.683	66.500
Otros Ingresos	29.587	154.568	92.739	20.700	63.010	106.516	150.000
Total Ingresos	69.984.249	68.952.048	77.365.045	81.999.126	86.386.289	35.001.514	87.415.383

GASTOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Mantenimiento Mayor	(2.420.075)	(3.756.788)	(3.532.221)	(6.551.785)	(8.704.917)	(3.109.418)	(10.934.000)
Mantenimiento Menor	(8.821.379)	(9.040.906)	(9.040.906)	(9.040.906)	(9.509.585)	(3.962.327)	(9.509.585)
Otros Costos	(417.674)	(416.497)	(298.249)	(346.078)	(1.754.682)	(190.946)	(655.434)
Gastos Generales & Administrativos	(2.614.254)	(2.697.875)	(1.975.966)	(1.194.939)	(1.731.712)	(779.347)	(2.205.960)
EBITDA	55.710.867	53.039.982	62.517.703	64.865.417	64.685.393	26.959.476	64.110.404
Amortización Activo Intangible	(19.861.416)	(19.406.375)	(31.060.272)	(32.708.014)	(33.926.656)	(13.481.738)	(34.265.923)
Intereses	(27.485.374)	(26.330.474)	(24.854.086)	(22.920.118)	(20.758.182)	(7.996.291)	(18.166.500)
EBT	8.364.077	7.303.133	6.603.345	9.237.285	10.000.556	5.481.447	11.677.982
Impuesto	(769.520)	(921.765)	(787.890)	(1.154.661)	(1.324.163)	(685.181)	(1.459.748)
Utilidad Neta	7.594.557	6.381.368	5.815.455	8.082.624	8.676.393	4.796.266	10.218.234

Indicadores Financieros	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Cobertura de Deuda (EBITDA/Intereses)	2,03	2,01	2,52	2,83	3,12	3,37	3,53
EBITDA / Total de Ingresos	79,6%	76,9%	80,8%	79,1%	74,9%	77,0%	73,3%
Mantenimiento Menor /Total de Ingresos	12,6%	13,1%	11,7%	11,0%	11,0%	11,3%	10,9%
Mantenimiento Mayor /Total de Ingresos	3,5%	5,4%	4,6%	8,0%	10,1%	8,9%	12,5%
Gastos G&A / Total de Ingresos	3,7%	3,9%	2,6%	1,5%	2,0%	2,2%	2,5%
Utilidad Neta / Total de Ingresos	10,9%	9,3%	7,5%	9,9%	10,0%	13,7%	11,7%

Proyecciones Año 2019

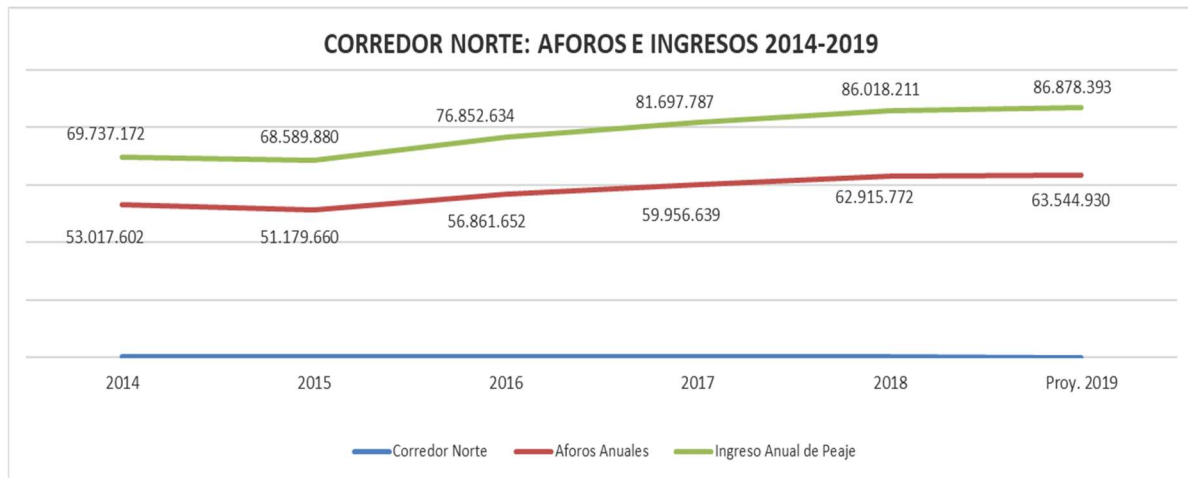
Según el estudio de tráfico realizados por TTMA a finales del año 2018, el Corredor Norte alcanzaría un total de 67.6 millones de aforos (7% de incremento de aforos versus año 2018). Sin embargo, los resultados acumulados al cierre de mayo de 2019 muestran un incremento en aforos del 1.0% versus el mismo periodo el año anterior, por lo que hemos revisado nuestras proyecciones financieras para reflejar la realidad observada para el periodo transcurrido de 4 meses del año 2019. Para el año 2019, proyectamos incrementos de aforos del 1.0% versus el año 2018. El crecimiento menor a lo esperado se debe a con la culminación de los trabajos de la Línea 2 del Metro, parte del tráfico del Corredor Norte ha migrado hacia la Vía Domingo Díaz, la cual tiene mayor fluidez vehicular. Dado lo anterior, proyectamos un ingreso anual por peajes de \$86.9 millones en el 2019 (crecimiento del 1.0% versus 2018) y un total de ingresos de \$87.4 millones (incremento de 1.2% versus 2018).

Para el año 2019 proyectamos ejecutar gasto de mantenimiento mayor por \$10.9 millones (versus presupuesto aprobado para el 2019 de \$16.5 millones), el cual consiste principalmente en inversiones de proyectos de reposición de losas, renivelación asfáltica, sellados de grietas y juntas en frío en varios tramos del corredor, y limpieza de contracunetas, entre otras mejoras.

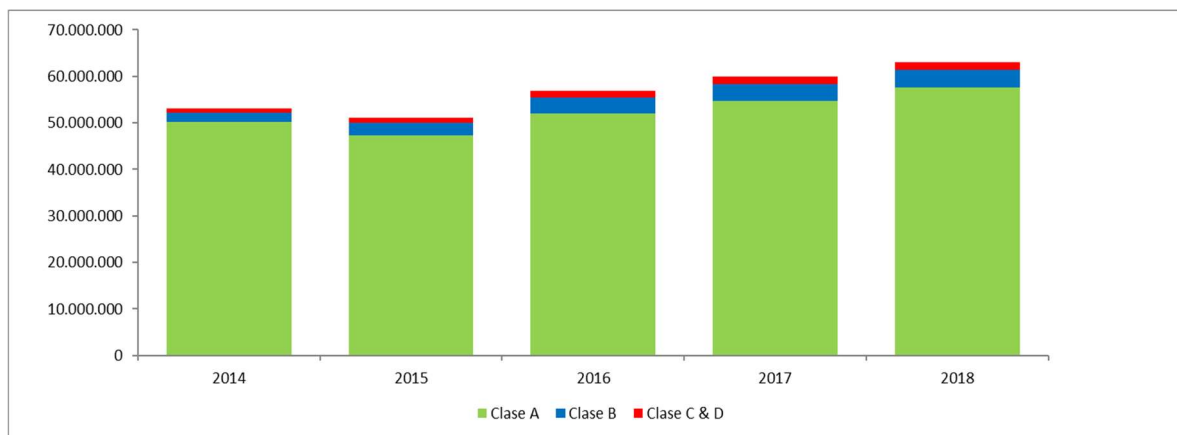
En el 2019 se proyecta niveles de rentabilidad superiores a los resultados durante el 2018 (Utilidad Neta / Total de Ingresos de 11.7% en 2019 vs. 10.0% en 2018) y mejoras en los niveles de cobertura de deuda (EBITDA/Intereses de 3.53x en 2019 versus 3.12x en 2018), producto del descenso en el monto de intereses a pagar por la continua amortización del saldo de la deuda del bono.

Aforos Vehiculares

En los 5 años transcurridos entre el 2014 al 2018, el Corredor Norte registró 283.9 millones de aforos. Durante este periodo, las tarifas por los diferentes recorridos en el Corredor Norte no sufrieron variaciones versus los precios que estaban vigentes al final del quinquenio anterior.



En el año 2018 el Corredor Norte registró un aforo vehicular de 62.9 millones de tránsitos, de los cuales el 92% pertenecen a Vehículos Tipo A (Carros y Motos), 6% Vehículos Tipo B (Buses) y 2% Vehículos Tipo C & D (Camiones de 6-10 ruedas y Camiones de > 10 ruedas, respectivamente). Estos porcentajes de aforos por tipo de vehículos se mantiene en proporciones similares para los años 2014-2018.



3.3.2 ENA SUR

Resultados Financieros

Los ingresos totales en el Corredor Sur incrementaron en un promedio anual del 4.3% entre los años 2014 al 2018, de \$65.5 millones en el año 2014 a \$76.9 millones en el año 2018. Para este mismo periodo, los ingresos del Corredor Sur se desglosan en: a) ingresos por peajes (95.6%), b) ingresos por servicios conexos (2.1%), c) ingresos por intereses por depósitos en cuentas bancarias (0.8%), y d) otros ingresos (1.4%).

Los ingresos por peajes incrementaron de \$63.0 Millones en el 2014 (correspondientes a 56.9 millones de aforos), a \$73.2 millones en el 2018 (correspondientes a 65.1 millones de aforos). Los ingresos por servicios conexos provienen de alquileres de antenas, vallas publicitarias y dos estaciones de servicio de expendio de combustible actualmente concesionadas a Petróleos Delta; entre los años 2014-2018, este ingreso fue de un promedio de \$1.5 millones anuales.

Entre los años 2014-2018, los gastos de mantenimiento menor representan en promedio el 11.5% del total de ingresos de ENA Sur. Para este mismo periodo de tiempo, los gastos de mantenimiento mayor representan en promedio el 3.4% de los ingresos de ENA Sur.

Durante el quinquenio del 2014-2018 los índices de rentabilidad de ENA Sur se mantienen en niveles saludables y estables; ENA Sur arroja un índice EBITDA/Ingresos de 78.3% (promedio años 2014-2018). En este periodo se observa una mejora significativa en el índice de Utilidad Neta / Total de Ingresos, el cual ha incrementado paulatinamente de 37.4% en el 2014 a 50.7% en el 2018; esto se debe a que entre los años 2014-2018 se reflejan incrementos paulatinos en los ingresos de ENA Sur y disminuciones significativas en los gastos de amortización de activo intangible y de intereses pagados por el bono.

Para este mismo periodo de tiempo (años 2014-2018), el EBITDA generado por ENA Sur le permitió mantener una cobertura de deuda de EBITDA/Intereses promedio de 4.10x, el cual fue incrementando de 2.96x en el año 2014 a 6.01x en el año 2018.



TRAMO MARINO – CORREDOR SUR

	Cifras Históricas						Proyecciones
	Auditas por Deloitte					Internas (5 meses)	
INGRESOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Ingresos por Peaje	63.011.022	59.917.281	64.100.401	71.868.883	73.194.289	29.281.676	72.096.375
Ingresos Conexos	1.359.461	1.308.516	1.661.769	1.503.227	1.594.063	663.463	1.594.063
Intereses	551.187	550.890	552.629	552.049	616.841	258.218	900.000
Otros Ingresos	569.038	887.905	760.124	1.238.075	1.464.444	477.831	1.560.000
Total Ingresos	65.490.708	62.664.592	67.074.923	75.162.234	76.869.637	30.681.188	76.150.438

GASTOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Mantenimiento Mayor	(1.169.778)	(736.330)	(982.557)	(4.805.295)	(4.693.121)	(3.418.913)	(8.378.000)
Mantenimiento Menor	(7.767.330)	(7.960.500)	(7.960.500)	(7.960.500)	(8.036.449)	(3.348.521)	(8.036.449)
Otros Costos	(440.056)	(387.466)	(367.799)	(340.439)	(1.422.040)	(281.115)	(330.589)
Gastos Generales & Administrativos	(4.206.617)	(3.872.922)	(6.553.471)	(2.729.968)	(3.377.309)	(1.016.711)	(3.377.308)
EBITDA	51.906.927	49.707.374	51.210.596	59.326.033	59.340.717	22.615.928	56.028.092
Amortización Activo Intangible	(6.413.862)	(5.902.990)	(7.572.003)	(8.439.557)	(4.736.219)	(823.565)	(5.131.866)
Intereses	(17.563.727)	(15.985.279)	(14.321.031)	(12.266.229)	(10.063.832)	(3.558.039)	(8.015.250)
EBT	27.929.338	27.819.105	29.317.562	38.620.247	44.540.666	18.234.324	42.880.976
Impuesto	(3.201.349)	(4.581.826)	(3.943.310)	(4.758.525)	(5.286.124)	(2.279.291)	(5.364.410)
Utilidad Neta	24.727.989	23.237.279	25.374.252	33.861.722	39.254.542	15.955.033	37.516.566

Indicadores Financieros	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Cobertura de Deuda (EBITDA/Intereses)	2,96	3,11	3,58	4,84	5,90	6,36	6,99
EBITDA / Total de Ingresos	79,3%	79,3%	76,3%	78,9%	77,2%	73,7%	73,6%
Mantenimiento Menor / Total de Ingresos	11,9%	12,7%	11,9%	10,6%	10,5%	10,9%	10,6%
Mantenimiento Mayor / Total de Ingresos	1,8%	1,2%	1,5%	6,4%	6,1%	11,1%	11,0%
Gastos G&A / Total de Ingresos	6,4%	6,2%	9,8%	3,6%	4,4%	3,3%	4,4%
Utilidad Neta / Total de Ingresos	37,8%	37,1%	37,8%	45,1%	51,1%	52,0%	49,3%

Proyecciones Año 2019

Según el estudio de tráfico realizados por TTMA a finales del año 2018, el Corredor Sur alcanzaría un total de 70.8 millones de aforos en el año 2019 (9% de incremento de aforos versus año 2018). Sin embargo, los resultados acumulados al cierre de mayo de 2019 muestran una caída en aforos del 2.5% versus el mismo periodo el año anterior, por lo que hemos revisado nuestras proyecciones financieras para el resto del año. En el año 2019 proyectamos una caída de aforos del 1.5% versus el año 2018, debido principalmente a las actividades de la JMJ (en el mes de enero el Corredor Sur estuvo cerrado por varios días), aunado por la apertura de la Línea 2 del Metro que han liberado la Vía Domingo Díaz, la cual tiene mayor fluidez vehicular.

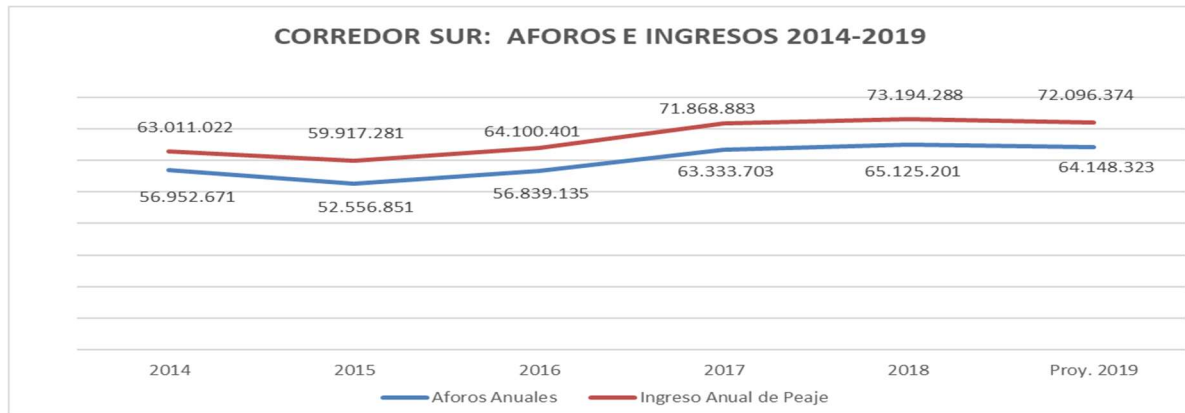
Dado lo anterior, estamos proyectando un ingreso anual por peajes de \$72.1 millones en el 2019 (decrecimiento del 1.5% versus 2018) y un total de ingresos de \$76.2 millones (disminución de 0.9% versus 2018). Para el año 2019 proyectamos ejecución de gastos de mantenimiento mayor de \$8.4 millones (versus presupuesto autorizado para el 2019 de \$14.1 millones), principalmente por inversiones relacionadas con la rehabilitación del tramo marino del Corredor Sur (\$7,1 millones de tratamiento anticorrosivo), renivelación asfáltica, sellados de grietas y juntas en frío en varios tramos del corredor, y limpieza de contracunetas, entre otras mejoras.

En el 2019 se proyecta niveles de rentabilidad ligeramente inferiores a los resultados obtenidos en el 2018 (Utilidad Neta / Total de Ingresos de 49.3% en 2019 vs. 51.1% en 2018), y una mejora en los niveles de cobertura de deuda debido al descenso en el monto de intereses a pagar dada la

amortización que tendrá el saldo del bono durante el año 2019 (EBITDA/Intereses de 6.99x en 2019 versus 5.90x en 2018).

Aforos Vehiculares

En los 5 años transcurridos entre el 2014 al 2018, el Corredor Sur registró 294.8 millones de aforos. Durante este periodo, las tarifas por los diferentes recorridos en el Corredor Sur no sufrieron variaciones versus los precios que estaban vigentes al final del quinquenio anterior.



En el año 2018 el Corredor Sur registró un aforo vehicular de 65.1 millones de tránsitos, de los cuales el 95% pertenecen a Vehículos Tipo A (Carros y Motos), 3% Vehículos Tipo B (Buses) y 2% Vehículos Tipo C & D (Camiones de 6-10 ruedas y Camiones de > 10 ruedas, respectivamente). Estos porcentajes de aforos por tipo de vehículos se mantiene en proporciones similares para los años 2014-2018.



3.3.3 ENA ESTE

Resultados Financieros

El Corredor Este fue puesto en operación a partir de octubre de 2015. Los ingresos totales en el Corredor Este incrementaron en un promedio anual del 422% entre los años 2015 al 2018, de \$841 mil en el año 2015 (año que inició operaciones el Corredor Este) a \$22.1 millones en el año 2018. Los ingresos del Corredor Este se desglosan en: a) ingresos por peajes (97.3%), b) ingresos por servicios conexos (0.3%), c) intereses de saldos bancarios (1.0%), y d) otros ingresos (1.4%).

Los ingresos por peajes incrementaron de \$816 mil en el 2015 (correspondientes a 405 mil de aforos), a \$20.7 millones en el 2018 (correspondientes a 11.1 millones de aforos). Los ingresos por servicios conexos provienen de alquileres de antenas y vallas publicitarias. Los \$1.2 millones reflejados como “Otros Ingresos” en el 2018 provienen de la reversión de un gasto que ENA Este había reconocido en el 2017 (provisión de anticipo entregado a ICAPSA). Entre los años 2015-2018, los gastos de mantenimiento menor representan en promedio el 14.7% del total de ingresos de ENA Este. Para este mismo periodo de tiempo, los gastos de mantenimiento mayor representan en promedio el 2.2% de los ingresos de ENA Este.

Durante los años 2015-2018, ENA Este ha reflejado pérdidas contables en sus operaciones, principalmente por elevados gastos de amortización de activos y gastos de intereses por la deuda del bono. La capacidad de generación de EBITDA de ENA Este no fue suficiente para cubrir los gastos de intereses entre los años 2015-17 ($EBITDA/Intereses < 1.00x$); a partir del año 2018 la empresa logró generar suficiente EBITDA para cubrir los gastos de intereses ($EBITDA / Intereses > 1.33x$).



	Cifras Históricas						Proyecciones
	Auditadas por Deloitte					Internas (5 meses)	
INGRESOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Ingresos por Peaje	-	816.672	10.469.655	16.449.404	20.655.818	8.219.747	21.172.213
Ingresos Conexos	-	-	-	108.400	162.600	67.750	162.600
Intereses	45.211	24.966	39.726	45.753	92.552	57.472	175.000
Otros Ingresos	-	-	6.147	-	83.206	-	-
Total Ingresos	45.211	841.638	10.515.528	16.603.557	20.994.176	8.344.969	21.509.813

GASTOS	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Mantenimiento Mayor	(45.379)	-	(2.038)	(957.640)	(661.076)	(430.572)	(3.185.000)
Mantenimiento Menor	-	(189.920)	(1.868.709)	(1.742.616)	(1.746.558)	(727.732)	(1.746.558)
Otros Costos	-	-	(145.467)	(145.425)	(526.503)	(81.044)	(149.625)
Gastos Generales & Administrativos	(995.121)	(417.939)	(1.144.741)	(1.729.343)	(1.129.780)	(283.742)	(619.140)
EBITDA	(995.289)	233.779	7.354.573	12.028.533	16.930.259	6.821.879	15.809.490
Amortización Activo Intangible	-	(528.203)	(6.761.037)	(12.189.724)	(12.355.166)	(2.119.012)	(3.518.098)
Intereses	(1.379.377)	(7.241.067)	(12.720.000)	(12.720.000)	(12.720.000)	(5.300.000)	(12.720.000)
EBT	(2.374.666)	(7.535.491)	(12.126.464)	(12.881.191)	(8.144.907)	(597.133)	(428.608)
Impuesto	-	-	-	-	-	-	-
Utilidad Neta	(2.374.666)	(7.535.491)	(12.126.464)	(12.881.191)	(8.144.907)	(597.133)	(428.608)

Indicadores Financieros	31.Dic.2014	31.Dic.2015	31.Dic.2016	31.Dic.2017	31.Dic.2018	31.May.2019	Año 2019
Cobertura de Deuda (EBITDA/Intereses)	-0,72	0,03	0,58	0,95	1,33	1,29	1,24
EBITDA / Total de Ingresos	-2201,4%	27,8%	69,9%	72,4%	80,6%	81,7%	73,5%
Mantenimiento Menor /Total de Ingresos	0,0%	22,6%	17,8%	10,5%	8,3%	8,7%	8,1%
Mantenimiento Mayor /Total de Ingresos	100,4%	0,0%	0,0%	5,8%	3,1%	5,2%	14,8%
Gastos G&A / Total de Ingresos	2201,1%	49,7%	10,9%	10,4%	5,4%	3,4%	2,9%
Utilidad Neta / Total de Ingresos	-5252%	-895%	-115%	-78%	-39%	-7%	-2%

Proyecciones Año 2019:

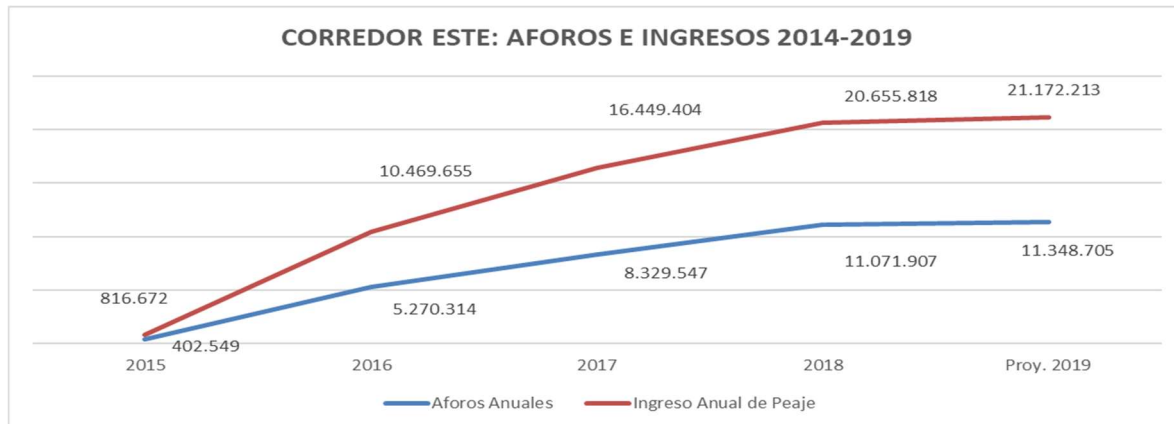
Según el estudio de tráfico realizados por TTMA a finales del año 2018, en un escenario conservador, el Corredor Este alcanzaría un total de 10 millones de aforos en el año 2019 (9% de descenso de aforos versus año 2018). Sin embargo, los resultados acumulados al cierre de mayo de 2019 muestran un escenario mejor al que indican los estudios, por lo que para el año 2019 proyectamos un incremento de aforos del 2.5% versus el año 2018.

Dado lo anterior, estamos proyectando un ingreso anual por peajes de \$21.2 millones en el 2019 (crecimiento del 2.5% versus 2018) y un total de ingresos de \$21.5 millones (disminución de 2.6% versus 2018); esta disminución en el total de ingresos se debe a que para el año 2019 no proyectamos recibir "Otros Ingresos" (\$1.2 millones reflejados en el 2018). Para el año 2019 proyectamos ejecución de gastos de mantenimiento mayor de \$3.2 millones (versus presupuesto previamente autorizado por \$5.1 millones para 2019), para ejecutar inversiones de construcción de cercas y muros perimetrales, sellados de grietas y juntas en frio y limpieza de contracunetas, entre otros.

En el 2019 se proyecta que ENA Este refleje pérdidas contables en sus operaciones, principalmente por los gastos de mantenimiento mayor proyectados, amortización de activo intangible y gastos de intereses por la deuda del bono. La capacidad de generación de EBITDA de ENA Este permitirá que ENA Este pueda cubrir los gastos de intereses adecuadamente (EBITDA / Intereses > 1.24x).

Aforos Vehiculares

En los cuatro años transcurridos desde que inició operaciones (2015-2018), el Corredor Este registró 25.1 millones de aforos. Desde que inició operaciones, las tarifas por los diferentes recorridos en el Corredor Este no han sufrido variaciones.



En el año 2018 el Corredor Este registró un aforo vehicular de 11.1 millones de tránsitos, de los cuales el 92.2% pertenecen a Vehículos Tipo A (Carros y Motos), 1.2% Vehículos Tipo B (Buses) y 6.6% Vehículos Tipo C & D (Camiones de 6-10 ruedas y Camiones de > 10 ruedas, respectivamente). Estos porcentajes de aforos por tipo de vehículos se mantiene en proporciones similares para los años 2015-2018.



3.4 EFECTIVO Y FONDOS EN FIDEICOMISOS

ENA y Subsidiarias manejan su liquidez principalmente a través de depósitos en bancos (\$26.2 millones al 31.dic.18) y fondos en fideicomisos para uso específico (\$110.5 millones al 31.dic.18). Referirse a la tabla a continuación para un detalle del histórico los montos del efectivo y fondos en fideicomisos.

	Cifras Auditadas					Cifras Internas
	31.Dic.14	31.Dic.15	31.Dic.16	31.Dic.17	31.Dic.18	31.May.19
Efectivo y Depósitos en Bancos (ENA y Subsidiarias)	16.944.996	19.353.954	18.174.372	20.392.727	26.200.746	28.130.327
Fondos en Fideicomisos con uso específico (1, 2, 3 y 4)	159.834.653	119.684.674	111.702.872	106.515.631	110.500.726	102.485.963
Total Efectivo y Fondos en fideicomisos	176.779.649	139.038.628	129.877.244	126.908.358	136.701.472	130.616.290

Fondos en Fideicomisos con uso específico	31.Dic.14	31.Dic.15	31.Dic.16	31.Dic.17	31.Dic.18	31.May.19
1) Fondos en Fideicomisos ENA Sur	24.168.800	22.652.489	23.837.199	23.841.061	24.961.940	20.693.898
2) Fondos en Fideicomiso ENA Norte	28.144.399	28.408.036	29.168.480	28.225.334	27.720.886	20.830.936
3) Fondos en Fideicomiso ENA Este	107.521.454	64.680.127	54.204.185	50.564.415	54.063.265	57.474.167
4) Fondos en Fideicomiso de Administración (Banistmo)	-	3.944.022	4.493.008	3.884.821	3.754.635	3.486.962
Total Fondos en Fideicomisos con uso específico	159.834.653	119.684.674	111.702.872	106.515.631	110.500.726	102.485.963

Los fideicomisos de ENA Norte, ENA Sur, ENA Este y de Administración fueron creados como elementos modulares para armar el paquete de garantías que respaldan la emisión de los bonos con los cuales se financió la compra de los tres corredores. La función de los fideicomisos es administrar los derechos y activos de las concesionarias que le fueron cedidos para el beneficio de los Beneficiarios Primarios (Fideicomitente) y el Beneficiario Secundario (ENA), de conformidad con los términos de los contratos de fideicomisos. Dado lo anterior, se creó ciertas cuentas bajo la estructura de fideicomisos, de manera que los ingresos de las concesionarias fueran utilizados de acuerdo a lo que establecen los contratos de las emisiones de bonos:

- El fideicomiso de administración se alimenta con los fondos que provienen de la gestión de recargas realizados por los usuarios de los corredores bajo la modalidad pre-pago y los fondos provenientes del cobro de los peajes generados por los usuarios de los corredores bajo la modalidad de post-pago del sistema de Telepeaje (pagos a través de tarjetas de crédito).
- Diariamente, a medida que los ingresos son reconocidos por cada una de las concesionarias, estos fondos son posteriormente enviados a las cuentas de concentración que cada concesionaria mantiene en su respectivo fideicomiso.
- Mensualmente, las 3 concesionarias envían instrucciones a cada fideicomiso para que los fondos acumulados en las cuentas de concentración sean utilizados para cubrir las obligaciones estipuladas según la cascada de pago de las diferentes emisiones de bonos. Estos pagos cubren los gastos operacionales (mantenimiento menor, mantenimiento menor, gastos generales y administrativos), repago de deuda (intereses y/o capital), y mantener los niveles requeridos en las diferentes cuentas de reservas creadas para cada emisión (cuentas de reservas de: i) CAPEX, ii) mantenimiento mayor, iii) servicio de deuda e iv) indemnizaciones/contingencias, entre otras).

3.5 ESTADO DE LA DEUDA

La compra de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje de los Corredores Norte y Sur y el financiamiento para la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte, el Tramo Gonzalillo Pedregal y la adquisición del Sistema de Peaje **panapass** concesionado a ENA Este, S.A., se obtuvo

mediante la estructuración de tres emisiones de bonos, a las que se les ceden al respectivo Fideicomiso de Emisión, Administración y Garantía los derechos de las concesiones.

En millones de dólares al 31 Mayo, 2019

Emisión de Bonos	Monto Inicial	Tasa	Fecha de Emisión	Fecha Vencimiento	Saldo de la Deuda						% Deuda Remanente	Tipo de Emisión
					31.Dic.14	31.Dic.15	31.Dic.16	31.Dic.17	31.Dic.18	31.May.19		
ENA SUR	395,0				304,1	274,4	240,1	197,9	160,9	140,4	36%	Internacional
A	170,0	5,75%	Ago.2011	Ago.2025	147,2	138,6	128,9	118,1	105,9	99,9	59%	
B	225,0	5,25%	Ago.2011	Ago.2025	156,9	135,8	111,2	79,8	55,0	40,5	18%	
ENA NORTE	600,0	4,95%	Oct.2012	Oct.2028	544,6	521,4	485,8	444,4	399,4	377,8	63%	Internacional
ENA ESTE	212,0	6,00%	Mar.2014	Mar.2024	212,0	212,0	212,0	212,0	212,0	212,0	100%	Local
TOTAL	1.207,0				1.060,7	1.007,8	937,9	854,3	772,3	730,2	60%	

En la concesión otorgada a ENA Sur, S.A. para el Corredor Sur, Scotiabank (Panama) S.A., actuando en su calidad de Fiduciario del ENA SUR Trust, es el titular del 100% de las acciones de ENA SUR, S.A. y de todos los activos de la sociedad, en beneficio primario del "Indenture Trustee" (Bank of New York Mellon), quien representa a la mayoría de los compradores de los bonos que fueron emitidos para la compra de las concesionarias, y en beneficio secundario y final de ENA, S.A., hasta tanto se mantenga la deuda. Al 31 de mayo de 2019, la Serie A y Serie B del Bono de ENA Sur mantienen saldos de \$99.9 Millones y \$40.5 Millones, respectivamente, que representan el 59% y 18% del monto inicial de las emisiones de ambas Series del este bono. De acuerdo a proyecciones financieras existentes, se estima que la Serie B del Bono de ENA Sur será pagado en agosto de 2020. Una vez esto ocurra, el flujo de caja en exceso proveniente de ENA Sur deberá ser utilizado para realizar pagos de dividendos a ENA, S.A., quien utilizará dichos fondos para amortizar al capital de la Emisión de bonos de ENA Este.

En la concesión otorgada a ENA Norte para el Corredor Norte, el accionista es BANISTMO como Fiduciario del Fideicomiso ENA NORTE, siendo el titular del 100% de las acciones de ENA NORTE, S.A., y de todos los activos de la sociedad en beneficio primario del "Indenture Trustee" (Bank of New York Mellon), quien representa a la mayoría de la inversión privada utilizado para la compra, en beneficio secundario y final de ENA, S.A., hasta tanto se mantenga la deuda. Al 31 de mayo del 2019, el Bono de ENA Norte mantiene un saldo de \$377.8 Millones, que representa el 63% del monto inicial de emisión de este bono.

En la concesión otorgada a ENA ESTE, S.A. para el Corredor Este, el titular del 100% de sus acciones es BANISTMO en su calidad de fiduciario del Fideicomiso ENA ESTE, al igual que de todos los activos de la sociedad en beneficio primario de los inversionistas de bonos ENA ESTE y en beneficio secundario y final de ENA, S.A. Al 31 de mayo de 2019, el Bono de ENA Este mantiene un saldo a de \$212 millones, que representa el 100% del monto inicial de emisión de este bono.

El principal derecho cedido a los Fideicomisos ENA Norte, ENA Sur y ENA Este, es el de recibir todos los ingresos de peaje generados por los respectivos corredores. Los mismos se utilizan para sufragar los gastos mensuales de operación, mantenimiento menor, mantenimiento mayor de los corredores y el saldo total remanente en el respectivo pago de servicio de la deuda de la emisión de bonos.

ENA, S.A. tiene la obligación de remitir reportes mensuales de administración de cada fideicomiso a los fiduciarios locales, al Indenture Trustee (Bank of New York Mellon) y calificadoras de riesgo de cada emisión.

Adicionalmente, ENA, S.A. debe remitir trimestralmente la revisión de los Estados Financieros No Auditados y anualmente los Estados Financieros Auditados de las concesionarias a los fiduciarios locales, al Indenture Trustee (Bank of New York Mellon), calificadoras de riesgo de cada emisión, Ministerio de Economía y Finanzas y Contraloría General de la República.

3.6 CALIFICACIONES DE RIESGO

Entre los años 2014-2018 y en cumplimiento a los contratos de administración y servicio de las concesiones de autopista de peaje, las diferentes empresas calificadoras contratadas por las 3 concesionarias han otorgado las siguientes calificaciones de riesgo:

Corredor	Calificadora	2014	2015	2016	2017	2018	Perspectiva
ENA SUR	Standard & Poors	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB	Estable
	Fitch (Class A)	BBB	BBB	BBB-	BBB	BBB	Estable
	Fitch National (Class A)	AAA (PAN)	AAA (PAN)	AAA (PAN)	AAA- (PAN)	AAA	Estable
	Fitch (Class B)	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB	Estable
	Fitch National (Class B)	AAA (PAN)	AAA (PAN)	AAA- (PAN)	AAA (PAN)	AAA (PAN)	Estable
ENA ESTE	Standard & Poors	A -	A -	A -	A -	A -	Estable
	Equilibrium (Moody's subs./local)	AA	AA	AA	AA	AA	Estable
	Fitch	BBB-	BB-	BB-	BB -	BB -	Estable
	Fitch National	AA+	AA+	A	A	A	Estable
ENA Norte	Moody's	Baa3	Baa3	Baa3	Baa3	Baa3	Estable
	Standard & Poors	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB	Estable
	Fitch	BBB	BBB	BB+	BB+	BB+	Estable
	Fitch National	AAA	AAA	AA-	AA-	AA-	Estable

Corredor Sur

Durante el año 2019 Standard & Poors emitió la calificación de riesgo para el año 2018, manteniendo su calificación BBB (grado de inversión), con perspectiva estable en base al desempeño financiero en 2018. Igualmente, Fitch Ratings mantuvo su calificación BBB (grado de inversión), con perspectiva estable como reflejo del incremento positivo del aforo en los últimos meses.

Corredor Norte

En el 2018, el Corredor Norte mantuvo la calificación (grado de inversión) de Moody's, Fitch y Standars & Poors con perspectiva estable, fundamentados, según su análisis, en las tendencias de crecimiento del aforo el cual se ve impactado principalmente por el continuo crecimiento económico del país y el crecimiento poblacional en el sector este de la Ciudad de Panamá.

Corredor Este

Para el año 2019, Equilibrium ratificó la calificación de riesgo en la categoría AA.pa y mantuvo la perspectiva de estable, sustentado en la tendencia de crecimiento en los ingresos por el cobro de peajes generados en función al mayor número de aforos que se observan históricamente mes a

mes. La calificación de riesgo de Corredor Este por parte de Fitch se mantuvo en BB-, mejorando la perspectiva de negativa a estable.

3.7 RECAUDACIÓN Y MOROSIDAD

La implementación de sistema automático de telepeaje panapass en el año 2015, que tuvo como finalidad la unificación de las plataformas tecnológicas de los Corredores Sur, Norte y Este y la eliminación de las tarjetas de aproximación y cobros en efectivo para todas las casetas de peaje, dio como resultado el surgimiento de clientes panapass Postpago y Prepago.

Tags Activos

Al 31 de mayo 2019, hay 542,887 tags de panapass activos en el sistema, de los cuales el 83% son tags de Prepago Puro, 9% Prepago Recurrente, 7% Postpago y 1% Exonerados.

Tags Activos (*)	30-Sep-17	31.Dic.17	31-Mar-18	30-Jun-18	30-Sep-18	31.Dic.18	31.May.19
Post Pago	48.238	46.876	45.702	43.574	42.270	41.403	39.720
Prepago Puro	409.624	419.103	426.686	431.365	437.166	443.220	450.821
Prepago Recurrente	42.674	44.402	45.723	47.021	47.951	49.135	50.167
Exento (**)	2.778	2.815	2.891	2.932	2.876	2.918	2.922
Total Tags Activos	503.314	513.196	521.002	524.892	530.263	536.676	543.630

(*) Tags Activos: Vehículos que han utilizado los corredores en los últimos 18 meses

(**) Exento: Los autos exentos se rigen según Resolución de Gabinete No. 82 del 14 de junio 2016

Recaudación de Peaje

Al 31 de mayo 2019 se observa un incremento en la distribución y participación de entidades recaudadoras, con un total de 3,696 diferentes puntos de recaudación. En la actualidad ENA realiza sus recaudos a través de Banca en Línea (41.1%), Punto Pago (25.3%), Cajeros en Supermercados (21.5%), ATMs (8.0%) y Tarjetas de crédito (4.2%).

RESUMEN DE PARTICIPACIÓN DE RECAUDADORES DE PEAJE					
Recaudador	31.Dic.15	31.Dic.16	31.Dic.17	31.Dic.18	31.May.19
Banca en Línea	9,2%	20,5%	25,3%	32,2%	41,1%
Punto de Pago	4,7%	20,9%	29,5%	28,2%	25,3%
Supermercados	79,7%	44,8%	30,1%	25,1%	21,5%
ATM	1,2%	8,5%	10,6%	10,2%	8,0%
Tarjeta de Crédito	5,1%	5,2%	4,6%	4,4%	4,2%
Otros medios	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Toteles	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Morosidad Prepago y Postpago

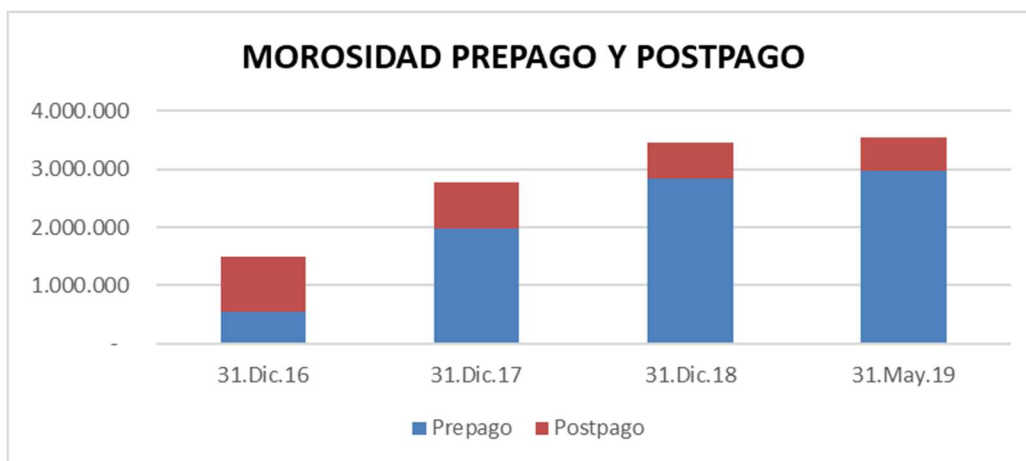
Al 31 de diciembre de 2018 la morosidad total de clientes del sistema **panapass** incrementó en 25% versus los niveles al 31.dic.2017. No obstante, al 31 de mayo 2019 los niveles de morosidad se mantienen en niveles muy similares a los registrados al 31.dic.2018.

- La morosidad de clientes prepago, es decir aquellos clientes que deben efectuar una recarga previa al uso de los corredores, incrementó en 44% durante el año 2018 de \$1,980,750

(31.dic.2017) a \$2,848,780 (31.dic.2018). Al 31 de mayo la morosidad de clientes prepago ha incrementado en 4.1% versus los niveles al 31.dic.2018.

- No obstante, la morosidad de clientes postpago, es decir aquellos clientes que se encuentran afiliados a través de una tarjeta de crédito, disminuyó en el 2018 en un 23%, de \$784,172 en diciembre 2017 a \$603,747 en diciembre 2018. Al 31 de mayo 2019 la morosidad de clientes postpago ha disminuido 4.5% versus los niveles al 31.dic.2018.

Morosidad (En Balboas)	31.Dic.16	31.Dic.17	31.Dic.18	31.May.19
Prepago	537.530	1.980.750	2.848.780	2.964.732
Postpago	952.333	784.172	603.747	576.779
Total	1.489.863	2.764.922	3.452.527	3.541.511



Como resultado del incremento de la morosidad registrada en las cuentas **panapass** de clientes de Prepago, ENA adelanta las siguientes medidas para tratar de revertir dicha situación:

- Revisión masiva de la base de datos para actualizar información de contacto de usuarios.
- Incremento de los operativos de tránsito con personal de la ATTT.
- Contratación de servicios de cobranza tercerizado para enfatizar el cobro y disminuir la morosidad de clientes de prepago.
- Gestión de cobros de montos altos por medio de procesos legales.

4 DESARROLLO TECNOLÓGICO

ENA ha llevado a cabo múltiples desarrollos tecnológicos durante el periodo 2014-2019, en donde el cambio de la tecnología para el cobro de peaje al sistema de peaje **panapass** y la puesta en marcha de proyectos para la implementación de dispositivos ITS (*Intelligent Transportation System* en sus siglas en inglés) a lo largo de los corredores son las áreas más destacadas. El desarrollo tecnológico más importante ha sido el cambio al sistema de peaje **panapass** el cual tuvo como finalidad la unificación de las plataformas tecnológicas de los Corredores Sur, Norte y Este y la eliminación de las tarjetas de aproximación y cobros en efectivo para todas las casetas de peaje.

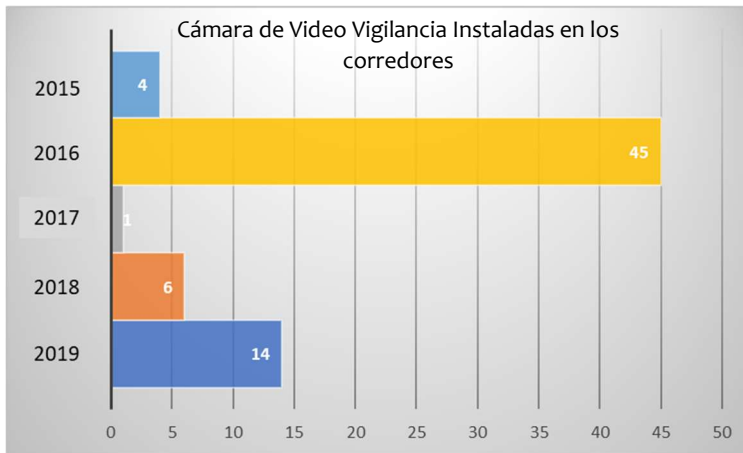
De igual forma, a partir de 2016, se implementa el centro de control y monitoreo de ENA con el apoyo de la instalación de 70 cámaras de video vigilancia domo HD con visión de 360 grados y zoom óptico de 30x para obtener imágenes en tiempo real de todos los eventos que ocurran en el 80% de los corredores. Esto ha permitido mejorar el control y monitoreo de obras, accidentes y los servicios de asistencia vial que han permitido mejorar el flujo expedito en los corredores, incrementando de esta forma el aforo por las casetas de peaje.

Los dispositivos ITS ayudan a los usuarios a recibir información al instante sobre el estado del tráfico, así como asiste al centro de monitoreo y control de ENA en los eventos que sucedan en la vía. Los radares de velocidad y los detectores de vehículos, junto con las cámaras de video vigilancia instaladas en tramos determinados de los corredores, son los ojos y oídos de las asistencias viales. Las señales de mensajería variable, colocadas durante la ejecución del proyecto manejado por el Ministerio de Obras Públicas para la adecuación y habilitación de las vías a tres carriles en horas de alto aforo, ayudan a desplegar información a los usuarios sobre las operaciones que se lleven a cabo en los corredores. Estos dispositivos fueron instalados en el 2018 y se espera su puesta en marcha a partir de julio de 2019.



Dispositivos ITS instalados en los corredores Norte y Sur

Asimismo, ENA innova con la adquisición e implementación de plataformas informáticas para el manejo de los incidentes dados durante las operaciones que se desarrollan en la vía que son manejados con la ayuda de información recibida al momento por parte de las unidades de asistencia vial que se encuentran en los corredores.



ENA continúa actualizando la tecnología de los equipos de peaje para la captación y gestión de la información al momento del paso de los vehículos por las diversas casetas, plazas y pórticos de peaje. A partir de octubre del 2017, entra en funcionamiento un nuevo sistema de cobro de peaje en las plazas de Rana de Oro y Punta Pacífica a través de pórticos de Paso Libre (*Free Flow*), es decir un pórtico que a través de una antena permiten reconocer el vehículo y efectuar el cobro del peaje sin que el usuario tenga que disminuir la velocidad ante una barrera. Para el mantenimiento de los equipos de peaje, se tiene un plan de mantenimiento anual para la compra de piezas de repuestos para equipos en vía. También se presenta proyectos de mejora en la captación de la información de vehículos a través de cámaras con sistema OCR, incluyendo cámaras traseras y delanteras, instalación de cortinas ópticas de doble haz (MAPS) para la correcta lectura del tipo de vehículos que transitan, así como la realización de auditorías tecnológicas que ayudan a mejorar la infraestructura utilizada para la captación del paso de vehículos por los carriles de peaje.



REMOLQUE CON SEÑALIZACIÓN DE MENSAJE VARIABLE



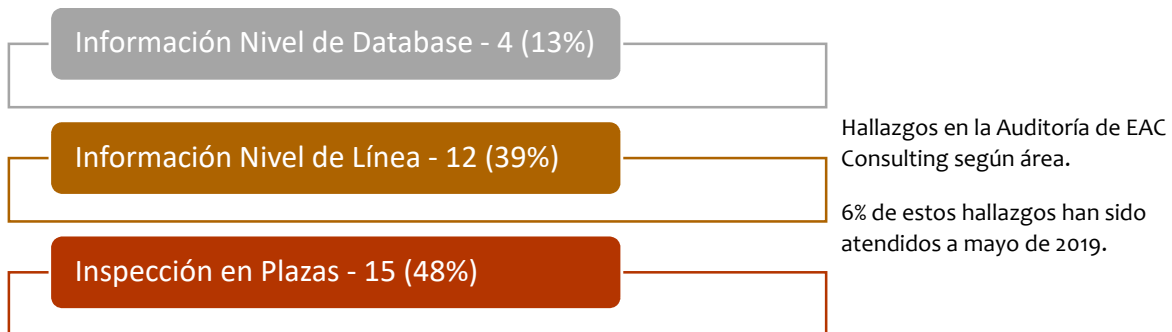
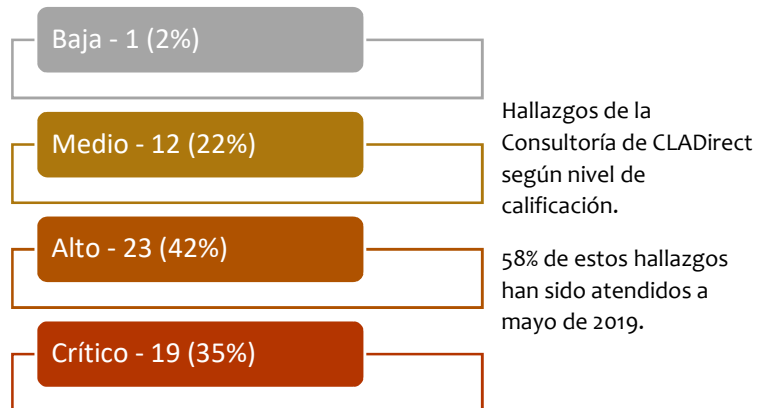
PÓRTICO DE PEAJE EN RANA DE ORO

4.1 AUDITORÍAS A SISTEMAS INFORMÁTICOS Y DE PEAJE

ENA ha llevado a cabo auditorías a los sistemas de las vías de peaje a través de los servicios de la empresa EAC Consulting, Inc., encargada de la auditoría al sistema de peaje y del cobro **panapass**. Estos trabajos consistieron en la revisión de los sistemas instalados en las plazas de peaje, análisis e la información a nivel de vía y a nivel de la base de datos.

Por otra parte, se contrató a la empresa CLAdirect, quien realizó la auditoría a los sistemas informáticos de ENA y pruebas de vulnerabilidad. En esta auditoría se verificaron los riesgos en el uso de la tecnología de información, y se evaluaron la dependencia de los sistemas y las medidas tomadas para garantizar su disponibilidad y continuidad.

Con la gestión liderada por ENA y el apoyo del operador, Maxipista de Panamá, y el proveedor del sistema de peaje, INDRA Panamá, se han fijado compromisos para cumplir con la mitigación de los hallazgos detectados por CLAdirect y EAC Consulting para finales de 2019.



Hitos 2014-2019

- **Marzo 2014 – Julio 2015:** Instalación y puesta en operación del sistema de peaje **panapass** en los corredores Norte y Sur.
- **Abril 2014:** Inicio de operaciones del centro de monitoreo y control de ENA ubicado en el Edificio Administrativo.
- **Diciembre 2015:** Puesta en operación del sistema de peaje **panapass** en el Corredor Este.
- **Junio 2016:** Análisis de vulnerabilidad (Pen test) para identificar vulnerabilidades de los sistemas informáticos, que pudieran afectar la disponibilidad y/o confidencialidad de la información.
- **Julio 2016:** Asistencia a la reunión anual de la “Asociación Internacional de Puentes Túneles y Autopistas” (IBTTA por sus siglas en inglés) en Boston, Estados Unidos.
- **Octubre 2016:** Integración del sistema de cámaras de video vigilancia al centro de monitoreo y control de ENA.
- **Noviembre 2016:** Instalación del sistema de detección de matrículas, para cobro de pases y envío de infracciones por medio del sistema de reconocimiento de placas vehiculares (Sistema OCR - *Optical Character Recognition*).
- **Octubre 2016:** Auditoría al sistema de peaje por EAC Consulting, Inc.
- **Febrero 2017:** Colocación del *site* secundario del *back-office* para el sistema de peaje **panapass** en el centro de datos de Telecarrier, ubicado en Clayton, en modo de espejo.
- **Julio 2017:** Visita para observar la operación de carriles en contraflujo y carriles reversibles de dos autopistas de la Ciudad de México.
- **Septiembre 2017:** Puesta en operación del pórtico de peaje en modo de Paso Libre (Free Flow) en Punta Pacífica – Corredor Sur.
- **Octubre 2017:** Puesta en operación del pórtico de peaje en modo de Paso Libre (Free Flow) en Rana de Oro – Corredor Este.
- **Marzo 2018:** Visita al Departamento de Transporte de la Florida (FDOT por sus siglas en inglés) y a diferentes operadores de autopistas y proveedores en busca de mejores prácticas de operación y mantenimiento.
- **Octubre 2018:** Auditoría al sistema informático de ENA por CLADirect.
- **Noviembre 2018:** Auditoría al sistema de peaje por EAC Consulting, Inc.
- **Marzo 2019:** Actualización del sistema de manejo de información y reporting (BI) del sistema de peaje **panapass**.
- **Abril 2019:** Visita al centro de monitoreo de tráfico del Distrito VI del FDOT y al concesionario de autopistas MDX en Miami, Florida, para analizar su estructura de manejo de sistemas de ITS y peaje.

5 OPERACIONES, ATENCIÓN AL CLIENTE Y ASISTENCIA VIAL

La gestión de operaciones es responsable de las interacciones de ENA con otras instancias de seguridad para el correcto funcionamiento de los corredores, como lo son: Policía Nacional, ATTT, Bomberos, SINAPROC y otras instituciones que colaboran en asegurar un tráfico seguro para los usuarios. Además, corresponde a esta unidad gestionar las relaciones de ENA con los diversos agentes recaudadores para una eficiente gestión de pago de los peajes por parte de los usuarios.



Durante esta gestión se fortalece la relación de cooperación entre la ATTT y ENA para la confirmación de datos del Registro Único Vehicular (RUV), lo cual permite que los clientes que solicitan una cuenta **panapass** sean registrados con el RUV actualizado. Adicionalmente, esta información sirve para actualizar la información de la base de datos de ENA y de esta forma poder mejorar la gestión de cobros de saldos pendientes de pago.

Asimismo, se refuerza los operativos con la Policía Nacional y la ATTT, en conjunto con las unidades de la asistencia vial, para agilizar el tráfico en los horarios pico del corredor, y la realización de operativos viales en conjunto con la ATTT y la Policía Nacional para detectar usuarios que circulan por los corredores sin tag **panapass**, sin placas y aquellos que no pagan por la utilización de los corredores.

5.1 ASISTENCIA VIAL

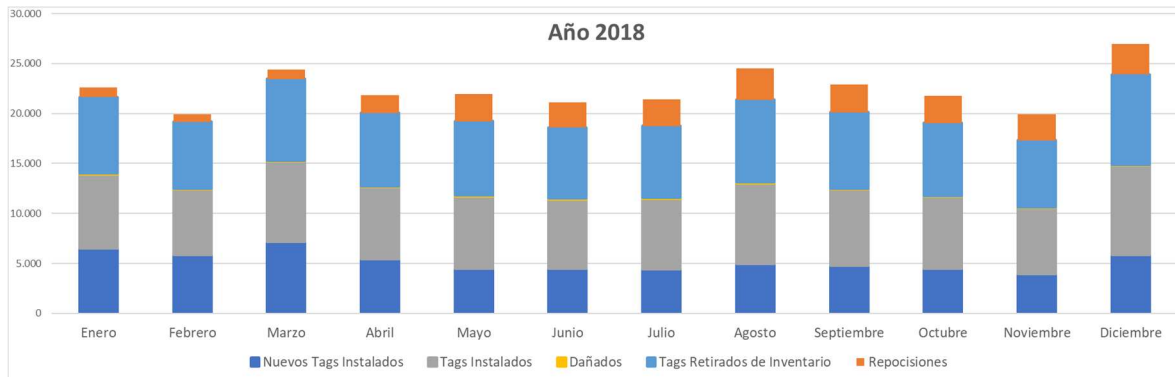
El servicio de asistencia vial atiende las incidencias dadas en la vía las 24 horas al día, los siete días de la semana. Al registrarse un incidente, los operadores del centro de monitoreo y control coordinan con los diferentes estamentos de emergencia y junto con el personal de asistencia vial, dan una respuesta oportuna y segura a los usuarios de los corredores en los casos de incidencias que se presenten, tales como: servicio de grúa, ambulancia, cambio de neumático, carga de batería, abastecimiento de agua / combustible, y asistencia y señalización en caso de accidentes que se den en las vías de los corredores.

A partir del 2018, se pone en marcha la asistencia vial en el corredor a través del número único 191. El servicio de asistencia vial cuenta actualmente con un personal de 37 unidades, 6 vehículos (2 por cada corredor - Norte, Sur y Este), 3 grúas de plataforma de vehículos livianos por cada corredor, 1 grúa de 50 toneladas en el corredor Sur y 1 grúa de 50 toneladas en el corredor Norte.



5.2 ATENCIÓN AL CLIENTE Y MÉTODOS DE RECARGAS

A través de actividades desarrolladas por el operador MAXIPISTA, se mantiene los centros de instalación de stickers **panapass** (CIS), ubicados en Albrook y Atlapa, y el centro de llamadas (*call center*), 302-1010, en los cuales se atienden diversas consultas y reclamos de los usuarios de los corredores.



INSTALACIÓN DE TAGS **PANAPASS**

Para evaluar la calidad en la atención al cliente y los diversos modos operativos viales implementados en los corredores, en el 2018 se realizaron encuestas cara-a-cara y focus groups con la participación de los usuarios para evaluar la percepción en cuanto al manejo, operación y mantenimiento de los corredores por parte de la Empresa Nacional de Autopista, ENA.

Las ventajas que se encontraron fueron las mismas para ambos corredores, el Norte y Sur.



Imagen: DN

Por otro lado, las desventajas encontradas son dirigidas en gran parte al Corredor Norte...



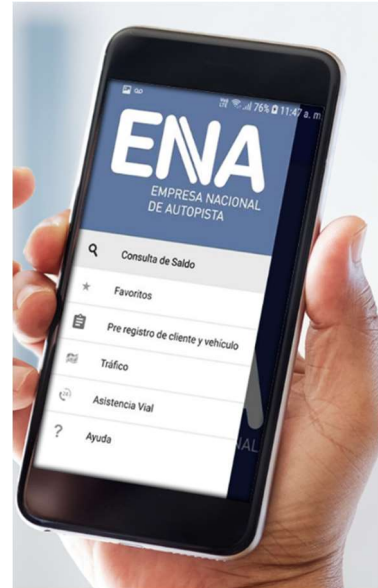
En cuanto a los métodos de recargas, desde el 2014, se hizo el acercamiento con EFT Pay Group quienes tienen el manejo de las cadenas de supermercados y Punto Pago. Asimismo, se valida la opción de recarga utilizando la banca en línea de Metro Bank y Banco General. Luego, a inicios de 2015, se logra la conexión con Telered, y así se incorpora la opción de pago con todos los cajeros de la red, en donde cada banco ha habilitado su banca en línea para el pago de **panapass**. A partir del 2016, se desarrollan estrategias para habilitar la mayor cantidad de entidades recaudadoras con la finalidad de facilitar a los usuarios las distintas alternativas de recarga:



5.3 APP Y PÁGINA WEB ENA

La APP ENA se implementó para ayudar al usuario a consultar su saldo rápidamente a través de la opción de “Favoritos”. Además, puede ver el mapa del tráfico en los corredores en tiempo real, y le brinda rápidamente los teléfonos de Atención al Cliente. La última actualización de la APP ENA, realizada en el 2018, incluye el sistema de pre-registro de **panapass** para que de esta forma nuestros clientes puedan adelantar el manejo de los documentos necesarios para la afiliación, y al llegar a nuestros centros de instalación, tengan una atención mucho más expedita.

Desde el 2015, la página web de ENA es el portal electrónico de la institución, y a su vez, sirve para que nuestros clientes puedan consultar las tarifas y su saldo rápidamente, recargar con tarjeta de crédito, iniciar sesión para revisar su estado de cuenta y sus pases, y si es flota, revisar todos los autos afiliados a su flota, realizar reclamos, entre otras acciones.



La página web de ENA ha mantenido una calificación de 100 puntos (Calificación Máxima) en las calificaciones que realiza la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información (ANTAI) publicada en su página web en cumplimiento a la Ley No. de 22 de enero de 2002.

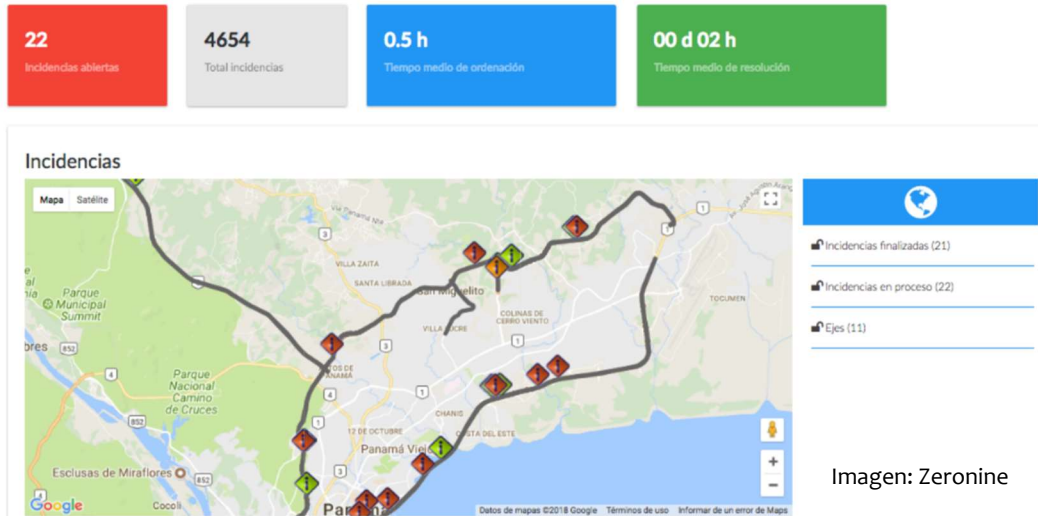
La última actualización de la página web, realizada en el 2018, abarca el rediseño de los módulos para su mejor transparencia en conformidad con la ANTAI.

- Rediseño del diseño gráfico de la Página Web.
- Adaptación para ser visualizada y poder navegar correctamente desde cualquier tipo de dispositivo.
- Mejoras en la visualización de los módulos.
- Redistribución del contenido de la Página Web.
- Publicación de los Estados Financieros de ENA (Trimestrales y Anuales).
- Dentro del menú CONSULTAS se creó un submenú llamado AFILIACIONES con el fin de que los clientes tengan acceso a la información requerida para adquirir su **panapass**. Esta sección se ha convertido en el cuarto módulo más visitado de nuestro sitio web.
- Adición del nuevo módulo de ESTADÍSTICAS con el fin de publicar información de Ingresos, aforo y Operación Vial (Incidencias y Asistencia Vial) mensualmente.



Implementación del módulo de seguridad vial en el Software GALGO

A partir de 2017, ENA pone en funcionamiento el software GALGO, de la empresa Zeronine® LatAm SAS, el cual consiste en una plataforma informática geoespacial para la gestión de activos, diseñada explícitamente para el manejo el mantenimiento y operación de las infraestructuras de transporte.



La implementación del módulo de seguridad vial en el sistema Galgo de Zeronine, la cual inició en fase de prueba en abril de 2019, se concreta para llevar a cabo el control y seguimiento de las actividades de atención vial a los usuarios y la atención de incidentes o accidentes en vías, acciones llevadas a cabo por el operador, MAXIPISTA.

5.4 MULTAS ELECTRÓNICAS

A partir del 18 de junio del 2016 entra en vigencia la Resolución AL 154 del 26 de abril de 2016 por medio de la cual ENA queda facultado a suministrar a la ATTT el registro de la lectura de todos los



tránsitos que se hayan realizado en los corredores cuando la placa identificada no tenga saldo suficiente para circular por los corredores.

Con la puesta del sistema OCR (*Optical Character Recognition* o de reconocimiento automático de placas) se permite el registro de las placas de vehículos mediante la lectura óptica de caracteres en imágenes en las 117 vías de peaje

de los corredores. Este sistema permite identificar las placas de los autos con saldos morosos para posteriormente ser enviados a la ATTT, quien procede a emitir las multas correspondientes. Desde la implementación de las multas electrónicas por insuficiencia de saldo se han enviado más de 1 millón de casos a la ATTT. El principal problema identificado con la implementación de este sistema ha sido la gran cantidad de vehículos sin placa que transitan en la ciudad de Panamá.

Hitos 2014-2019

- **Mayo 2014:** Inicia el servicio de Asistencia Vial en los corredores.
- **Noviembre 2014:** Se incorporan a EFT Group, Cable & Wireless y Telered como puntos de recarga tarjetas prepagas **panapass**.
- **Noviembre 2014:** Firma de convenio de cooperación con la ATTT por un período de 12 meses.
- **Diciembre 2014:** Inicia instalación de tags **panapass**.
- **Enero 2015:** Se incorporan Metrobank y Banco General como puntos de recarga **panapass**.
- **Junio 2015:** Instalación de la versión 1.0 del APP ENA.
- **Junio 2015:** Eliminación de tarjetas recargadas **panapass** para habilitar completamente el uso de los tags **panapass**.
- **Junio 2016:** Firma del acuerdo interinstitucional con la Policía Nacional para creación de la UPEC (Unidad de Policía Especializada de los Corredores), quienes actualmente operan desde las instalaciones ubicadas en Juan Pablo II en el Corredor Norte.
- **Noviembre 2015:** Certificación de ANTAL de la página web de ENA.
- **Noviembre 2015:** Se reforzó con mayor personal de asistencia vial y servicios de grúas en los corredores.
- **Diciembre 2015:** Restricción del tránsito de motos menores de 250cc por los corredores.
- **Julio 2016:** Inicia el envío de información a la ATTT, para la aplicación de infracciones por insuficiencia de saldo en los dispositivos de recarga para el pago por las casetas en los corredores, utilizando listados y fotos proporcionadas por el integrador del sistema INDRA Panamá S.A.
- **Diciembre 2016:** Se completa los 100 puntos de calificación de la ANTAL a la página web de ENA.
- **Marzo 2017:** Actualización de información enviada a la ATTT por medio del sistema de reconocimiento de placas vehiculares (Sistema OCR) para la aplicación de infracciones por insuficiencia de saldo en los dispositivos de recarga para el pago por las casetas en los corredores.
- **Diciembre 2018:** Se pone en marcha el número de teléfono 191 de Asistencia Vial para mejor atención a nuestros clientes.
- **Diciembre 2018:** Se actualiza el APP ENA a la versión 2.5 que incluye el pre-registro de autos.

6 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS VIALES

Uno de los grandes retos en este quinquenio ha sido el desarrollo de nuevas interconexiones y las mejoras a la infraestructura existente en base a planes de mantenimiento anual que se evalúan y coordinan entre ENA, el operador y los servicios del ingeniero inspector de los corredores.

A partir de 2015, y con la puesta en marcha del corredor Este como la extensión del corredor Norte Fase IIB, se reorienta la gestión del mantenimiento de las obras enfocándose en proporcionar las obras necesarias para un funcionamiento integral de los tres corredores y así mantener los niveles de servicios exigidos para estas vías.

Durante la ejecución de las actividades para las nuevas obras y trabajos de mantenimiento, se coordina junto con el equipo de operaciones y otras agencias para que se dé la continuidad del servicio cumpliendo todos los estándares de seguridad vial establecidos.

6.1 CORREDOR NORTE

A principios de 2014, se inician los trabajos para el “Estudio, Diseño y Construcción del Proyecto de Conexión del Corredor Norte y la Vía Manuel F. Zárte con la Vía Pedregal – Gonzalillo”, obra gestionada por el MOP y construida por la Constructora MECO, S.A. El tramo Gonzalillo-Pedregal del Corredor Este, de 1.0 kilómetros de longitud, abrió en el 2017. A solicitud del MOP, hubo una suspensión temporal de los trabajos por un período de seis meses para la corrección del diseño del puente que conecta el Corredor Norte con la Ave. Manuel Zárte, reanudando los trabajos a mediados de 2016. Este tramo conecta el Corredor Norte y la Avenida Manuel Zarate con la carretera Gonzalillo – Villalobos. Adicionalmente, se cumplió con la habilitación de la caseta de peaje de Las Lajas lo cual aumentó la recaudación de peaje en este corredor.

A solicitud de la comunidad de Altos de la Torre se construye el puente peatonal que estaba previsto como parte del diseño preparado por PYCSA dentro de este segmento del corredor Norte, el cual estará listo para junio de 2019. A mediados de 2018, se firma el convenio entre miembros de las comunidades aledañas y el Municipio de San Miguelito y se comunica a ENA el aval para la construcción del puente peatonal, obra que da inicio a finales del 2018.



PUENTE PEATONAL RAMAL VILLA LUCRE

6.2 CORREDOR SUR

En el 2014, como parte del proyecto “Programa de Expansión del Aeropuerto Internacional de Tocumen” gestionado por el Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA), se finaliza la

construcción del nuevo intercambiador vial Aeropuerto – Corredor Sur, construido por la contratista Odebrecht, S.A. Este proyecto se compone de la construcción de un nuevo puente sobre el corredor Sur, la ampliación del puente sobre el Río Tapia II y la conformación de cuatro rampas para el ingreso y salida del Aeropuerto de Tocumen. Asimismo, se contempló la construcción de un boulevard de acceso y puentes viales que han sido denominadas como “segmento 1”. Todo este nuevo intercambiador y el segmento 1 entrarán como parte de los activos de la concesionaria ENA SUR, una vez las autoridades del AITSA procesen las áreas que formarán parte de la servidumbre de la concesionaria, y así operar y mantener este nuevo entronque.



Rehabilitación de Pavimento Tramo Marino

En cumplimiento al cronograma preestablecido, a finales del 2017, se culminaron los trabajos de rehabilitación del pavimento del tramo marino del Corredor Sur. Los trabajos iniciaron a finales de julio del 2017 por un periodo de cinco (5) meses. El proyecto fue adjudicado a la empresa panameña Asfaltos Panamá S.A. y consistió en la reparación de la capa asfáltica, restauración de pintura termoplástica y reparación del recubrimiento del tramo marino del corredor Sur.

Además, en el 2018, se da inicio a los trabajos para el “Estudio, Diseño y Construcción del Proyecto de Rehabilitación Estructural del Tramo Marino del Corredor Sur”. El proyecto fue adjudicado al consorcio ICONSA-PCS el cual tiene experiencia en la ejecución de trabajos de rehabilitación de obras con estas características. Los trabajos consisten en la rehabilitación estructural de 296 pilas, 74 vigas cabeceras, 592 trabes y pre-losas. Estos trabajos están siendo inspeccionados bajo los servicios de la supervisión técnica asignada al consorcio PROYECO-SEG Ingeniería, quien trabaja como ingeniero independiente por parte de ENA. El plan de trabajo presentado por el contratista indica que el proyecto tiene una fecha de finalización esperada para el 2020.

6.3 CORREDOR ESTE

El Corredor Este inicia operaciones a finales de 2015. Este corredor Este tiene una longitud de 10 Km y cuatro intercambiadores que son los siguientes: Intercambio Lajas, Intercambio Villalobos, Intercambio Rana de Oro, e Intercambio Panamericana.

6.4 TRABAJOS DE MANTENIMIENTO

Los trabajos de mantenimiento menor, clasificados en mantenimiento rutinario y periódico, forman parte del alcance del contrato de operación y mantenimiento que tiene el operador, MAXIPISTA, para tres concesionarias: ENA Norte, ENA Sur y ENA Este.

Para asegurar la calidad y la seguridad de las infraestructuras de los trabajos de mantenimiento menor, ENA cuenta con los servicios de inspección prestados por PROYECO, quienes verifican el cumplimiento de los



Mejoras en Puente Vehicular – Rana de Oro

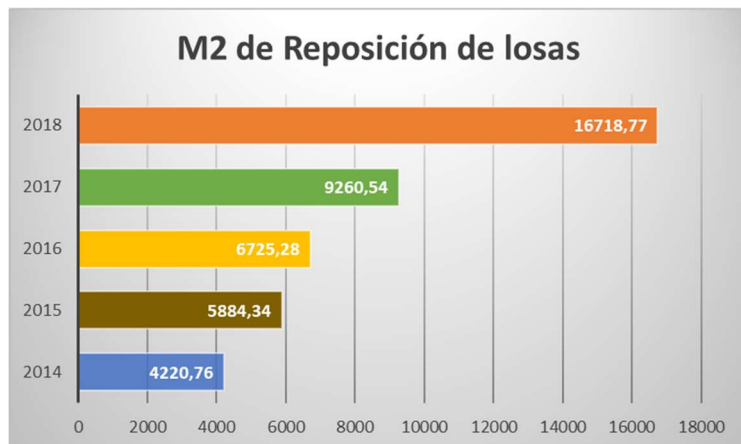
requisitos y la periodicidad (o frecuencia) establecidos en el contrato. El cumplimiento del programa y la calidad de ejecución se registran mensualmente para determinar el nivel de servicio que presta el operador en cada concesionaria.

Asimismo, PROYECO revisa las actividades y presenta recomendaciones a los proyectos que se hacen a través del mantenimiento mayor, que son trabajos definidos bajo el plan anual de mantenimiento mayor establecido para las tres concesionarias, y que se evalúan particularmente según las necesidades de cada activo.

A continuación, se enumeran las actividades más importantes que se realizan anualmente como parte de los trabajos de Mantenimiento Mayor en infraestructuras y obra civil:

- Reposición de losas de pavimento de hormigón en el Corredor Norte
- Nivelación asfáltica en varios tramos de vías en el Corredor Norte y Sur
- Sellado de juntas y grietas en pavimento de hormigón en los tres corredores Norte, Sur y Este
- Mejoras en la señalización vertical y horizontal en los tres corredores Norte, Sur y Este
- Limpieza de obras de drenajes, incluyendo contracunetas, en los tres corredores Norte, Sur y Este
- Construcción de muros perimetrales a lo largo del alineamiento de los corredores Norte y Sur
- Reparaciones mayores de cubiertas y fascias en casetas del Corredor Norte
- Mantenimiento de puentes peatonales en los corredores Norte y Sur
- Mejoras en los sistemas de iluminación en los carriles de plazas y casetas en los corredores Norte y Sur
- Poda y tala de árboles en la servidumbre de los tres corredores Norte, Sur y Este
- Instalación de amortiguadores de impacto en los corredores Sur y Este
- Estudio de auscultación de losas en los corredores Norte y Sur
- Estudio de seguridad vial en los tres corredores Norte, Sur y Este
- Estudio de taludes críticos en el corredor Norte

En los últimos años ha habido un aumento sustancial en la cantidad de losas de hormigón a reparar. Esta situación se ha visto agravada debido a que, en ciertos tramos, el pavimento está llegando al límite de su vida útil (20 años), y se ha observado un incremento del paso de vehículos de carga en determinados segmentos de la vía. Las losas de hormigón en estado crítico presentan escalonamiento,



pérdida de sección, o un nivel de deterioro que pone en riesgo el tránsito seguro por los corredores. Los segmentos de vía que presentan estas condiciones se observan mayormente en el tramo de la autopista Panamá-Madden y en la troncal del Corredor Norte.

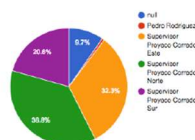
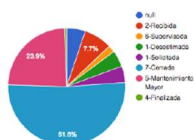
En el 2018, una vez realizado el estudio de auscultación para ver el estado del pavimento en los corredores Norte y Sur, se determinó un plan de mantenimiento para reposición de losas de hormigón, de tal manera que los trabajos de reparación de las losas se hagan de manera integral, mitigando los riesgos que se presentan a los usuarios de los corredores.

Implementación del Software GALGO para Control y Seguimiento de los Trabajos de Mantenimiento

A partir de 2017, ENA pone en funcionamiento el software GALGO, de la empresa Zeronine® LatAm SAS, el cual consiste en una plataforma informática geoespacial para la gestión de activos, diseñada explícitamente para el manejo el mantenimiento y operación de las infraestructuras de transporte. Este software fue comprado inicialmente con el objeto de tener una herramienta de gestión digital para el control y seguimiento de las labores de mantenimiento y operación de Maxipista.

GALGO sistematiza y optimiza el inventario, planeamiento y ejecución de los trabajos que se llevan a cabo para la conservación y mantenimiento de las infraestructuras que forman parte de los corredores.

Una vez la primera fase de la implementación es desarrollada a mediados de 2018, se activa la función para el manejo y control de los trabajos de mantenimiento menor, o mantenimiento rutinario, que se hacen en las vías. Esta función se encuentra operativa y proporciona la información al instante del estado de los trabajos de mantenimiento menor, las



incidencias reportadas y el tiempo de respuesta y el cumplimiento a satisfacción de las actividades que deben ser ejecutadas por el operador, MAXIPISTA.

6.5 OTROS PROYECTOS

Proyecto de Iluminación de los Corredores

Durante este quinquenio se dio inicio a los trabajos para la iluminación de los corredores, proyecto encomendado por el Estado panameño a la ASEP, dada la necesidad de

instalar alumbrado público y así garantizar la seguridad de los usuarios en algunas áreas de los corredores Norte y Sur. Como parte de este proceso, las empresas distribuidoras Elektra Noreste, S.A. (ENSA) y Naturgy (antigua Gas Natural Fenosa) son las encargadas de dotar la iluminación mediante la instalación de alumbrado eléctrico en los corredores, dentro del área de su respectiva concesión.



ILUMINACIÓN VIAL - CORREDOR SUR (Imagen: ENSA)

El proyecto de iluminación en los corredores Norte y Sur comienza en el primer semestre de 2014, iniciando en los sectores más críticos, siguiendo la instalación de alumbrado público para los demás tramos de los corredores. ENA, en conjunto con ENSA y Naturgy, continúa coordinando todos los trabajos los cuales incluyen: la instalación de nuevas luminarias y el soterramiento de cables. Por su parte ENSA, bajo los nuevos esquemas de programación presentados, espera que a mediados de 2019 se culminen los trabajos en el Corredor Sur y prevé finalizar en el Corredor Norte en el 2020.

Implementación del Proyecto de Carriles Exclusivos en los Corredores

Con la firma del Acuerdo Interinstitucional (“PAMU”) entre el Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Seguridad Pública, Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, Transporte Masivo de Panamá y ENA, se definió la implementación de adecuaciones para optimizar el uso de la infraestructura existente, y entre otros, el cambio de dos a tres carriles en cada sentido y la habilitación en horas pico de un carril exclusivo para el transporte público de pasajeros Metrobus en los Corredores Norte y Sur. La obra fue licitada por el MOP, y es gestionada bajo por esta institución bajo el contrato AL-1-48-17, emitiéndose la orden de proceder en octubre de 2017.

El objetivo principal era aumentar el número de carriles de operación en las horas pico del día, habilitando el hombro externo como un carril adicional continuo de circulación. Este operativo se desarrolla



AMORTIGUADOR DE IMPACTO – CORREDOR ESTE

en el corredor Sur desde el Entronque Tocumen hasta el Entronque Atlapa, y en el Corredor Norte, desde Entronque de Transístmica hasta el Entronque de Martín Sosa.

Esta obra incorpora mejoras a la geometría de ambos corredores, principalmente aumentando el ancho de la sección de la vía. Además, se incorporan equipos de seguridad como amortiguadores de impacto, terminales de impacto y barreras metálicas o guardavías. Nuevos dispositivos de ITS son incorporados bajo este contrato, los cuales sirven para brindar mayor información al usuario de los corredores, entre los que están los paneles de información dinámica (WDMS en sus singlas en inglés), flecheros inteligentes (que indican cuando los carriles estarán habilitados durante el operativo, y cuando no), radares de velocidad y medidores de volumen de tráfico. El manejo de proyecto se lleva a cabo por el MOP, con el apoyo de ENA y la supervisión técnica de PROYECO, en calidad de Ingeniero Independiente. Según el plan de trabajo actual del contratista, se prevé que los trabajos terminen en el mes de julio de 2019.



ADECUACIÓN DE CALZADA: PROYECTO DE CARRILES EXCLUSIVOS – CORREDOR SUR (Foto: MOP)

HITOS 2014-2019

- **Abril 2014:** Finalización de las obras de construcción del entronque Aeropuerto.
- **Septiembre 2015:** Contratación de Omniconsult como Ingeniero Independiente de estudios del estado de la infraestructura y a PROYECO para que supervise lo que pendiente de la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte.
- **Septiembre 2015:** Contratación de la empresa a Sondeos, Estructuras y Geotecnia, S.A. (SEG) para realizar estudios de la infraestructura del tramo marino.
- **Octubre 2015:** Inicio de operación del corredor Este.
- **Febrero 2016:** Contratación de trabajos adicionales en el puente de Villalobos, camino de Génesis, y trabajos de soterrado 2 en San José realizados por BP Ingeniería.
- **Marzo 2017:** Se habilita la operación del tramo Gonzalillo-Pedregal del Corredor Este
- **Marzo 2017:** Finalizan los trabajos de construcción del Intercambio de Metro Park.
- **Octubre 2017:** El MOP inicia los trabajos en los corredores para la adecuación de dos a tres carriles en cada sentido, y la habilitación de un carril exclusivo para el transporte público de pasajeros Metrobus en horas pico.
- **Diciembre de 2017:** Culminan los trabajos de rehabilitación del pavimento del tramo marino del Corredor Sur.
- **Febrero 2018:** Contratación de PROYECO como Ingeniero Independiente de estudios del estado de la infraestructura
- **Mayo de 2018:** Inicio de los trabajos para el “Estudio, Diseño y Construcción del Proyecto de Rehabilitación Estructural del Tramo Marino del Corredor Sur”.
- **Septiembre de 2018:** Culminan los trabajos de construcción de carril de desaceleración en el entronque Don Bosco.

+50,000

metros lineales de
barreras metálicas
o guardavías

42

amortiguadores
de impacto

Dispositivos de Seguridad Vial instalados en los corredores Norte y Sur

7 ASESORÍA LEGAL

La Ley 76 de 15 de noviembre de 2010, ordena la creación de la Empresa Nacional de Autopista, S.A., (ENA) estableciéndola como una sociedad anónima regida por la Ley de Sociedades Anónimas, sujeta a las limitaciones contenidas en el marco regulatorio establecido en dicha Ley, en los reglamentos que se dicten en su desarrollo y en las normas del Código de Comercio aplicables a las sociedades anónimas.

En lo que respecta a las concesiones las mismas son otorgadas conforme la Ley 5 de 15 de abril de 1988, por la cual se establece y regula el sistema de ejecución de obras públicas por el sistema de concesión administrativa y los Contratos de Concesión Administrativa suscritos entre las Concesionarias y el Estado.

Mediante Ley 49 del 26 de octubre de 2016 se reforman los artículos 2 y 25 de la Ley 76 de 15 de noviembre de 2010, que autoriza la creación de ENA con el objeto de optimizar el desarrollo del sistema de carreteras, autopista de peaje o tarifa, puentes, vías de acceso y/o cualquier obra de infraestructura vial, otorgándole facultades para crear empresas subsidiarias para la ejecución de obras de infraestructura pública de interés nacional. Estas actividades podrán ser desarrolladas total o parcialmente de modo directo o modo indirecto por ENA.

A partir de la creación de ENA hasta la fecha se han administrado las sociedades concesionarias conforme los términos definidos por el MEF, el MOP y las obligaciones definidas en las emisiones de bonos.

7.1 CASO ARBITRAJE ICAPSA

En 2015, Ingenieros Civiles y Asociados de Panamá, S.A. (ICAPSA) presentó una demanda contra ENA Este, S.A. por \$62 millones debido a un reclamo económico de costos adicionales durante la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte (Fase II del corredor Norte, segmento el Golf-Tocumen – tramo entronque Lajas-24 de diciembre. Los reclamos presentados desde el análisis de ENA son infundados de forma por extemporáneos y de fondo.

Durante el 2017 y 2018, se cumplieron las diferentes etapas del proceso arbitral debiendo terminar con un laudo arbitral a finales de junio de 2019.



TRAMO BRISAS DEL GOLF-TOCUMEN - CORREDOR ESTE (Foto: MOP)

7.2 LIBERACIÓN DE SERVIDUMBRE

A inicios de 2016, ENA continúa la liberación de servidumbre trabajo que hasta el momento había sido realizado por un tercero. Se realiza con el apoyo de los servicios técnicos de topografía necesarios para la confección de planos de afectación y segregación, así como para la realización de los informes técnicos de las afectaciones, requeridos para los avalúos ante la Dirección de Bienes Patrimoniales del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Contraloría General de la República, y la culminación de aprobación de planos de afectaciones por el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y la Autoridad Nacional de Administración de Tierras (ANATI).

Los diez kilómetros con que cuenta la Fase IIB del Corredor Norte Segmento El Golf – Tocumen, Tramo Entronque Lajas – 24 de diciembre, concesionado a ENA Este, S.A. generó las siguientes afectaciones:



A la fecha, aún se presentan nuevas y adicionales afectaciones las cuales no fueron identificadas originalmente, mismas que están siendo atendidas por el equipo técnico y legal de ENA en coordinación con las autoridades competentes como el MOP, MEF, Contraloría General de la República, MIVIOT y ANATI.

El trámite de liberación de la servidumbre y su culminación con el traspaso a la Nación se han tenido que adaptar a cambios en la normativa en esta materia.

7.3 INVASIÓN DE SERVIDUMBRE

Desde mediados de 2016 ENA ha gestionado, en conjunto con las autoridades judiciales y la Policía Nacional, la situación que existe por la invasión de la servidumbre en los corredores.

De las denuncias interpuestas, se logra el desalojo de áreas invadidas por precaristas en el corredor Este, en Rana de Oro y Mañanitas, y en una zona de Ancón en el corredor Norte. Algunas invasiones persisten en secciones de la servidumbre, y otras han sido notificadas durante el segundo trimestre de 2018.

7.4 DEMANDAS

A mediados de 2016 se presenta secuestro contra ENA Sur por el caso de Cervecería Nacional por la suma de \$1.7 millones, por afectación de finca no indemnizada con la construcción del Corredor Sur. ICA Panamá, S.A., mantenía acuerdo de voluntades y provisión económica por un importe inferior. Se contrademandó a Cervecería Nacional por incumplimiento de Acuerdo.

7.5 ACUERDOS INTERINSTITUCIONALES

Por iniciativa del Estado se introduce el hacer cambios en las vías de los corredores para mejorar el transporte público masivo. Luego, se firma el Acuerdo Interinstitucional (“PAMU”) entre el Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Seguridad Pública, Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, Transporte Masivo de Panamá y ENA, con la finalidad de aunar esfuerzos para mejorar el congestionamiento vehicular y el tránsito del transporte masivo de pasajeros en el área metropolitana, afectada hoy en día por la construcción de proyectos de



ADECUACIÓN DE CALZADA: PROYECTO DE CARRILES EXCLUSIVOS – CORREDOR SUR (Foto: MOP)

infraestructura vial. Se define en este acuerdo la implementación y adecuaciones para optimizar el uso de la infraestructura existente para el cambio de dos a tres carriles en cada sentido y la habilitación en horas pico de un carril exclusivo para el transporte público de pasajeros Metrobus, en los Corredores Norte y Sur.

ENA solicitó opinión jurídica a Arnold & Porter sobre cambios propuestos a los corredores respecto a las obligaciones existentes con las emisiones de bonos de ENA Norte y ENA Sur. Al segundo trimestre de 2019, se espera la confirmación por parte del Ministerio de Obras Públicas (MOP), así como de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), para la correcta y efectiva implementación del operativo que se dispondrá en los corredores.

7.6 CONTRATO DE CONCESIÓN Y AJUSTES TARIFARIOS

Modificaciones al Contrato de Cesión

Durante este periodo se llevaron a cabo ciertas modificaciones a los contratos de concesión de los corredores. En el 2016, a través de la Adenda No. 11 al Contrato de Concesión 98 de 29 de diciembre de 1994 (ENA Norte) y la Adenda No. 5 al Contrato de Concesión 70 de 6 de agosto de 1996 (ENA Sur), se establece la modificación para la clasificación del tipo de vehículo de la Clase A de la siguiente manera:

Clase A – motocicletas igual o mayor a 250cc/automóviles/pick up

Lo anterior es con el fin de mejorar la seguridad y circulación vial de la ciudadanía en general para reglamentar el tipo de motocicletas que pueden utilizar estas vías de peaje.



PLAZA DE PEAJE ATLAPA – CORREDOR SUR (Foto: C. Financiero)

Luego, en el 2018, a través de la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión 70 de 6 de agosto de 1996 se extiende el periodo de concesión del corredor Sur por 30 años, hasta el 2048. Esta extensión se debe a que el MOP considera que es probado por la concesionaria, ENA Sur, la no recuperación del monto total recuperable de la inversión mediante peaje. El MOP recomienda extender el periodo por 30 años o hasta que la concesionaria, ENA Sur, haya obtenido el monto total recuperable conforme dicta el Contrato de Concesión.

Tarifas de Peaje

Según los Contratos de Concesión de los corredores Norte y Sur, se indica que el concesionario cobrará las tarifas que autorice el Consejo de Gabinete a solicitud del concesionario. Las Cláusulas de dichos Contrato, conforme lo establecido en la Ley, regulan la revisión tarifaria estableciéndose un procedimiento para estos casos.

Con base a lo anterior, a finales de 2015, se revisan las tarifas de peaje para iniciar el cobro en el nuevo Tramo del Corredor Norte Fase IIB, Segmento El Golf – Tocumen.

Asimismo, a mediados de 2016, ENA presenta ante el MOP los justificantes para la aprobación del ajuste tarifario en el Corredor Sur, precisamente en las casetas de: Hipódromo (Chanis), Metro Park, Aeropuerto, Vía Israel y Punta Pacífica. Una vez aprobado por el MOP, se realizan las diligencias legales y se emite resolución de Gabinete que indica el ajuste tarifario en esas casetas del Corredor Sur.

Luego de la publicación de la gaceta oficial que indica el ajuste tarifario en el Corredor Sur, la Cámara provisional de Transporte de Panamá S.A., presenta demanda contenciosa administrativa de nulidad

por el ajuste tarifario en contra de la resolución del Gabinete por ausencia de consulta ciudadana definida en el artículo 24 de la Ley 6 de enero de 2002.

A finales de 2018, y sujeto al fallo de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia (CSJ) que emite a favor la demanda contenciosa administrativa de nulidad declarando ilegal el cobro del peaje en cinco casetas en el Corredor Sur, el ajuste tarifario queda suspendido. El MOP y ENA proceden hacer la gestión ante las autoridades competentes para la participación ciudadana, en su modalidad de consulta pública, medio adoptado en cumplimiento de lo estipulado en la Ley 6 de 2002 para el caso del ajuste tarifario en las casetas del Corredor Sur. Con el apoyo del equipo de comunicación corporativa de ENA, el proceso de



consulta pública consistió en presentar a los interesados, mediante presentaciones escritas, los sustentos principales que fundamentan la solicitud del establecimiento, reforma y equiparación de las tarifas en algunos puntos del Corredor Sur, con el fin de contar con la mayor representatividad de los diferentes actores que puedan hacer sus consultas y aporten sus sugerencias.

El proceso se llevó a cabo con la divulgación a través de diversos medios de comunicación, en donde se proporcionó la información para la participación ciudadana para el establecimiento de nuevas las tarifas, ajustes y equiparación en el Corredor Sur, en las casetas de Chanis (Hipódromo), Metro Park, Aeropuerto, Vía Israel y Punta Pacífica, abriendo un período de 30 días los interesados que presentaron sus comentarios, consultas y aportes a través del correo electrónico: cc ciudadana@enacorredores.com.

Una vez terminado el proceso de participación ciudadana, ENA procede a enviar al MOP el resultado de la consulta pública, siendo el MOP quien solicita la aplicación del ajuste tarifario para aprobación del Gabinete. Una vez finalizada la gestión por parte del MOP, se emitió la gaceta oficial No. 28727-A que contiene la Resolución de Gabinete No. 18 de 27 de febrero de 2019, que aprueba la nueva tarifa en el Entronque Hipódromo, la salida de Corredor Sur hacia Punta Pacífica, y la unificación de peaje de la Caseta A de Vía Israel. Asimismo, se emite la Gaceta Oficial No. 28752-B que incluye la Resolución de Gabinete No. 28 de 10 de abril de 2019, que autoriza la Adenda No. 7 al Contrato de Concesión No. 70-96 del 6 de agosto de 1996, para aportar e integrar a la Concesión el Entronque Metro Park y las tarifas a ser aplicadas.

8 ALCANCE CON LA COMUNIDAD

8.1 COMUNICACIÓN CORPORATIVA

Desde el 2016 hasta inicios del 2018, ENA tercerizó los servicios para la gestión de medios de comunicación y el manejo de las redes sociales de ENA. A partir del primer trimestre 2018, el equipo de comunicación corporativa de ENA se consolida a través de los departamentos de recursos humanos y planificación, con la ayuda de agencias especializadas que apoyan en la gestión con los medios de comunicación y el manejo de las redes sociales de ENA.

El equipo de comunicación corporativa se enfocó en la creación de campañas públicas a través de las redes sociales con contenido informativo para los usuarios de los corredores. Se formularon campañas sobre seguridad vial, servicios de asistencia vial, atención al cliente y operativos especiales que se realizan en los corredores. Este nuevo material es usado para educar al público en cuanto a los servicios para recargas, tarifas de peaje, resolución de reclamos, y asistencia vial en los corredores. Se hicieron adecuaciones importantes a la dinámica de nuestra participación a nivel de las redes sociales de ENA que arrojó un incremento en el número de nuestros seguidores.



De igual forma, el equipo de comunicación corporativa ayudó en proveer la información a diversos medios de comunicación con aportes claros de los servicios y operativos especiales realizados en los corredores, como fue el caso durante la semana de la Jornada Mundial de la Juventud. La actividad a nivel de medios se caracterizó por una participación activa, pero cauta, enfocada en proporcionar la información y las explicaciones técnicas, requeridas de los proyectos y su impacto en los usuarios del corredor.

8.2 COMUNIDAD

A partir del 2019 se inician los acercamientos para involucrar a la comunidad que es impactada de una manera directa por los corredores. En abril de 2019, se convocó a niños y jóvenes de la comunidad de Las Palmitas, ubicado en el sector de Las Colinas de Santa Marta en San Miguelito, área cercana al Corredor Norte. El proyecto comunitario se realizó en alianza con la Fundación Olga Sinclair en donde los participantes dejaron su huella en el mural que fue reconstruido por ENA, luego de que fuera vandalizado. La construcción del muro en esta área tiene como fin salvaguardar y brindar seguridad a los usuarios del corredor y a la comunidad cercana, principalmente a los niños que podían verse afectados al intentar cruzar por este punto el Corredor Norte.

En el mes de mayo de 2019, como parte de las actividades enfocadas a la comunidad, ENA realizó las gestiones para proporcionar una caja de recolección de basura de 30 yardas cúbicas de capacidad que se ubicó en el sector de Altos de la Torre en San Miguelito, cerca del ramal de Villa Lucre en el

Corredor Norte. Este aporte constituye nuestro compromiso con el ambiente y las comunidades aledañas a los corredores.



PROYECTO COMUNITARIO – MURAL LAS PALMITAS (SAN MIGUELITO)

8.3 RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL (RSE) Y RECURSO HUMANO

En el 2018, ENA se afilia a SUMARSE para definir y desarrollar las estrategias claves empresariales en base a la responsabilidad social empresarial, y hacer partícipe de las acciones concretas a implementar por parte de la organización. Esta nueva visión empresarial, liderizada por el departamento de Planificación de ENA en colaboración con el departamento de Recursos Humanos, garantiza el involucramiento de los jefes y directores de la empresa para alinear los temas principales y la integración a la RSE con el equipo de trabajo administrativo y técnico de la empresa, y así reforzar los valores de transparencia e integridad a la gestión de la empresa. Se espera la implementación y seguimiento de las estrategias claves a ser aplicadas a partir del segundo trimestre de 2019.

En este contexto, y como parte de las nuevas políticas de recursos humanos y en pro del bienestar de los colaboradores de la institución, se han realizado charlas informativas sobre la prevención del cáncer, capsulas de salud, siembra de árboles, actividades en el mes de la patria, caminatas en pro de la niñez (FANLYC), todas ellas en aras de lograr una mejor integración de los equipos de trabajo y contribuir con el desarrollo integral de los trabajadores.

9 PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO DEL CUARTO PUENTE SOBRE EL CANAL DE PANAMÁ

ENA ha participado, juntamente con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), en la definición de una estructura financiera que permita financiar la construcción del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá velando por los mejores intereses económicos del país.

En el 2016, el MEF contrató los servicios de Deloitte para realizar estudios de tráfico y factibilidad de financiamiento del Cuarto Puente con la intención de que ENA adquiriera una nueva concesión; para este antecedente se realiza una modificación a la ley de ENA. A partir de 2017, ENA sostuvo una serie de reuniones con el MEF y el Ministerio de Obras Públicas (MOP), donde el MEF manifestó su interés que ENA fuese concesionaria del Cuarto Puente y que a su vez se pudieran utilizar la capacidad de endeudamiento de ENA para levantar fondos para el proyecto y así cubrir parte de los recursos que requeriría para este fin el Gobierno Central. Bajo el escenario original se esperaba que la construcción del proyecto del Cuarto Puente fuese cedida por el MOP a ENA tan pronto fuese adjudicado el contrato de obra.

Considerando que ENA no podría asumir los riesgos de construcción sin garantías del MEF, a inicios del 2018, el MEF aprobó un cambio en la estructura para que el MOP continuara con el proceso de licitación, adjudicación y ejecución de la obra y que ENA tuviese una concesión de Operación y Mantenimiento sobre el Cuarto Puente.

A través de varias reuniones, el MEF le solicitó a ENA evaluar dos financiamientos: uno para refinanciar la deuda de los Corredores Sur y Este y otro para levantar deuda con los futuros flujos del Cuarto Puente (peajes, pagos por disponibilidad de Metro de Panamá, S.A. y del MOP), iniciando por el refinanciamiento.

También, en coordinación con el MEF, se hizo una convocatoria a bancos para liderar el refinanciamiento de la deuda de los Corredores Sur y Este. Se invitó a Citibank, Bank of America y Goldman Sachs (GS). Dado que GS venía trabajando en la estructura original desde el 2017 con el MEF, se solicitó darle la oportunidad a GS de igualar el mejor precio ofertado. De esta manera iniciaron los trabajos para el refinanciamiento de la deuda liderado por GS.

En el frente de *due diligence*, se hicieron una serie de estudios para determinar el estado actual de los corredores, y como se comparan con el mercado internacional dentro de los cuales se destacan:

- Estudio de Tráfico por la Empresa TTMA hasta el año 2048.
- Validación del Estudio de Tráfico por la empresa Infrata.
- Estudio de Ingeniería Independiente por la empresa Infrata
- Evaluación del programa de seguros por la empresa Marsh.

En el frente de estructuración se determinó la estructura de la emisión a través de una nueva subsidiaria, ENA Panamá, quien haría la emisión de bonos y posteriormente será la dueña de ENA Sur, S.A. y ENA Este, SA. Se ha avanzado significativamente en el modelo financiero y en los

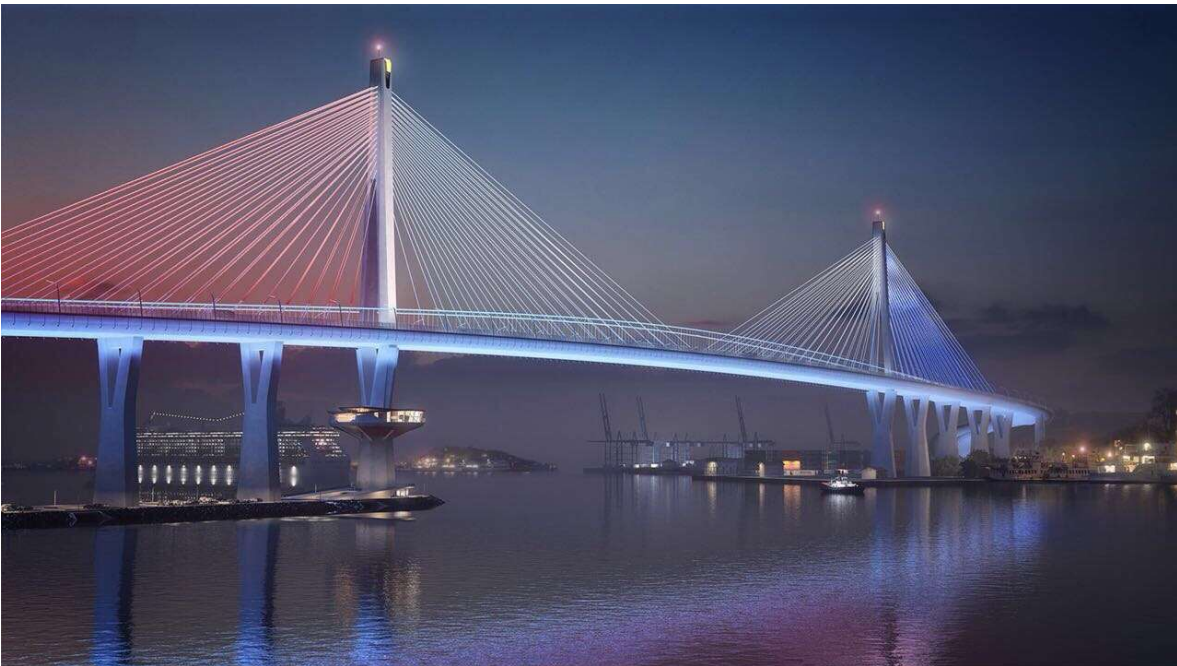
documentos principales del financiamiento como el prospecto, que incluye la descripción de la oferta.

En paralelo, el equipo de ENA notó que para cancelar las deudas actuales había cuatro ventanas de tiempo y que, para cancelar las deudas con utilización de fondos de una emisión de bonos, sería necesario hacer la emisión de bonos con una fecha previa y por ese tiempo pagar intereses en la nueva estructura de deuda y en la deuda actual. Este efecto de *negative carry* se podría mitigar introduciendo primero la figura de un préstamo puente. Luego de haber obtenido el visto bueno del MEF, ENA invitó a los bancos locales a participar en un Préstamo Puente. Se invitaron a Banco General, Scotiabank, Banistmo y Citibank. De este grupo el que presentó oferta más favorable fue Banistmo. En este caso las deudas actuales del Corredor Sur y Corredor Este se cancelan con los fondos del préstamo puente, que a su vez se cancela con la emisión de bonos.

El MEF estuvo de acuerdo con hacer el préstamo puente y con la selección del banco, y solicitó que se avanzara en paralelo con las negociaciones con GS con el objetivo de hacer la emisión de bonos tan pronto el préstamo puente cancelara las deudas actuales.

A finales del 2018, el contrato del préstamo puente se encuentra en un estado avanzado, quedando solo por resolver temas menores y se ha mostrado un alto interés por participar en el préstamo por parte de la banca local.

Desde el punto de vista legal se tomaron los siguientes pasos en preparación para el refinanciamiento:



RENDER DEL CUARTO PUENTE SOBRE EL CANAL DE PANAMÁ

Pasos en preparación para el refinanciamiento

- **Mayo 2018:** Consejo de Gabinete autorizó: la extensión del periodo de concesión del Corredor Sur hasta el año 2048 y la creación de la sociedad ENA Panamá (empresa que haría la emisión de bonos).
- **Julio 2018:** dado que existía una brecha entre la Ley de ENA (que está facultado para ser concesionario del Estado) y la Ley de Concesiones (que no parecía tener un vínculo claro de cómo el Estado otorgaba una concesión a un ente público. Se hizo la consulta a la procuraduría de la administración, con el objetivo de tener una base sólida e interpretación uniforme de la ley.
- **Agosto 2018:** se recibe respuesta de la procuraduría indicando que es viable el otorgamiento de una concesión a ENA, pero ven prematuro otorgarla en ese momento indicando que se debe esperar a final del periodo de construcción para tener
- **Septiembre 2018:** La CGR refrendó la Adenda 6 al Contrato de Concesión del Corredor Sur hasta el año 2048.
- **Septiembre 2018:** Consejo de Gabinete autorizó al MEF solicitar a ENA a (i) realizar las gestiones financieras para reestructurar su deuda y aportar recursos al Cuarto Puente por un monto de hasta \$300 millones y, (ii) realizar las gestiones financieras para evaluar un financiamiento adicional sobre los flujos del Cuarto Puente por un monto de hasta \$600 millones.
- **Octubre 2018:** Junta de Accionistas de ENA instruye a ENA (i) realizar las gestiones financieras para reestructurar su deuda y aportar recursos al Cuarto Puente por un monto de hasta \$300 millones y (ii) realizar las gestiones financieras para evaluar un financiamiento adicional sobre los flujos del Cuarto Puente por un monto de hasta \$600 millones.
- **Octubre 2018:** Se negocia con MEF, IGRA (abogado del MEF), ENA, ARIFA (abogado de ENA) Marcia Arosemena (abogada independiente de ENA), y el MOP un acuerdo interinstitucional y una nueva consulta a la procuraduría identificando los mitigantes a ser tomados para subsanar las preocupaciones expuestas por la Procuraduría de la Administración.
- **Diciembre 2018:** se entrega a la Procuraduría de la Administración una nueva consulta consensuada con el MEF, MOP, ENA y los abogados externos y se adjunta el acuerdo interinstitucional en búsqueda de tener una opinión favorable.

10 PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO VIAL

En febrero de 2018 se crea el área de planificación con el objeto de formular planes de desarrollo para las diversas unidades de la empresa, teniendo en cuenta la perspectiva de negocio de los corredores y su importancia en la gestión de transporte y el desarrollo vial de la Ciudad de Panamá.

Una de las principales acciones desarrolladas en el período 2018 ha sido la contratación de los servicios de consultoría de la empresa KPMG para el Desarrollo de Procesos y Manual de Procedimientos de la Empresa Nacional de Autopista, con el objeto de establecer y mejorar los procesos que se desarrollan para las distintas actividades llevadas a cabo en las diversas unidades del negocio de la empresa. Se contempla contar con el documento final para finales de 2019.



RENDER DEL NUEVO CENTRO DE MONITOREO Y CONTROL DE ENA

Monitoreo y Control de ENA, es necesario plantear una distribución de las diversas áreas, en especial el área de operaciones y tecnología que tiene un mayor desenvolvimiento en el manejo, operación y seguridad vial de los corredores.

A su vez, junto con el departamento legal de la empresa, se coordinan las nuevas infraestructuras viales a ser incluidas como parte de las concesionarias. Una de estas es la coordinación para el traspaso de los terrenos correspondientes al nuevo entronque Aeropuerto, por parte del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA) y el Ministerio de Obras Públicas (MOP), para que ENA pueda debidamente explotar, operar y mantener el bien traspasado como parte de la concesión de ENA Sur, S.A.

De igual forma, se lleva a cabo el desarrollo de las actividades necesarias de la participación ciudadana para el establecimiento de nuevas las tarifas, ajustes y equiparación en el Corredor Sur, en las casetas de Chanis (Hipódromo), Metro Park, Aeropuerto, Vía Israel y Punta Pacífica, en su modalidad de consulta pública, medio adoptado en cumplimiento de lo estipulado en la Ley 6 de 2002. El informe detalla el grado de participación ciudadana y los comentarios obtenidos para la implementación del ajuste tarifario en el Corredor Sur.

También se procede con la gestión para la elaboración, revisión y aprobación de los planos para la construcción del nuevo Centro de Monitoreo y Control de ENA y la remodelación del Edificio Administrativo ubicado en el Corredor Sur. Dado el crecimiento del capital humano y el desarrollo de las nuevas tecnologías que se enlazan en el Centro de

Como parte de la hoja de ruta definida para capturar el potencial logístico del área metropolitana, proyectado al desarrollo 20-50, ENA colabora en diversos talleres de participación interinstitucional para el plan estratégico distrital para la Ciudad de Panamá, proyecto llevado a cabo por el Municipio de Panamá.

Evaluación Operativa de los Corredores

Teniendo como marco el informe de consultoría preparado por la empresa CONSULTIA IT PANAMA, S.A., realizado a mediados del 2015, se retoma la evaluación de un aspecto crucial para el manejo eficiente de los corredores como lo es el alcance de los contratos de operación y mantenimiento.

A mediados de 2018, se reactiva el análisis a lo interno de la empresa, y se determina la necesidad de la contratación de los servicios de asistencia técnica para el desarrollo del nuevo modelo de contratación de los servicios requeridos para la gestión, operación y mantenimiento de los corredores, teniendo en cuenta los niveles de servicios exigidos, la actualización del sistema de peaje y las nuevas tecnologías que se han incorporado durante estos últimos años.



Operador: **MAXIPISTA DE PANAMÁ, S.A.**

Contrato de O&M	Vigencia	Terminación de Contrato de O&M
ENA NORTE, S.A.	7 de octubre de 2022	Inmediata
ENA SUR, S.A.	Hasta terminación del contrato de concesión	Acuerdo mutuo de las partes y notificación 45 días antes de la fecha de terminación.
ENA ESTE, S.A.	15 de octubre de 2019	Inmediata

A mediados de 2019 se finalizará el estudio de mercado, y bajo el amparo de la nueva administración, es primordial licitar la asistencia técnica para la elaboración de estos modelos de gestión y garantizar que los corredores ofrezcan servicios seguros y eficiente a los usuarios de los corredores.

11 PROYECTOS EN EJECUCIÓN 2019



Asistencia Vial

Implementación del módulo de seguridad y asistencia vial en el sistema Galgo de Zeronine,

Instalación de letreros del número de Asistencia Vial 191 en todas las casetas de peaje.

Atención al Cliente

Actualización de la base de datos de **panapass** con el apoyo de la Superintendencia de Seguros y la ATTT.

Mejoras al proceso de afiliación solicitando la copia de la póliza de seguros de los autos para poder hacer cualquier transacción en **panapass**.

Proyecto de conexión a través de webservice con las bases de datos de SOAT y SERTRACEN..

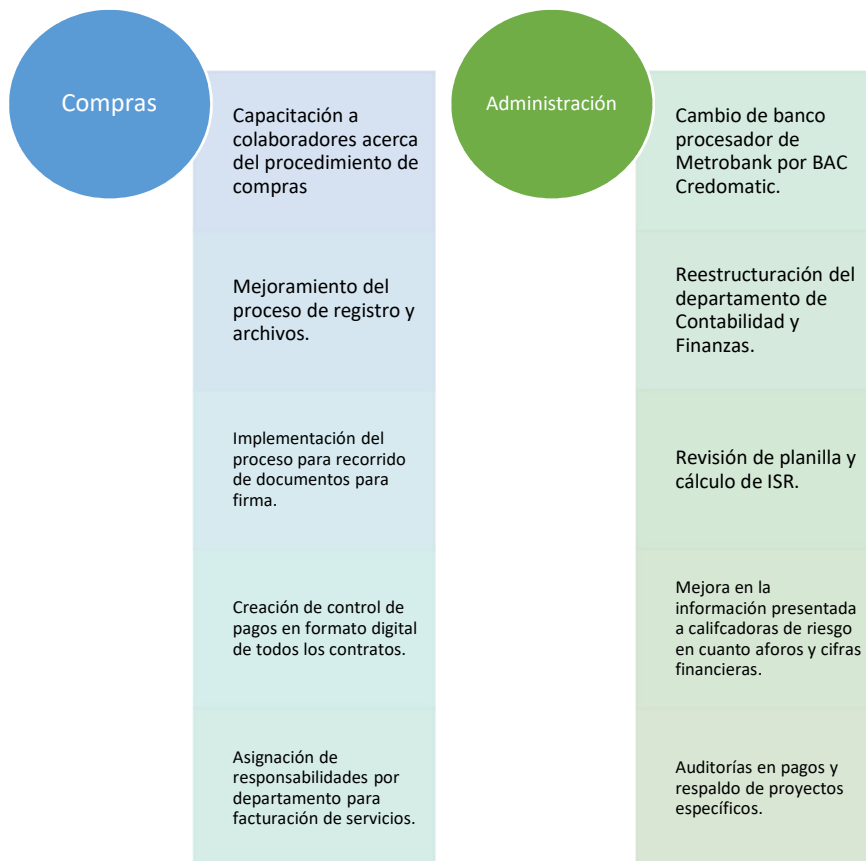
Operaciones



Proyecto para rotulación de las casetas de peaje con sus debidos nombres



Realizar acuerdo con la ATTT para contar con supervisores y agentes en los corredores a fin de llevar a cabo operativos dirigidos a clientes morosos



Planificación y Desarrollo Vial

Desarrollo y Manual de Procedimientos
ENA



Evaluación operativa de los corredores



Formulación del nuevo contrato para O&M



Implementación plataforma Gestor
Documental



Construcción y Mantenimiento De Infraestructuras Viales

Corredor Norte:

- Reposición de losas de hormigón en el tramo Panamá-Madden y en la troncal
- Reordenamiento de cableado de casetas de peaje
- Construcción de Puente Peatonal en el ramal Villa Lucre sector de Altos de la Torre

Corredor Este:

- Muros perimetrales en el sector de Villalobos y Génesis
- Cercas de malla expandida en los puentes vehiculares
- Reordenamiento de cableado en casetas de peaje

Corredor Sur:

- Trabajos de rehabilitación de Subestructura del Tramo Marino
- Sellado de Juntas y grietas en la troncal
- Adecuación a tres carriles de la troncal en el sector de Atlapa
- Reordenamiento de cableado en casetas de peaje

12 ENA, DE CARA AL FUTURO

En ENA se desarrollan proyectos en base a las necesidades del crecimiento dinámico de la Ciudad de Panamá y el desarrollo de nuevas modalidades de transporte, y toma ventaja de las lecciones aprendidas a lo largo de estos años.

Por tanto, se incorporan programas y análisis de desarrollos más resilientes para los próximos años. El próximo período traerá nuevos retos en donde la planificación y programación serán claves para las operaciones en los corredores. Entre los diversos campos de acción dentro de ENA se contempla lo siguiente:

ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS:

- Preparación de pliego de cargos para los servicios de auditoría externa para la certificación de las cifras de ENA y concesionarias en reemplazo de Deloitte.
- Formalizar la creación del departamento de cobros de ENA, con todos los procedimientos necesarios para gestionar la cartera morosa.
- Creación e implementación de otros reportes (utilizando la nueva herramienta de BI) para medir de manera eficiente los indicadores de cobros de ENA.
- Digitalización de todos los documentos de los clientes de ENA (contrato, copia de cédula, registro único vehicular, etc.).
- Estudio para evaluar los presupuestos de Mantenimiento Mayor de los próximos 5 años para las concesionarias de ENA.
- Revisión de los términos, condiciones y costos de los principales contratos de proveedores que brindan servicios a las áreas administrativas de ENA.
- Contratación de empresa para estudio de tráfico para actualizar las proyecciones de las tres concesionarias.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

- Equipamiento y software de control para el Nuevo Centro de Monitoreo y Control de ENA
- Estudio para la actualización o cambio de la plataforma Back Office.
- Estudio para la migración de vías a pórticos en los corredores.
- Estudio para el mantenimiento a los sistemas de ITS por recursos internos de ENA.
- Unificar contrato de servicio al sistema **Panapass**, para que todo el mantenimiento de sistema de peaje y puesta a punto del sistema lo realice el proveedor.
- Ampliación del sistema de video vigilancia en los corredores.
- Evaluación para la colocación de sensores de sobrepeso en vía.
- Evaluación para la instalación de botones de pánico en las bahías de descanso.
- Colocación de un sistema ESCADA de control total de la autopista.
- Colocación de dispositivos de control de tráfico en los corredores; tales como radares de velocidad, detectores vehiculares, paneles digitales de señalización variable.

- Rediseñar en 3 Tier la Segmentación de la Red Interna de ENA.
- Implementación de un software de administración completo de TI.
- Administración de Servicios de TI.
- Administración de Endpoints.
- Administración de redes, servidores y aplicaciones.
- Administración de las operaciones de seguridad.
- Análisis avanzado de datos de TI.
- Implementación de un Sistema para la Protección y Encriptación de datos.
- Implementación de un Sistema para combatir amenazas cibernéticas emergentes.
- Implementación de un sistema de audiovisual para los salones de conferencia.
- Pruebas de Vulnerabilidades Externas (Pen Test).
- Auditoría de Tecnología de la Información (ENA Holding/ Sistema de **Panapass**).
- Implementación de un Sistema de Monitoreo de disponibilidad y rendimiento de redes, servidores y aplicaciones.

OPERACIONES, ATENCIÓN AL CLIENTE Y ASISTENCIA VIAL

- Proyecto con Pay Group para el desarrollo de una aplicación que dará la posibilidad a los usuarios de **panapass** de ver el saldo de su cuenta, y recargar a través de la aplicación de WhatsApp.
- Programar una reestructuración de la APP en donde se pueda recargar, acceder al estado de cuenta e historial de viajes.
- Evaluación para cambiar el sistema de Call center o tercerizarlo.

CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS VIALES

- Construcción de salidas en Costa del Este saliendo del Malecón – Corredor Sur.
- Construcción de rampa de entrada al corredor Sur, dirección Atlapa, en entronque de Hipódromo – Corredor Sur
- Voladizo para puente peatonal adosado al puente vehicular del entronque Hipódromo – Corredor Sur
- Mejoras en la salida de Martín Luther King – Corredor Norte
- Construcción de entronque en el sector de Mañanitas – Corredor Este
- Estudio para el operativo en horas pico en el tramo marino del Corredor Sur.

PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO VIAL

- Evaluación de los nuevos entronques y mejoras a rampas en los corredores.
- Planes de colaboración para las mejoras en salidas hacia vías públicas gestionadas por la ATTT.
- Licitación la construcción del nuevo Centro de Monitoreo y Control de ENA y la remodelación del Edificio Administrativo ubicado en el Corredor Sur
- Verificación de los planes ambientales de los corredores.
- Estudio para el desarrollo de la extensión del corredor Sur hacia el lado este de la Ciudad de Panamá

- Viabilidad para la conexión por viaducto del Corredor Norte y el Corredor Sur.
- Evaluación para incorporar a ENA como miembro de la IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association).

COMUNIDAD Y RECURSOS HUMANOS

- Lograr a nivel institucional el reforzamiento de la fuerza laboral en temas de gestión gubernamental a través de programas e-learning para maximizar el tiempo y los recursos.
- Implementar un sistema de cooperación y capacitación técnico- administrativo con empresas extranjeras de nuestro mismo giro de negocios para elevar nuestra eficiencia empresarial
- Establecer una política interna de reciclaje y buenas prácticas ambientales, de manera que podamos ser agentes multiplicadores de estas iniciativas sobre todo en las comunidades que se encuentran a lo largo de nuestros corredores.
- Emular en otras comunidades la pintura de nuestros muros a fin de continuar con la concientización de los residentes de las áreas aledañas del cuidado de los muros a fin de que salvaguardan la servidumbre de los corredores y la integridad de los habitantes.
- Establecer los códigos de ética y reglamento interno que cumplan con la normativa gubernamental y con los lineamientos internos.
- Aumentar nuestra participación como empresa gubernamental en las diferentes iniciativas que dicte el gobierno que sean de carácter social-ambiental.

