

PROSPECTO INFORMATIVO

FIDEICOMISO ENA ESTE (FIDEICOMISO constituido conforme a la ley panameña)



El FIDEICOMISO ENA ESTE (en adelante el "Emisor") es un fideicomiso de emisión, garantía y de administración de pagos, constituido de conformidad con la Ley N°1 de 5 de enero de 1984 (el "Contrato" o el "FIDEICOMISO") suscrito entre la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) ("ENA"), sociedad organizada y existente bajo la Ley No. 76 del 15 de noviembre del 2010, inscrita a la ficha setecientos veintitrés mil ciento noventa y siete (723197), documento un millón novecientos tres mil setecientos treinta y ocho (1903738) del Registro Público de Panamá, en su calidad de Administrador y en su calidad de Fideicomitente y ENA ESTE, S.A. ("ENA ESTE"), sociedad anónima organizada y existente de conformidad con las leyes de la República de Panamá, inscrita a la ficha setecientos ochenta y cinco mil setecientos veinticinco (785725), documento dos millones doscientos setenta y cuatro mil trescientos cinco (2274305) de la Sección Mercantil del Registro Público como Fideicomitente y BANISTMO S.A., sociedad anónima organizada y existente de conformidad con las leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita a la Ficha cuatrocientos cincuenta y seis mil setecientos cuarenta y cuatro (456744), Documento seiscientos treinta y tres mil ciento noventa y siete (633197) de la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá con Licencia Fiduciaria número tres-ochenta y seis (3-86) del veintiséis (26) de noviembre de mil novecientos ochenta y seis (1986) actuando no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del FIDEICOMISO ENA ESTE (el "Fiduciario"). El FIDEICOMISO ENA ESTE tiene constituido domicilio en Edificio Plaza Banistmo, Calle 47 Este y Aquilino de la Guardia, Piso No. 5, Panamá, República de Panamá, Atención: Zelideth Choy (zelideth.c.choy@banistmo.com), número de teléfono de contacto: +507 206-8480.

EMISION DE BONOS CORPORATIVOS US\$212,000,000.00

Oferta Pública de Bonos Corporativos (la "Emisión"). Los Bonos de la Emisión (los "Bonos") tendrán un valor nominal de hasta doscientos doce millones de dólares (US\$212,000,000.00) emitidos en forma nominativa y registrada, sin cupones, en denominaciones de mil dólares (US\$1,000) y sus múltiplos.

Los Bonos serán ofrecidos a partir del veintiséis de (26) de marzo de 2014. Los Bonos devengarán una Tasa de Interés fija de 6.00% anual sobre su Saldo Insoluto, pagadera trimestralmente los días veinticinco (25) de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre, de cada año, hasta su Fecha de Vencimiento o hasta la fecha en la cual el Saldo Insoluto del Bono fuese pagado en su totalidad, lo que ocurra primero. Los intereses pagaderos con respecto a cada uno de los Bonos serán calculados sobre la base de un año de 360 días consistente en doce (12) meses de treinta (30) días cada uno.

No hay una amortización programada fija para el pago de los Bonos. El pago de capital de los Bonos provendrá principalmente de los aportes que realice ENA ESTE al FIDEICOMISO ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA SUR, S.A. (en adelante "ENA SUR"). Hasta tanto no se hayan cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, el FIDEICOMISO ENA ESTE únicamente pagará al Agente de Pago en beneficio de los Tenedores Registrados, trimestralmente, los intereses devengados por los Bonos. El Saldo Insoluto de los Bonos será pagado a la Fecha de Vencimiento. Sin embargo, durante el Periodo de Amortización Anticipada, el Emisor conforme a las instrucciones que reciba del Administrador conforme a lo establecido en la sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos, conforme a los términos de los Documentos de la Emisión.

El Emisor podrá, a su entera disposición, redimir voluntariamente los Bonos, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones como se estipula en la sección III.A.6 del presente Prospecto Informativo. Los Bonos estarán garantizados por el FIDEICOMISO ENA ESTE, al cual se le aportarán: (i) las acciones de ENA ESTE; (ii) los Derechos Cedidos; (iii) el aporte por parte de ENA ESTE, de los montos

correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que le sean pagados, de tiempo en tiempo, por ENA SUR, una vez que se cancele la totalidad del capital de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur (iv) la suma de Veintisiete millones de dólares (US\$27,000,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, a ser aportados por ENA ESTE; y (v) las Cuentas del Fideicomiso. Para mayor información ver sección III.G del presente Prospecto Informativo.

El FIDEICOMISO ENA ESTE es un vehículo legal sin subsidiarias ni empleados, y sin ningún otro negocio o deuda (excepto aquellos en virtud de los términos de los Documentos de la Emisión, según se define en el presente Prospecto Informativo y documentos que forman parte de la Emisión). Las obligaciones incurridas por BANISTMO S. A., actuando como fiduciario del Emisor y no a título personal, en favor de los Tenedores de los Bonos son obligaciones incurridas como Fiduciario del Emisor y no constituyen obligaciones personales de BANISTMO S.A en su calidad individual. Por consiguiente, el Fiduciario no será, como sociedad independiente, responsable del pago del capital o interés de los Bonos. Los pagos realizados bajo los Bonos son garantizados únicamente por los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE. Sin embargo, BANISTMO S.A. no garantiza que los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE serán suficientes para pagar el capital y/o el interés de los Bonos. Si, entre otros casos, se produce un incumplimiento de pago por parte del FIDEICOMISO ENA ESTE, ninguna otra parte podrá recurrir a BANISTMO S.A., ya sea individualmente o ante cualquiera de sus afiliadas, ni a sus activos individuales o a alguna otra persona, sino solo a los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE, en beneficio de los Tenedores de Bonos conforme a lo establecido en el FIDEICOMISO ENA ESTE.

Los Bonos no son obligaciones de, ni están garantizados por, la República de Panamá ni por ninguna entidad o institución, centralizada o descentralizada, relacionada con la República de Panamá.

PRECIO INICIAL DE VENTA: 100%

En US\$	Precio al público	Gastos de Emisión	Cantidad neta al Emisor
Por unidad	\$1,000.00	\$14.73	\$985.27
Total	\$212,000,000.00	\$3,123,538	\$208,876,462

Fecha de Oferta: 26 de marzo de 2014

Fecha de Impresión: 26 de marzo de 2014

Resolución SMV No. 128-14 de 20 de marzo de 2014.

LA OFERTA PÚBLICA DE ESTOS VALORES HA SIDO AUTORIZADA POR LA SUPERINTENDENCIA DEL MERCADO DE VALORES. ESTA AUTORIZACION NO IMPLICA QUE LA SUPERINTENDENCIA RECOMIENDA LA INVERSIÓN EN TALES VALORES NI REPRESENTA OPINIÓN FAVORABLE O DESFAVORABLE SOBRE LA PERSPECTIVA DEL NEGOCIO. LA SUPERINTENDENCIA DEL MERCADO DE VALORES NO SERÁ RESPONSABLE POR LA VERACIDAD DE LA INFORMACION PRESENTADA EN ESTE PROSPECTO O DE LAS DECLARACIONES CONTENIDAS EN LAS SOLICITUDES DE REGISTRO

prival

DIRECTORIO

EMISOR

FIDEICOMISO ENA ESTE

Edificio Plaza Banistmo

Calle 47 Este y Aquilino de la Guardia Piso No. 5

Panamá, Republica de Panama

Tel. +507 206-8474

Attn. Zelideth Choy

zelideth.c.choy@banistmo.com

ESTRUCTURADOR Y

AGENTE DE PAGO, REGISTRO Y TRANSFERENCIA

PRIVAL BANK, S.A.

Punta Pacífica Blvd.

Torre de las Américas, Torre C, Piso 30

Apartado 0832-00396

Panamá, República de Panamá

Tel. 303-1900 Fax 303-1939

Attn. José Castañeda

jcastaneda@prival.com

PUESTO DE BOLSA Y

CASA DE VALORES

PRIVAL SECURITIES, INC.

Punta Pacífica Blvd.

Torre de las Américas, Torre C, Piso 30

Apartado 0832-00396

Panamá, República de Panamá

Tel. 303-1900 Fax 303-1939

Attn. Juan Carlos Clement

jclement@prival.com

ADMINISTRADOR

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

Vía Israel, Edificio Corredor Sur

Corregimiento de San Francisco

Apartado 0830-00264

El Dorado, Panamá

República de Panamá

Teléfono: 226-7693 Fax 226-7693

Attn. Hans Kupfer

kupferhgk@enacorredores.com

CONCESIONARIO

ENA ESTE, S.A.

Vía Israel, Edificio Corredor Sur

Corregimiento de San Francisco

Apartado 0830-00264

El Dorado, Panamá

República de Panamá

Tel. 226-7693 Fax 226-7693

Attn. Hans Kupfer

kuperhgk@enacorredores.com

ASESORES LEGALES DE LA EMISION

ALEMAN, CORDERO, GALINDO & LEE

Torre MMG Bank Piso 2

Calle 53 Este, Marbella

Apartado 0819-09132

Panamá, República de Panamá

Teléfono: 269-2620 Fax 263-5895

Attn. Arturo Gerbaud

gerbaud@alcogal.com

ASESORES LEGALES DE ENA ESTE, S.A y DE LA EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTA, S.A. (ENA)

ICAZA, GONZALEZ-RUIZ & ALEMAN

Edificio IGRA

Calle Aquilino de la Guardia #8

Apartado 0823-02435

Panamá, República de Panamá

Teléfono: 205-6000 Fax 269-4891

Attn. Gabriel González-Ruiz

gabrielg@icazalaw.com

ASESORES LEGALES DEL FIDUCIARIO

MORGAN & MORGAN

MMG Tower

Avenida Paseo del Mar, Piso 23

Costa del Este,

Apartado 0832-00232WTC

Panamá, República de Panamá

Teléfono: 265-7777 Fax 265-7700

Attn. Inocencio Galindo

LISTADO DE VALORES

BOLSA DE VALORES DE PANAMA, S.A.

Avenida Federico Boyd y Calle 49 Bella Vista

Edificio Bolsa de Valores de Panamá, Primer Piso

Apartado Postal 87-0878 Zona 7

Tel. 269-1966 Fax. 269-2457

Attn. Roberto Brenes

rbrenes@panabolsa.com

inocencio.galindo@morimor.com

CENTRAL DE CUSTODIA

CENTRAL LATINOAMERICANA DE VALORES, S.A.
("LATINCLEAR")

Avenida Federico Boyd y Calle 49 Bella Vista
Edificio Bolsa de Valores de Panamá, Planta Baja
Apartado Postal 87-4009 Zona 7
Tel. 214-6105 Fax. 214-8175
Attn. Iván Díaz
idiaz@latinclear.com.pa

REGISTRO

SUPERINTENDENCIA DEL MERCADO DE VALORES
Calle 50, Edificio Global Plaza Piso 8
Apartado Postal 0832-2281 WTC
Tel, 501-1700 Fax. 501-1709
Info@supervalores.gob.pa
www.supervalores.gob.pa

prival

Índice

I.	RESUMEN DE LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA OFERTA.....	7
II.	FACTORES DE RIESGO	13
A.	Riesgo de la Oferta	13
B.	Riesgo del Emisor	14
C.	Riesgo del Entorno	16
D.	Riesgo de la Industria	17
III.	DESCRIPCION DE LA OFERTA	18
A.	Detalles de la Oferta.....	18
B.	Plan de Distribución	27
C.	Mercados.....	28
D.	Gastos de la Emisión.....	28
E.	Uso de los Fondos.....	29
F.	Impacto de la Emisión	30
G.	Garantías	30
H.	Cuentas del Fideicomiso y Diagramas	32
I.	Referente al Fiduciario	38
IV.	INFORMACION DEL EMISOR Y CONCESIONARIO.....	47
A.	Historia y Desarrollo del Emisor	47
B.	Descripción del Negocio	47
1.	Giro Normal del Negocio del Emisor	47
2.	Información General del Concesionario	48
3.	Información General del Corredor Norte Fase IIB	48
4.	Descripción General de Empresa Nacional de Autopista, S.A (ENA).....	49
5.	Desempeño de los Corredores Norte y Sur.....	50
6.	El Contrato de Concesión.....	54
7.	Operador	54
8.	Reportes de Tráfico Independiente	55
9.	Descripción de la Industria de Carreteras	56
10.	Principal Mercado en que compite el Emisor	56
11.	Estaciones Climáticas	56
12.	Regulaciones Ambientales del Corredor Norte Fase IIB	56
13.	Restricciones Monetarias.....	56
14.	Litigios Legales	57
15.	Sanciones Administrativas	57

C.	Estructura Organizativa	57
D.	Propiedad, Planta y Equipo	57
E.	Investigación y Desarrollo, Patentes, Licencias, etc.	57
F.	Información sobre Tendencias	57
V.	ANÁLISIS DE RESULTADOS FINANCIEROS Y OPERATIVOS DEL CONCESIONARIO	58
A.	Resumen de las cifras financieras del Concesionario al 31 de diciembre de 2013	58
B.	Análisis de Perspectivas del Concesionario	59
VI.	DIRECTORES, DIGNATARIOS, EJECUTIVOS, ADMINISTRADORES, ASESORES Y EMPLEADOS DEL CONCESIONARIO.....	60
A.	Identidad, funciones y otra información relacionada	60
1.	Directores, Dignatarios, Ejecutivos, Administradores.....	60
2.	Empleados de Importancia	62
3.	Asesores Legales	63
4.	Audidores.....	63
B.	Compensación	64
C.	Gobierno Corporativo.....	64
D.	Empleados	65
E.	Propiedad Accionaria	65
VII.	ACCIONISTAS	66
VIII.	PARTES RELACIONADAS, VINCULOS Y AFILIACIONES	67
IX.	TRATAMIENTO FISCAL	68
A.	Ganancias de Capital	68
B.	Intereses	68
C.	Exoneración de Responsabilidad	68
X.	LEY APLICABLE	69
XI.	INFORMACION ADICIONAL.....	70
XII.	ANEXOS	71
A.	ANEXO 1 - DEFINICIONES.....	71
B.	ANEXO 2 – ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS DEL CONCESSIONARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013	80
C.	ANEXO 3 – INFORME DEL CONSULTOR DE TRAFICO INDEPENDIENTE AL 15 DE OCTUBRE DE 2013	81
D.	ANEXO 4 – EL CONTRATO DE CONCESION	82

I. RESUMEN DE LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA OFERTA

La información que se presenta a continuación es un resumen de los principales términos y condiciones de la oferta. El inversionista potencial interesado debe leer esta sección conjuntamente con la totalidad de la información contenida en el presente Prospecto Informativo.

Aquellos términos en mayúscula están debidamente definidos en la sección XII.A del presente Prospecto Informativo.

- Emisor:** Los Bonos serán emitidos por el FIDEICOMISO ENA ESTE, un Fideicomiso constituido de acuerdo con la Ley 1 de 5 de enero de 1984, suscrito entre Empresa Nacional de Autopista S.A (ENA) (en adelante "ENA") y ENA ESTE S.A (en adelante "ENA ESTE") como Fideicomitentes, por una parte, Empresa Nacional de Autopista S.A (ENA), como Administrador, y por la otra, BANISTMO S.A., como Fiduciario y no a título personal.
- Estructurador:** Prival Bank, S.A. (en adelante "Prival" o el "Estructurador").
- Tipo de Facilidad:** Emisión de Bonos Corporativos a largo plazo, debidamente registrada ante la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá y listados en la Bolsa de Valores de Panamá, S.A.
- Monto:** Hasta doscientos doce millones de dólares (US\$212,000,000.00).
- Moneda:** Dólares de Estados Unidos de América. ("Dólares").
- Uso de Fondos:** Los fondos neto producto de la venta de los Bonos, por un aproximado de doscientos ocho millones ochocientos setenta y seis mil cuatrocientos sesenta y dos dólares (US\$208,876,462), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, por medio de un préstamo a ENA Este, tendrán los siguientes usos, en orden de prioridad:
1. Para cancelar el saldo del monto desembolsado, más intereses, del préstamo puente otorgado por el Banco Nacional de Panamá ("BANCONAL") a ENA ESTE (el "Préstamo Puente"), el cual está siendo utilizado por ENA ESTE para financiar, de manera interina, la construcción y equipamiento de los nueve punto nueve (9.9) kilómetros del Corredor Norte, segmento El Golf - Tocumen, tramo Lajas / 24 de diciembre en adelante "Tramo El Golf- Tocumen", por noventa y un millones novecientos ochenta y siete mil seiscientos treinta y nueve dólares con ochenta y dos centavos (\$91,987,639.82).
 2. Para fondear las Cuentas de Reserva por veintiséis millones setecientos cincuenta mil dólares (\$26,750,000.00).
 3. Para financiar el desarrollo de mejoras tecnológicas del sistema de cobro de peajes en los Corredores Norte y Sur, así como en el Corredor Norte Fase IIB, por quince millones quinientos veinte y cuatro mil quinientos dólares (\$15,524,500).
 4. Para financiar la construcción del Corredor Norte Fase IIB, el cual comprende el Tramo El Golf - Tocumen, por sesenta y dos millones novecientos un mil doscientos noventa y siete dólares (\$62,901,297), y el Tramo Gonzalillo - Pedregal, de aproximadamente un (1) kilómetro de extensión, que conectará el Corredor Norte y la Avenida Manuel Zárate con la Carretera Villalobos - Gonzalillo (el "Tramo Gonzalillo - Pedregal"), por once millones de dólares (US\$11,000,000.00).
 5. Para usos generales corporativos por setecientos trece mil veinticinco dólares con

dieciocho centavos (\$713,025.18).

Para mayor información ver sección III.E del presente Prospecto Informativo.

- Fecha de Oferta :** 26 de marzo de 2014
- Fecha de Vencimiento:** 10 años a partir de la Fecha de Emisión del Bono.
- Tasas de Interés:** Los Bonos devengarán una tasa fija de 6.00% anual.
- Calculo de Interés:** Los intereses pagados con respecto a cada uno de los Bonos serán calculados sobre la base de un año de 360 días consistente en doce (12) meses de treinta (30) días de cada uno.
- Pago de Intereses:** Los intereses de los Bonos se pagarán trimestralmente, los días veinticinco (25) de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre, de cada año, hasta la Fecha de Vencimiento o la redención total del Saldo Insoluto de los Bonos, lo que ocurra primero, a menos que dicha Fecha de Pago coincida con una fecha que no sea Día Hábil, en cuyo caso la Fecha de Pago o la Fecha de Vencimiento, deberá extenderse hasta el primer Día Hábil inmediatamente siguiente, pero sin correrse dicha Fecha de Pago a dicho Día Hábil para los efectos del cómputo de intereses del Período de Interés subsiguiente.
- Pago de Capital:** No hay una amortización programada fija para el pago de los Bonos. El pago de capital de los Bonos provendrá principalmente de los aportes que realice ENA ESTE al FIDEICOMISO ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA SUR, S.A. (en adelante "ENA SUR"). Hasta tanto no se hayan cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, el FIDEICOMISO ENA ESTE únicamente pagará al Agente de Pago en beneficio de los Tenedores Registrados, trimestralmente, los intereses devengados por los Bonos. El Saldo Insoluto de los Bonos será pagado a la Fecha de Vencimiento. Sin embargo, durante el Periodo de Amortización Anticipada, el Emisor conforme a las instrucciones que reciba del Administrador conforme a lo establecido en la sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos, conforme a los términos de los Documentos de la Emisión.
- Periodo de Amortización Anticipada:** El Emisor podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos conforme a las instrucciones que reciba del Administrador conforme a lo establecido en la sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, sin que implique una Redención Anticipada, a partir de que ENA Este inicie los aportes a de que trata la Sección 4.1 literal (i) del Contrato de Fideicomiso, utilizando los fondos depositados en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente y la Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda.
- Redención Anticipada:** El Emisor podrá redimir conforme a las instrucciones que reciba del Administrador todo o parte de la Emisión con fondos provenientes en su totalidad de un refinanciamiento y no de los fondos provenientes de los ingresos corrientes de la operación del Corredor Norte Fase IIB. Una vez finalizado el quinto aniversario de la Fecha de Emisión, el Emisor podrá redimir el total o parte de la Emisión, sin necesidad de pago de penalidad alguna. Si el Emisor desea redimir parcial o totalmente la Emisión antes de dicha fecha, entonces se les reconocerá a los Tenedores Registrados una penalidad de redención anticipada como sigue:

- a. Durante los dos primeros años luego de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será equivalente a un dos por ciento (2.0%) sobre el Saldo Insoluto de los Bonos;
- b. En el periodo de tiempo comprendido entre la finalización del segundo y la finalización del cuarto aniversario de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será de uno punto cinco por ciento (1.5%);
- c. En el período de tiempo comprendido entre la finalización del cuarto aniversario y la finalización del quinto aniversario de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será de uno por ciento (1.0%).

En caso de redenciones parciales las mismas deberán ser por un monto de al menos Diez Millones (US\$10,000,000) de Dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. Dicho pago se hará prorratea a todos los Tenedores Registrados de la Emisión.

Cualquier redención anticipada deberá ocurrir en una Fecha de Pago y deberá ser notificada a los Tenedores Registrados con no menos de treinta (30) días calendarios de anterioridad a la fecha en que se realizará la redención anticipada, mediante publicación por dos (2) días calendarios consecutivos en un periódico de circulación en la República de Panamá ("Panamá"), con indicación del monto de los Bonos a ser redimidos y la Fecha de Redención Anticipada.

Garantías:

El pago de los Bonos estará garantizado por el FIDEICOMISO ENA ESTE (Fideicomiso Emisor y de Garantía) al cual se aportarán:

- a. Las acciones de ENA ESTE.
- b. Los Derechos Cedidos.
- c. El aporte por parte de ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que le sean pagados, de tiempo en tiempo, por ENA SUR, una vez que se cancele la totalidad del capital de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur.
- d. La suma de Veintisiete millones de dólares (US\$27,000,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, a ser aportados por ENA ESTE.
- e. Todas las Cuentas del Fideicomiso que se describen en el Prospecto Informativo.

Seguros requeridos:

ENA Este contará con todos los seguros requeridos, incluyendo los seguros relacionados a la construcción del Corredor Norte Fase IIB. Los derechos económicos derivados de cualquier pago de las pólizas de seguro forman parte de los Derechos Cedidos al Emisor tal como se describe en la sección III.G de este Prospecto Informativo.

Calificación de riesgo de la Emisión:

Fitch Ratings Inc.
 Calificación: BBB- Internacional
 Perspectiva: Estable

Equilibrium Calificadora de Riesgo, S.A.
 Calificación: AAA.pa
 Perspectiva: Estable



Tratamiento Fiscal:

Ganancias de Capital: De conformidad con el Artículo 334 del Decreto Ley No. 1 del 8 de julio de 1999, tal y como éste ha sido modificado y ha quedado ordenado como Texto Único por la Asamblea Nacional, y con lo dispuesto en la Ley No. 18 de 2006, no se considerarán gravables las ganancias, ni deducibles las pérdidas, provenientes de la enajenación de los Bonos para los efectos del impuesto sobre la renta, del impuesto de dividendos, ni del impuesto complementario, siempre y cuando los Bonos estén registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá y que su enajenación se dé a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado.

Intereses: De conformidad con el Artículo 335 del Decreto Ley 1 de 1999, tal como ha sido modificada y ha quedado ordenado como Texto Único por la Asamblea Nacional, los intereses que se paguen sobre bonos registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores, estarán exentos del Impuesto sobre la Renta, siempre y cuando los mismos sean inicialmente colocados a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado. En vista de que los Bonos serán colocados a través de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A., los tenedores de los mismos gozarán de este beneficio fiscal. La compra de bonos registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores por suscriptores no concluye el proceso de colocación de dichos bonos y, por lo tanto, la exención fiscal contemplada en el párrafo anterior no se verá afectada por dicha compra, y las personas que posteriormente compren dichos bonos a dichos suscriptores a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado gozarán de los mencionados beneficios fiscales.

Exoneración de Responsabilidad: Queda entendido que el Emisor, el Agente de Pago, Registro y Transferencia no serán responsables por interpretaciones, reformas, o nuevas regulaciones que las autoridades gubernamentales panameñas realicen y que puedan afectar la aplicación y el alcance del Código Fiscal (artículo 701, literal e), la Ley 18 de 2006 y su modificaciones; el Decreto Ley 1 de 1999 modificado mediante Ley 67 de 2011, que de alguna manera afecten los beneficios fiscales que gozan los valores objeto de la presente Emisión.

Mayoría de los Tenedores Registrados:

Aquellos Tenedores Registrados de la Emisión que representen no menos del cincuenta y un por ciento (51%) del saldo insoluto a capital de los Bonos emitidos y en circulación en un momento determinado.

Súper Mayoría de los Tenedores Registrados:

Aquellos Tenedores Registrados de la Emisión que representen no menos del ochenta por ciento (80%) del saldo insoluto a capital de los Bonos emitidos y en circulación en un momento determinado.

Enmiendas y Cambios:

Toda la documentación que ampara los Bonos, incluyendo estos términos y condiciones, podrá ser corregida o enmendada por el Emisor, conforme a las instrucciones que reciba del Administrador o del Agente de Pago, sin el consentimiento de los Tenedores Registrados de los Bonos con el propósito único de remediar ambigüedades o para corregir errores evidentes o inconsistencias en la documentación. Esta clase de cambios no podrá en ningún caso afectar adversamente los intereses de los Tenedores Registrados de los Bonos. Copia de la documentación que ampare cualquier corrección o enmienda será suministrada a la Superintendencia del Mercado de Valores quien la mantendrá en sus archivos a la disposición de los interesados. En caso de que cualesquiera de los Documentos de la Emisión requiera cualquier consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia de derechos de los Tenedores Registrados de los Bonos, se considerará dado siempre que (a) La Mayoría de los Tenedores Registrados de los Bonos que se encuentren emitidos

y en circulación sean notificados sobre el consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia, según sea el caso, y (b) dicha Mayoría de los Tenedores Registrados firmen uno o más documentos o contratos otorgando el mismo. No obstante lo anterior, en el caso de que el consentimiento requerido sea para efectuar cambios en la Tasa de Interés, Fecha de Vencimiento de la Emisión, cambios con respecto a los Derechos Cedidos y cualquier otra modificación que requiera el consentimiento de la Súper Mayoría de los Tenedores Registrados conforme a los Documentos de la Emisión, se considerará dado siempre que (a) la Súper Mayoría de los Tenedores Registrados de los Bonos que se encuentren emitidos y en circulación sean notificados sobre el consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia, según sea el caso, y (b) que dicha Súper Mayoría de los Tenedores Registrados firmen uno o más documentos o contratos otorgando el mismo. En el caso de cualquier cambio que resulte en una modificación a los términos y condiciones de los Bonos, ya sea que requiera o no la aprobación previa de los Tenedores Registrados de acuerdo a lo contemplado en la sección III.A.11 del presente Prospecto, se deberá cumplir con las normas adoptadas por la Superintendencia del Mercado de Valores en el Acuerdo No. 4-2003 del 11 de abril de 2003, modificado por el Acuerdo 3 de 2008 el cual regula el procedimiento para la presentación de solicitudes de registro de modificaciones a términos y condiciones de bonos registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores.

Para mayor información, referirse a la sección III.A.11 del presente Prospecto Informativo.

Puesto de Bolsa y Casa de Valores:	Prival Securities, Inc.
Agente Pago, Registro y Transferencia:	Prival Bank, S.A.
Fideicomitentes:	ENA y ENA ESTE
Fiduciario:	BANISTMO S.A.
Beneficiarios:	Los Beneficiarios incluyen el Beneficiario Primario, el cual son los Tenedores Registrados de los Bonos, representados por el Agente de Pago, Registro y Transferencia y los Beneficiarios Secundarios el cual incluye los Fideicomitentes y el Beneficiario Transitorio, que se refiere a BANCONAL.
Listado:	Bolsa de Valores de Panamá, S.A.
Custodio:	Central Latinoamericana de Valores, S.A.
Asesor Legal Externo de la Emisión:	Alemán, Cordero, Galindo & Lee ("ALCOGAL").
Asesor Legal Externo de ENA y ENA ESTE:	Icaza, González-Ruiz & Alemán ("IGRA").
Asesor Legal Externo del Fiduciario:	Morgan & Morgan ("Morimor").
Jurisdicción:	Los Documentos de la Emisión se registrarán por las leyes de la República de Panamá.



Registro:

Superintendencia del Mercado de Valores Resolución No.128-14 de 20 de marzo de 2014.



II. FACTORES DE RIESGO

A. Riesgo de la Oferta

Riesgo de tasa de interés:

Si las tasas de interés aumentan de los niveles de tasas de interés vigentes al momento en que se emitieron los Bonos de esta Emisión, el inversionista perdería la oportunidad de invertir en otros productos a tasas de interés de mercado y recibir una tasa de interés superior.

Riesgo de modificación de términos y condiciones:

El Emisor podrá modificar en cualquier momento los términos y condiciones de esta Emisión, según se detalla en la sección III.A.11 del Prospecto. Una modificación de los términos y condiciones de la oferta puede afectar adversamente los intereses de los inversionistas.

Riesgo de liquidez:

Debido a la falta en la República de Panama de un mercado de valores secundario líquido, los inversionistas que adquieran los Bonos pudieran verse afectados en caso de que necesiten vender los Bonos antes de su Fecha de Vencimiento.

Riesgo de redención anticipada:

El Emisor, podrá, a su entera discreción, redimir voluntariamente los Bonos, parcial o totalmente, (i) sin penalidad alguna una vez cumplido el quinto aniversario de la Fecha de Emisión, de acuerdo a lo establecido en la sección III.A.6 de este Prospecto Informativo; (ii) con o sin penalidad antes de cumplido el quinto aniversario de la Fecha de Emisión, de acuerdo a lo establecido en la sección III.A.6 de este Prospecto Informativo, o (iii) sin penalidad alguna por cambios en materia fiscal o regulatoria, de acuerdo a lo establecido en la sección III.A.6 de este Prospecto Informativo. Esto implica que si las tasas de interés del mercado bajan por debajo de los niveles de las tasas de interés al momento en que se emitieron los Bonos de esta Emisión, el Emisor podría refinanciarse y a la vez redimir dichos Bonos, en cuyo caso los Tenedores Registrados podrían perder la oportunidad de recibir un rendimiento superior. Por otro lado, si un inversionista adquiere los Bonos por un precio superior a su valor nominal, y se lleva a cabo una redención anticipada de los Bonos por parte del Emisor, el rendimiento para el inversionista podría verse afectado.

Obligaciones de Hacer y No Hacer:

El incumplimiento por parte del Emisor de cualquiera de las Obligaciones de Hacer o de las Obligaciones de No Hacer descritas en la Sección III.A.8 de este Prospecto Informativo y en los Bonos, o de cualesquiera términos y condiciones de los Bonos o de los demás documentos y acuerdos que amparan la presente Emisión, conllevará, siempre que dicho incumplimiento dé lugar al derecho de que se declare el vencimiento anticipado de la deuda bajo los Bonos por razón de su aceleración, y en efecto se declare dicha aceleración, al vencimiento anticipado de los obligaciones del Emisor bajo los Bonos.

Riesgo de repago de capital:

Una suma importante del repago de capital de los Bonos provendrá de los excesos del flujo provenientes de ENA SUR una vez se cancele la totalidad del capital de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, emisión de bonos autorizado mediante la Resolución CNV No. 285-11 de doce (12) de agosto de dos mil once (2011), modificada mediante la Resolución CNV No. 286-11 de dieciséis (16) de agosto de dos mil once (2011), ambas emitidas por la Comisión Nacional de Valores (ahora Superintendencia del Mercado de Valores). Existe la posibilidad de que el Emisor en un momento dado no cuente con estos excesos de flujo de ENA SUR para pagar el capital de la Emisión.

Riesgo de proyecciones financieras:

Uno de los principales riesgos de la oferta surge a raíz de que las proyecciones financieras están basadas en supuestos del Reporte de Oct. 2013 preparado por el Consultor Independiente de Trafico, la empresa Halcrow Group Limited, tanto

macroeconómicos como de crecimiento del negocio. Algunos de los supuestos son que el Corredor Norte Tramo El Golf - Tocumen, entrará en operación el 1 de septiembre de 2014, el Tramo Gonzalillo - Pedregal entrará en operación el 1 de septiembre de 2014, un crecimiento poblacional del 2% y un crecimiento en el PIB de la República de Panamá de 7.0% en 2014, 6.50% en 2015, 6.50% en el 2016, 6.0% en 2017 y 2018, 5.0% en 2019, 4.8% en 2020 y 3.0% anual desde 2020 hasta 2030. Para ver todos los supuestos por favor referirse a Anexo 3 del presente Prospecto Informativo. Existe una probabilidad que estos supuestos no se concreten o que tengan un grado de variabilidad y que el Emisor no tenga capacidad para cumplir los compromisos con los Tenedores Registrados de los Bonos.

Riesgo de incumplimiento:

La presente Emisión de Bonos conlleva ciertos Eventos de Incumplimientos, que en el caso de que se cause alguno de ellos, de forma individual o conjunta, puede dar lugar a que se realice una Declaración de Evento de Incumplimiento, tal como se describe en la sección III.A.9 del presente Prospecto Informativo.

Riesgo de que los Bonos están subordinados a ciertos pagos a terceros de acuerdo con el diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos una vez que el Corredor Norte Fase IIB comience a generar ingresos:

De acuerdo con el diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos una vez que el Corredor Norte Fase IIB comience a generar ingresos, hay ciertos pagos como por ejemplo los gastos de operación y mantenimiento del Corredor Norte Fase IIB que tendrán prioridad respecto al pago de intereses y capital sobre los Bonos. Existe la posibilidad de que después de realizar estos pagos no haya fondos suficientes para el pago de interés y capital sobre los Bonos.

Las calificaciones de riesgo de los Bonos podrán ser rebajadas o retiradas:

La agencia calificadora de riesgo Fitch Ratings le asignó a la presente Emisión la categoría de riesgo de "BBB-" internacional con perspectiva estable y local AA+ con perspectiva estable.

La agencia calificadora de riesgo Equilibrium Clasificadora de Riesgo, S.A le asignó a la presente Emisión la categoría de riesgo de "AAA.pa" con perspectiva estable.

Una calificación de riesgo constituye una calificación profesional de una entidad, en este caso las arriba enunciadas; no garantiza el pago del capital o de los intereses de los Bonos. Existe la posibilidad de que las calificaciones en un momento dado sean rebajadas o retiradas por las Calificadoras de Riesgo.

B. Riesgo del Emisor

Riesgo de historial operativo:

El Emisor no tiene historial operativo. De acuerdo con la Ley de Fideicomiso de Panamá, los activos del fideicomiso se transfieren al fiduciario para que los administre conforme a los términos de un contrato o instrumento de fideicomiso. Aunque son propiedad del fiduciario, los activos del fideicomiso constituyen una propiedad o patrimonio separado de los otros bienes que son propiedad del fiduciario en su carácter individual. Las obligaciones del fiduciario solo pueden cumplirse de los activos del fideicomiso y no de los bienes personales del fiduciario. En este caso, el FIDEICOMISO ENA ESTE se crea en virtud de los términos del Contrato de Fideicomiso y, por lo tanto, solo hay una relación contractual entre ENA, ENA ESTE, el Administrador y el Fiduciario. BANISTMO S.A. en su carácter de fiduciario aceptará la cesión de los activos del FIDEICOMISO a los efectos de administrarlos, conforme a los términos del Contrato de Fideicomiso. Para facilitar la referencia, cuando en el presente se utilice el término "FIDEICOMISO ENA ESTE", no se referirá a una entidad legal separada, sino al FIDEICOMISO que actúa como tal en virtud del Contrato de Fideicomiso, salvo que el contexto requiera algo diferente.

Riesgo pasivo / capital

El ratio pasivo / capital antes de la Emisión es de 0 veces. En el escenario base donde los Bonos emitidos se venderán en su totalidad, la relación pasivo / capital después de la Emisión sería de 1.43 veces.

Riesgo derivado de la Concesión a ENA ESTE:

ENA constituyó a ENA ESTE como subsidiaria y mediante la Resolución de Gabinete No 169 de 18 de diciembre de 2012, se autorizó la cesión y traspaso a ENA ESTE de todos los derechos y obligaciones correspondientes a: (i) la concesión del Tramo El Golf - Tocumen y (ii) cesión de la obligación contenida en el Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen para la construcción del referido tramo. A ENA ESTE también se le cede, mediante la Adenda 10 al Contrato de Concesión, el Tramo Gonzalillo - Pedregal, el cual forma parte del Corredor Norte Fase IIB. ENA ESTE ejecutará tanto la obra del Corredor Norte Fase IIB como las mejoras en la operación de los sistemas de cobro de peajes. Por tanto, la ejecución de tales obligaciones implica que las mismas están en etapa de inicio de obras o incluso que algunas no se han iniciado.

Riesgo de Obra:

El Corredor Norte Fase IIB se encuentra en etapa de construcción. Existe la posibilidad de que la construcción del Corredor Norte Fase IIB se demore más de lo previsto e inicie operaciones después de la fecha programada de acuerdo a los Contratos de Obra, así como también existe la posibilidad de que la obra no se termine. Tales incumplimientos pueden afectar la capacidad del FIDEICOMISO ENA ESTE de cumplir con las obligaciones de pago de los Bonos.

Riesgo de volúmenes de tráfico:

Hasta que se materialicen los excesos de caja de ENA SUR y, de manera correspondiente, los aportes de ENA al capital social de ENA ESTE y, seguidamente, los aportes de ENA ESTE al FIDEICOMISO ENA ESTE, la fuente principal de ingresos del FIDEICOMISO ENA ESTE, como beneficiario, serán los ingresos del Corredor Norte Fase IIB de la recaudación de los peajes del Corredor Norte Fase IIB. Dichos ingresos dependerán de la cantidad de vehículos que transiten, en ambos sentidos, por el Corredor Norte Fase IIB. Una reducción en el tráfico en el Corredor Norte Fase IIB pudiese tener un efecto adverso en la capacidad del FIDEICOMISO ENA ESTE de cumplir con las obligaciones de pago de los Bonos.

Riesgo de Operador:

El Operador del Corredor Norte Fase IIB será Maxipista de Panamá, S.A. (en adelante "Maxipista"), empresa subsidiaria de ICATECH CORPORATION LTD. y actual Operador del Corredor Sur y de los tramos existentes (Fase I, Fase IIA y Segmento Panamá -Madden) del Corredor Norte. El FIDEICOMISO ENA ESTE dependerá del Operador en cuanto a las operaciones y el mantenimiento del Corredor Norte Fase IIB y del cobro de peajes en el Corredor Norte Fase IIB. Cualquier incumplimiento del Operador respecto a sus obligaciones de acuerdo al Contrato de Operación y Mantenimiento podría interferir con la recepción de los peajes. Tales incumplimientos pueden resultar en reducciones en los montos disponibles al FIDEICOMISO ENA ESTE para hacer los pagos respecto a los Bonos.

Riesgo de fraude en la recaudación:

El nivel de recaudación de la Concesión se puede ver afectado por evasión de peaje, fraude o fallas técnicas en el sistema de cobro de peaje de Maxipista. Si esto fuese a suceder, esto podría tener un efecto material adverso sobre las recaudaciones de la Concesión y, en consecuencia, sobre la capacidad del FIDEICOMISO ENA ESTE de cumplir con las obligaciones de pago de los Bonos.

Riesgo de Contrato de Concesión:

El Gobierno tiene el derecho de terminar la Concesión antes del vencimiento por un incumplimiento por parte del Concesionario o por rescate administrativo. Si esto fuese a suceder, el FIDEICOMISO ENA ESTE dejaría de percibir los peajes de dicha Concesión como beneficiario y podría verse en dificultad de cumplir con sus obligaciones de pago en virtud de los Bonos.

Riesgo del constructor:

El constructor del Tramo El Golf - Tocumen es ICAPSA, empresa subsidiaria de ICATECH CORPORATION LTD, mientras que el constructor del Tramo Gonzalillo - Pedregal es Constructora Meco, S.A. Cualquier incumplimiento de cualquiera de los constructores respecto a sus obligaciones puede atrasar la inauguración del Corredor Norte Fase IIB, afectando la capacidad del FIDEICOMISO ENA ESTE de cumplir con las obligaciones de pago de los Bonos.

Riesgo del Concesionario:

El Concesionario no cuenta con empleados, sin embargo utiliza el equipo ejecutivo y operativo de ENA.

Riesgo de implementación de sistema único de telepeaje por el Concesionario puede no realizarse con éxito:

ENA ESTE tiene previsto implementar y poner en marcha un sistema único de telepeaje en los Corredores Norte y Sur, incluyendo en el Corredor Norte Fase IIB. No hay garantía alguna de que este nuevo sistema único de telepeaje sea efectivo o que no perjudique la capacidad del Corredor Norte Fase IIB para mantener el volumen de tráfico suficiente para que el FIDEICOMISO ENA ESTE haga frente a sus obligaciones de pago en virtud de los Bonos.

Riesgo de necesitar capital adicional en el futuro:

No puede haber garantía que los montos depositados en la Cuenta de Reserva para el Servicio de la Deuda, Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital y Cuenta de Operación serán suficientes para hacerle frente a los costos y gastos incurridos hasta que el Corredor Norte Fase IIB comience a generar flujos suficientes. De ser este el caso, el FIDEICOMISO ENA ESTE podría verse obligado a buscar capital adicional.

C. Riesgo del Entorno

Riesgo país:

Las operaciones del Emisor están ubicadas en la República de Panamá. En consecuencia, la condición financiera y los resultados operativos del Emisor, incluyendo su capacidad de satisfacer las obligaciones contraídas producto de esta Emisión, dependen en gran medida de las condiciones políticas y económicas prevalecientes en Panamá. Un cambio adverso en las condiciones políticas y económicas podría afectar en forma negativa el uso del Corredor Norte Fase IIB, y, por consiguiente, de perjudicar la capacidad del FIDEICOMISO ENA ESTE de cumplir con las obligaciones de pago en virtud de los Bonos.

Riesgo por condiciones políticas:

La condición financiera del Emisor también podría verse afectada por cambios en las políticas económicas, monetarias u otras políticas del gobierno panameño, el cual ha ejercido y continúa ejerciendo influencia sobre varios aspectos que afectan al sector privado, tales como la implementación de un rígido código laboral, subsidios de electricidad relacionados al aumento de los precios del combustible, políticas tarifarias, políticas reglamentarias, tributación y controles de precios. Por ende, ciertos cambios en las políticas económicas, monetarias u otras políticas del gobierno panameño podrían tener un impacto negativo en el Emisor. Por otro lado, el Emisor no puede garantizar que el gobierno panameño no intervendrá en ciertos sectores de la economía panameña, de manera que afecte desfavorablemente el negocio y las operaciones del Emisor y, por consiguiente, la capacidad del Emisor de cumplir con sus obligaciones bajo los Bonos.

Riesgo de cambio en materia fiscal:

La Ley 18 de 2006 (La "Ley 18"), introduce algunas regulaciones sobre el tratamiento fiscal de las ganancias de capital generadas en la enajenación de valores. La Ley 18 reitera la excepción contenida en el Decreto Ley 1 de 1999, modificada por la Ley 67 de 2011, que establece que las ganancias de capital generadas en la enajenación de valores registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores, siempre que la enajenación del valor se efectuó a través de una bolsa o mercado de valores organizado, están exentos del impuesto sobre la renta. Sin embargo, una enajenación de valores que no se efectuó a través de una bolsa o mercado de valores organizado, no gozaría de dicha exención.

Adicionalmente, de conformidad con el Artículo 335 del Decreto Ley 1 de 1999 establece que estarán exentos del impuesto sobre la renta los intereses u otros beneficios que se paguen o acrediten sobre valores registrados ante la Superintendencia del Mercado de Valores y que, además serán colocados a través de una bolsa de valores o de otro mercado organizado.

El Emisor no puede asegurar que las reformas y regulaciones fiscales adoptadas mediante la Ley 18 alcanzaran sus objetivos o que el gobierno panameño no adapte medidas adicionales en el futuro para captar recursos adicionales. El Emisor no garantiza que el tratamiento fiscal actual que reciben los intereses devengados de los Bonos y las ganancias de capital generados de enajenaciones de los Bonos, según se describe en cada documento, no sufrirá cambios en el futuro.

Riesgo por desastre natural:

El acaecimiento de un desastre natural podría tener un impacto severo sobre el Corredor Norte Fase IIB o causar una demora en la construcción del Corredor Norte Fase IIB. Adicionalmente, el Emisor no podrá asegurar que el alcance de los

daños sufridos debido a un desastre natural no excederá los límites de cobertura de las pólizas de seguro que tiene cedido. La ocurrencia de un desastre natural, particularmente uno que cause daños que excedan las coberturas de las pólizas de seguro cedidas al Emisor, podría causar un efecto adverso significativo al negocio, la condición financiera y los resultados operativos del Emisor.

D. Riesgo de la Industria

Riesgo del sector de carreteras y la industria de transporte:

El éxito del Corredor Norte Fase IIB dependerá en gran parte de la demanda y del tráfico vehicular que tenga la vía. La industria del transporte está sujeta a fluctuaciones en base a la economía del país, por lo que contracciones o desaceleraciones en la economía afectan negativamente el tráfico vehicular.

Riesgo por precio del petróleo:

El precio de combustible representa un costo importante para los usuarios. En los últimos años, el precio del combustible ha aumentado y, de continuar aumentando, podría afectar el poder adquisitivo de los usuarios y disminuir los volúmenes de tráfico, afectando negativamente los flujos de peaje cedidos al Emisor.

Riesgo de volumen vehicular:

Los flujos de peaje cedidos del Emisor están directamente ligados al flujo vehicular. El volumen de flujo vehicular depende de muchos factores que se encuentren fuera del control de Emisor, incluyendo la situación económica y política del país.

III. DESCRIPCION DE LA OFERTA

La presente sección es un detalle de los principales términos y condiciones de los Bonos. Los potenciales compradores deben leer esta sección conjuntamente con la totalidad de la información contenida en el presente documento.

A. Detalles de la Oferta

La Emisión realizada por el Emisor tiene un valor nominal total de hasta doscientos doce millones de Dólares (US\$212,000,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, o cualquiera otra cantidad inferior a esta, la cual fue autorizada por resolución de la Junta Directiva del Emisor el día 20 de diciembre de 2013. También fue aprobada por resolución de la Junta Directiva de ENA ESTE, adoptada el 12 de agosto de 2013, aprobada por el Consejo de Gabinete mediante Decreto de Gabinete Numero 24 de 27 de agosto de 2013. Esta Emisión constará de una (1) Serie. Además, esta Emisión fue autorizada para su venta en oferta pública por la Superintendencia del Mercado de Valores, bajo la Resolución No. 128-14 de 20 de marzo de 2014. Los accionistas del Emisor no tienen derecho alguno de suscripción preferente con relación a la presente Emisión. La Fecha de Vencimiento es 10 años a partir de la Fecha de Emisión del Bono.

1. Expedición, Forma, Autenticación, Fecha y Registro del Bono.

Los Bonos de la Emisión serán emitidos inicialmente en uno o más macrotítulos o títulos globales (colectivamente los "Bonos Globales") con vencimiento en la Fecha de Vencimiento, emitidos en denominaciones de Mil Dólares (US\$1,000.00), moneda de curso legal en los Estados Unidos de América, y múltiplos de dicha denominación, en forma nominativa y registrada, sin cupones y a nombre de Central Latinoamericana de Valores, S.A. (en adelante Latin Clear), quien acreditará en su sistema interno el monto de capital que corresponde a cada una de las personas que mantienen cuentas con Latin Clear (los "Participantes"). Consecuentemente, la emisión, el registro y la transferencia de los valores o de los derechos bursátiles correspondientes estará sujeto a las normas legales vigentes y a las reglamentaciones y disposiciones de Latin Clear y/o de las centrales de custodia en la cual se hayan consignado. Todo pago a capital o intereses bajo los Bonos Globales se hará al Tenedor Registrado de los mismos. Los Bonos también podrán ser emitidos en uno o más títulos individuales ("Bonos Individuales"), en forma nominativa y registrada, sin cupones si (i) Latin Clear o cualquier sucesor de Latin Clear notifica al Emisor que no quiere o puede continuar como depositario de los Bonos Globales y un sucesor no es nombrado dentro de los noventa (90) días calendarios siguientes a la fecha en que el Emisor haya recibido aviso en ese sentido o (ii) el Tenedor Registrado solicita la Emisión de su Bono como un Bono Individual. Los Bonos Individuales podrán ser convertidos en derechos bursátiles con respecto a Bonos Globales y consignados en Latin Clear. De igual forma los derechos bursátiles respecto de los Bonos Globales podrán ser convertidos en Bonos Individuales, sujeto a las reglas de Latin Clear, los contratos con intermediarios que sean aplicables y la ley. Correrán por cuenta del tenedor de derechos bursátiles que solicita la Emisión de Bonos Individuales cualesquiera costos y cargos en que incurra directa o indirectamente el Emisor en relación con la Emisión de dichos Bonos Individuales.

Los Bonos deberán ser firmados en nombre y representación del Emisor por (i) Aimee Sentmat, Rafael Moscarella o Zelideth Choy, actuando individualmente, o (ii) quien o quienes de tiempo en tiempo autorice el Emisor. Adicionalmente, los Bonos deberán ser refrendados por el Agente de Pago, Registro y Transferencia al momento de su emisión (la "Fecha de Emisión") conforme el Emisor le instruya mediante la anotación de la siguiente leyenda:

"Este Bono forma parte de una emisión por un monto total de hasta DOSCIENTOS DOCE MILLONES DE DOLARES (US\$212,000,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, y el mismo ha sido emitido conforme al Contrato de Agencia de Pago, Registro y Transferencia suscrito entre el FIDEICOMISO ENA ESTE y PRIVAL BANK, S.A."

El Agente de Pago, Registro y Transferencia mantendrá, de conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Agencia de Pago, Registro y Transferencia, en sus oficinas principales un registro (el "Registro") en el cual anotará, entre otros datos, la Fecha de Emisión de cada Bono, el nombre y la dirección de la(s) persona(s) a favor de quien(es) dicho Bono sea inicialmente emitido, así como el de cada uno de los subsiguientes endosatarios del mismo. El término "Tenedor

Registrado” o “Tenedores Registrados” significa aquella(s) persona(s) a cuyo(s) nombre(s) un Bono esté en un momento determinado inscrito en el Registro.

2. Precio de Venta.

El Emisor anticipa que los Bonos serán ofrecidos inicialmente en el mercado primario por su valor nominal. Sin embargo, el Emisor podrá, de tiempo en tiempo, cuando lo considere conveniente, autorizar que los Bonos sean ofrecidos en el mercado primario por un valor superior o inferior a su valor nominal según las condiciones del mercado financiero en dicho momento. Cada Bono será expedido contra el recibo del precio de venta acordado para dicho Bono. El pago se efectuará en Dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, en la Fecha de Emisión.

3. Pago de Capital.

No hay amortización programada fija para el pago a capital de los Bonos. El pago de capital de los Bonos provendrá principalmente de los aportes que realice ENA Este, S.A. al FIDEICOMISO ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA SUR, S.A., una vez se haya cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur.

Hasta tanto no se hayan cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, el FIDEICOMISO ENA ESTE únicamente pagará al Agente de Pago, Registro y Transferencia en beneficio de los Tenedores Registrados, trimestralmente, los intereses devengados por los Bonos.

El Saldo Insoluto de los Bonos será pagadero a la Fecha de Vencimiento. Sin embargo, durante el Período de Amortización Anticipada, el Emisor de acuerdo a las instrucciones que reciba de Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) (en adelante el “Administrador”), conforme a lo establecido en la sección 5.3 (x) y (xi) del Contrato de Fideicomiso, podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos, conforme los términos de los Documentos de la Emisión.

4. Cómputo y Pago de Intereses.

Los Bonos devengarán intereses en base a una tasa de fija de 6.00% anual. Los intereses de los Bonos serán pagados sobre el saldo a capital, en forma trimestral, los días 25 de marzo, 25 de junio, 25 de septiembre y 25 de diciembre de cada año (cada una, una “Fecha de Pago”), hasta su respectiva Fecha de Vencimiento o hasta la fecha en la cual el capital de los Bonos fuese pagado en su totalidad. Los intereses pagados con respecto a cada uno de los Bonos serán calculados sobre la base de un año de 360 días consistente en doce (12) meses de treinta (30) días de cada uno.

Cada Bono devengará intereses pagaderos con respecto a su Saldo Insoluto desde la Fecha de Cierre hasta su Fecha de Vencimiento o hasta la fecha en la cual el capital del Bono fuese pagado en su totalidad. Los intereses pagaderos con respecto a cada uno de los Bonos serán calculados por el Agente de Pago, Registro y Transferencia, para cada Período de Interés, aplicando la tasa de interés respectiva al Saldo Insoluto del Bono correspondiente, multiplicando la suma resultante por el número de días calendarios del Período de Interés, incluyendo el primer día de dicho Período de Interés pero excluyendo la Fecha de Pago en que termina dicho Período de Interés, dividido entre trescientos sesenta (360) y redondeando la cantidad resultante al centavo más cercano. En caso que una Fecha de Pago ocurra en una fecha que no sea un Día Hábil, dicho pago deberá extenderse hasta el primer Día Hábil inmediatamente siguiente, pero sin que se corra dicha Fecha de Pago a dicho Día Hábil para el cómputo de intereses y del Período de Interés subsiguiente, con excepción del último pago. No obstante lo anterior, a propósito del primer pago de intereses de las colocaciones de Bonos que se realicen, el monto de pago de dichos intereses será calculado a partir del primer día hábil siguiente a la Fecha de Cierre hasta la Fecha de Pago inmediatamente siguiente. Los intereses devengados serán pagados en cada Fecha de Pago a quienes aparezcan como Tenedores Registrados en la fecha de registro fijada por el Emisor para dicha Fecha de Pago. La fecha de registro será el primer Día Hábil que sea quince (15) días calendarios anteriores a la Fecha de Pago respectiva, sujeto a lo que al respecto dicten las reglas internas de LatinClear.

Los Tenedores Registrados aceptan y reconocen que los impuestos que graven los pagos que el Emisor tenga que hacer conforme a los Bonos podrían cambiar en el futuro y reconocen, además, que el Emisor no puede garantizar que dichos impuestos no vayan a cambiar en el futuro. En consecuencia, los Tenedores Registrados deben estar anuentes a que en caso que se produzca algún cambio en los impuestos antes referidos o en la interpretación de las leyes o normas que los crean que obliguen al Emisor a hacer alguna retención en concepto de impuestos, el Emisor hará las retenciones que correspondan respecto a los pagos de intereses, capital o cualquier otro que corresponda bajo los Bonos y remitirá tales retenciones al fisco, sin que el Tenedor Registrado tenga derecho a ser compensado por tales retenciones o que las mismas deban ser asumidas por el Emisor.

En ningún caso el Emisor será responsable del pago de un impuesto aplicable a un Tenedor Registrado conforme a las leyes fiscales de Panamá, o de la jurisdicción fiscal relativa a la nacionalidad, residencia, identidad o relación fiscal de dicho Tenedor Registrado. En caso de mora, ya sea en el pago del capital o de los intereses, el Emisor pagará a los Tenedores Registrados, como única compensación e indemnización (independientemente de cualesquiera daños causados), intereses sobre dicha suma de capital o interés no pagado, según sea el caso, a una tasa de interés igual a la tasa aquí contemplada más dos por ciento (2%) desde la fecha en que dicha suma de capital o interés, según sea el caso, hubiese vencido y fuese exigible hasta la fecha en que dicha suma de capital o interés sea pagada en su totalidad.

5. Periodo de Amortización Anticipada.

El Emisor podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos conforme a las instrucciones que reciba del Administrador conforme a lo establecido en la sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, sin que implique una Redención Anticipada, a partir de que ENA Este inicie los aportes que trata la Sección 4.1 literal (i) del Contrato de Fideicomiso, utilizando los fondos depositados en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente y la Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda.

6. Redención Anticipada.

El Emisor podrá redimir conforme a las instrucciones que reciba del Administrador todo o parte de la Emisión, con fondos provenientes en su totalidad de un refinanciamiento y no de los fondos provenientes de los ingresos corrientes de la operación del Corredor Norte Fase IIB. Una vez finalizado el quinto aniversario de la Fecha de Emisión, el Emisor podrá redimir todo o parte de la Emisión, sin necesidad de pago de penalidad alguna. Si el Emisor desea redimir parcial o totalmente la Emisión antes de dicha fecha, entonces se les reconocerá a los Tenedores Registrados una penalidad de redención anticipada, como sigue:

- a. Durante los dos primeros años luego de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será equivalente a un dos por ciento (2.0%) sobre el Saldo Insoluto de los Bonos.
- b. En el periodo de tiempo comprendido entre la finalización del segundo y la finalización del cuarto aniversario de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será de uno punto cinco (1.50%) sobre el Saldo Insoluto de los Bonos.
- c. En el periodo de tiempo comprendido entre la finalización del cuarto aniversario y la finalización del quinto aniversario de la Fecha de Emisión, la penalidad por redención anticipada será de uno por ciento (1.0%) sobre el Saldo Insoluto de los Bonos.

En el caso de redenciones parciales las mismas deberán ser por un monto de al menos Diez Millones (US\$10,000,000) de Dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. Dicho pago se hará prorrateo a todos los Tenedores Registrados de la Emisión.

Cualquier redención anticipada deberá ocurrir en una Fecha de Pago y deberá ser notificada a los Tenedores Registrados con no menos de treinta (30) días calendarios de anterioridad a la fecha en que se realizará la redención anticipada, mediante publicación por dos (2) días calendarios consecutivos en un periódico de circulación en la República de Panamá ("Panamá"), con indicación del monto de los Bonos a ser redimidos y la Fecha de Redención Anticipada.

7. Disposiciones Generales sobre Pagos.

Toda suma pagadera por el Emisor a un Tenedor Registrado de un Bono Individual será pagada por el Agente de Pago, Registro y Transferencia en nombre del Emisor en las oficinas del Agente de Pago, Registro y Transferencia designadas para dicho propósito, actualmente ubicadas en oficina 3001C, Torres de las Américas, Blvd. Torres de las Américas, Punta Pacífica, Ciudad de Panamá, República de Panamá, a opción del Tenedor Registrado mediante: (i) cheque emitido a favor del Tenedor Registrado, (ii) en el caso que el Tenedor Registrado sea una central de custodia, el pago se realizará de acuerdo a los reglamentos y procedimientos de dicha central, o (iii) mediante transferencia electrónica a favor del Tenedor Registrado. El Tenedor Registrado tiene la obligación de notificar al Agente de Pago, Registro y Transferencia, por escrito, cuanto antes, la forma de pago escogida y el número de cuenta bancaria a la cual se harán los pagos de ser este el caso, así como cualquier cambio de instrucciones.

El Agente de Pago, Registro y Transferencia no tendrá obligación ni de recibir ni de actuar en base a notificaciones dadas por el Tenedor Registrado con menos de cinco (5) Días Hábiles antes de cualquier Fecha de Pago o de la Fecha de Vencimiento. En ausencia de notificación al respecto, el Agente de Pago, Registro y Transferencia escogerá la forma de pago. En caso de que el Tenedor Registrado escoja la forma de pago mediante cheque, el Agente de Pago, Registro y Transferencia no será responsable por la pérdida, hurto, destrucción o falta de entrega, por cualquier motivo, del antes mencionado cheque y dicho riesgo será asumido por el Tenedor Registrado. La responsabilidad del Agente de Pago, Registro y Transferencia se limitará a emitir dicho cheque a la persona autorizada por el Tenedor Registrado, entendiéndose que para todos los efectos legales el pago ha sido hecho y recibido satisfactoriamente por el Tenedor Registrado en la fecha que la persona debidamente autorizada para retirar el cheque firme el registro de entrega de pagos del Agente de Pago, Registro y Transferencia. Se entiende que en caso que el Tenedor Registrado no retire los cheques correspondientes, no se entenderá como un incumplimiento del Agente o del Emisor al tenor de lo antes expuesto. En caso de pérdida, hurto, destrucción o falta de entrega del cheque, la cancelación y reposición del cheque se regirá por las leyes de la República de Panamá y las prácticas del Agente de Pago, Registro y Transferencia y cualesquiera costos y cargos relacionados con dicha reposición correrán por cuenta del Tenedor Registrado. Si se escoge la forma de pago mediante transferencia electrónica, el Agente de Pago, Registro y Transferencia no será responsable por los actos, demoras u omisiones de los bancos corresponsales involucrados en el envío o recibo de las transferencias electrónicas, que interrumpan o interfieran con el recibo de los fondos a la cuenta del Tenedor Registrado. La responsabilidad del Agente de Pago, Registro y Transferencia se limitará a enviar la transferencia electrónica de acuerdo a las instrucciones del Tenedor Registrado, entendiéndose que para todos los efectos legales el pago ha sido hecho y recibido satisfactoriamente por el Tenedor Registrado en la fecha de envío de la transferencia.

En el caso de Bonos Individuales, el pago de capital se hará contra la presentación, endoso y entrega del Bono al Agente de Pago, Registro y Transferencia en sus oficinas principales actualmente localizadas en Punta Pacífica Blvd, Torre de las Américas, Torre C, Piso 30, Ciudad de Panamá, República de Panamá. Toda suma pagadera por el Emisor al Tenedor Registrado de un Bono Global será pagada por el Agente de Pago, Registro y Transferencia a nombre del Emisor, poniendo a disposición de la Central de Valores fondos suficientes para hacer dicho pago de conformidad con las reglas y procedimientos de dicha Central de Valores. En el caso de Bonos Globales, LatinClear se compromete a acreditar dichos pagos de capital e intereses a las cuentas de los correspondientes Participantes una vez que reciba los fondos. El Tenedor Registrado de un Bono Global será el único con derecho a recibir pagos de intereses con respecto a dicho Bono Global. Cada una de las personas que en los registros de LatinClear sea el propietario de derechos bursátiles con respecto a los Bonos Globales deberá recurrir únicamente a LatinClear por su porción de cada pago realizado a LatinClear como Tenedor Registrado de un Bono Global. A menos que la ley establezca otra cosa, ninguna persona que no sea el Tenedor Registrado de un Bono Global tendrá derecho a recurrir contra el Agente de Pago, Registro y Transferencia en relación a cualquier pago adeudado bajo dicho Bono Global. Toda suma que el Emisor deba pagar a los Tenedores Registrados será pagada en Dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. Todas las sumas a pagar por el Emisor de conformidad con los Bonos, ya sean de capital, intereses, gastos o cualquier otra suma, serán pagadas en su totalidad, libres y sin deducciones, salvo por impuestos según se contempla en este Bono y en el Prospecto Informativo de la Emisión. Toda suma de dinero que haya sido puesta a disposición del Agente de Pago, Registro y Transferencia por el Emisor para cubrir los pagos de capital o intereses de los Bonos que no sea reclamada por Tenedores Registrados de los Bonos dentro de un período de doce (12) meses siguientes a su vencimiento será devuelta por el Agente de Pago, Registro y Transferencia al Emisor y cualquier requerimiento de pago de estos montos por parte del Tenedor Registrado deberá ser dirigido

directamente al Emisor no teniendo el Agente de Pago, Registro y Transferencia responsabilidad ulterior alguna con respecto a dicho pago. Las sumas de capital e intereses adeudadas por el Emisor bajo los Bonos que sean entregadas al Agente de Pago, Registro y Transferencia y que no sean debidamente cobradas por sus Tenedores Registrados de conformidad con los términos del Prospecto y los Bonos, la ley u orden judicial no devengarán intereses con posterioridad a sus respectivas fechas de vencimiento.

8. Obligaciones Adicionales del Emisor.

Las siguientes obligaciones de información aplicarán al Emisor:

Obligaciones de Información:

(i) suministrar a la Superintendencia del Mercado de Valores, a la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. y al Agente de Pago, **Registro y Transferencia**, dentro de los tres (3) meses siguientes al cierre del periodo fiscal correspondiente siguientes al cierre de cada año fiscal, los Estados Financieros Auditados del Emisor. Dichos Estados Financieros deberán ser confeccionados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo 2-2000 en concordancia con el Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores.;

(ii) suministrar a la Superintendencia del Mercado de Valores, a la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. y al Agente de Pago, Registro y Transferencia, dentro de los dos (2) meses seguidos al cierre del trimestre incluyendo los estados financieros interinos del cuarto trimestre, los Estados Financieros Interinos del Emisor. Dichos Estados Financieros deberán ser confeccionados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo 2-2000 en concordancia con el Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores;

(iii) Suministrar a la Superintendencia del Mercado de Valores, a la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. y al Agente de Pago, Registro y Transferencia los informes de actualización trimestrales y anuales (IN-T, IN-A, respectivamente), a los cuales se acompañan los estados financieros correspondientes, según se establece en el Acuerdo 18-2000 de la SMV y sus respectivas modificaciones, lo que contempla su divulgación a los Tenedores Registrados, a través de los medios listados en el referido Acuerdo.

(iv) Presentar junto con los Estados Financieros anuales la Declaración Jurada que se exige en virtud del artículo 3 del Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores, la cual formará parte de éstos.

(v) ENA Este notificará oportunamente por escrito al FIDUCIARIO del FIDEICOMISO ENA ESTE, al ADMINISTRADOR, al Agente de Pago (para su notificación a los Tenedores Registrados de los Bonos) y a cada Calificadora de Riesgo (i) notificación escrita dentro de cinco Días Hábiles de cualquier Evento de Incumplimiento que se haya dado, o de cualquier hecho o circunstancia que pudiera constituir un Evento de Incumplimiento, y el Período de Cura aplicable, de ser el caso; (ii) las acciones que se han tomado y/o serán tomadas con respecto a tales eventos, (iii) detalles de cualquier litigio, arbitraje o acción similar o proceso pendiente o (que sea de su conocimiento) contra ENA Este que pudieran ocasionar Efecto Material Adverso, y (iv) dentro de cinco Días Hábiles, de cualquier gravamen o reclamación que afecte o pudiera afectar cualquier garantía contemplada en el FIDEICOMISO ENA ESTE. Una vez el Fiduciario reciba dicha notificación deberá notificar a la Superintendencia del Mercado de Valores y a la Bolsa de Valores de inmediato y por escrito;

(vi) notificar a la Superintendencia del Mercado de Valores y a la Bolsa de Valores de Panamá de inmediato y por escrito, el acaecimiento de hechos de importancia en relación con el FIDEICOMISO ENA ESTE conforme sea instruido por el Administrador y

(vii) mantener los libros y registros indispensables y auxiliares de contabilidad, que indiquen, en todos los aspectos materiales, su condición financiera y resultados de las operaciones, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Obligaciones de Hacer:

A menos que reciba el consentimiento previo y por escrito del Agente de Pago, Registro y Transferencia, quien actúa a su vez conforme a lo instruido por la Mayoría de Tenedores Registrados de la Emisión, durante la vigencia de la Emisión el Emisor se obliga, sin limitaciones, a hacer lo siguiente:

- a. Presentar junto con los Estados Financieros anuales, la Declaración Jurada que se exige en virtud del artículo 3 del Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores, la cual formará parte de éstos.
- b. Cumplir con todas las leyes y decretos vigentes en la República de Panamá que incidan directa o indirectamente en el curso normal de negocios.
- c. Mantener sus compromisos con terceros al día, incluyendo pero no limitado a cualquier obligación bancaria.
- d. Proporcionar cualquier información que el Agente de Pago, Registro y Transferencia razonablemente requiera para seguir la condición y desempeño del Emisor, dentro de un periodo razonable previa petición de la misma.
- e. Utilizar los fondos provenientes de la Emisión única y exclusivamente para los objetos indicados en el Prospecto Informativo, el Contrato de Fideicomiso y los demás Documentos de la Emisión.
- f. Cumplir con los términos y condiciones establecidos para la Redención Anticipada de los Bonos.
- g. Preservar y mantener en buenas condiciones de operación, todos los activos de los que es propietario excepto por el desgaste natural de los mismos.
- h. Pagar todos los impuestos, tasas, y contribuciones, de acuerdo con lo que establecen las leyes de la República de Panamá.
- i. Manejar adecuadamente sus negocios y mantener la vigencia de todas las licencias, concesiones, permisos y derechos existentes y de que el Emisor es titular y que sean materiales para el manejo del negocio.
- j. Cumplir con las disposiciones del Decreto Ley No. 1 de 1999, tal como ha quedado modificado y ordenado como Texto Único por la Asamblea Nacional, así como los Acuerdos y reglamentos debidamente adoptados por la Superintendencia del Mercado de Valores, y con todas las leyes, decretos, reglamentos, regulaciones y normas legales de cualquiera naturaleza de la República de Panamá, que le sean aplicables.
- k. Cumplir con las condiciones establecidas en los Documentos de la Emisión y con el Prospecto Informativo.
- l. Incluir en el presupuesto de cada vigencia fiscal del Emisor, el pago de intereses y capital de los Bonos.
- m. Prontamente y más a tardar después de dos (2) Días Hábiles de que el Agente de Pago, Registro y Transferencia, el Administrador o ENA Este haya notificado al Emisor, de un incumplimiento o Evento de Incumplimiento y los detalles de los mismos y las acciones para remediar aquel incumplimiento o Evento de Incumplimiento, el Emisor informará a las Calificadoras de Riesgo

Obligaciones de No Hacer:

A menos que reciba el consentimiento previo y por escrito del Agente de Pago Agente de Pago, Registro y Transferencia, quien actúa a su vez conforme a lo instruido por la Mayoría de Tenedores Registrados de la Emisión, durante la vigencia de la Emisión el Emisor se obliga, sin limitaciones, a no hacer ninguno de los siguientes actos o transacciones:

- a. Suscribir deudas financieras adicionales a la Emisión.
- b. Fusionarse, consolidarse o materialmente alterar su existencia sin la previa autorización del Agente de Pago, Registro y Transferencia.
- c. Respalda de deuda de terceros sin previa aprobación de la Super Mayoría de Tenedores Registrados.
- d. Transferir o ceder, intentar a transferir o ceder, todo o cualquier parte de los Bienes Fiduciarios excepto por lo permitido por los Documentos de la Emisión.
- e. Participar en cualquier acuerdo donde los activos están compartidos con cualquier otra parte excepto lo permitido por los Documentos de la Emisión.
- f. Tomar, o a sabiendas permitir que se tomen, cualquier acción que termine, descargue o perjudique la validez o efectividad de, cualquier de los Documentos de la Emisión o el FIDEICOMISO ENA ESTE o la validez, efectividad o prioridad de los gravámenes creados por ello.
- g. Presentar una petición en alguna corte para declararse en quiebra o un estatus similar durante el periodo en el cual los Bonos estén en circulación y hasta por un año y un día después.

- h. Permitir en cualquier momento que el FIDEICOMISO ENA ESTE cause que o consienta una reducción de peajes en el Corredor Norte Fase IIB.
- i. Permitir que en cualquier momento los Bienes Fiduciarios que garantizan los Bonos sean utilizados o aplicados con respecto a cualquier costo o gasto relacionado con el Corredor Norte Fase IIB que no esté contemplado en los Documentos de la Emisión.
- j. Entrar en cualquier transacción, salvo que sea en el curso ordinario de sus negocios y sobre una base comercial equitativa ("*arms length*").
- k. No podrá dedicarse a cualquier negocio que no sea lo estipulado en los Documentos de la Emisión.

9. Eventos de Incumplimiento

Los siguientes eventos constituirán Eventos de Incumplimiento:

(i) Si el Emisor incumple su obligación de pagar capital e intereses vencidos y exigibles a cualquiera de los Tenedores Registrados, en cualquier Fecha de Pago, y dicho incumplimiento persiste por más de diez (10) Días Hábiles.

(ii) Si el Emisor, ENA o ENA Este incumple con cualquiera de las obligaciones, términos y condiciones contraídas por el Emisor bajo este Bono o bajo cualquiera de los demás Documentos de la Emisión y tal incumplimiento no es remediado dentro del Período de Cura.

(iii) Si se decreta o ejecuta un embargo o procedimiento similar sobre cualquiera de los activos del Emisor o ENA ESTE por un monto igual o superior a DIEZ MILLONES DE DOLARES (US\$10,000,000.00), moneda legal de los Estados Unidos de América, y dicho proceso no es afianzado dentro del Período de Cura, que es de 45 días, contado a partir de la fecha de dicho embargo o procedimiento similar, siempre y cuando afecte la capacidad del Emisor para cumplir sus obligaciones detalladas en el Bono;

(iv) Si se inicia juicio de quiebra o concurso de acreedores, o liquidación voluntaria o forzosa, por o en contra del Emisor o ENA ESTE.

(v) La decisión final en un proceso judicial, administrativo o arbitral contra el Emisor o, ENA ESTE o el incumplimiento del Emisor o ENA ESTE en el pago de una sentencia o decisión final y definitiva ya sea judicial, administrativa, fiscal o arbitral en su contra por un monto igual o superior a DIEZ MILLONES DE DOLARES (US\$10,000,000.00) siempre y cuando afecte la capacidad del Emisor para cumplir sus obligaciones detalladas en el Bono;

(vi) Si el Emisor, ENA o ENA ESTE incumple con alguna representación o garantía contenida en cualquiera de los Documentos de la Emisión y tal incumplimiento no es remediado dentro del Período de Cura;

(vii) Si cualquier garantía constituida en beneficio de los Tenedores Registrados en relación con los Bonos es invalidada y dicha situación no es subsanada dentro del Período de Cura;

(viii) Si el Emisor o ENA ESTE viola alguna disposición legal vigente de la República de Panamá, siempre y cuando afecte la capacidad del Emisor para cumplir sus obligaciones detalladas en el Bono;

(ix) Si se omite el pago de impuestos, tasas o tributos que recaen sobre el Emisor o sobre sus activos, siempre y cuando afecte la capacidad del Emisor para cumplir sus obligaciones detalladas en el Bono, en el Prospecto Informativo y en los Documentos de la Emisión;

(x) Si fondos producto de la Emisión se utilizan para fines diferentes de los establecidos en los Documentos de la Emisión;

(xi) Si el Emisor o ENA ESTE incurriera en algún Evento de Incumplimiento bajo otro contrato de crédito o emisión de un monto superior a DIEZ MILLONES DE DOLARES (US\$10,000,000.00) moneda legal de los Estados Unidos de América, que tuviera como consecuencia que la deuda se declarara como de plazo vencido o se aceleran las obligaciones de pago contraídas por el Emisor bajo dicho contrato ("Cross Default") siempre y cuando afecte la capacidad del Emisor o ENA ESTE para cumplir sus obligaciones detalladas en los Documentos de la Emisión;

(xii) Si ocurre cualquier Efecto Material Adverso, que le dé a la Mayoría de Tenedores Registrados motivo suficiente para creer, a su juicio exclusivo, que el Emisor no podrá cumplir con sus obligaciones bajo la Emisión.

En caso de que uno o más Eventos de Incumplimiento ocurriese, continuase y no hubiesen sido subsanado dentro del plazo estipulado como Periodo de Cura, el Agente de Pago, previa autorización de la Mayoría de Tenedores Registrados de los Bonos, podrá expedir una Declaración de Evento de Incumplimiento, en nombre y representación de los Tenedores Registrados de los Bonos, la cual será comunicada al FIDUCARIO, al Administrador, los Fideicomitentes y a los Tenedores Registrados, a la Bolsa de Valores de Panamá y a la Superintendencia del Mercado de Valores, y sin necesidad de cumplir con ningún otro acto, notificación o requisito, todos los Bonos se constituirán automáticamente en obligaciones de plazo vencido.

10. Mayoría y Super Mayoría de Tenedores Registrados.

Para los efectos de la presente Emisión, (i) la expresión "Mayoría de Tenedores Registrados" se refiere a los Tenedores Registrados que representen en su conjunto al menos el cincuenta y un por ciento (51%) del saldo insoluto a capital de los Bonos emitidos y en circulación esta Emisión, y (ii) la expresión "Super Mayoría de Tenedores Registrados" se refiere a los Tenedores Registrados que representen en su conjunto al menos el ochenta por ciento (80%) del saldo insoluto a capital de los Bonos emitidos y en circulación de esta Emisión.

11. Modificación de Términos y Condiciones.

Las modificaciones a los términos y condiciones de esta Emisión se regirán de acuerdo a los siguientes criterios:

- (i) Toda la documentación que ampara los Bonos, incluyendo estos términos y condiciones, podrá ser corregida o enmendada por el Emisor, siguiendo las instrucciones del Agente de Pago o del Administrador, sin el consentimiento de los Tenedores Registrados de los Bonos con el propósito único de remediar ambigüedades o para corregir errores evidentes o inconsistencias en la documentación. Esta clase de cambios no podrá en ningún caso afectar adversamente los intereses de los Tenedores Registrados de los Bonos. Copia de la documentación que ampare cualquier corrección o enmienda será suministrada a la Superintendencia del Mercado de Valores quien la mantendrá en sus archivos a la disposición de los interesados;
- (ii) En caso de que cualesquiera de los Documentos de la Emisión requiera cualquier consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia de derechos de los Tenedores Registrados de los Bonos, se considerará dado siempre que (a) La Mayoría de los Tenedores Registrados de los Bonos que se encuentren emitidos y en circulación sean notificados sobre el consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia, según sea el caso, y (b) dicha Mayoría de los Tenedores Registrados firmen uno o más documentos o contratos otorgando el mismo;
- (iii) No obstante lo anterior, para una modificación o dispensa relacionada con la Tasa de Interés, Fecha de Vencimiento de la Emisión, cambios con respecto a los Derechos Cedidos, y cualquier otra modificación, que requiera el consentimiento de la Súper Mayoría de los Tenedores Registrados conforme a los Documentos de la Emisión, requiere el consentimiento de la Súper Mayoría de los Tenedores Registrados, dicho consentimiento se considerará dado siempre que (A) la Súper Mayoría de los Tenedores Registrados de los Bonos que se encuentren emitidos y en circulación sean notificados sobre el consentimiento, decisión, autorización, desistimiento o renuncia, según sea el caso, y (B) dicha Súper Mayoría de los Tenedores Registrados firmen uno o más documentos o contratos otorgando el mismo; y

- (iv) En el caso de una modificación a los términos y condiciones de los Bonos que requiera la aprobación previa de los Tenedores Registrados de acuerdo a lo contemplado en la presente cláusula, se deberá cumplir con las normas adoptadas por la Superintendencia del Mercado de Valores en el Acuerdo No. 4-2003 del 11 de abril de 2003, modificado por el acuerdo 3 de 2008, el cual regula el procedimiento para la presentación de solicitudes de registro de modificaciones a términos y condiciones de bonos registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores.

12. Agente de Pago, Registro y Transferencia.

Mientras existan Bonos expedidos y en circulación, el Emisor mantendrá en todo momento un Agente de Pago, Registro y Transferencia en la Ciudad de Panamá, República de Panamá. El Emisor ha designado a Prival Bank, S.A. como Agente de Pago, Registro y Transferencia de esta Emisión. El Agente de Pago, Registro y Transferencia tendrá las funciones de autenticar y entregar los Bonos, calcular los intereses de los Bonos, efectuar los pagos de capital e intereses de los Bonos, mantener el Registro, ejecutar los traspasos pertinentes y actuar como Agente de Pago, Registro y Transferencia en la redención o en el pago de los Bonos a su vencimiento, al igual que cualquier otra función que corresponda el Agente de Pago, Registro y Transferencia según el Prospecto Informativo de la Emisión y el Contrato de Agencia de Pago, Registro y Transferencia. Queda entendido y convenido que el Agente de Pago, Registro y Transferencia no garantiza el pago del capital o los intereses de los Bonos, puesto que efectuará dichos pagos con el producto de los fondos que en tal sentido le provea el Emisor.

13. Título sobre el Bono.

El Agente de Pago, Registro y Transferencia, sin responsabilidad alguna, podrá considerar al Tenedor Registrado de un Bono como el único y legítimo propietario, dueño, tenedor y titular de dicho Bono para los propósitos de efectuar pagos del mismo y para cualesquiera otros propósitos, ya sea que dicho Bono esté o no vencido; pudiendo el Agente de Pago, Registro y Transferencia hacer caso omiso a cualquier aviso o comunicación en contrario que haya recibido o del que tenga conocimiento. En caso de que dos o más personas estén inscritas en el Registro como los Tenedores Registrados de un Bono, el Agente de Pago, Registro y Transferencia observará las siguientes reglas: si se utiliza la expresión "y" en el Registro se entenderá que el Bono es una acreencia mancomunada; si se utiliza la expresión "o" se entenderá que el Bono es una acreencia solidaria; y si no se utiliza alguna de estas expresiones o se utiliza cualquiera otra que no indique claramente los derechos y obligaciones de cada uno de los Tenedores Registrados se entenderá que el Bono es una acreencia mancomunada. El Agente de Pago, Registro y Transferencia no incurrirá en responsabilidad alguna por motivo de cualquier acción que éste tome (u omita tomar, incluyendo, en este caso la retención de pago) en base a un Bono, instrucción, orden, notificación, certificación, declaración u otro documento que el Agente de Pago, Registro y Transferencia razonablemente creyese ser (o no ser en caso de omisiones) auténtico y válido y estar (o no estar en el caso de omisiones) firmado por la(s) persona(s) apropiada(s) o autorizada(s) o en base a la ley u orden judicial o de autoridad competente.

14. Transferencia del Bono.

Los Bonos son solamente transferibles en el Registro. Cuando un Bono sea entregado al Agente de Pago, Registro y Transferencia para el registro de su transferencia, el Agente de Pago, Registro y Transferencia cancelará dicho Bono, expedirá y entregará un nuevo Bono al endosatario del Bono transferido y anotará dicha transferencia en el Registro de conformidad y sujeto a lo establecido en este Bono. El nuevo Bono emitido por razón de la transferencia será una obligación válida y exigible del Emisor y gozará de los mismos derechos y privilegios que tenía el Bono transferido. Todo Bono presentado al Agente de Pago, Registro y Transferencia para el registro de su transferencia deberá ser debidamente endosado por el Tenedor Registrado mediante endoso especial en forma satisfactoria al Agente de Pago, Registro y Transferencia y (a opción del Agente de Pago, Registro y Transferencia) autenticado por Notario Público. La anotación hecha por el Agente de Pago, Registro y Transferencia en el Registro completará el proceso de transferencia del Bono. El Agente de Pago, Registro y Transferencia no aceptará solicitudes de registro de transferencia de un Bono en el Registro dentro de los quince (15) días calendarios inmediatamente precedentes a cada Fecha de Pago, Fecha de Redención o a la Fecha de Vencimiento. Tratándose de derechos bursátiles sobre Bonos Globales a nombre de Latin Clear, los traspasos de dichos derechos bursátiles serán efectuados de acuerdo a los reglamentos y procedimientos de Latin Clear.

15. Canje por Bonos de diferente denominación.

Los Tenedores Registrados podrán solicitar al Agente de Pago, Registro y Transferencia el canje de un Bono por otros Bonos de menor denominación o de varios Bonos por otro Bono de mayor denominación. Dicha solicitud será hecha por el Tenedor Registrado por escrito en formularios que para tal efecto preparará el Agente de Pago, Registro y Transferencia, los cuales deberán ser completados y firmados por el Tenedor Registrado. La solicitud deberá ser presentada al Agente de Pago, Registro y Transferencia en sus oficinas principales y deberá además estar acompañada por el o los Bonos que se desean canjear.

16. Prescripción.

Las obligaciones del Emisor bajo los Bonos prescribirán de conformidad con lo previsto en la ley.

17. Mutilación, Destrucción, Pérdida o Hurto del Bono.

Cuando un Bono se deteriore o mutile, el Tenedor Registrado de dicho Bono podrá solicitar al Emisor, a través del Agente de Pago, Registro y Transferencia, la expedición de un nuevo Bono. Esta solicitud se deberá hacer por escrito y a la misma se deberá acompañar por el Bono deteriorado o mutilado. Para la reposición de un Bono en caso que haya sido hurtado o que se haya perdido o destruido, se seguirá el respectivo procedimiento judicial. No obstante, el Emisor podrá reponer el Bono, sin la necesidad de susodicho procedimiento judicial, cuando considere que, a su juicio, es totalmente cierto que haya ocurrido tal hurto, pérdida o destrucción. Queda entendido que como condición previa para la reposición del Bono sin que se haya recurrido al procedimiento judicial, el interesado deberá proveer todas aquellas garantías, informaciones, pruebas u otros requisitos que el Emisor y el Agente de Pago, Registro y Transferencia exijan a su sola discreción en cada caso. Cualesquiera costos y cargos relacionados con dicha reposición correrán por cuenta del Tenedor Registrado.

18. Ley Aplicable.

Los Bonos están sujetos a las leyes de la República de Panamá.

B. Plan de Distribución

Los Bonos de la Emisión serán colocados en el mercado primario a través de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A.

Por su parte, BANISTMO S.A. (únicamente en calidad de Fiduciario del FIDEICOMISO ENA ESTE y no a título personal), por cuenta y representación del Emisor, ha contratado los servicios de Prival Securities, Inc., empresa con licencia de Casa de Valores y propietaria de un puesto de bolsa debidamente registrado en la Bolsa de Valores de Panamá, S.A., miembro de LatinClear y que cuenta con Corredores de Valores debidamente autorizados por la Superintendencia del Mercado de Valores de la República de Panamá mediante la Resolución CNV No. 119-10 de 16 de abril de 2010, para llevar a cabo la negociación de los Bonos a través de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. La colocación se hará mediando el mejor esfuerzo del intermediario, tal como se estipula en el contrato de corretaje.

Por realizar la negociación de los Bonos en la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. el Emisor le pagará a Prival Securities, Inc., una comisión de 0.40% sobre el valor nominal de los Bonos negociados. Las comisiones que se generen por la negociación de los Bonos se pagarán en efectivo y contra venta neta liquidada.

Será responsabilidad del Emisor pagar las tarifas y comisiones cobradas tanto por la Superintendencia del Mercado de Valores como para la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. referentes al registro, supervisión y negociación primaria de la presente Emisión.

El Emisor podrá distribuir los Bonos entre inversionistas individuales o institucionales en general. Por tanto, los Bonos no serán ofrecidos únicamente a inversionistas que presenten un perfil específico y podrán ser adquiridos por todo aquel que desee realizar una inversión en dichos Bonos, siempre y cuando exista disponibilidad en el mercado. Los Bonos no serán ofrecidos simultáneamente en los mercados de dos o más países y un tramo no ha sido o está siendo reservado para algunos de estos. Los Bonos de la presente Emisión no estarán suscritos por Directores, Dignatarios, Ejecutivos, Administradores o Empleados del Emisor. Ninguna porción de la Emisión ha sido reservada para ser utilizada como instrumento de pago en relación con la adquisición de activos o el pago de servicios, ni con respecto a ofertas, ventas o transacciones en colocación privada o dirigidas solamente a inversionistas institucionales o inversionistas específicos.

La Emisión no mantiene limitantes en cuanto al número de tenedores o restricciones a los porcentajes de tenencia que puedan menoscabar la liquidez de los Bonos. No existe relación accionaria alguna entre el Emisor y Prival Securities, Inc.

C. Mercados

La oferta pública de los Bonos fue registrada ante la Superintendencia del Mercado de Valores de la República de Panamá y su venta autorizada mediante Resolución SMV No. 128-14 de 20 de marzo de 2014. Esta autorización no implica que la Superintendencia del Mercado de Valores recomiende la inversión en tales valores ni representa opinión favorable o desfavorable sobre las perspectivas del negocio. La Superintendencia del Mercado de Valores no será responsable por la veracidad de la información presentada en este Prospecto Informativo o de las declaraciones contenidas en las solicitudes de registro.

Los Bonos han sido listados para su negociación en la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. y serán colocados mediante oferta pública primaria en dicha bolsa de valores. El listado y negociación de estos valores ha sido autorizado por la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. Esta autorización no implica su recomendación u opinión alguna sobre dichos valores o el Emisor.

D. Gastos de la Emisión

En US\$	Precio al público	Gastos de Emisión	Cantidad neta al Emisor
Por unidad	1,000.00	14.73	985.27
Total	212,000,000.00	3,123,538	208,876,462

	Periodicidad	Gasto Aprox.	% de la Emisión
Prival Bank, S.A. y Prival Securities, Inc.			
Comisión de Agente de Pago, Registro y Transferencia	Anual	\$20,000	0.01%
Comisión de Estructuración	Única	\$640,000	0.30%
Comisión de Colocación	Del monto colocado	\$848,000	0.40%
BANISTMO S.A.			
Comisión de Administración de Fideicomiso	Anual	\$72,000	0.03%
Bolsa de Valores de Panamá, S.A.			
Tarifa de negociación	Única	\$81,563	0.04%
Asignación de ISIN	Por serie	\$75.00	0.00%
Tarifa de inscripción	Por serie	\$250.00	0.00%

Central Latinoamericana de Valores, S.A.

Registro emisión LatinClear	Única	\$250.00	0.00%
-----------------------------	-------	----------	-------

Superintendencia del Mercado de Valores

Comisión de registro ante la SMV por Oferta Pública	Única	\$31,800	0.02%
---	-------	----------	-------

Otros gastos relacionados a la Emisión

Honorarios legales	Única	\$1,200,000	0.57%
Calificadoras de Riesgo	Anual	\$135,000	0.06%
Halcrow	Única	\$94,000	0.04%
Otros gastos estimados (notaría, etc.)	Única	\$600	0.00%
		3,123,538	1.47%

E. Uso de los Fondos

Los fondos netos producto de la venta de los Bonos, por un aproximado de doscientos ocho millones ochocientos setenta y seis mil cuatrocientos sesenta y dos dólares (US\$208,876,462), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, por medio de un préstamo a ENA Este, tendrán los siguientes usos, en orden de prioridad:

(1) Para cancelar el saldo del monto desembolsado, más intereses, del \$91,987,639.82 préstamo puente otorgado por BANCONAL a ENA ESTE, el cual está siendo utilizado por ENA ESTE para financiar, de manera interina, la construcción y equipamiento de los nueve punto nueve (9.9) kilómetros del Tramo El Golf - Tocumen

(2) Para fondear las Cuentas de Reserva. \$26,750,000

(3) Para financiar el desarrollo de mejoras tecnológicas del sistema de cobro de peajes, incluyendo la implementación y puesta en marcha de un sistema único de telepeaje en los Corredores Norte y Sur, así como en el Corredor Norte Fase IIB, y la adecuación de las áreas para la implementación del cobro único. \$15,524,500

(4) Para financiar la construcción del Corredor Norte Fase IIB, el cual comprende el Tramo El Golf - Tocumen, por sesenta y dos millones novecientos un mil doscientos noventa y siete dólares (\$62,901,297), y el Tramo Gonzalillo - Pedregal, por once millones de dólares (US\$11,000,000.00). \$73,901,297

(5) Para usos generales corporativos. \$713,025.18

(1) El préstamo puente a cancelar con BANCONAL está descrito en la sección V.A en el presente Prospecto. Al 19 de febrero de 2014 el saldo adeudado con BANCONAL era noventa y un millones novecientos ochenta y siete mil seiscientos treinta y nueve y dólares con ochenta y dos centavos (\$91,987,639.82).

(2) De los fondos provenientes de la presente Emisión, veintiséis millones setecientos cincuenta mil dólares (\$26,750,000) se estarán utilizando para fondear las siguientes Cuentas del Fideicomiso: veinticinco millones (\$25,000,000) para la Cuenta

de Reserva de Servicio de la Deuda, setecientos cincuenta mil dólares (\$750,000) para la Cuenta de Operación, quinientos mil dólares (\$500,000) para la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y quinientos mil dólares (\$500,000) para la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital. Para ver mayor información ver sección III.H en el presente Prospecto Informativo.

(3) De los fondos provenientes de la presente Emisión, quince millones quinientos veinte y cuatro mil quinientos dólares (\$15,524,500) se estarán utilizando para el desarrollo de mejoras tecnológicas, descrito en la sección III.H en el presente Prospecto.

(4) El Tramo El Golf - Tocumen tiene un avance de obra de aproximadamente 72% de acuerdo al informe de avance de obra de febrero de 2014 presentado por PROYECO, S.A., empresa consultora independiente en temas de ingeniería civil y fiscalizadora oficial de los trabajos asociados con la construcción del Tramo El Golf - Tocumen. De los fondos provenientes de la presente Emisión, sesenta y dos millones novecientos un mil doscientos noventa y siete dólares (\$62,901,297) serán utilizados para terminar la construcción del Tramo El Golf - Tocumen y once millones de dólares (\$11,000,000) para construir el Tramo Gonzalillo - Pedregal. Para mayor información ver sección III.H en el presente Prospecto.

(5) Aproximadamente setecientos trece mil veinticinco dólares con dieciocho centavos (\$713,025.18) de los fondos provenientes de la Emisión serán utilizados para usos generales corporativos.

F. Impacto de la Emisión

De darse la colocación de la totalidad de los Bonos, el efecto de la Emisión en la capitalización del Emisor sería el siguiente:

Pasivo y Patrimonio	Antes de la Emisión	Adiciones y Sustracciones	Después de la Emisión
Pasivos:			
Gastos de Emisión		-3,123,538	-3,123,538
Bonos por pagar		+212,000,000	<u>212,000,000</u>
Total de Pasivos			208,876,462
Patrimonio:			
Aporte Inicial	1,000	+27,000,000 (1)	27,001,000
Aporte Adicionales		+119,299,335 (2)	<u>119,299,335</u>
Total Patrimonio			146,300,335
Total Pasivo y Patrimonio	<u>1,000</u>		<u>355,176,797</u>
Relación pasivos / capital			1.43

(1) Corresponde a la contribución que será aportado por ENA ESTE en el FIDEICOMISO ENA ESTE.

(2) Corresponde a la contra partida después de fondear las reservas neto del aporte de capital de \$27,000,000 más la suma de la cuenta de obra del Tramo El Golf - Tocumen, la cuenta de obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal, la cuenta de telepeaje y los gastos de la Emisión.

G. Garantías

Datos Generales

Ley Aplicable: El FIDEICOMISO ENA ESTE estará constituido de conformidad con las leyes de la República de Panamá.

Lugar y fecha de constitución: El FIDEICOMISO ENA ESTE se constituirá en la Ciudad de Panamá y tendrá su domicilio en las oficinas del Fiduciario (Edificio Plaza Banistmo, Calle 47 Este y Aquilino de la Guardia Piso No. 5, Panamá, República de

Panamá, Teléfono 206-8480, Fax 206-8481, Personas de contacto: Zelideth Choy / Dayra Santana, email: zelideth.c.choy@banistmo.com / dayra.y.santana@banistmo.com

Fideicomitentes:

Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA): Vía Israel, Edificio Corredor Sur, Corregimiento de San Francisco, Apartado 6-2483, El Dorado, Panama, Teléfono 226.7693, Fax 226-7693, Persona de Contacto: Hans Kupfer, email kupferhgk@enacorreedores.com.

ENA ESTE, S.A.: Vía Israel, Edificio Corredor Sur, Corregimiento de San Francisco, Apartado 6-2483, El Dorado, Panama, Teléfono 226.7693, Fax 226-7693, Persona de Contacto: Hans Kupfer, email kupferhgk@enacorreedores.com.

Los Bonos estarán garantizados por un fideicomiso de emisión, garantía y administración de pagos (el "Contrato de Fideicomiso" o "FIDEICOMISO ENA ESTE") con Banistmo, S.A. a favor de los Tenedores Registrados de los Bonos de esta Emisión. A estos efectos, para garantizar los Bonos, se aportarán al FIDEICOMISO ENA ESTE, los siguientes bienes así como todos aquellos dineros, bienes y derechos que, de tiempo en tiempo, sean traspasados al Fiduciario por los Fideicomitentes (ENA y ENA ESTE) o terceras personas, con la aceptación del Fiduciario para que queden sujetos a los términos del Contrato de Fideicomiso, y los que se deriven de éstos, incluyendo, sin limitación, los siguientes (los "Bienes Fiduciarios"):

- (a) La suma de mil Dólares (US\$1,000.00) los cuales serán depositados en la Cuenta de Operación;
- (b) La suma de Veintisiete Millones de Dólares (US\$27,000,000.00) aportada por ENA ESTE, para ser depositada en la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda;
- (c) La totalidad de las Acciones de ENA ESTE;
- (d) Los Derechos Cedidos (salvo por lo mencionado en el literal (g) siguiente) al FIDUCIARIO, de acuerdo al Contrato de Cesión, que a continuación son los siguientes: 1) El derecho a recibir todos los peajes cobrados en el Corredor Norte Fase IIB. 2) El derecho a recibir cualquier pago como resultado del rescate administrativo de la concesión Corredor Norte Fase IIB, realizado por el Estado de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión. 3) El derecho a recibir los ingresos derivados de cualquier pago de (i) la Póliza de Todo Riesgo la cual se mantendrá vigente por todo el tiempo que dure la construcción del Tramo El Golf – Tocumen y (ii) la Póliza de Responsabilidad Civil General la cual se mantendrá vigente por todo el tiempo que dure la construcción del Tramo El Golf – Tocumen. 4) El derecho a recibir los ingresos derivados de cualquier pago de (i) la Póliza de Todo Riesgo la cual se mantendrá vigente por todo el tiempo que dure la construcción del Tramo Gonzalillo – Pedregal y (ii) la Póliza de Responsabilidad Civil General la cual se mantendrá vigente por todo el tiempo que dure la construcción del Tramo Gonzalillo – Pedregal. 5) El derecho a recibir los ingresos derivados de cualquier pago de la póliza de todo riesgo y de la póliza de responsabilidad civil general así como cualesquiera otras pólizas contratadas o que se lleguen a contratar para la operación comercial del Corredor Norte Fase IIB, todas las cuales deberán ser debidamente endosadas a favor del Fiduciario en calidad de beneficiario;
- (e) Los aportes que realice ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA SUR, una vez se haya cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur.;
- (f) Los fondos disponibles de tiempo en tiempo en las Cuentas del Fideicomiso;
- (g) El Préstamo de ENA Este;
- (h) La Garantía de las Acciones, incluyendo (i) todas las acciones, dinero o valores que el Fiduciario tiene derecho a recibir con respecto a la Garantía de Acciones, resultando de una división de acciones, división

inversa de acciones, dividendos en acciones, fusión, escisión, reestructuración o reclasificación del capital social, modificación de los artículos de incorporación de ENA ESTE, o transacción similar o reorganización corporativa, (ii) sujeto a las disposiciones de Sección 7.2(b) del Contrato de Fideicomiso, todos los dividendos en efectivo o cualquier otro tipo de distribuciones o pagos que el FIDUCIARIO tenga derecho a recibir con respecto a la Garantía de Acciones, y (iii) las Acciones Adicionales;

- (i) Los ingresos de la emisión de los Bonos y otras cantidades depositadas en la Cuenta de Ingresos de Emisión de Bonos;
- (j) Los aportes que realice ENA ESTE, de los montos correspondientes a las contribuciones a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados a ENA por ENA SUR, una vez se haya cancelado la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, aportes éstos que deberán ser depositados en la Cuenta de Concentración;
- (k) Los intereses u otros ingresos devengados con respecto a los Bienes Fiduciarios, otras inversiones hechas por parte del FIDUCIARIO bajos los términos del Fideicomiso, y cualquier otro dinero en posesión del FIDUCIARIO;
- (l) Cualquier dinero, acuerdo o interés cedido al Fideicomiso, o que por operación de ley se convierte en parte de los Bienes Fiduciarios incluyendo, pero no limitado a cualquier dinero o beneficios producto de la venta de la Garantía de las Acciones; y
- (m) Todos los demás bienes y derechos que de otra forma resulten incorporados al Fideicomiso y en su caso sean debidamente aceptados por el FIDUCIARIO.

H. Cuentas del Fideicomiso y Diagramas

A continuación se detalla todas las Cuentas del Fideicomiso, incluyendo el propósito y uso de cada una de ellas:

Cuenta de Ingresos de Emisión de los Bonos: En o en fecha anterior a la Fecha de Oferta, el Fiduciario abrirá y establecerá una cuenta corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Ingresos de Emisión de los Bonos") con el único propósito de depositar o causar que se depositen los ingresos producto de la colocación de los Bonos. Los fondos serán utilizados de acuerdo a lo mencionado en la sección 3.3 del Contrato de Fideicomiso. Una vez que el Fiduciario haya distribuido dichas sumas depositadas, la Cuenta de Ingresos de Emisión de los Bonos será cerrado y cualquier saldo remanente en dicha cuenta deberá ser transferido a la Cuenta de Operación.

Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen: El Fiduciario abrirá y mantendrá sea necesario, pero en todo caso hasta el pago total del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen, una cuenta corriente en BANISTMO, S.A. (la "Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen", en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen. Los pagos serán realizados por el Fiduciario conforme le instruya el Administrador al contratista del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen, o cualquier cesionario de sus créditos. Cualquier balance remanente en esta cuenta una vez el Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen haya sido totalmente pagado le será transferido a ENA ESTE de conformidad con las instrucciones del Administrador.

Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal: El Fiduciario abrirá y mantendrá sea necesario, pero en todo caso hasta el pago total del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal, una cuenta corriente en BANISTMO, S.A. (la "Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal", en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Obra Tramo Gonzalillo - Pedregal. Los pagos serán realizados por el Fiduciario conforme le instruya el Administrador al contratista del Contrato de Obra Tramo Gonzalillo - Pedregal, o cualquier cesionario de sus créditos. Cualquier balance remanente en esta cuenta una vez el Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen haya sido totalmente pagado le será transferido a ENA Este de conformidad con las instrucciones del Administrador.

Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta mientras sea necesario, una cuenta bancaria corriente en BANISTMO (la "Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje"), en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario, la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje. Los pagos serán realizados por el Fiduciario conforme le instruya el Administrador al contratista del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje, o cualquier cesionario de sus créditos. Cualquier balance remanente en esta cuenta una vez concluido el Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje le será transferido a ENA ESTE de conformidad con las instrucciones del Administrador.

Cuenta de Concentración: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Concentración"), en la cual se depositarán los dineros (i) que se recauden en concepto de peajes por transitar en el Corredor Norte Fase IIB, los cuales han sido cedidos al Fiduciario conforme al Contrato de Cesión y por el cual el Administrador causará que el Operador deposite diariamente dichos dineros y (ii) que se generen de los Bienes Fiduciarios, excluyendo los réditos de las Inversiones Permitidas.

Los fondos de la Cuenta de Concentración podrán ser transferidos a las siguientes cuentas en el siguiente orden: la Cuenta de Operación, Cuenta de Pago Primario, Cuenta de Mantenimiento Mayor, Cuenta para Inversiones de Capital y Cuenta de Flujo de Capital Excedente, según instrucciones recibidas por el Fiduciario conforme el Reporte de Administración Mensual.

La Cuenta de Concentración recibirá los aportes que realice ENA ESTE de los montos correspondientes a los aportes a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados por ENA SUR, una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur.

El Fiduciario quedará autorizado para debitar anualmente todas las comisiones, honorarios, gastos e indemnizaciones que los Fideicomitentes deban pagarle, previa presentación al Administrador, de la factura correspondiente, según aplique.

Cuenta de Operación: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Operación") para cubrir los costos de operación y mantenimiento menor del Corredor Norte Fase IIB y en la cual se depositarán para ello los fondos de la Cuenta de Concentración. Esta cuenta bancaria inicialmente estará fondeada con setecientos cincuenta mil dólares (\$750,000) en concepto de reserva, producto de la colocación de los Bonos.

El Fiduciario traspasará de los fondos depositados en la Cuenta de Concentración las sumas establecidas en el Reporte de Administración Mensual, siempre que haya fondos suficientes en la Cuenta de Concentración y hasta donde alcancen. De no existir fondos suficiente para atender los pagos que deban hacerse de la Cuenta de Operación, conforme el Reporte de Administración Mensual, el Administrador instruirá al Fiduciario la utilización del fondo de reserva que se mantiene en dicha cuenta, para atender el faltante para la realización de todos los pagos contemplados en el Reporte de Administración en concepto de gastos operativos.

Los fondos en la Cuenta de Operación serán utilizados para pagar los siguientes gastos:

- Las comisiones, honorarios, gastos e indemnizaciones del Fiduciario
- Los honorarios de la BVP.
- Los honorarios de la SMV.
- Los honorarios de LatinClear.
- Los honorarios de las Calificadoras de Riesgo.
- Los honorarios trimestrales del Administrador.
- Los gastos operativos reembolsables al Administrador y/o a ENA ESTE;
- Los honorarios del Operador.
- Las primas de los Seguros.
- Los impuestos aplicables.
- Los honorarios y gastos de todos los asesores externos de ENA ESTE y del Administrador.

Cuenta de Pago Primario: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Pago Primario") para depositar los fondos para los pagos a intereses de los Bonos a favor del Agente de Pago y en beneficio de los Tenedores Registrados y en la cual se depositarán para ello los fondos de la Cuenta de Concentración, neto de la transferencia a la Cuenta de Operación. El Fiduciario traspasará de los fondos depositados en la Cuenta de Concentración las sumas establecidas en el Reporte de Administración Mensual, siempre que haya fondos suficientes en la Cuenta de Concentración y hasta donde alcancen. De no existir fondos suficientes para atender los pagos que se deben hacer bajo la Cuenta de Pago Primario, conforme el Reporte de Administración Mensual, el Administrador instruirá al Fiduciario a utilizar la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda para atender el faltante.

Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda") a fin de tener una reserva que pueda cubrir cualquier insuficiencia que pudiese haber en la Cuenta de Pago Primario, para realizar los pagos de intereses de los Bonos a favor del Agente de Pago y en beneficio de los Tenedores Registrados. Esta cuenta bancaria estará fondeada con cincuenta y dos millones de dólares (\$52,000,000) en concepto de reserva, compuesta por: veintisiete millones de dólares (\$27,000,000) que serán aportados por ENA ESTE y veinte cinco millones de dólares (\$25,000,000) adicionales, producto de la colocación de los Bonos.

El Fiduciario traspasará, de ser necesario por insuficiencia de fondos en la Cuenta de Pago Primario, de los fondos depositados en la Cuenta de Reserva para el Servicio de la Deuda a la Cuenta de Pago Primario, por el monto que le instruya y según instrucciones del Administrador en el Reporte de Administración Mensual para cumplir en cada Fecha de Pago con los pagos de intereses de los Bonos. Además, a partir de la fecha en que ENA ESTE inicie el aporte a los Bienes Fiduciarios, de los montos correspondientes a los aportes a su capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados por ENA SUR, una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, y siempre y cuando se haya cumplido el plazo de Cinco (5) años contados a partir de la Fecha de Oferta, el Administrador podrá instruir al Fiduciario el pago de capital de los Bonos, utilizando los fondos disponibles en la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda, conforme indique en el Reporte de Administración Mensual. En este último caso, la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda deberá mantener durante la vigencia del presente Fideicomiso siempre un saldo mínimo equivalente a los siguientes dos (2) trimestres de pago de intereses de los Bonos conforme le instruya el Administrador.

Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor") para la debida ejecución del plan de mantenimiento mayor anual preparado anualmente por el Operador y aprobado por el Administrador siempre que haya suficientes fondos en la Cuenta de Concentración, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación y Cuenta de Pago Primario y hasta donde alcancen, para depositar en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor el monto que se indique en el Reporte de Administración Mensual emitido por el Administrador. Esta cuenta bancaria estará fondeada con quinientos mil dólares (US\$500,000), en concepto de reserva, producto de la colocación de los Bonos.

De no existir fondos suficientes para atender los pagos que deban hacerse bajo la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, conforme el Reporte de Administración Mensual, el Administrador instruirá al Fiduciario la utilización del fondo de reserva que se mantiene en dicha cuenta, para atender el faltante para la realización de todos los pagos de mantenimiento mayor contemplados en el Reporte de Administración. Las sumas utilizadas del fondo de reserva que se mantiene en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, deberán ser prontamente restituidas conforme lo instruya el Administrador.

Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital"), para la debida ejecución del plan anual de inversiones preparado por el Administrador siempre que haya suficientes fondos en la cuenta de Concentración, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación, Cuenta de Pago Primario y Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y hasta donde alcancen, para depositar en la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital el monto que se indique en el Reporte de Administración Mensual emitido por el Administrador. Esta cuenta



bancaria estará fondeada con quinientos mil dólares (US\$500,000), en concepto de reserva, producto de la colocación de los Bonos.

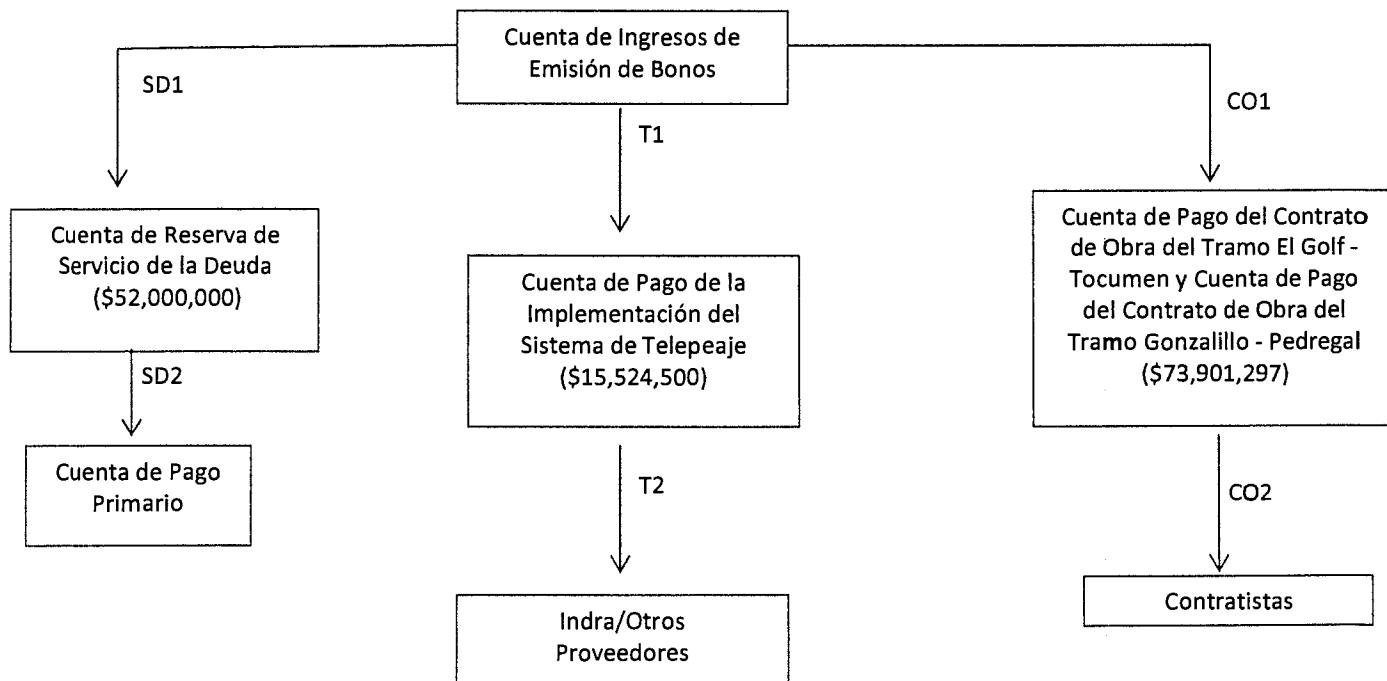
De no existir fondos suficientes para atender los pagos que deban hacerse bajo la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital, conforme el Reporte de Administración Mensual, el Administrador instruirá al Fiduciario, la utilización del fondo de reserva que se mantiene en dicha cuenta, para atender el faltante para la realización de todos los pagos para inversiones de capital contemplados en el Reporte de Administración. Las sumas utilizadas del fondo de reserva que se mantiene en la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital, deberán prontamente restituidas conforme lo instruya el Administrador.

Cuenta de Flujo de Capital Excedente: El Fiduciario abrirá y mantendrá abierta durante la vigencia del FIDEICOMISO una cuenta bancaria corriente en BANISTMO S.A. (la "Cuenta de Flujo de Capital Excedente") para depositar en la misma los excedentes de fondos provenientes de la Cuenta de Concentración, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación, Cuenta de Pago Primario, Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital, y hasta donde alcancen, para depositar en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente el monto que se indique en el Reporte de Administración Mensual emitido por el Administrador.

Todas aquellas sumas depositadas en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente serán inmediatamente transferidas a la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda. A partir de la fecha en que ENA ESTE inicie el aporte a los Bienes Fiduciarios, de los montos correspondientes a los aportes a su capital social que reciba de ENA, (producto de los dividendos que, de tiempo en tiempo, le sean pagados por ENA Sur, S.A) y (i) una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la emisión de bonos del Fideicomiso ENA Sur, y (ii) se haya cumplido el plazo de Cinco (5) años contados a partir de la Fecha de Oferta, el Administrador podrá instruir al FIDUCIARIO, el pago de capital de los Bonos, utilizando los fondos disponibles en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente, conforme indique en el Reporte de Administración Mensual.

Las Cuentas del Fideicomiso serán abiertas con el único propósito de satisfacer los propósitos del Contrato de Fideicomiso y serán cerradas prontamente tras la terminación del presente Contrato de Fideicomiso, de acuerdo con las estipulaciones del Artículo IX del Contrato de Fideicomiso.

Diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos hasta que el Corredor Norte Fase IIB entre en operación.



Leyenda del Diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos hasta que el Corredor Norte Fase IIB entre en operación.

Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda

SD1. De acuerdo a instrucción del Administrador, el Fiduciario depositará \$52,000,000 en la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda, \$27,000,000 producto del aporte de ENA y \$25,000,000 producto de la colocación de los Bonos.

SD2. Si en cualquier Fecha de Transferencia hubiera un déficit en la Cuenta de Pago Primario, el Administrador instruirá al Fiduciario a utilizar la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda para atender el faltante en la Cuenta de Pago Primario.

Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje

T1. De acuerdo a instrucción del Administrador, el Fiduciario depositará US\$15,524,500, producto de la colocación de los Bonos, en la Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje para realizar los pagos del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje.

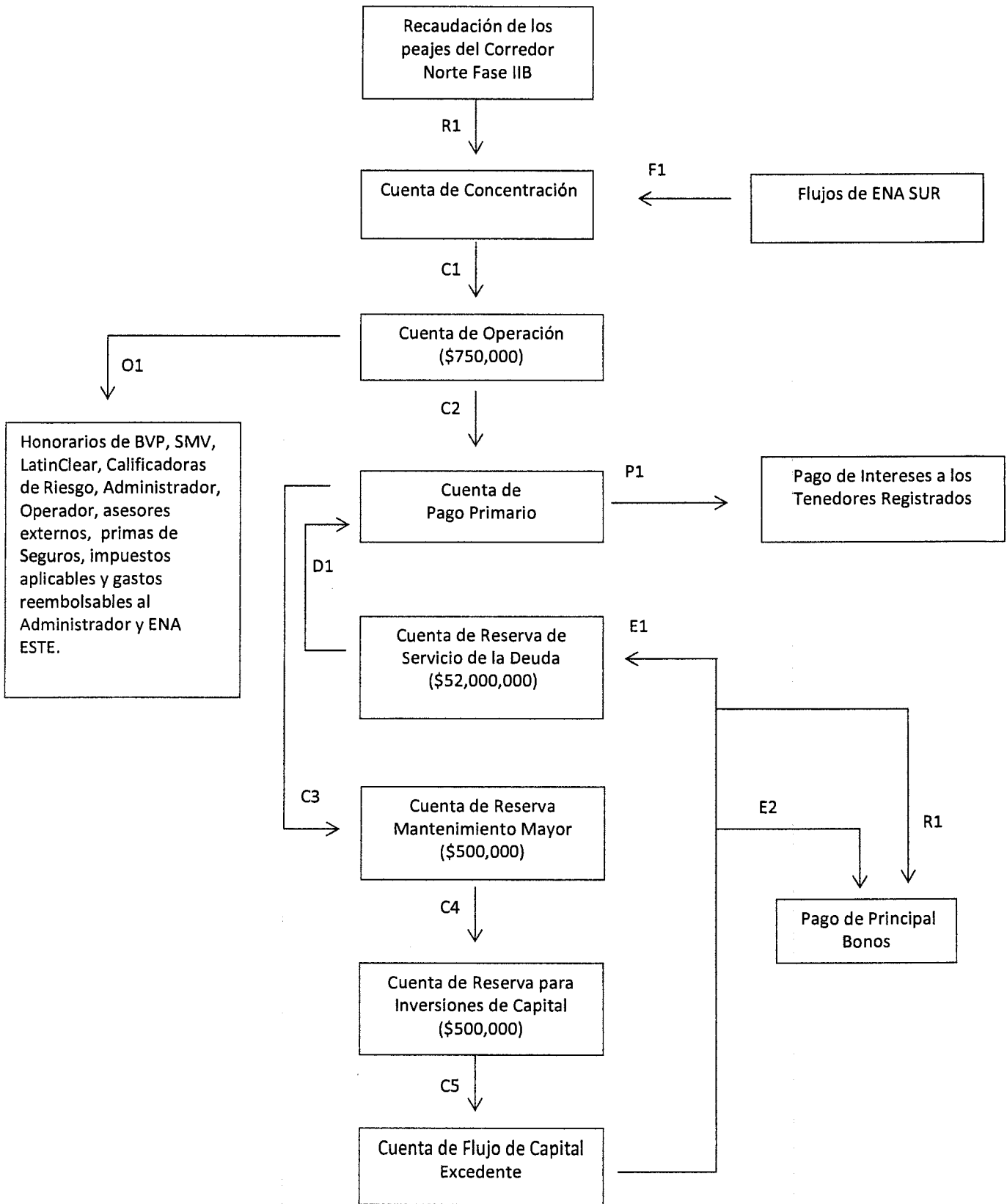
T2. Para pagar al contratista y otros proveedores del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje.

Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen y Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal

CO1. De acuerdo a instrucción del Administrador, el Fiduciario depositará US\$62,901,297, producto de la colocación de los Bonos, en la Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen para realizar los pagos del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen y US\$11,000,000, producto de la colocación de los Bonos, en la Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal para realizar los pagos del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal.

CO2. Para pagar a los contratistas de los Contratos de Obra

Diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos una vez que el Corredor Norte Fase IIB comience a generar ingresos.



Leyenda del Diagrama de las Cuentas del Fideicomiso y sus pagos una vez que el Corredor Norte Fase IIB comience a generar ingresos:

Recaudación.

R1. La recaudación de los peajes del Corredor Norte Fase IIB se deposita en la Cuenta de Concentración.

Cuenta de Concentración

En cada Fecha de Transferencia, el Fiduciario envía los fondos de la Cuenta de Concentración conforme al Reporte de Administración y sujeto a disponibilidad, a las siguientes cuentas en el siguiente orden:

C1. A la Cuenta de Operación

C2. A la Cuenta de Pago Primario, neto de la transferencia a la Cuenta de Operación.

C3. A la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación y a la Cuenta de Pago Primario.

C4. A la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación, la Cuenta de Pago Primario y la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor.

C5. A la Cuenta de Flujo de Capital Excedente, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación, la Cuenta de Pago Primario, la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, y la Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital.

Una vez se cancela la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur:

F1. La Cuenta de Concentración recibirá los montos correspondientes a los aportes a capital social que reciba de ENA, producto de los dividendos que le sean pagados por ENA SUR.

Cuenta de Operación

O1. Para pagar los costos de operación y mantenimiento menor del Corredor Norte Fase IIB.

Cuenta de Pago Primario

P1. Para pagar a los Tenedores Registrados, los intereses de los Bonos a dicha Fecha de Pago.

D1. Si en cualquier Fecha de Transferencia hubiera un déficit en la Cuenta de Pago Primario, el Administrador instruirá al Fiduciario a utilizar la cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda para atender el faltante.

Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda

R1. Una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, y siempre y cuando se haya cumplido el plazo de Cinco (5) años contados a partir de la Fecha de Oferta, el Administrador podrá instruir al Fiduciario, el pago de capital de los Bonos, utilizando los fondos disponibles en la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda conforme se indica en el Reporte de Administración Mensual.

Cuenta de Flujo de Capital Excedente

E1. Todas aquellas sumas depositadas en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente serán transferidas a la Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda.

E2. Una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, y siempre y cuando se haya cumplido el plazo de Cinco (5) años contados a partir de la Fecha de Oferta, el Administrador podrá instruir al Fiduciario, el pago de capital de los Bonos, utilizando los fondos disponibles en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente conforme se indica en el Reporte de Administración Mensual.

I. Referente al Fiduciario

Datos Generales

El Fiduciario es BANISTMO, S.A., una sociedad anónima organizada y existente de conformidad con las leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita a la Ficha cuatrocientos cincuenta y seis mil setecientos cuarenta y cuatro (456744), Documento seiscientos treinta y tres mil ciento noventa y siete (633197) de la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, con licencia fiduciaria número tres-ochenta y seis (3-86) del veintiséis (26) de noviembre de mil novecientos ochenta y seis (1986). La persona encargada es Zelideth Choy.

El Fiduciario además de dedicarse al negocio fiduciario, también cuenta con una licencia bancaria y ofrece servicios tales como banca personal, banca privada y banca de empresas.

Banistmo, en su calidad de fiduciario no ha sido objeto de alguna sanción en firme por parte del regulador fiduciario, la Superintendencia de Bancos de Panamá.

El FIDEICOMISO ENA ESTE o alguna de sus subsidiarias, afiliadas o persona controladora no tiene obligaciones pendientes con el Fiduciario o alguna de sus afiliadas, subsidiarias o persona controladora.

El Fiduciario o alguna de sus subsidiarias, afiliadas o persona controladora no es tenedor de valores del FIDEICOMISO ENA ESTE o será tenedor de los valores objeto de la solicitud.

El FIDEICOMISO ENA ESTE es irrevocable.

El FIDEICOMISO ENA ESTE no es puro y simple; es un fideicomiso de emisión, administración y garantía.

Deberes del Fiduciario.

El FIDUCIARIO deberá:

- a. Aceptar la entrega y propiedad, a título fiduciario, de los Bienes Fiduciarios objeto del Contrato de Fideicomiso y cualesquiera otros que los Fideicomitentes aporten en el futuro.
- b. Administrar y/o disponer, total o parcialmente, de los Bienes Fiduciarios, en los términos y condiciones que se establecen en Contrato de Fideicomiso.
- c. Abrir las Cuentas del Fideicomiso necesarias para la administración de los fondos líquidos que constituyen los Bienes Fiduciarios.
- d. Entregar los Bienes Fiduciarios al fiduciario sustituto designado de conformidad con la sección 6.8 del Contrato de Fideicomiso o la ley.
- e. Llevar, por sí o por medio de terceros, la contabilidad del FIDEICOMISO de manera estrictamente separada a la del resto de los activos del FIDUCIARIO o de otros fideicomisos que administre, y rendir cuenta de su gestión administrativa, en los términos indicados más adelante.
- f. Preparar informes anuales de rendición de cuenta y al momento de la Fecha Efectiva de Terminación, y presentarlos al Agente de Pago, a los FIDEICOMITENTE y al Administrador, dentro de los cuarenta y cinco (45) días calendarios siguientes a cada aniversario del Fideicomiso. Dichos informes anuales deben incluir, sin que constituya limitación, el balance general y un estado de resultados (ingresos y gastos).
- g. Suministrar al Administrador, a más tardar dos (2) meses después del cierre de cada año fiscal, los estados financieros del Fideicomiso correspondientes a dicho período, debidamente auditados por una firma de auditores independientes.
- h. Suministrar al Administrador, los estados financieros trimestrales interinos no auditados del Fideicomiso, a más tardar un (1) mes después de terminado cada trimestre fiscal.
- i. Entregar a los Fideicomitentes y al Administrador, las informaciones, datos y reportes que se le soliciten, sin perjuicio de las demás obligaciones de información previstas en este instrumento y en la Ley.
- j. Remitir a las autoridades competentes, en cualquier tiempo, la información que se le requiera sobre su gestión como FIDUCIARIO u otra que conforme a la ley deba suministrar. Previa notificación a los Fideicomitentes y al

Administrador, el FIDUCIARIO podrá divulgar cualquier información en relación con los Documentos de la Emisión según sea requerido conforme a la ley o reglamentación administrativa, sentencia judicial o conforme le sea así requerido por autoridad gubernamental.

- k. Conservar los documentos que prueben el cumplimiento de su gestión como propietario fiduciario durante la vigencia del presente Contrato y hasta que haya sido aprobada la rendición final de cuentas.
- l. Actuar a través de mandatario(s) o apoderado(s) en lo que sea necesario o conveniente, a su entero juicio y discreción, para ejecutar los poderes y responsabilidades de EL FIDUCIARIO y como tal, constituir apoderados judiciales para incoar y seguir hasta su conclusión cualquier acción o medida judicial o extrajudicial que le pudiera corresponder, o de otra manera, iniciar y seguir hasta su conclusión toda y cualquier acción que le pueda corresponder al dueño o titular de cualquiera de los Bienes Fiduciarios.
- m. Ejecutar todos los actos inherentes a su cargo.
- n. Cumplir, con la diligencia debida, las obligaciones que le impone el Contrato de Fideicomiso y la ley, pero el FIDUCIARIO sólo será responsable ante los Fideicomitentes y los Beneficiarios en caso que medie culpa grave o dolo de su parte y siempre que así sea (a) determinado mediante resolución ejecutoriada del tribunal competente; (b) aceptado por escrito por el FIDUCIARIO; o (c) de cualquier otra forma acordado por escrito entre el FIDUCIARIO y los BENEFICIARIOS o los Fideicomitentes. El FIDUCIARIO no será responsable ante ninguna otra parte de los Documentos de la Emisión.
- o. Cumplir con todas las instrucciones emitidas por el Administrador y/o el Agente de Pago, según aplique de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, dentro del alcance de sus respectivas funciones y atributos bajo el presente Contrato. Sin embargo, el FIDUCIARIO no tendrá obligación de acatar instrucciones que le imparta el Administrador o el Agente de Pago, si en la opinión razonable del Fiduciario, el cumplimiento de dichas instrucciones (i) resultaría en la violación de alguna ley, reglamento u orden judicial o de cualquier otra autoridad, (ii) violaría los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso y/o los Documentos de la Emisión, (iii) expondría al FIDUCIARIO a responsabilidad u obligación personal o le acarrearía algún perjuicio o (iv) requeriría que el FIDUCIARIO incurriera en gastos si no existen fondos suficientes en el Contrato de Fideicomiso para hacerle frente a los mismos.
- p. Notificar al Agente de Pago, a los Fideicomitentes y al Administrador, la existencia de reclamaciones, demandas, querellas, denuncias o expedientes administrativos que se promuevan contra los Bienes Fiduciarios o el Fideicomiso, tan pronto como sea notificado, y asumir en forma diligente la defensa de los Bienes Fiduciarios o el Fideicomiso. EL FIDUCIARIO no asumirá responsabilidad alguna por las pérdidas que directa o indirectamente sufran los Bienes Fiduciarios como consecuencia de las acciones promovidas contra el Fideicomiso, salvo que si tales acciones se hubiesen derivado por su culpa grave o dolo. Los Fideicomitentes están obligados a coadyuvar con EL FIDUCIARIO en la defensa de los Bienes Fiduciarios conforme lo establecido en el Contrato de Fideicomiso y mantener indemne al Fiduciario conforme a lo establecido en la Sección 6.7 del Contrato de Fideicomiso, salvo en el caso de culpa grave o dolo del FIDUCIARIO.

El Agente de Pago notificará a los Tenedores Registrados a la dirección y persona de contacto indicada por cada uno de ellos en el Registro las informaciones que el Agente de Pago, Registro y Transferencia reciba en su calidad de Agente de Pago bajos los términos y condiciones de los Documentos de la Emisión, y les remitirá tan pronto como sea posible cualquier informe, documento u otra información que el Agente de Pago reciba del Emisor. Las comunicaciones entre los Tenedores Registrados y el Emisor ser harán a través del Agente de Pago.

- q. Emitir y entregar al Administrador copias de los recibos de los depósitos de los peajes en la Cuenta de Concentración.

- r. Mantener en su carácter de FIDUCIARIO todos los derechos en la propiedad de los Bienes Fiduciarios y cumplir con todas las leyes y reglamentos aplicables al Contrato de Fideicomiso y a los demás Documentos de la Emisión o al FIDUCIARIO en relación con el Contrato de Fideicomiso y los demás Documentos de la Emisión.
- s. Sujeto a lo establecido en la Sección 9.3 del Contrato de Fideicomiso, ceder y transferir a los Fideicomitentes, oportunamente después de la Fecha Efectiva de Terminación, los Bienes Fiduciarios y otras sumas en depósito en las respectivas Cuentas del Fideicomiso según sea instruido por escrito por el Administrador.
- t. Mantener registros completos de todas las transferencias, transacciones, desembolsos e inversiones hechas de acuerdo con el Contrato de Fideicomiso y de todas las notificaciones recibidas y enviadas. Tales registros estarán disponibles para la inspección del Administrador, previa notificación al FIDUCIARIO de al menos dos (2) Días Hábiles previos a la fecha de realización de la inspección del Administrador y el Agente de Pago en la oficina del FIDUCIARIO durante horas laborables.
- u. Conforme a las instrucciones que reciba del Administrador o a partir de la fecha que reciba del Agente de Pago una Declaración de Evento de Incumplimiento, notificar a la SMV y a la BVP de la ocurrencia de cualquier hecho relevante, tal como se define este término en las leyes y reglamentos aplicables de la República de Panamá.
- v. Conforme a las instrucciones que reciba del Administrador en el Reporte de Administración Mensual o a partir de la fecha que reciba una Declaración de Evento de Incumplimiento del Agente de Pago, pagar las tasas anuales de supervisión a la SMV y por el listado a la BVP con respecto a los Bonos.
- w. Conforme a las instrucciones que reciba del Administrador o a partir de la fecha que reciba del Agente de Pago una Declaración de Evento de Incumplimiento del Agente de Pago suscribir o realizar todos los actos, procedimientos y contratos requeridos o apropiados para el cumplimiento del propósito del Contrato de Fideicomiso.
- x. Ejecutar sus funciones y obligaciones con la debida diligencia, pero sólo será responsable ante los Fideicomitentes y los Beneficiarios en caso que medie culpa grave o dolo de su parte y siempre que así sea (a) determinado mediante resolución ejecutoriada del tribunal competente; o (b) aceptado por escrito por el FIDUCIARIO; o (c) de cualquier otra forma acordado por escrito entre el FIDUCIARIO y los BENEFICIARIOS o los Fideicomitentes. El FIDUCIARIO no será responsable ante ninguna otra parte de los Documentos de la Emisión.

Responsabilidades del FIDUCIARIO como Emisor.

(a) Adicionalmente a las obligaciones establecidas en el Fideicomiso, a partir de la fecha del Contrato Fideicomiso y hasta la Fecha Efectiva de Terminación, el Fiduciario siempre que haya recibido previamente las instrucciones del Administrador, entregará oportunamente a la SMV y a la BVP, con copia al Agente de Pago, cualquier y todos los documentos requeridos por las leyes y reglamentos aplicables o las regulaciones internas de la SMV y la BVP derivadas del registro y listado de los Bonos (dichos documentos, incluyendo los listados a continuación, serán preparados conforme a la información que se reciba del Administrador como se establece en el Contrato de Administración y entregados al FIDUCIARIO a más tardar 10 Días Hábiles previos a la fecha para presentación a las entidades relevantes para que el FIDUCIARIO pueda proceder con la preparación correspondiente), incluyendo:

- (i) Suministrar a la SMV, a la BVP y al Agente de Pago, a más tardar tres (3) meses después del cierre de cada año fiscal, los estados financieros del Fideicomiso correspondientes a dicho período, debidamente auditados por una firma de auditores independientes. Dichos estados financieros deberán ser confeccionados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo 2-2000 en concordancia con el Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores;
- (ii) Suministrar a la SMV, a la BVP y al Agente de Pago los estados financieros trimestrales interinos no auditados del Fideicomiso, a más tardar dos (2) meses después de terminado el trimestre, que incluye el del cuarto trimestre.

De igual forma, dichos estados financieros deberán ser confeccionados en base a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo 2-2000 en concordancia con el Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores;

(iii) Suministrar a la SMV, a la BVP y al Agente de Pago los informes de actualización trimestrales y anuales (IN-T, IN-A, respectivamente), a los cuales se acompañan los estados financieros correspondientes, según se establece en el Acuerdo 18-2000 de la SMV y sus respectivas modificaciones, lo que contempla su divulgación a los Tenedores Registrados, a través de los medios listados en el referido Acuerdo.

(iv) Presentar junto con los Estados Financieros anuales la Declaración Jurada que se exige en virtud del artículo 3 del Acuerdo 8-2000 de la Superintendencia del Mercado de Valores, la cual formará parte de éstos.

(b) El FIDUCIARIO, como Emisor, tendrá la obligación de presentar los informes y documentos relacionados con el Contrato Fideicomiso ante las entidades correspondientes. El FIDUCIARIO presentará dichos informes y documentos ante las autoridades correspondientes dentro de cinco (5) Días Hábiles siguientes desde el momento en que fueron recibidos del Administrador o del Agente de Pago, según aplique de conformidad con el Contrato Fideicomiso. El FIDUCIARIO no será responsable por la preparación de dichos informes, de no recibir la información necesaria por parte del ADMINISTRACIÓN, o por su contenido.

Derechos de EL FIDUCIARIO:

(a) En el desempeño de su cargo, EL FIDUCIARIO podrá actuar tomando como verídico cualquier documento que éste, actuando como buen padre de familia, creyese ser auténtico y estar firmado o ser presentado por la persona autorizada para ello.

(b) En el desempeño de su cargo, el FIDUCIARIO podrá, antes de tomar cualquier acción, solicitar a cargo del FIDEICOMISO, opiniones escritas de asesores legales o contables; y EL FIDUCIARIO no será responsable por ninguna acción tomada, o dejada de ser tomada, de buena fe, en base a dichas opiniones.

(c) En el desempeño de su cargo, el FIDUCIARIO no será responsable por ninguna acción que tome u omita tomar de buena fe que creyese estar dentro de los poderes y autorizaciones conferidas mediante el Contrato de Fideicomiso.

(d) Solicitar instrucciones con respecto a cualquiera acción que el FIDUCIARIO considere deba o se establezca deba tomar en virtud de este Contrato y/o los Documentos de la Emisión, de los que sea parte, excepto en la medida que dicha acción haya quedado suficientemente descrita en este Contrato y/o los Documentos de la Emisión, de los que sea parte, a: (a) el Administrador, mientras que el FIDUCIARIO no haya recibido del Agente de Pago una Declaración de Evento de Incumplimiento; o (b) posterior a que se haya recibido del Agente de Pago una Declaración de Evento de Incumplimiento; quedando liberado el FIDUCIARIO de toda responsabilidad en caso de actuar de conformidad con dichas instrucciones, así como de cualquier daño o perjuicio que pueda producirse por la demora de tomar dicha acción mientras el FIDUCIARIO obtiene instrucciones del ADMINISTRADOR o el Agente de Pago, según corresponda, en ambos casos, siempre y cuando los daños o perjuicios no sean causados por la culpa grave o dolo del FIDUCIARIO.

e) En el cumplimiento de sus deberes y obligaciones, el FIDUCIARIO podrá actuar directamente o por conducto de agentes, apoderados o mandatarios (y podrá delegar poderes y potestades discrecionales en ellos), y el FIDUCIARIO no será responsable por la conducta de dichos agentes, apoderados o mandatarios, siempre que el FIDUCIARIO no haya actuado con culpa grave o dolo en la selección de tales agentes, apoderados o mandatarios. El FIDUCIARIO y sus empresas afiliadas podrán prestar servicios al Fideicomiso y cobrar por dichos servicios, siempre que los mismos sean cobrados en términos comercialmente razonables ("*arm's length*").

Responsabilidad de EL FIDUCIARIO:



(a) El FIDUCIARIO no será responsable por la insuficiencia de los Bienes Fiduciarios para efectuar los pagos requeridos bajo el Fideicomiso o de cualquier otro Documento de la Emisión;

(b) El FIDUCIARIO sólo será responsable ante los Fideicomitentes y los Beneficiarios en caso que medie culpa grave o dolo de su parte y siempre que así sea (a) determinado mediante resolución ejecutoriada del tribunal competente; (b) aceptado por escrito por el FIDUCIARIO; o (c) de cualquier otra forma acordado por escrito entre el FIDUCIARIO y los BENEFICIARIOS o los Fideicomitentes. El FIDUCIARIO no será responsable ante ninguna otra parte de los Documentos de la Emisión.

(c) El FIDUCIARIO se compromete a cumplir solamente con los deberes específicamente establecidos en este Fideicomiso y los otros Documentos de la Emisión, de los cuales forma parte. De no especificarse lo contrario en el Contrato de Fideicomiso o en los otros Documentos de la Emisión, cada FIDEICOMITENTE reconoce y acuerda que el FIDUCIARIO deberá actuar de acuerdo con las instrucciones dadas por el Administrador, mientras que el FIDUCIARIO no haya recibido notificación por escrito del Agente de Pago de una Declaración de Evento de Incumplimiento, ó (ii) el Agente de Pago si el mismo ha notificado al FIDUCIARIO de la existencia de un Evento de Incumplimiento, hasta el momento en que el Agente de Pago notifique al FIDUCIARIO que el Evento de Incumplimiento ha sido subsanado o ya no continúa, según sea el caso, o de no haber sido subsanado el Evento de Incumplimiento y proceda a la entrega de la Declaración de Evento de Incumplimiento. En caso que el FIDUCIARIO reciba instrucciones contradictorias de parte del Administrador y del Agente de Pago, el FIDUCIARIO deberá consultar el asunto con el Administrador y el Agente de Pago, de no resolverse el asunto dentro de cinco (5) días hábiles siguientes, el FIDUCIARIO estará autorizado para actuar de acuerdo con las instrucciones del Agente de Pago, quedando liberado el FIDUCIARIO de toda responsabilidad en caso de actuar de conformidad con dichas instrucciones, así como de cualquier daño o perjuicio que pueda producirse por la demora de tomar dicha acción mientras el FIDUCIARIO obtiene instrucciones del Administrador o el Agente de Pago, según corresponda, en ambos casos, siempre y cuando los daños o perjuicios no sean causados por la culpa grave o dolo del FIDUCIARIO.

(d) El FIDUCIARIO, sus agentes o Afiliadas no serán responsables por acciones u omisiones tomadas para la debida administración y ejecución del presente Contrato de Fideicomiso o los demás Documentos de la Emisión, salvo en el caso de culpa grave o dolo del FIDUCIARIO que fuera finalmente declarada como tal por un tribunal competente o aceptada por escrito por el FIDUCIARIO. Además, sin que constituya limitación a los derechos y deberes del FIDUCIARIO conforme al presente Contrato, a menos que de otro modo conste específicamente en el Contrato de Fideicomiso, el FIDUCIARIO deberá (sujeto a los términos del Contrato de Fideicomiso y de los Documentos de la Emisión, de los cuales sea parte) otorgar aquellos consentimientos, formular aquellas solicitudes, y tomar o abstenerse de tomar aquellas acciones permitidas (pero no expresamente requeridas) a ser otorgadas, hechas o tomadas por el FIDUCIARIO bajo los Documentos de la Emisión, conforme sea instruido por el Administrador o el Agente de Pago, según sea el caso sujeto a lo establecido en el literal (b) anterior de esta Sección del presente Contrato. Nada de lo establecido en el Contrato de Fideicomiso deberá interpretarse de manera que el FIDUCIARIO quede exonerado o relevado de su responsabilidad por su propia culpa grave o dolo.

(e) Los deberes y obligaciones del FIDUCIARIO serán determinados únicamente por las disposiciones expresas del Contrato de Fideicomiso y los demás Documentos de la Emisión, de los cuales el FIDUCIARIO sea parte, y el FIDUCIARIO no será responsable salvo por la ejecución de aquellas obligaciones y deberes que sean expresamente establecidos en los Documentos de la Emisión de los cuales sea parte.

(f) Nada en el Contrato de Fideicomiso requerirá que el FIDUCIARIO incurra o asuma gastos derivados del Contrato de Fideicomiso, de sus propios fondos, o de otra manera incurra en responsabilidad financiera para llevar a cabo cualquier de sus deberes o en el ejercicio de cualquier de sus derechos o poderes de acuerdo con el Contrato de Fideicomiso o los otros Documentos de la Emisión;

(g) En ausencia de culpa grave o dolo por parte del FIDUCIARIO, el FIDUCIARIO puede concluyentemente depender, confiar y fundamentarse en la veracidad y exactitud de las declaraciones y garantías, así como en la certeza y exactitud de las opiniones expresadas en cualquier Documento de la Emisión, y de cualesquiera declaraciones, estados de cuenta, certificados, reportes, informes u opiniones suministradas por escrito al FIDUCIARIO por el Administrador y el Agente de Pago de acuerdo con cualquiera de los Documentos de la Emisión y de conformidad con los requisitos de los Documentos de la Emisión.



(h) Para los propósitos de este Fideicomiso y los Documentos de la Emisión, no se considerará que el FIDUCIARIO tiene conocimiento o ha sido notificado de un Evento de Incumplimiento, a no ser que el FIDUCIARIO reciba notificación por escrito de la Declaración de Evento de Incumplimiento por parte del Agente de Pago.

Relaciones con Afiliadas.

El FIDUCIARIO, o empresas afiliadas a éste, pueden ser acreedoras de los Fideicomitentes (incluso de los Beneficiarios del Fideicomiso) y, por razón de lo anterior, el FIDUCIARIO y sus empresas afiliadas debidamente acreditadas como tal, podrán ejercer todos los derechos que les correspondan en su condición de acreedores o por razón de dichas relaciones comerciales, sin verse afectados dichos derechos por motivo de la relación fiduciaria establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Compensación y Gastos del FIDUCIARIO.

(a) Mientras exista y se mantenga vigente el Contrato Fideicomiso y hasta la Fecha Efectiva de Terminación, el FIDUCIARIO recibirá compensación por la suma de sesenta y dos mil dólares (\$62,000.00) moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, más una comisión inicial de estructuración de diez mil dólares (US\$10,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, según lo acordado por escrito entre ENA ESTE y el FIDUCIARIO con fecha 16 de agosto de 2013, o conforme sea acordado de tiempo en tiempo entre las partes, por la prestación de sus servicios bajo el Contrato de Fideicomiso y los otros Documentos de la Emisión, y todos los gastos incurridos en relación con sus deberes y servicios en su calidad de FIDUCIARIO serán pagaderos (o reembolsados de haberse incurrido con anterioridad), incluyendo gastos incurridos por los representantes del FIDUCIARIO y asesores (incluyendo los gastos razonables y documentados de abogados, auditores, contadores, consultores, asesores y agentes contratados por el FIDUCIARIO) a petición del FIDUCIARIO. Estos gastos serán pagaderos de las cantidades depositadas en la Cuenta de Operación o la Cuenta de Concentración mediante débitos conforme a lo establecido en la Sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, a dichos efectos queda expresamente autorizado el FIDUCIARIO para debitarlos de dicha cuenta conforme se establece en la Sección 5.3 del Contrato de Fideicomiso, siempre que previamente haya enviado la factura correspondiente al Administrador y le notifique la cuenta a debitar. El primer honorario anual será pagadero por adelantado en la Fecha de Cierre subsiguiente a la Fecha de Oferta.

(b) Sin limitar la generalidad del párrafo (a) anterior, y en la medida que no existan fondos suficientes en ninguna de las Cuentas del Fideicomiso para pagar los honorarios y gastos del FIDUCIARIO de acuerdo con Sección 5.2 del Contrato de Fideicomiso, o de no darse una Colocación Exitosa, ENA ESTE acuerda pagar o reembolsarle al FIDUCIARIO (de haber sido incurridos los gastos), a petición del FIDUCIARIO, cualquier y todos los gastos incurridos por el FIDUCIARIO o sus representantes y asesores (incluyendo los gastos razonables y documentados de abogados, asesores y agentes contratados por el FIDUCIARIO) con relación a la prestación por parte del FIDUCIARIO de sus servicios como fiduciario y como emisor del Contrato de Fideicomiso y bajo los demás Documentos de la Emisión, incluyendo la cesión transferencia de los Bienes Fiduciarios al FIDUCIARIO y, en general, el cumplimiento de los deberes y obligaciones del FIDUCIARIO bajo los Documentos de la Emisión.

Reemplazo de Fiduciario. Todos los cambios por renuncia o reemplazos del FIDUCIARIO se registrarán por las siguientes estipulaciones:

(a) **(FACULTAD DEL FIDUCIARIO DE RENUNCIAR):** El FIDUCIARIO podrá renunciar a su cargo en cualquier momento, sin necesidad de tener causa justificada para ello y sin responsabilidad alguna, en cuyo caso deberá dar a los Fideicomitentes un aviso previo de por lo menos sesenta (60) días calendario a fin de que los Fideicomitentes nombren a un nuevo fiduciario (el "Fiduciario Sustituto").

Ante una renuncia por parte del FIDUCIARIO, los Fideicomitentes dispondrán de sesenta (60) días calendarios contados a partir de la fecha de aviso de renuncia para designar el Fiduciario Sustituto, y si no lo designa en dicho plazo, entonces el Fiduciario

podrá nombrar como su sustituto a una entidad que cuente con la correspondiente licencia fiduciaria emitida por la Superintendencia de Bancos de Panamá. A partir del momento en que el Fiduciario Sustituto acepte la designación del Fiduciario saliente, el Fiduciario Sustituto sucederá y tendrá todos los derechos, poderes, privilegios y deberes que correspondían al Fiduciario saliente y éste quedará liberado de sus deberes y obligaciones previstas en este Fideicomiso.

La renuncia del Fiduciario no será efectiva hasta la designación del nuevo Fiduciario Sustituto, quien deberá otorgar un documento mediante el cual asuma dicha responsabilidad sujeto a los términos y condiciones de este Fideicomiso, sin necesidad de obtener el Fiduciario la aprobación de los Tenedores Registrados para la firma de dicho documento. Al aceptar el Fiduciario Sustituto se entiende que acepta los términos y condiciones del presente Contrato de Fideicomiso. En el evento de que hayan transcurrido ciento veinte (120) días calendario desde el momento en el que el Fiduciario haya presentado su renuncia a los Fideicomitentes y no se haya podido designar un Fiduciario Sustituto de conformidad con esta Sección, el Fiduciario podrá (a) en representación de los Fideicomitentes y los Beneficiarios, designar a su sucesor conforme a los criterios establecidos para el Fiduciario Sustituto en esta sección. Los Fideicomitentes y Beneficiarios aceptan desde ya los honorarios que cobre dicho fiduciario sustituto, siempre y cuando sean razonables conforme al mercado y la práctica habitual; o (b) poner los Bienes Fiduciarios a disposición de un juzgado competente.

(b) **(REMOCIÓN):** El Agente de Pago, previa autorización de Mayoría de los Tenedores Registrados podrá remover al FIDUCIARIO en los siguientes casos:

- a) En caso de que el FIDUCIARIO cierre sus oficinas en la Ciudad de Panamá o sus autorizaciones para prestar los servicios contratados sean canceladas o revocadas; o
- b) En caso de que el FIDUCIARIO sea intervenido o investigado por la Superintendencia de Bancos de la República de Panamá; o
- c) En caso de que el FIDUCIARIO sea disuelto o caiga en insolvencia, concurso de acreedores o quiebra; o
- d) En caso de que en la opinión razonable de Mayoría de los Tenedores Registrados, el FIDUCIARIO incurra, ya sea por acción u omisión, dolo o en culpa grave en el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Contrato de Fideicomiso; o
- e) En caso de que aumente sus honorarios en forma desproporcionada a juicio de la Mayoría de los Tenedores Registrados.

Concurrentemente con la remoción del FIDUCIARIO, la Mayoría de los Tenedores Registrados nombrará un fiduciario sustituto que contará con las autorizaciones correspondientes y la experiencia requerida para la prestación de los servicios a que hace referencia el Contrato de Fideicomiso.

(c) Sin perjuicio a lo dispuesto en los literales (a) y (b) inmediatamente anteriores, queda expresamente convenido que la renuncia y la correspondiente sustitución de EL FIDUCIARIO no alterará la condición de irrevocabilidad del Contrato de Fideicomiso, por lo cual los Bienes Fiduciarios continuarán afectos al Fideicomiso, independientemente de quien actúe como fiduciario sustituto, y el Contrato de Fideicomiso subsistirá íntegramente a pesar de dichas circunstancias, ya que el traslado de propiedad de los Bienes Fiduciarios se hará en atención a los fines del Contrato de Fideicomiso y no en atención a EL FIDUCIARIO. En adición a lo anterior, queda expresamente convenido que la renuncia de EL FIDUCIARIO solo surtirá efectos a partir de la fecha en que se haya nombrado un fiduciario sustituto, éste haya aceptado el cargo en los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso y los Documentos de la Emisión, EL FIDUCIARIO haga efectivo el traspaso de los Bienes Fiduciarios, a cargo al fideicomiso, y EL FIDUCIARIO entre un informe final de su gestión a LOS Fideicomitentes y el Beneficiario Primario.

Terminación del Fideicomiso

Periodo Efectivo.

El Contrato de Fideicomiso estará en vigencia desde la fecha de firma del mismo hasta que todos los Bienes Fiduciarios hayan sido distribuidos bajo los términos del Contrato de Fideicomiso, después de la Fecha Efectiva de Terminación.

Fecha Efectiva de Terminación.

El Contrato de Fideicomiso terminará cuando ocurra alguno de los siguientes eventos: (i) cuando todos los Bienes Fiduciarios hubiesen sido traspasados a los Beneficiarios, según corresponda, conforme a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso; (ii) en caso de no darse una Colocación Exitosa y se haya cumplido con lo establecido en el segundo párrafo de la Sección 3.3 del Contrato de Fideicomiso; (iii) cuando las Obligaciones Garantizadas hubiesen sido pagadas por el FIDEICOMISO ENA ESTE y no hubiere ninguna obligación pendiente de ser cumplida por las partes de los Documentos de la Emisión, para lo cual el FIDUCIARIO deberá recibir notificación previa de parte del Agente de Pago a dichos efectos, o (iv) cuando se dé alguna de las causales establecidas en el artículo 33 de la Ley 1 de 5 de enero de 1984.

Otra Información Adicional

El Contrato de Fideicomiso no contempla instrucciones de los Fideicomitente en cuanto a lo que el Fiduciario esté prohibido o no. El Fiduciario solo podrá realizar lo que está contemplado en el Contrato de Fideicomiso.

De conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario no cuenta con la facultad para autorizar sustitución de garantías otorgadas como parte de la solicitud de oferta pública.

Dada la naturaleza del Contrato de Fideicomiso, el mismo no contiene de manera expresa las prohibiciones y limitaciones del Fiduciario. No obstante, a lo largo de los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso, los deberes, facultades y obligaciones del Fiduciario están expresamente desarrollados, con lo cual se entiende que el Fiduciario está limitado a la realización / cumplimiento de dichos deberes y obligaciones, según están establecidas en la sección 2.2, sección 5.5, sección 6.1 y sección 6.2 del Contrato de Fideicomiso.

El Contrato de Fideicomiso si contiene la advertencia de que los bienes del Fideicomiso pueden ser secuestrados o embargados por obligaciones incurridas o daños causados con ocasión de la ejecución del Fideicomiso o por terceros cuando se hubieran traspasado o retenido los bienes con fraude en perjuicio de sus derechos.

El Contrato de Fideicomiso no contempla la resolución de controversias que surja del Fideicomiso mediante árbitros o arbitradores.

La obtención de una copia del Contrato de Fideicomiso por parte de los Tenedores Registrados no se encuentra expresamente detallada en el Contrato de Fideicomiso. No obstante, vale la pena indicar que de conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso toda comunicación del Fiduciario con los Tenedores Registrados se hace a través del Agente de Pago, con lo cual sería el Agente de Pago quién le solicite copia del Contrato de Fideicomiso al Fiduciario.

El auditor externo del Fiduciario es KPMG y la persona de contacto es Alejandro Morcillo. Las oficinas de KPMG están ubicadas en Torre KPMG Calle 50 No. 54, Apartado Postal 0816-01089 y el teléfono es 208-0700

La firma de abogados que refrendará el Contrato de Fideicomiso es Morgan & Morgan.

IV. INFORMACION DEL EMISOR Y CONCESIONARIO

A. Historia y Desarrollo del Emisor

El FIDEICOMISO ENA ESTE es un FIDEICOMISO constituido de acuerdo con La Ley 1 de 1984 entre ENA y ENA ESTE, como fideicomitentes, ENA en calidad de Administrador y BANISTMO S.A., una sociedad anónima panameña constituida por Escritura Pública No. 24312 de la Notaria Pública Primera, con fecha 11 de noviembre de 2008, inscrita en el Registro Público de Panamá, sección Mercantil, en Microficha 456744, documento 633197, que actúa no en carácter individual, sino únicamente como fiduciario.

El FIDEICOMISO ENA ESTE es un vehículo legal que no tiene más subsidiarias, empleados, negocios o deudas que aquellos en virtud de los términos de los Documentos de la Emisión.

B. Descripción del Negocio

1. Giro Normal del Negocio del Emisor

El FIDEICOMISO ENA ESTE tiene constituido su domicilio en Edificio Plaza Banistmo, Calle 47 Este y Aquilino De La Guardia Piso No. 5, Panamá, República de Panamá, Atención: Zelideth Choy (zelideth.c.choy@banistmo.com), número de teléfono de contacto: +507 206-8474; número de fax: +507 206-8481.

El FIDEICOMISO ENA ESTE fue constituido para, entre otras cosas, emitir los Bonos, adquirir título sobre los Derechos Cedidos, la Garantía de Acciones, y administrar y disponer de los Bienes Fiduciarios.

El FIDEICOMISO ENA ESTE es un vehículo legal sin subsidiarias ni empleados, y sin ningún otro negocio o deuda (excepto aquellos en virtud de los términos de los Documentos de la Emisión, según se define en el presente Prospecto Informativo). Las obligaciones incurridas por BANISTMO S.A., actuando como fiduciario del Emisor y no a título personal, en favor de los Tenedores de los Bonos son obligaciones incurridas como Fiduciario del Emisor y no constituyen obligaciones personales de BANISTMO S.A. en su calidad individual. Por consiguiente, el Fiduciario no será, como sociedad independiente, responsable del pago del capital o interés de los Bonos. Los pagos realizados bajo los Bonos son garantizados únicamente por los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE. Sin embargo, BANISTMO S.A. no garantiza que los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE serán suficientes para pagar el capital y/o el interés de los Bonos. Si, entre otros casos, se produce un incumplimiento de pago por parte del FIDEICOMISO ENA ESTE, ninguna otra parte podrá recurrir a BANISTMO S.A., ya sea individualmente o ante cualquiera de sus afiliadas, ni a sus activos individuales o a alguna otra persona, sino solo a los Bienes Fiduciarios del FIDEICOMISO ENA ESTE, en beneficio de los Tenedores de Bonos.

El FIDEICOMISO ENA ESTE no tendrá otros activos significativos fuera de los Bienes Fiduciarios.

A la fecha de este Prospecto Informativo, el FIDEICOMISO ENA ESTE no ha preparado estados financieros auditados. El FIDEICOMISO ENA ESTE preparará reportes estados financieros anuales y trimestrales que serán presentados ante la SMV y la BVP en Panamá, de acuerdo con las regulaciones locales.

2. Información General del Concesionario

ENA ESTE es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública número 24,686 del 30 de octubre de 2012, otorgada por la Notaria Cuarta del Circuito de Panamá y debidamente inscrita a la Ficha organizada y existente de 785725, Documento 2274305 del Registro Público. Su domicilio comercial está ubicado en el Edificio Corredor Sur, Vía Israel, Frente al Centro de Convenciones ATLAPA, Corregimiento de San Francisco, Ciudad de Panamá, República de Panamá, Apartado Postal 0830-00264, Teléfono oficina 226-7693, número de Fax 226-7693 y email info@enacorredores.com.

ENA ESTE es el Concesionario del Corredor Norte Fase IIB, el cual incluye un tramo de 9.9 kilómetros del Corredor Norte, desde Brisas del Golf hasta la 24 de diciembre en el área de Tocumen y un tramo de 1 kilómetro a la altura del Entronque Lajas, que conectará el Corredor Norte y la Avenida Manuel Zárata con la Carretera Villalobos - Gonzalillo. ENA ESTE obtuvo esta Concesión mediante la Adenda 9 al Contrato de Concesión No. 98 efectuada el 15 de febrero de 2013, mediante la cual ENA le cede a ENA ESTE, la Concesión del Corredor Norte Fase segmento El Golf-Tocumen, y mediante la Adenda 10 al Contrato de Concesión efectuada el 23 de enero de 2014, donde se le cede a ENA ESTE, el Tramo Gonzalillo - Pedregal.

El Concesionario tendrá la Concesión para, entre otras cosas, estudiar, diseñar, construir, mantener, administrar y operar el Corredor Norte Fase IIB. El Concesionario tendrá la Concesión conforme al Contrato de Concesión. El Concesionario celebrará un Contrato de Operación y Mantenimiento con Maxipista de Panamá, S.A.

Para financiar la construcción del Corredor Norte Fase IIB, ENA ESTE obtuvo un financiamiento con el Banco Nacional de Panamá, el cual consiste en un préstamo puente hasta por \$105 millones con fecha de vencimiento 31 de diciembre de 2013. Este préstamo tiene una tasa de interés de 3.5% anual. El préstamo puente está garantizado con las Acciones de ENA ESTE, cesión de todos los flujos provenientes de los peajes del Corredor Norte Fase IIB, los excedentes de flujo proveniente de ENA SUR, una vez se cancele la totalidad de los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión FIDEICOMISO ENA Sur. Este préstamo puente será cancelado mediante los fondos provenientes de la presente Emisión.

3. Información General del Corredor Norte Fase IIB

El Corredor Norte Fase IIB consiste en un tramo de 9.9 kilómetros del Corredor Norte, desde Brisas del Golf hasta la 24 de diciembre en el área de Tocumen y del Tramo Gonzalillo-Pedregal, que es un tramo de un 1 kilómetro que conectará el Corredor Norte y la Avenida Manuel Zárata con la Carretera Villalobos - Gonzalillo.

El Corredor Norte Fase IIB es el último tramo de acuerdo al plan maestro original del Corredor Norte. Una vez terminado este tramo, éste será de importancia estratégica. Primero, al este conectará directamente el Corredor Norte con el Corredor Sur permitiendo la circunvalación de la ciudad de Panamá. Segundo, pasajeros proveniente del oeste del canal de Panamá y del área de Colón, dónde están ubicados los puertos más importantes del país así como también la Zona Libre de Colón, la zona franca más grande del hemisferio occidental, podrán transitar al Aeropuerto Internacional de Tocumen y puntos este de la ciudad de Panamá, sin tener que entrar en el ciudad. Tercero, creará significativo crecimiento residencial y comercial en las áreas vecinas, en particular al área norte y noreste de Brisas del Golf.

El Corredor Norte Fase IIB se espera que esté completada y funcionando en septiembre de 2014.

El Corredor Norte Fase IIB contempla cuatro (4) carriles, dos carriles por sentido, con un ancho de 3,60 metros cada uno, hombre externo de 3,00 metros a cada lado (hombro ideal de acuerdo a la Norma AASHTO y el Manual de Capacidad Vial HCM 2000), hombre interno de 2,10 metros a cada lado, con una separación intermedia de 0,80 metros, resuelta con una barrera tipo New Jersey, para un ancho total de calzada de 24,60 metros, de concreto hidráulico.

La Fase IIB comprende la incorporación de cuatro entronques adicionales al Corredor Norte específicamente en los sectores de Lajas, Villalobos, Rana de Oro y Mañanitas. Además contempla la construcción de puentes sobre el Río Lajas, el Río Juan Díaz, la Quebrada Naranjal y el Río Tapia, la construcción de estructuras para comunicar a la Urbanización Brisas del Norte,



un paso a desnivel en Villa Sara, un paso inferior vehicular en Mañanitas Genesis y un paso inferior vehicular en la Comunidad Helénica.

El avance de obra del Corredor Norte Fase IIB segmento El Golf - Tocumen es aproximadamente de un 72%, de acuerdo al informe del mes de febrero de 2014 de Proyecor, S.A.

4. Descripción General de Empresa Nacional de Autopista, S.A (ENA).

Empresa Nacional de Autopista, S. A. (ENA) es una sociedad anónima creada bajo la Ley No. 76 del 15 de noviembre de 2010, inscrita a la ficha setecientos veintitrés mil ciento noventa y siete (723197), documento un millón novecientos tres mil setecientos treinta y ocho (1903738) del Registro Público de Panamá. ENA es una sociedad anónima organizada y existente bajo las leyes de la República de Panamá, registrada en la Sección Mercantil de la Oficina de Registro Público, en la ficha 723197, Documento No. 1903738. Las acciones de ENA están emitidas en un formulario registrado y le pertenecen en un 100% al Estado panameño. Las acciones de ENA están bajo la custodia del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). En virtud de la ley aplicable, el Estado puede, sin embargo, vender hasta el 49% de las acciones emitidas y en circulación de ENA. ENA fue constituida para adquirir y manejar empresas que han recibido concesiones de la República de Panamá para construir, conservar, mantener, administrar, financiar y explotar autopistas y carreteras de peaje.

ENA tiene tres subsidiarias: ENA SUR, S.A., ENA Norte, S.A. (en adelante "ENA NORTE") y ENA ESTE, S.A. ENA SUR es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 1496 del 16 de marzo de 1995 e inscrita a la ficha 299957, Rollo 454408, Imagen 55, y opera en la República de Panamá. ENA SUR es concesionaria del Corredor Sur. Su principal fuente de negocio es el mantenimiento, administración y explotación de la autopista de peajes "Corredor Sur", autopista doble de dos, y en ciertos tramos, tres carriles, de 19.8 kilómetros de longitud que opera en una dirección suroeste noreste a lo largo de la costa de Panamá, comunicando el sector oeste de la ciudad de Panamá, el cual incluye el principal distrito comercial y financiero de la ciudad de Panamá y el sector este (Tocumen), el cual incluye el Aeropuerto Internacional de Tocumen y la Carretera Panamericana. Actualmente está compuesto de tres segmentos. El primer segmento es un tramo de 14.08 kilómetros que va desde Tocumen a Costa del Este y se extiende sobre la tierra. El segundo segmento es un viaducto marino de 2.39km que transcurre entre Costa del Este al este y la Plaza de Peajes de Atlapa al oeste. El tercer segmento es sobre un relleno sobre el mar de 3.29km que va desde Atlapa, atravesando Punta Pacífica hasta llegar a la Avenida Balboa o Cinta Costera.

ENA Norte es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 9968 del 20 de abril de 2012 e inscrita a la ficha 767262, documento 2274305 de la Sección Mercantil del Registro Público y opera en la República de Panamá. ENA Norte es concesionaria de la Fase I, el segmento Panamá - Madden y la Fase IIA del Corredor Norte. Su principal fuente de negocio es el mantenimiento, administración y explotación de estos tres segmentos de la autopista de peajes "Corredor Norte", autopista doble de dos carriles de 33.4 kilómetros que atraviesa el norte de la ciudad de Panamá. El primer segmento o "Fase I" es un tramo de 13.2 kilómetros en dirección suroeste / noreste comenzando en Albroom y terminando en Tinajitas. Abrió sus puertas en 1997 e inició operaciones de peaje en 1998. El segundo segmento o "Segmento Panamá - Madden" es un tramo de 13.4 kilómetros en dirección noroeste a sureste, con intersección con la Fase I, aproximadamente 4 kilómetros desde el noreste. Abrió sus puertas en mayo 1999 y se cobró peaje desde el inicio. El tercer segmento o "Fase IIA" es un segmento de 6.2 kilómetros que abrió puertas en mayo 2009 y se extiende de la Fase I desde Tinajitas hasta Brisas del Golf. En este segmento se han cobrado peajes desde que entró en operaciones.

ENA ESTE es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 24,686 del 30 de octubre de 2012 e inscrita a la ficha 785725, documento 2274305 de la Sección Mercantil del Registro Público y opera en la República de Panamá. ENA ESTE es Concesionaria de la Fase IIB del Corredor Norte. Su principal fuente de negocio es el mantenimiento, administración y explotación del segmento Fase IIB del Corredor Norte.

Antes de la Fecha de Oferta conforme a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso, ENA deberá transferir el título de las Acciones de ENA ESTE al Fideicomiso a través de la firma de un endoso y que será autenticado por un Notario Público.

Se realizó la consulta con Arnold & Potter LLP, abogado internacional para ENA y ENA Sur en la emisión de bonos del Fideicomiso ENA SUR, quienes validaron que los documentos de la transacción de la emisión de bonos del Fideicomiso ENA Sur permite a ENA recibir los excesos de caja que genere ENA SUR, una vez se terminen de amortizar los Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur.

ENA adquirió el Corredor Sur en agosto del 2011 y los tramos existentes (Fase I, Segmento Panamá - Madden y Fase IIA) del Corredor Norte en octubre de 2012. Para financiar la compra de ICA Panamá, S.A. (ahora ENA Sur), concesionaria en su momento del Corredor Sur, cuyo precio de adquisición fue por \$420 millones, el Estado realizó una emisión de bonos por \$395 millones con vencimiento en el 2025 y realizó un aporte de capital de \$50 millones, mientras que para la compra de la concesión del Corredor Norte, cuyo precio de adquisición fue de \$650 millones, el Estado realizó una emisión de bonos por \$600 millones con vencimiento en el 2028 y realizó un aporte de capital de \$76.2 millones.

Los Corredores Norte y Sur cuentan con un sistema de Peaje abierto, por los cual los conductores pagan una suma fija en la caseta de peaje, independientemente de la distancia que recorrerán o hayan recorrido.

A finales de 2012 en el Corredor Sur y principios de 2013 en el Corredor Norte, ENA automatizó el proceso de recaudación de peaje en las casetas y plazas de peaje en ambas autopistas reemplazando el uso predominante de efectivo para pagar los peajes con tarjetas de aproximación (que son, esencialmente, monederos electrónicos). Los usuarios del Corredor Norte y Sur que poseen estas tarjetas precargada de cobro pueden verificar el saldo de la misma en la página web de ENA ingresando el número de folio que aparece en la tarjeta. El Corredor Sur además cuenta con un producto y sistema electrónico de recaudación de peajes llamado Sur Express vinculado a tarjetas de crédito de los respectivos usuarios mediante el cual a los vehículos se les instala un "tag" o "sticker" electrónico que cuando los vehículos se acercan a una antena instalada en la entrada de los carriles habilitados para dicho propósito, automáticamente se levanta la barrera de la caseta de peaje.

ENA estará realizando una mejora en los sistemas de peaje, que consiste en la implementación y puesta en marcha de un sistema de telepeaje que unificará el cobro de los peajes en los corredores (Corredor Norte, Corredor Sur y Corredor Norte Fase IIB) y en las tres concesiones (ENA Norte, ENA SUR y ENA ESTE). Este sistema funcionará con un "tag" de Registro Único Vehicular que entregará la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre y que se colocará en el parabrisas del auto de manera similar a la que actualmente se utiliza con el producto Sur Express del Corredor Sur. Los vehículos no tendrán que detener completamente la marcha al acercarse a la caseta de peaje, toda vez que el sistema leerá automáticamente el código de barra en el "tag" del Registro Único. Estos lectores permitirán que los autos puedan ir a una velocidad más rápida, alrededor de 30 kilómetros por hora. Se espera que el sistema de telepeaje reduzca el congestionamiento vehicular en los puntos de cobro al igual que reduzca las largas filas especialmente en las horas pico.

El costo de la obra será alrededor de los \$15.5 millones y los fondos provendrán de esta Emisión. ENA espera poner en funcionamiento el telepeaje en el segundo trimestre del 2014.

Los Corredores Norte y Sur cuentan con equipo de asistencia vial, el cual brinda apoyo como cambio de neumáticos, carga de batería, compra de combustible, abastecimiento de agua en caso de recalentamiento, primero auxilios, etc. También cuenta con un servicio de grúa las 24 horas al día.

Los Corredores Norte y Sur cuentan con un sistema de Peaje abierto, por los cual los conductores pagan una suma fija en la caseta de peaje, independientemente de la distancia que recorrerán o hayan recorrido.

5. Desempeño de los Corredores Norte y Sur.

Corredor Sur

El desempeño del Corredor Sur, en términos del volumen de transacciones de peaje como en ingresos, ha sido el siguiente en los últimos cinco años completos:

Año	Transacciones	Crecimiento Anual de Transacciones (%)	Ingresos (\$)	Crecimiento Anual del ingreso (%)
2008	34,069,114		39,991,009	
2009	38,252,432	12.3	43,809,764	9.5
2010	41,995,537	9.8	46,949,034	7.2
2011	45,297,491	7.9	50,197,839	6.9
2012	52,343,300	15.6	58,479,945	16.5

El crecimiento anual compuesto de los años 2008 - 2012 fue de 11.3% y 10.0% para transacciones e ingresos, respectivamente.

Al 31 de octubre 2013 (10 meses de operaciones), el volumen de transacciones y de ingresos ha sido de 46,514,787 y \$51,651,932, respectivamente, lo cual representa aumentos de 7.9% y 7.5% respectivamente en comparación con los primeros 10 meses del año 2012.

Habiendo completados nueve abonos trimestrales a principal e intereses desde que los bonos FIDEICOMISO ENA Sur se emitieron en agosto de 2011 hasta noviembre 2013, la situación de la deuda es la siguiente.

- De los \$170.0 millones de los Bonos Serie 2011 Clase A se han amortizado \$15.0 millones, o un 8.8%. (Los bonos Clase A tienen pagos a principal pre-establecidos hasta la fecha de vencimiento de la emisión en el 2025.)
- De los \$225.0 millones de los Bonos Serie 2011 Clase B se han amortizado \$47.7 millones, o un 21.2%. (Los bonos Clase B amortizan en función de los excesos que, neto de la asignación de fondos a los gastos de operación, intereses, principal de los bonos Clase A, gastos de mantenimiento mayor, inversiones de capital y honorarios del Administrador, genera en concepto de peajes la operación del Corredor Sur). A la fecha, la amortización real de los bonos Clase B excede en \$2.3 millones la amortización proyectada.
- De los \$395.0 millones de los bonos Serie 2011, Clase A y Clase B, hasta noviembre 2013 se han abonado \$62.7 millones, o un 15.9% del monto original y total de la emisión.

Estados Financieros ENA SUR

BALANCE DE SITUACIÓN	Auditado 31-Dic-12	Auditado 30-Jun-13	Interino 30-Sept-13
ACTIVOS			
Activos Corrientes			
Cuentas por cobrar comerciales y otros	747,341	1,008,200	873,486
Cuentas por cobrar acciones			
Cuentas por cobrar afiliadas	268,781,137	267,437,250	267,590,823
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,131,953	6,252,040	6,687,771
Total de activos corrientes	275,660,431	274,697,490	275,152,080
Activos no corrientes			
Anticipo intangible por concesión	136,807,551	134,087,895	132,877,993
Derecho por recibir del estado panameño	1,841,622	1,841,622	1,841,622
Anticipos de proyectos	3,000,000	3,000,000	3,000,000
Inversión en subsidiarias	34,044,981	33,763,205	35,161,936
Impuesto sobre la renta diferido	3,368,122	2,510,943	2,400,332

Propiedades de inversión	440,076	440,076	440,076
Otros activos	1,011,855	953,500	1,869,996
Total de Activos no corrientes	180,514,207	176,597,241	177,591,955
TOTAL DE ACTIVOS	456,174,638	451,294,731	452,744,035

PASIVOS

Pasivos corrientes

Préstamo por Pagar	29,891,500	35,307,792	38,126,985
Intereses e impuestos acumulados	9,035,519	8,340,867	10,040,780
Indemnizaciones pendientes por pagar	3,618,934	3,618,934	3,618,934
Comerciales y otras cuentas por pagar			
Depósitos de clientes	362,660	415,970	441,890
Comerciales	1,093,893	986,967	1,329,868
Afiliadas	860,316	251,389	459,666
Provisiones	1,831	1,831	1,829
Total de pasivos corrientes	44,864,653	48,923,750	54,019,952

Pasivos no corrientes

Préstamos por pagar	334,023,225	314,236,764	303,989,746
Anticipo de clientes	1,393,137	2,147,827	2,381,907
Total de Pasivos no corrientes	335,416,362	316,384,591	306,371,653
TOTAL DE PASIVOS	380,281,015	365,308,341	360,391,605

PATRIMONIO

Capital en acciones	29,732,357	31,427,317	31,427,317
Capital adicional pagado	51,694,960	50,000,000	50,000,000
Déficit Acumulado	5,533,694	4,559,073	10,925,113
TOTAL DE PATRIMONIO	75,893,623	85,986,390	92,352,430
TOTAL DE PASIVOS Y PATRIMONIO	456,174,638	451,294,731	452,744,035

Corredor Norte

El desempeño del Corredor Norte (Fase I, Fase IIA y Segmento Panamá – Madden), en términos del volumen de transacciones de peaje como en ingresos, ha sido el siguiente en los últimos cinco años completos:

<i>Año</i>	<i>Transacciones</i>	<i>Crecimiento Anual de Transacciones (%)</i>	<i>Ingresos (\$)</i>	<i>Crecimiento Anual del Ingreso (%)</i>
2008	21,716,263		28,814,922	
2009	31,119,725	43.3	40,042,129	39.0
2010	36,877,074	18.5	48,001,437	19.9
2011	41,678,568	13.0	54,037,253	12.6
2012	47,472,235	13.9	63,620,379	17.7

El crecimiento anual compuesto de los años 2008 - 2012 fue de 21.6% y 21.9% para transacciones e ingresos, respectivamente.

Al 31 de octubre 2013 (10 meses de operaciones) el volumen de transacciones y de ingresos ha sido, 44,505,603 y \$59,589,414, respectivamente, lo cual representa aumentos de 16.7% y 16.5% respectivamente en comparación con los primeros 10 meses del año 2012.

Habiendo completado cuatro abonos trimestrales a principal e intereses desde que los bonos FIDEICOMISO ENA NORTE se emitieron en octubre de 2011 hasta noviembre 2013, la situación de la deuda es la siguiente:

- De los \$600.0 millones de bonos FIDEICOMISO ENA NORTE emitidos se han amortizado \$29.4 millones, o un 4.9%. (Los bonos FIDEICOMISO ENA NORTE amortizan en función de los excesos que, neto de la asignación de fondos a los gastos de operación, intereses, gastos de mantenimiento mayor, inversiones de capital y honorarios del Administrador, genera en concepto de peajes la operación del Corredor Norte). A la fecha, la amortización real de los bonos excede en \$8.1 millones la amortización proyectada.

Estados Financieros ENA NORTE

BALANCE DE SITUACIÓN	Auditado 31-Dic-12	Auditado 30-Jun-13	Interino 30-Sept-13
ACTIVOS			
Activos Corrientes			
Cuentas por cobrar comerciales y otros		66,500	30,129
Cuentas por cobrar acciones	10,000	10,000	10,000
Cuentas por cobrar afiliadas	5,916	8,101	119,007
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,406,058	3,101,388	2,649,889
Total de activos corrientes	1,421,974	3,185,989	2,809,025
Activos no corrientes			
Anticipo intangible por concesión	641,974,389	632,163,676	627,041,576
Derecho por recibir del estado panameño			
Anticipos de proyectos			
Inversión en subsidiarias	43,814,967	42,123,437	40,711,327
Impuesto sobre la renta diferido			
Propiedades de inversión			
Otros activos	617,566	254,719	444,316
Total de Activos no corrientes	686,406,922	674,541,832	668,197,219
TOTAL DE ACTIVOS	687,828,896	677,727,821	671,006,244
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Préstamo por pagar	21,232,388	30,159,377	34,384,816
Intereses e impuestos acumulados	7,430,349	5,830,987	6,253,395
Indemnizaciones pendientes por pagar			
Comerciales y otras cuentas por pagar			
Depósitos de clientes			
Comerciales	708,333	637,707	698,040
Afiliadas	1,391,044	221,355	32,314
Provisiones	301,370	279,249	
Total de pasivos corrientes	31,063,484	37,128,675	41,368,565
Pasivos no corrientes			
Préstamos por pagar	578,767,612	557,447,811	544,020,342
Anticipo de clientes	17,853	958,683	1,495,408
Total de Pasivos no corrientes	578,785,465	558,406,494	545,515,750
TOTAL DE PASIVOS	609,848,949	595,535,169	586,884,315
PATRIMONIO			
Capital en acciones	10,000	10,000	10,000
Capital adicional pagado	76,200,000	76,200,000	76,200,000
Utilidad retenida	1,769,947	5,982,652	7,911,929

TOTAL DE PATRIMONIO	77,979,947	82,192,652	84,121,929
TOTAL DE PASIVOS Y PATRIMONIO	687,828,896	677,727,821	671,006,244

6. El Contrato de Concesión

El 29 de diciembre de 1994, el Ministerio de Obras Públicas actuando en representación del gobierno de la República de Panamá y la empresa PYCSA Panamá, S.A celebraron el Contrato de Concesión No. 98, que comprende el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y operación del Corredor Norte, e incluía todos los segmentos del Corredor Norte (Fase I, Segmento Panamá-Madden, Fase IIA y Fase IIB). La Contraloría General de la Republica refrendó el Contrato de Concesión el 4 de enero de 1995. El Contrato de Concesión luego fue modificado por la Adenda 1 del 26 de diciembre de 1996; la Adenda 2 del 18 de junio de 1999; la Adenda 3 del 30 de agosto de 1999; la Adenda 4 del 20 de agosto de 2001; la Adenda 5 del 26 de enero de 2007; la Adenda 6 del 20 de mayo de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012, la Adenda No. 9 de 15 de febrero de 2013 y la Adenda No. 10 de 23 de enero de 2014.

Mediante la Adenda No. 9, a ENA ESTE se le concede la concesión a la Fase IIB del Corredor Norte que comprende el segmento El Golf - Tocumen. Como nueva concesionaria, ENA ESTE adquiere la obligación de ejecutar el Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes al Tramo El Golf - Tocumen.

Mediante la Adenda No. 10, a ENA ESTE se le concede adicionalmente la concesión del Tramo Gonzalillo-Pedregal que comprende un kilómetro de longitud y que conectará el Corredor Norte y la Avenida Manuel Zárate con la carretera Gonzalillo - Villalobos.

Para mayor información sobre el Contrato de Concesión, ver Anexo 4.

7. Operador

Maxipista de Panamá, S.A, será el Operador encargado de operar, administrar y brindar mantenimiento al Corredor Norte Fase IIB. Maxipista de Panamá, S.A. fue constituida el 26 de octubre de 1998 bajo la ley panameña y está inscrita a la ficha 352690, documento 0 de la Sección Mercantil del Registro Público. Es una subsidiaria indirecta de ICATECH Corporation Ltd. Maxipista de Panama, S.A ha sido el operador del Corredor Sur desde septiembre de 1999 y operador del Corredor Norte desde octubre 2012.

ENA ESTE suscribirá un Contrato de Operación y Mantenimiento con el Operador, similar a que actualmente tiene ENA NORTE y ENA SUR con Maxipista. Dentro de las funciones del Operador, estarán las siguientes funciones:

- Cobro de peajes de los usuarios
- Supervisión y cobro de las actividades relacionadas con los servicios accesorios
- Depósito de dineros cobrados
- Reporte de capacidad e ingresos
- Mantenimiento del sistema de registro de vehículos
- Seguridad en las facilidades
- Superficies limpias, incluyendo los puentes y los entronques
- Reemplazo de barandas metálicas, incluyendo los sujetadores reflectivos, después de los accidentes de tránsito,
- Trabajos de limpieza de drenajes
- Corte de la grama y limpieza de las cunetas en las servidumbres e intersecciones
- Reemplazo y reparación de las barandas en las vías después de los accidentes de tránsito
- Mantenimiento de plantas eléctricas y equipo hidroneumático
- Mantenimiento de señales

8. Reportes de Tráfico Independiente

Esta Emisión cuenta con un reporte independiente de tráfico del Corredor Norte preparado por Halcrow Group Limited el 15 de octubre de 2013 ("Reporte de Oct. 2013"). Halcrow es una de las firmas internacionales líderes en consultoría de planificación y desarrollo de proyectos de infraestructura. Desde el año 2000 ha estado llevando diversos estudios de tránsito en Panamá y desde el 2005 ha estado analizando el Corredor Norte. Durante este tiempo, Halcrow ha desarrollado un buen conocimiento de la situación de tráfico en la Ciudad de Panamá en general y de los Corredores Norte y Sur en particular.

El Reporte de Oct. 2013 contiene una proyección de los futuros volúmenes de tráfico y de ingresos basados en el examen de información existente y en determinados conteos y estudios de tráfico. El reporte de tráfico independiente está incluido como Anexo 3.

En el Reporte de Oct 2013, Halcrow realizó lo siguiente:

- Recalibró el modelo del año base a volúmenes del 2013. Halcrow tomó en cuenta todos los cambios realizados en el Corredor Norte entre 2011 y 2013 y las condiciones de tráfico observadas en 2013 en términos de volúmenes de tránsito por hora en las casetas de peaje del Corredor Norte.
- Actualizó las condiciones socioeconómicas más recientes, incluyendo los resultados del censo 2010. También revisó los desarrollos previstos para los años futuros y las últimas proyecciones del PIB.
- Incorporó información más reciente como 1) la nueva fecha de inicio del Corredor Norte Fase IIB; 2) las mejoras en el Corredor Sur; 3) análisis de capacidad y limitantes de las casetas de peaje; 4) el impacto de las mejoras de la red urbana; 5) el impacto del Metro; 6) el impacto de considerar diferentes escenarios de crecimiento económicos; y 7) estrategias alternas en lo que respecta al sistema de peaje a ser utilizados en los corredores.

En el Reporte de Oct 2013, Halcrow suministró un pronóstico para el volumen de tráfico y los ingresos por peaje basado en el análisis de factores como crecimiento económico, población, índices de empleo, redes de autopistas existentes y servicios de tránsito.

El caso base del Reporte de Oct 2013 contiene los siguientes supuestos:

- Que el Corredor Norte Fase IIB segmento el Golf-Tocumen, tramo Lajas / 24 de diciembre, se inaugura el 1 de septiembre de 2014, con peajes de \$1.25 en Las Lajas, \$0.50 en Villalobos, \$0.50 en Rana de Oro y \$2.00 en Mañanitas.
- El ensanchamiento a 3 carriles hacia el centro entre Atlapa y el túnel Las Esclavas a partir del 1 de enero de 2015.
- Mejoras en Llano Bonito, Ciudad Radial y Don Bosco a partir del 1 de enero de 2015.
- Se mejora la capacidad de la estación de peaje en Tinajitas en 2013 y migración hacia un sistema ETC durante 2014.
- El Enlace Gonzalillo - Pedregal se inaugura en septiembre de 2014.
- Se realizan una serie de mejoras en carreteras secundarias de la ciudad, entre enero de 2013 y enero 2015. La línea 1 del Metro de inaugura en 2014 y la línea 2 del Metro se inaugura en el 2020.
- No hay un cambio de tarifas de peaje.
- Se supone un crecimiento poblacional del 2% anual.
- Se supone un crecimiento en el PIB de 7.0% en 2014, 6.50% en 2015, 6.50% en 2016, 6.0% en 2017 y 2018, 5.0% en 2019, 4.8% en 2020 y 3.0% anual desde 2020 hasta 2030.

Las proyecciones muestran que los ingresos anuales del Corredor Norte Fase IIB comienzan en \$3.4 millones en el 2014 (4 meses de operaciones) y alcanzan a \$43.8 millones en el 2030. Para mayor información ver Anexo 3.

9. Descripción de la Industria de Carreteras

En la ciudad de Panamá existen dos autopistas de peaje, el Corredor Norte y el Corredor Sur. El Corredor Norte es una autopista doble de dos carriles actualmente de 33.4 kilómetros que atraviesa el norte de la ciudad de Panamá de oeste a este, mientras que el Corredor Sur es una autopista doble de dos y en algunas instancias tres carriles, de 19.8 kilómetros que atraviesa el sur de la ciudad de Panamá. En enero de 2012, una nueva ruta que conecta los cruces de La Amistad / El Dorado en el Corredor Norte con Albrook Mall fue inaugurada. Esto compite directamente con el Corredor Norte.

Existen ciertas carreteras secundarias sin peaje que corren paralelas y compiten con los Corredores Norte y Sur. Algunas de las más importantes son la Avenida Ricardo J. Alfaro, Vía Transistmica, Vía Domingo Díaz, Avenida José Agustín Arango, Vía España y Calle 50.

Actualmente en la ciudad de Panamá se están realizando una serie de mejoras en las carreteras secundarias sin peaje para reducir la congestión en las calles y mejorar la conectividad. Uno de los proyectos es la nueva red vial de la ciudad de Panamá, el cual incluye la mejora, ampliación y creación de nuevas infraestructura en 23 puntos de la ciudad de Panamá. Algunos de las mejoras más importantes son cinco interconexiones en la Vía Brasil con las siguientes calles / vías: Ricardo J. Alfaro, Transistmica, Vía España, Calle 50 y Vía Israel, la interconexión vial entre la Avenida de los Mártires y Avenida Gorgas, la interconexión vial entre la Avenida Nacional y la Avenida Omar Torrijos. También se está ensanchando la Vía Domingo Díaz de 2 a 3 carriles. Muchas de estas obras estarán completadas entre los años 2013 y 2014.

Otro proyecto que ayudará a aliviar la congestión es el Metro de Panamá, el cual actualmente se está construyendo en la ciudad de Panamá. El sistema de Metro podrá contar hasta con un máximo de 4 líneas. La primera línea, que cuenta con una extensión de 13.7 kilómetros mayoritariamente en dirección norte-sur, se inaugurará a principios de 2014. La línea 1 se extenderá desde el Centro Comercial Los Andes en el área de Los Andes hasta la estación de Terminal de Autobuses en Albrook. La línea tendrá una parte subterránea y una parte elevada.

10. Principal Mercado en que compite el Emisor

El Emisor es un fideicomiso y el mismo se no dedica a realizar actividades comerciales o de negocios.

11. Estaciones Climáticas

No existen estaciones climáticas que afecten significativamente el negocio del Emisor.

12. Regulaciones Ambientales del Corredor Norte Fase IIB

El Concesionario cuenta con todos los permisos ambientales para la construcción del Corredor Norte Fase IIB, los cuales son las siguientes Resoluciones: Dieora IA-158-2009 (Rio Tapia-24 de diciembre), Dieora IA-568-2008 (Las Lajas-Rio Tapia) y Dieora IA-313-2008 (Ramal Las Lajas-Brisas del Golf). Estas Resoluciones originalmente estaban a nombre de PYCSA Panama, S.A y posteriormente fueron cambiadas a favor de Empresa Nacional de Autopista, S.A (ENA) mediante las siguientes Resoluciones: IAM-136-2011, IAM-137-2011 y IA-138-2011.

13. Restricciones Monetarias

No existe legislación, decreto o regulación alguna en la República de Panamá que pueda afectar la importación o exportación de capital o la disponibilidad de efectivo para el uso del Emisor.

14. Litigios Legales

A la fecha de este informe, el Emisor o ENA ESTE o ambos no tenía litigios legales pendientes que puedan tener un impacto significativo en su condición financiera y desempeño, ni ha sufrido sanciones administrativas por parte de la Superintendencia del Mercado de Valores.

15. Sanciones Administrativas

A la fecha de este informe, el Emisor o ENA ESTE o ambos no ha sido objeto de sanciones por parte de la Superintendencia del Mercado de Valores, ni han sido objeto de sanciones por parte de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. o de alguna organización autorregulada que puedan considerarse materiales con respecto a esta Emisión.

C. Estructura Organizativa

El FIDEICOMISO ENA ESTE es un vehículo legal sin subsidiarias ni empleados, y sin ningún otro negocio o deuda (excepto aquellos en virtud de los términos de los Documentos de la Emisión, según se define en el presente Prospecto Informativo).

D. Propiedad, Planta y Equipo

El principal activo del Concesionario al 31 de diciembre de 2013, por la suma de cincuenta y cinco millones setecientos sesenta y nueve mil treinta y seis dólares (US\$55,769,036), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, es proyectos en proceso y corresponde a la construcción del Corredor Norte Fase IIB. Proyectos en proceso representa el 47% de los activos.

El costo del Corredor Norte Fase IIB es de aproximadamente \$185 millones, incluyendo los costos financieros. El Corredor Norte Fase IIB está siendo financiado a través de un préstamo puente, el cual será cancelado con el producto de la presente Emisión. La obra inició en el año 2012 y se espera que entre en operación en septiembre del 2014. Una vez finalizada la obra, y según la proyección de tránsito e ingresos de Halcrow, se estima que los cuatro entronques del Corredor Norte Fase IIB, Lajas, Villalobos, Rana Oro y Mañanitas, conjuntamente generen un aforo diario promedio de 20,479 en el 2014 y de 23,850 en el 2015. Para mayor información ver Anexo C.

E. Investigación y Desarrollo, Patentes, Licencias, etc.

El Emisor no mantiene inversiones significativas en investigación y desarrollo, patentes o licencias.

F. Información sobre Tendencias

Algunas de las tendencias en la industria de carreteras / autopistas incluyen:

- Se está observando un mayor volumen de tráfico en la República de Panamá, debido en gran parte al mayor número de automóviles en circulación. En efecto, según la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre en el 2010 circulaban 550,000 automóviles en el territorio nacional, mientras que en el año 2013 el número aumentó a 900,000 automóviles.
- Se están realizando una serie de mejoras en las carreteras secundarias para reducir la congestión en las calles y mejorar la conectividad.
- Están desarrollando nuevos proyectos inmobiliarios a corta distancia de carreteras como el Corredor Sur y el Corredor Norte.

V. ANALISIS DE RESULTADOS FINANCIEROS Y OPERATIVOS DEL CONCESIONARIO

A. Resumen de las cifras financieras del Concesionario al 31 de diciembre de 2013

BALANCE DE SITUACIÓN	Auditado 30-Jun-13	Auditado 31-dic-13
ACTIVOS		
Activos Corrientes		
Efectivo y equivalente de efectivo		29,062,451
Fondos en fideicomiso con uso específico	17,055,565	16,131,220
Anticipo a proveedores		719,648
Cuentas por cobrar afiliadas	1,574,249	1,611,649
Total de activos corrientes	18,629,814	47,524,968
Activos no corrientes		
Anticipo de proyectos	19,737,744	15,016,533
Proyecto en proceso	29,890,399	55,769,036
Total de Activos no corrientes	49,628,143	70,785,569
TOTAL DE ACTIVOS	68,257,957	118,310,537
PASIVOS		
Pasivos corrientes		
Cuentas por pagar proveedores	5,006,505	6,878,163
Cuentas por pagar afiliada		831,300
Préstamo por pagar	62,445,615	79,473,771
Intereses acumulados por pagar	714,692	1,958,002
Total de pasivos corrientes	68,166,812	89,141,236
TOTAL DE PASIVOS	68,166,812	89,141,236
PATRIMONIO		
Capital	0	10,000
Aporte de Capital		29,052,590
Utilidad retenida	91,145	106,711
TOTAL DE PATRIMONIO	91,145	29,169,301
TOTAL DE PASIVOS Y PATRIMONIO	68,257,957	118,310,537
ESTADO DE RESULTADOS	Auditado 30-Jun-13	Auditado 31-dic-13
INGRESOS		
Intereses ganados	93,931	142,815
Gastos generales y administrativos	-2,786	-36,104
Utilidad Neta	91,145	106,711

Activos y Liquidez

Los activos totales del Concesionario al 31 de diciembre de 2013 ascendieron a \$118.3 millones, lo que representa un aumento de \$50 millones vs. las cifras presentadas al 30 de junio de 2013, debido principalmente al avance en construcción en el Tramo El Golf - Tocumen y al aporte de \$29.1 millones que ENA ESTE recibió por parte de Empresa Nacional de Autopista, S.A (ENA). Los activos relacionados con la construcción del Tramo El Golf - Tocumen incluyen proyecto en proceso por \$55.8 millones, anticipo de proyectos por \$15 millones y fondos en fideicomiso con uso específico por \$16.1 millones. El anticipo de proyectos incluye el adelanto a ICAPSA., mientras que los fondos en fideicomiso corresponden al aporte establecido en un fideicomiso que está destinado para el pago de indemnizaciones para garantizar la liberación de las vías para la construcción del Tramo El Golf - Tocumen. Este fondo incluye un depósito a plazo fijo por \$12 millones con vencimiento a 90 días.

Los pasivos al 31 de diciembre de 2013 se situaban en \$89.1 millones, siendo su pasivo principal préstamos por pagar a corto plazo por \$79.5 millones, el cual corresponde exclusivamente a un préstamo puente obtenido con el Banco Nacional de Panamá para financiar la construcción del Tramo El Golf - Tocumen. El contrato de préstamo puente con el Banco Nacional de Panamá es por \$105 millones, pactado a una tasa de interés anual de 3.5%.

El Concesionario registra un índice de liquidez (medido como activos corrientes / pasivos corrientes) al 31 de diciembre de 2013 de 0.53. Este nivel de liquidez se encuentra bajo debido a que el préstamo por pagar a Banco Nacional es deuda a corto plazo.

Recursos de Capital

El Concesionario al 31 de diciembre de 2013 contaba con un capital de \$10 mil conformado por 100 acciones comunes con un valor nominal de \$100 cada una. Adicionalmente, el Concesionario al 31 de diciembre de 2013 contaba con un aporte de capital por \$29,052,590 por parte de Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA). Estos fondos equivalen al remanente que, neto de las capitalizaciones de aproximadamente US\$50.0 millones y US\$76.2 millones en ENA SUR y ENA NORTE respectivamente, queda del aporte original y total del Estado panameño de US\$155.0 millones en ENA.

Resultados de las Operaciones

Al 31 de diciembre de 2013, el Concesionario registró ingresos por \$143 mil, lo que corresponde a intereses ganados producto del depósito a plazo fijo que mantienen. El Concesionario obtuvo gastos generales y administrativos por \$36.1 mil, resultando en una utilidad neta de \$106.7 mil. Al 31 de diciembre de 2013 el Corredor Norte Fase IIB aún no había iniciado operaciones.

B. Análisis de Perspectivas del Concesionario

De acuerdo a las proyecciones preparadas por Halcrow y compartidas por el Concesionario, el Corredor Norte Fase IIB tendrá un promedio diario de transacciones de de 20,479 transacciones diarias en su primer año de operaciones (2014), 23,850 transacciones diarias en el 2015, 28,686 en el 2016, alcanzando un promedio diario de 57,120 transacciones diarias en el 2023.

El Concesionario anticipa que el Corredor Norte Fase IIB será exitoso debido a su importancia estratégica ya que conectará directamente el Corredor Norte con el Corredor Sur permitiendo la circunvalación de la ciudad de Panamá. Con esto, pasajeros proveniente del oeste del canal de Panamá y el área de Colón podrán transitar al Aeropuerto Internacional de Tocumen y puntos este de la ciudad de Panamá, sin tener que entrar en el ciudad. También creará significativo crecimiento residencial y comercial en las áreas vecinas, en particular en las áreas al norte y noreste de Brisas del Golf.

VI. DIRECTORES, DIGNATARIOS, EJECUTIVOS, ADMINISTRADORES, ASESORES Y EMPLEADOS DEL CONCESIONARIO

A. Identidad, funciones y otra información relacionada

1. Directores, Dignatarios, Ejecutivos, Administradores

Jaime Jose Ford Castro	Presidente
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de Nacimiento:	17 de enero de 1976
Dirección:	Punta Pacífica, Torre de las Américas, Torre B, oficina 20b
Apartado Postal:	0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá.
Correo electrónico:	jjford@mop.gob.pa
Teléfono:	(507) 507-9464
Fax:	(507) 226-6094

El Sr. Ford cuenta con una Licenciatura en Administración de Empresas con énfasis en mercadotecnia de la Universidad de Loyola, New Orleans, Luisiana, EE.UU y un MBA de la Universidad de Louisville. Actualmente se desempeña como Ministro de Obras públicas. Anteriormente, el Sr. Ford fue el Ministro de Vivienda y Ordenamiento Territorial, o MIVIOT. Antes de eso, fue el Gerente General de Optimus Real Estate, una compañía fundada por el Sr. Ford en 2007. También ha trabajado para la Compañía Internacional de Seguros, S.A. (2004-2007); en la Oficina de Desarrollo Comercial Panameña en Beijing, China (2003-2004); y con Inversiones Moses, S.A., una compañía de desarrollo inmobiliario panameña (1998-2001).

Riccardo Francolini Arosemena	Vicepresidente
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de Nacimiento:	3 de enero de 1970
Dirección:	Punta Pacífica, Torre de las Américas, Torre B, oficina 20b
Apartado Postal:	0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá.
Correo electrónico:	rfrancolini@rini.com
Teléfono:	(507) 399-8819
Fax:	(507) 226-6094

El Sr. Francolini tiene una licenciatura en Finanzas de la Universidad Santa María la Antigua (USMA) y un postgrado en Administración de Empresas, con especialización en Mercadotecnia de la Universidad Latinoamericana de Ciencias y Tecnología (ULACIT). Desde 2009, se ha desempeñado como vicepresidente de la Junta Directiva de Tocumen, S.A., y desde 2005 como director de Petrochemical de Panamá, S.A. Es vicepresidente y accionista del Grupo Suárez.

Anastacio Ruiz de León	Secretario
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de Nacimiento:	5 de marzo de 1976
Dirección:	Punta Pacífica, Torre de las Américas, Torre B, oficina 20b
Apartado Postal:	0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá.
Correo electrónico:	truiz@arcovasociados.com
Teléfono:	(507) 399-8819
Fax:	(507) 226-6094

El Sr. Ruiz es ingeniero industrial y ha sido presidente y propietario de Constructora Arco durante los últimos 13 años.



Rolando Alberto Shahani Millán

Nacionalidad:
Fecha de Nacimiento:
Dirección Comercial:
Apartado Postal:
Correo electrónico:
Teléfono:

Tesorero

Panameña
27 de julio de 1982
Torre Global Bank, Piso 11, oficina 1112
0816-06892, Rep. de Panamá, Panamá.
rashahani@gruposhahani.com
(507) 340-3777

El Sr. Shahani cuenta con una Licenciatura en Administración de Empresas con énfasis en Finanzas para proyectos inmobiliarios de la Southern Methodist University (SMU), Dallas, Texas y un Magister en Dirección de Empresas con Orientación en Proyectos (MBA) de la Universidad Alta Dirección (Panamá) y Universidad Francisco Vitoria (España). Actualmente se desempeña como Director Ejecutivo y Gerente de Proyectos de Grupo Shahani (2007-actualidad), una empresa con amplia presencia en el sector de la construcción conformado por la División Industrial y Canteras, División de Infraestructura y Equipo, División de Bienes Raíces y Desarrollo de Proyectos Inmobiliarios. Anteriormente fue Gerente General de Promotora Tu Vivienda (2004-2007), empresa dedicada al desarrollo de proyectos residenciales de interés social. El Sr. Shahani perteneció a la Junta Directiva del Consejo Nacional de Promotores de Viviendas (Convivienda) desde el año 2007 al 2011.

Nicolas Corcione

Nacionalidad:
Fecha de Nacimiento:
Dirección:
Apartado Postal:
Correo electrónico:
Teléfono:
Fax:

Director

Panameña
28 de mayo de 1969
Punta Pacifica, Torre de las Américas, Torre B, oficina 20b
0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá.
ncorcione@grupocorcione.com
(507) 264-2592
(507) 226-6094

El Sr. Corcione es licenciado en Ingeniería Civil con especialidad de Proyectos de Construcción. Cuenta con una maestría en Ingeniería Civil del Worcester Polytechnic Institute. Se ha desempeñado como presidente en compañías inmobiliarias y de construcción de proyectos comerciales y residenciales. Es miembro de distintas asociaciones entre las que destacan la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá, ACOBIR, Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA), y la American Society of Civil Engineering. Es miembro de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

Enrique Pedro Asensio Gavilan

Nacionalidad:
Fecha de Nacimiento:
Dirección:
Apartado Postal:
Correo electrónico:
Teléfono:
Fax:

Director

Española
11 de diciembre de 1955
Punta Pacifica, Torre de las Américas, Torre B, oficina 20b
0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá.
easensio@unesa.com
(507) 302-5429
(507) 226-6094

El Sr. Asensio tiene un diploma en Ingeniería Civil de la Universidad Santa María la Antigua (USMA) y un Master en Construction Management de la Universidad de Florida. Cuenta con más de 27 años de experiencia en la construcción de proyecciones residenciales y en administración, urbanizaciones, caminos, construcción de viviendas, centros comerciales, hoteles y restaurantes. Actualmente es vicepresidente de Planificación y Desarrollo en el Grupo UNESA y propietario del Grupo SUCASA; se ha desempeñado en estos cargos durante 10 años.

Julio Cesar Fábrega Escobar

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio Comercial:

Director

Panameña
12 de junio de 1951
Bello Horizonte, Juan Díaz, Calle 11, No. 117-D

Apartado Postal: 0819-07748, Rep. de Panamá, Panamá
Correo electrónico: juliofabregaescobar@hotmail.com
Teléfono: (507) 225-0259
Fax: (507) 226-6094

El Sr. Fábrega cuenta con un diploma en Ciencia y Comercio. Se especializa en organización e instrucción de sindicatos y en la preparación y desarrollo de convenios colectivos de trabajo. Se desempeña como secretario de defensa del Sindicato, Asuntos Legales y Convenios Colectivos de Trabajo, así como instructor en el Instituto de Educación Sindical en la Confederación de Trabajadores de la República de Panamá ("CTRP"). Es también miembro del Grupo Ejecutivo y del Grupo de Analistas en la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgicos y Afines de Panamá (SITRAMETAL) y de la Federación Nacional de Trabajadores Metalúrgicos y Afines de Panamá (FENATRAMET). Es miembro del Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO) y se ha desempeñado como miembro del Comité consultivo de Development Trust Fund.

2. Empleados de Importancia

El Concesionario no cuenta con empleados, sin embargo utiliza el equipo ejecutivo de ENA a que a continuación se detalla:

Rigoberto Effio Moraís	Gerente General
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	4 de septiembre de 1950
Domicilio comercial:	Edificio Corredor Sur, Vía Israel.
Apartado Postal:	0830-00264 Panamá, Rep. de Panamá,
Teléfono:	(507) 226-7693
Facsímil:	(507) 226-7693
Correo electrónico:	reffio@enacorredores.com

El Sr. Effio es ingeniero industrial egresado del Tecnológico de Monterrey y tiene un MBA del Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE). Antes de su nombramiento como Director General de ENA, se desempeñó como Gerente de Administración y Finanzas del Aeropuerto Internacional de Tocumen. De 2008 a julio de 2009 se desempeñó como Gerente Administrativo y Financiero de Ocean Pollution Control. De 2002-2010 fue socio principal y accionista de Proyectos y Desarrollo Estratégico, S.A., una empresa de consultoría panameña. De 2001 a 2002, fue gerente general de Bonlac. Trabajo por 21 años en The Gillette Company, donde tuvo cargos de creciente responsabilidad en toda América Latina y Asia.

Hans G Kupfer	Director Financiero
Nacionalidad:	Panameña
Fecha de nacimiento:	31 de octubre de 1954
Domicilio comercial:	Edificio Corredor Sur, Vía Israel
Apartado Postal:	0830-00264 Panamá, Rep. de Panamá,
Teléfono:	(507) 226-7693
Facsímil:	(507) 226-7693
Correo electrónico:	kupferhgk@enacorredores.com

El Sr. Kupfer es un profesional experto en bancos y finanzas con más de 20 años de trabajo gerencial, administrativo y de comercialización. Ha recibido un título universitario en Administración de Empresas de Bucknell University y tiene un máster en Administración de Empresas de la Universidad de Notre Dame. Fue vicepresidente de Financial Institutions Group of HSBC (Panamá), S.A. Asimismo, se desempeñó como vicepresidente y director de Finanzas y Planeamiento del Primer Banco del Istmo, S.A. y de Banistmo Group, S.A.

Larissa Sofia Landau

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:
Apartado Postal:
Teléfono:
Facsímil:
Correo electrónico:

Asesora legal principal

Panameña
27 de septiembre de 1971
Edificio Corredor Sur, Vía Israel
0830-00264 Panamá, Rep. de Panamá,
(507) 226-7693
(507) 226-7693
llandau@enacorredores.com

La Srta. Landau cuenta con una licenciatura en Leyes de la Universidad de Panamá y tiene un máster en Desarrollo Marítimo. Fue asesora legal del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. Previamente fue asesora legal y administradora de Isla Ecológica en Bocas del Toro donde contribuyó al desarrollo del turismo y de atención al cliente y participó en procedimientos ante el Ministerio de Comercio e Industria. Además, contribuyó a la obtención de aprobaciones ambientales y participó en procesos administrativos ante autoridades municipales y policiales. Se ha desempeñado como directora de Desarrollo de Recursos Humanos, asesora fiscal y asesora legal en la oficina del Contralor de Panamá, donde revisaba, desde una perspectiva legal, todos los contratos en los cuales Panamá actuaba como contraparte, antes de que el Contralor brindara su autorización y, emitía dictámenes respecto de las acciones administrativas del Contralor.

Ricardo de Ycaza

Nacionalidad:
Fecha de nacimiento:
Domicilio comercial:
Apartado Postal:
Teléfono:
Facsímil:
Correo electrónico:

Gerente Operaciones

Panameña
14 de octubre de 1968
Edificio Corredor Sur, Vía Israel
0830-00264 Panamá, Rep. de Panamá,
(507) 226-7693
(507) 226-7693
rdeycaza@enacorredores.com

El Sr. De Ycaza cuenta con una licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Católica Santa María La Antigua, y posee un máster en Derecho con especialización en Derecho Comercial de la Universidad de Ciencias y Tecnologías (ULACIT). Fue socio fundador de la firma Forense Cort, De Ycaza & Asociados, encargado de las áreas administrativas y comercial. Posteriormente pasa a laborar como Abogado Asociado en la firma Infante, Garrido & Garrido, en donde estuvo encargado del área de Recursos Humanos de la firma de abogados. Adicional se desempeñó en áreas como Derecho Laboral, Derecho de Familia, Derecho de Marcas y propiedad industrial, Migración y Derecho Administrativo. Fue a Asesor Legal de las empresas del Grupo PYCSA Panamá, S.A., por espacio de once años. Adicionalmente ocupó el cargo de Director de Operaciones de Autovías, S.A., administrador del Corredor Norte, encargándose de las operaciones del Corredor Norte, confección y revisión de reportes de ingresos de peajes, revisión y coordinación de todo el funcionamiento del Corredor Norte, con las diferentes áreas, sea el área administrativa, de operación, sistemas, mantenimiento.

3. Asesores Legales

Los Asesores Legales de la Emisión son Alemán, Cordero, Galindo & Lee, ubicado en Calle 53 Este, Marbella, Torre MMG Bank, Piso 2 teléfono No. 269-2620 y fax 263-5895. La persona de contacto es el Lic Arturo Gerbaud.

Los Asesores Legales del Fiduciario son Morgan & Morgan, ubicado en Edificio MMG Tower, Avenida Paseo del Mar, Piso 23, Costa del Este teléfono No. 265-7777 y fax 265-7700. La persona de contacto es la Lic. Inocencio Galindo.

Los Asesores Legales de ENA y ENA Este son Icaza, González-Ruiz & Alemán, ubicado en Calle Aquilino de la Guardia #8, Edificio IGRA, teléfono No. 205-6000 y fax 269-4891. La persona de contacto es el Lic. Gabriel González-Ruiz.

4. Auditores

Deloitte, con domicilio en Costa del Este, Edificio Torre Banco Panamá, Avenida Boulevard y La Rotunda, Pisos 10, 11 y 12, Ciudad de Panamá, República de Panamá; Apartado 0816-01558, Ciudad de Panamá, República de Panamá; Teléfono: 303-4100; y Fax: 269-2386, presta al Concesionario los servicios de auditoría externa de los estados financieros. El contacto principal es el Sr. Juan Moreno Real, con correo electrónico: juanmoreno@deloitte.com. El Concesionario no tiene auditor interno.

Ninguno de los directores, ejecutivos principales, auditores o asesores financieros ha sido designado en su cargo sobre la base de cualquier arreglo o entendimiento con accionistas, clientes o suplidores.

B. Compensación

Los directores no reciben salarios ni gastos de representación sino únicamente una dieta de \$250 por sesión.

La compensación consolidada pagada a los tres (3) posiciones de ejecutivos arriba listados (Gerente General, Director Financiero y Asesora Legal) al 31 de diciembre de 2012 fue de US\$203,700. El Sr. de Ycaza no figura en el consolidado debido a que se incorporó a ENA en el año 2013.

C. Gobierno Corporativo

A la fecha de este informe, el Concesionario no ha adoptado a lo interno de su organización las reglas o procedimientos de buen gobierno corporativo contenidas en el Acuerdo No. 12-2003 de 11 de Noviembre de 2003, por el cual se recomiendan guías y principios de buen gobierno corporativo por parte de sociedades registradas en la Superintendencia del Mercado de Valores.

Los directores actuales ocupan sus respectivos cargos desde la fecha que se indican a continuación:

Nombre	Fecha de elección
Jaime Jose Ford Castro	Septiembre 2011
Riccardo Francolini Arosemena	Enero 2011
Anastacio Ruiz de León	Enero 2011
Nicolas Corcione	Septiembre 2011
Enrique Pedro Asensio Gavilán	Enero 2011
Julio Cesar Fábrega Escobar	Enero 2011
Rolando Alberto Shahani	Junio 2013

La Junta Directiva está integrada por siete directores de la siguiente manera:

1. Un director, quien será de libre designación y remoción por el Órgano Ejecutivo.
2. Tres directores designados por el Órgano Ejecutivo.
3. Un director designado por el Órgano Ejecutivo de una lista propuesta por la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá.
4. Un director designado por el Órgano Ejecutivo de una lista propuesta por la Cámara Panameña de Construcción.
5. Un director designado por el Órgano Ejecutivo de una lista propuesta el Consejo Nacional de Trabajadores Organizados y la Confederación Nacional de Unidad Sindical Independiente.

Los directores que se hacen referencia en los numerales 2, 3, 4 y 5 deberán ser ratificados por la Asamblea Nacional de Panamá.

Los directores a los cuales se les hace referencia en el numeral 2 serán designados por un periodo de tres años; los directores a los cuales se hace referencia en los numerales 1, 3, 4 serán designados por un periodo de cuatro años, y el director al que se hace referencia en el numeral 5 será designado por un periodo de cinco años.

Todos los directores tendrán derecho a voz y voto en las reuniones.

D. Empleados

El Concesionario no cuenta con empleados, sin embargo utiliza el equipo ejecutivo de ENA. Los asuntos y negocios de día a día el Concesionario son atendidos por el equipo de ENA.

E. Propiedad Accionaria

ENA ESTE es 100% propiedad de ENA, quien a su vez es 100% del Estado panameño. Ningún director, dignatario y ejecutivo es accionista del Emisor.

La propiedad accionaria de los directores, dignatarios y ejecutivos principales se presenta a continuación:

Grupo de Empleados	Cantidad de Acciones	% de total de acciones emitidas	Numero de accionistas	% del número de accionistas
Directores, Dignatarios, Ejecutivos y Administradores	0	0	0	0
Otros empleados	0	0	0	0

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

VII. ACCIONISTAS

ENA ESTE es 100% propiedad de ENA, quien a su vez es 100% del Estado panameño. Ningún director, dignatario y ejecutivo es accionista del Emisor.

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

VIII. PARTES RELACIONADAS, VINCULOS Y AFILIACIONES

Los auditores externos del Emisor o del Concesionario o ambos y el Asesor Legal independiente no tienen relación accionaria, ni han sido ni son empleados del Emisor o del Concesionario o ambos, ni de los Corredores de Valores, ni del Agente de Pago, Registro y Transferencia, ni de los Asesores Legales.

Prival Bank, S.A. actúa como Estructurador, Agente de Pago, Registro y Transferencia y Prival Securities, Inc. como puesto de bolsa. Jaime Sosa, miembro de Prival Bank, S.A., es director de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. Ricardo Zarak, miembro de Prival Bank, S.A. es director de LatinClear.

En los estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2013 del Concesionario, el saldo y transacción con parte relacionada se resume de la siguiente manera:

	31 de diciembre 2013
Cuentas por cobrar afiliada	1,611,649
Cuentas por pagar afiliada	831,300

Las cuentas por cobrar afiliada por US\$1,611,649 corresponde a unas cuentas por cobrar a una de sus empresas afiliadas, mientras que las cuentas por pagar afiliada por US\$831,300 corresponde a unas cuentas por pagar a una de sus empresas afiliadas.

IX. TRATAMIENTO FISCAL

Los titulares de los Bonos emitidos por el Emisor, gozarán de ciertos beneficios fiscales según lo estipulado en el Decreto Ley 1 de 8 de julio de 1999 modificado por la Ley 67 de 2011:

A. Ganancias de Capital

De conformidad con el Artículo 334 del Decreto Ley No. 1 del 8 de julio de 1999, tal como éste ha sido modificado y ha quedado ordenado como Texto Único por la Asamblea Nacional, y con lo dispuesto en la Ley No. 18 de 2006, no se considerarán gravables las ganancias, ni deducibles las pérdidas, provenientes de la enajenación de los Bonos para los efectos del impuesto sobre la renta, del impuesto de dividendos, ni del impuesto complementario, siempre y cuando los Bonos estén registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá y que su enajenación se dé a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado.

B. Intereses

De conformidad con el Artículo 335 del Decreto Ley No. 1 del 8 de julio de 1999, tal como éste ha sido modificado y ha quedado ordenado como Texto Único por la Asamblea Nacional, los intereses que se paguen sobre valores registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores, estarán exentos del Impuesto sobre la Renta, siempre y cuando los mismos sean inicialmente colocados a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado. En vista de que los Bonos serán colocados a través de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A., los tenedores de los mismos gozarán de este beneficio fiscal. La compra de valores registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores por suscriptores no concluye el proceso de colocación de dichos valores y, por lo tanto, la exención fiscal contemplada en el párrafo anterior no se verá afectada por dicha compra, y las personas que posteriormente compren dichos valores a dichos suscriptores a través de una bolsa de valores u otro mercado organizado gozarán de los mencionados beneficios fiscales.

C. Exoneración de Responsabilidad

Queda entendido que el Emisor y el Agente de Pago, Registro y Transferencia no serán responsables por interpretaciones, reformas, o nuevas regulaciones que las autoridades gubernamentales panameñas realicen y que puedan afectar la aplicación y el alcance de la Ley 18 de 2006 y su modificaciones y el Decreto Ley 1 de 1999 modificada mediante Ley 67 de 2011, afectando de alguna manera los beneficios fiscales que gozan los valores objeto de la presente Emisión.

X. LEY APLICABLE

La oferta pública de Bonos de que trata este Prospecto Informativo está sujeta a las leyes de Panamá y a los acuerdos, reglamentos y resoluciones de la Superintendencia del Mercado de Valores relativos a esta materia.

XI. INFORMACION ADICIONAL

Copia de la documentación completa requerida para la autorización de esta oferta pública al igual que otros documentos que la amparan y complementan pueden ser consultados en las oficinas de la Superintendencia del Mercado de Valores, ubicadas en Calle 50, Edificio Global Plaza, Piso. El Emisor listará la Emisión de Bonos en la Bolsa de Valores de Panamá, S.A. Por tanto la información correspondiente podrá ser libremente examinada por cualquier interesado en las oficinas de la Bolsa de Valores de Panamá, S.A., localizadas en la planta baja del Edificio Bolsa de Valores de Panamá ubicado en Calle 49 Bella Vista y Avenida Federico Boyd en el sector bancario de la Ciudad de Panamá. Ningún Corredor de Valores o persona alguna está autorizada a dar ninguna información o garantía con relación a esta Emisión de Bonos que no esté especificada en este Prospecto Informativo.

XII. ANEXOS

A. ANEXO 1 - DEFINICIONES

Acciones de ENA ESTE: Significa las Cien (100) acciones emitidas y en circulación de ENA ESTE, S.A., que representan el cien por ciento de su capital social autorizado, representadas por el Certificado de Acciones No.1 emitido a ENA el tres (3) de diciembre de 2012.

Acciones Adicionales: Significa cualesquiera acciones representativas del capital social de ENA ESTE, distintas a las Acciones de ENA ESTE, emitidas a ENA con posterioridad a la fecha de constitución del Fideicomiso, y/o a cualquier persona que se convierta en accionista de ENA ESTE posterior a la fecha de constitución del Fideicomiso, incluyendo tales acciones adicionales emitidas como dividendo en acciones, dividendo de liquidación, acciones resultantes de (o en relación con el ejercicio de) stock splits, reclasificaciones, warrants, opciones, otros dividendos no monetarios, fusiones, consolidaciones y todas las demás distribuciones (similares o diferente a lo anterior) sobre o con respecto a cualquier acción de ENA ESTE.

Administrador: Se refiere, inicialmente, a la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) en su calidad de administrador de conformidad con el Contrato de Administración o cualquier sucesor de conformidad con el Contrato de Administración.

Agente de Pago o Agente de Pago, Registro y Transferencia: Persona encargada de autenticar y entregar los Bonos, calcular los intereses de cada Bono, efectuar los pagos correspondientes en cada Día de Pago en representación del Emisor, mantener el Registro, ejecutar los traspasos pertinentes y efectuar la redención o pago de los Bonos a su vencimiento, al igual que cualquier otra función que corresponda el Agente de Pago, Registro y Transferencia según el Prospecto Informativo y el Contrato de Agente de Pago, Registro y Transferencia. Para efectos de esta Emisión, el Agente de Pago, Registro y Transferencia es Prival Bank, S.A. o de conformidad con el Contrato de Agente de Pago, Registro y Transferencia, cualquier sustituto, sucesor o cesionario.

BANCONAL: Significa el Banco Nacional de Panamá, S.A., entidad autónoma del Estado, mediante las Leyes No. 74 de 1904, No. 27 de 1906, No. 6 de 1911, No. 11 de 1956, No. 20 de 1975, reorganizado mediante Decreto Ley No. 4 de 18 de enero de 2006.

Beneficiarios: Significa los Beneficiarios Primarios, los Beneficiarios Secundarios y el Beneficiario Transitorio.

Beneficiarios Primarios: Significa los Tenedores Registrados, representados por el Agente de Pago de los Bonos

Beneficiarios Secundarios: Significa los Fideicomitentes.

Beneficiario Transitorio: Significa BANCONAL.

Bienes Fiduciarios: Significa todos los bienes y derechos, presentes y futuros, a los que se hace referencia en la sección III.G del presente Prospecto Informativo, en existencia de tiempo en tiempo y cedidos en FIDEICOMISO a través del Contrato de Cesión, el Instrumento de Transferencia de Acciones o de cualquier otra manera a favor del Fiduciario bajo el Contrato de Fideicomiso y que hayan sido debidamente aceptados por éste para el beneficio de los Beneficiarios conforme a los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso.

Bono(s): Significa la totalidad de los bonos emitidos y en circulación que forman parte de la Emisión.

Bonos Serie 2011 Clase B: Se refiere a la emisión de Bonos Serie 2011 Clase B de la Emisión Fideicomiso ENA Sur, autorizado mediante Resolución CNV No. 285-11 de doce (12) de agosto de dos mil once (2011), modificada mediante la Resolución CNV No. 286-11 de dieciséis (16) de agosto de dos mil once (2011), ambas emitidas por la Comisión Nacional de Valores (ahora Superintendencia del Mercado de Valores).

BVP: Significa la Bolsa de Valores de Panama, S.A., una sociedad organizada bajo las leyes de la República de Panamá, titular de una licencia de bolsa de valores otorgada por la SMV bajo las leyes de Panamá.

Calificadoras de Riesgo: Significa toda entidad cuyo objetivo específico es proporcionar a los inversionistas una opinión profesional y actualizada mediante la calificación de valores, personas jurídicas o emisores, que para los efectos de la presente son: Fitch Ratings Inc. y Equilibrium Calificadora de Riesgo, S.A.

Casa de Valores: Significa Prival Securities, Inc. sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República de Panamá, inscrita a la ficha 679360, documento 1669246 de la Sección Mercantil del Registro Público, con licencia de casa de valores otorgada mediante Resolución No. CNV.119.10 de 16 de abril de 2010, por la SMV.

Colocación Exitosa: Significa que, en la Fecha de Cierre inmediatamente subsiguiente a la Fecha de Oferta los fondos producto de la venta de los Bonos son superiores a la suma de: (i) el saldo del Préstamo Puente, establecido en la Certificación de Saldo del Préstamo Puente; (ii) las sumas necesarias para fondear las Cuentas de Reserva; y (iii) la suma necesaria para pagar todos los honorarios, comisiones y gastos de la Emisión.

Concesión: Significa la concesión administrativa de la República de Panamá para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del Corredor Norte Fase IIB otorgado a ENA ESTE, S.A., mediante, respectivamente, la Adenda 9 y la Adenda 10 al Contrato de Concesión No. 98 del 29 de diciembre de 1994.

Concesionario: Se refiere a ENA ESTE, S.A. en su carácter de concesionario del Corredor Norte Fase IIB.

Contrato de Administración: Significa el contrato de prestación de servicios de manejo y administración suscrito por el Administrador, ENA ESTE y el Fiduciario, según el mismo sea adicionado o modificado de tiempo en tiempo.

Contrato de Agencia de Pago, Registro y Transferencia: Significa el contrato de agencia de pago, registro y transferencia celebrado por y entre el Administrador, El Fiduciario y el Agente de Pago, Registro y Transferencia, según el mismo sea adicionado o modificado de tiempo en tiempo.

Contrato de Cesión: Significa el contrato de cesión suscrito entre ENA ESTE y el Fiduciario, por medio del cual se ceden los Derechos Cedidos al Fiduciario en nombre de ENA ESTE según el mismo sea adicionado, modificado y enmendado de tiempo en tiempo.

Contrato de Concesión: Significa el Contrato de Concesión No. 98 del 29 de diciembre de 1994, entre el Ministerio de Obras Públicas, actuando en nombre y representación de El Estado y PYCSA Panamá, S.A., sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, inscrita en la Sección Mercantil de Riesgo Público de la República de Panamá, a la ficha 294875, rollo 44260, imagen 82, por medio de cual se otorgó la concesión para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación de la Autopista Panamá-Colón y la Fase I del Corredor Norte, contrato que se encuentra vigente y ha sido enmendado mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001, la Adenda No. 5 del 26 de enero de 2007, la Adenda No. 6 del 20 de mayo de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012 por la cual se cede y traspasa la concesión por razón de la disolución de Autopista Norte, S.A., a favor de MMG TRUST, S.A., en su condición de fiduciario, quien a su vez, cede y traspasa la concesión a ENA NORTE, S.A., la Adenda No. 9 de 15 de febrero de 2013, mediante la cual se cede a ENA ESTE, la concesión de la Fase IIB del Corredor Norte, segmento El Golf - Tocumen (entronque Las Lajas - 24 de diciembre) y la Adenda No. 10 de 23 de enero de 2014, por la cual se incorpora a la concesión otorgada a ENA ESTE, del Tramo Gonzalillo-Pedregal.

Contrato de Corretaje: Significa el contrato de corretaje celebrado por y entre la Casa de Valores y el Fiduciario, según el mismo sea adicionado o modificado de tiempo en tiempo.

Contrato de Fideicomiso: Significa el Contrato de Fideicomiso celebrado entre la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) y ENA ESTE, S.A. como fideicomitentes, Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) como Administrador, y BANISTMO S.A., como fiduciario (y no a título individual), mediante el cual se constituye el FIDEICOMISO ENA ESTE No. 4012.

Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje: Significa el contrato fechado Veinticinco (25) de septiembre de 2013, celebrado entre el Operador e Indra Panama, S.A., sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República de Panamá, inscrita a ficha 356475, rollo 36961, imagen 21 de la Sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público, como adjudicataria del proceso de selección de contratista llevado a cabo por ENA ESTE para el desarrollo, compra, instalación, pruebas, verificación, puesta en marcha y mantenimiento de un sistema de cobro electrónico de peaje en el Corredor Norte, el Corredor Sur y el Corredor Norte Fase IIB.

Contratos de Obra: Significa conjuntamente el Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen y el Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal.

Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen: Significa el Contrato de Ejecución de Obra celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A. fechado el Cuatro (4) de abril de 2011, para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción del Tramo El Golf - Tocumen, cedido a ENA ESTE mediante según enmendado de tiempo en tiempo.

Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal: Significa el Contrato de Ejecución de Obra a ser celebrado entre ENA ESTE y Constructora Meco, S.A para los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción, del Tramo Gonzalillo - Pedregal.

Contrato de Operación y Mantenimiento: Significa el contrato a ser celebrado entre ENA ESTE y el Operador, en virtud del cual el Operador asume la administración, operación y mantenimiento del Corredor Norte Fase IIB, bajo los términos pactados en el referido contrato.

Contrato de Respaldo: Significa el contrato celebrado entre ENA ESTE, ENA y el Fiduciario del FIDEICOMISO mediante el cual los Fideicomitentes proveen ciertas declaraciones y garantías y asumen ciertas obligaciones a favor del Fiduciario y de los Beneficiarios en relación con este FIDEICOMISO y demás Documentos de la Emisión según el mismo sea adicionado, modificado y enmendado de tiempo en tiempo.

Consultor de Tráfico Independiente: Halcrow Group Limited.

Corredor Norte: Se refiere a una autopista doble de dos carriles de 33.4 kilómetros que atraviesa el norte de la ciudad de Panamá. Actualmente está dividido en tres segmentos. El primero o "Fase I" es un tramo de 13.2 kilómetros en dirección suroeste / noroeste comenzando en Albrook y terminando en Tinajitas. Abrió sus puertas en 1997 y comenzó a cobrar peaje en el 1998. El segundo segmento o "Segmento Panamá - Madden" es un tramo de 13.4 kilómetros en dirección noroeste a sureste, con intersección a la Fase I, aproximadamente 4 kilómetros desde el noreste. Abrió sus puertas en mayo 1999 y se cobró peaje desde el inicio. El tercer segmento o "Fase IIA" es un segmento de 6.2 kilómetros que abrió puertas en mayo 2009 y se extiende de la Fase I desde Tinajitas hasta Brisas del Golf. Se cobra peaje desde el principio.

Corredor Norte Fase IIB: Se refiere conjuntamente a (i) la extensión de nueve punto nueve (9.9) kilómetros del Corredor Norte, segmento El Golf - Tocumen, tramo Lajas / 24 de diciembre y (ii) el Tramo-Gonzalillo-Pedregal de aproximadamente un (1) kilómetro de longitud que, a la altura del Entronque Lajas, conectará al Corredor Norte y la Avenida Manuel Zárata.

Corredor Sur: Significa, conjuntamente, la carretera de peaje, sus ramificaciones y la red vial, actualmente en concesión a ENA SUR, mediante la Adenda al Contrato de Concesión Administrativa No.70-96 de 6 de agosto de 1996 celebrado con el Ministerio de Obras Públicas de la República de Panamá, tal como ha sido enmendado de tiempo en tiempo.

Cuenta de Concentración: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario, durante la vigencia del FIDEICOMISO, en la cual se depositarán los dineros que (i) se reciban de los peajes por transitar en el Corredor Norte Fase IIB, los cuales han sido cedidos al Fiduciario conforme al

Contrato de Cesión y por el cual el Administrador causará que el Operador deposite diariamente dichos dineros y (ii) todos los fondos que se generen de los Bienes Fiduciarios, excluyendo los réditos de las Inversiones Permitidas. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Flujo de Capital Excedente: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario, durante la vigencia del FIDEICOMISO, para depositar en la misma los excedentes de fondos provenientes de la Cuenta de Concentración, neto de las transferencias a la Cuenta de Operación, Cuenta de Pago Primario, Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital, y hasta donde alcancen, para depositar en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente el monto que se indique en el Reporte de Administración Mensual emitido por el Administrador. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Ingresos de Emisión de Bonos: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario, con el único propósito de depositar o causar que se deposite los ingresos producto de la colocación de los Bonos. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Operaciones: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario, durante la vigencia del FIDEICOMISO para cubrir los costos de operación y mantenimiento menor del Corredor Norte Fase IIB, en la cual se depositarán inicialmente la suma de setecientos cincuenta mil dólares (US\$750,000.00) en concepto de reserva, la cual será fondeada con fondos producto de la colocación de los Bonos. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO, S.A., mientras sea necesario, pero en todo caso hasta que reciba una notificación por escrito del Administrador certificando que se ha dado el pago total del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen, en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO, S.A., mientras sea necesario, pero en todo caso hasta que reciba una notificación por escrito del Administrador certificando que se ha dado el pago total del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal, en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A. mientras sea necesario pero en todo caso hasta que reciba una notificación por escrito del Administrador certificando que se ha dado el pago total del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje en la cual se depositará la suma que le instruya el Administrador al Fiduciario la cual será utilizada para realizar los pagos del Contrato de Implementación del Sistema de Telepeaje. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Pago Primario: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario durante la vigencia del FIDEICOMISO para depositar los fondos para los pagos a intereses de los Bonos a favor del Agente de Pago y en beneficio de los Tenedores Registrados, y en la cual se depositarán para ello los fondos de la Cuenta de Concentración, neto de la transferencia a la Cuenta de Operación. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario durante la vigencia del FIDEICOMISO para la debida ejecución del plan de mantenimiento mayor anual preparado anualmente por el Operador y aprobado por el Administrador siempre que haya suficientes fondos en la Cuenta de Concentración, neto de la transferencia a la Cuenta de Operación y

Cuenta de Pago Primario y hasta donde alcancen, en la cual se depositarán, la suma de quinientos mil dólares (US\$500,000), en concepto de reserva producto de la colocación de los Bonos. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda: Corresponde a una cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario durante la vigencia del FIDEICOMISO en la cual se depositarán, producto de la colocación de los Bonos, hasta la suma de veinticinco millones de dólares (US\$25,000,000), más la suma de veintisiete millones de dólares (US\$27,000,000) producto de la capitalización de ENA ESTE en el FIDEICOMISO ENA ESTE para un total de cincuenta y dos millones de dólares (US\$52,000,000), a fin de tener una reserva que pueda cubrir cualquier insuficiencia que pudiese haber en la Cuenta de Pago Primario, para realizar los pagos de intereses de los Bonos a favor del Agente de Pago y en beneficio de los Tenedores Registrados. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital: Corresponde a cuenta bancaria corriente que el Fiduciario abrirá y mantendrá abierta en BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario durante la vigencia del FIDEICOMISO para la debida ejecución del plan anual de inversiones preparado por el Administrador siempre que haya suficientes fondos en la Cuenta de Concentración, neto de la transferencia a la Cuenta de Operación, Cuenta de Pago Primario y Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y hasta donde alcancen, en la cual se depositarán, la suma de quinientos mil dólares (US\$500,000), en concepto de reserva producto de la colocación de los Bonos. La función de esta cuenta está establecida en el Contrato de Fideicomiso.

Cuentas de Reserva: Significa la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor, la Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda, Cuenta de Reserva para Inversiones de Capital y la Cuenta de Operación.

Cuentas del Fideicomiso: Significa la Cuenta de Concentración, Cuenta de Flujo de Capital Excedente, Cuenta de Ingresos de Emisión de Bonos, Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo El Golf - Tocumen, Cuenta de Pago del Contrato de Obra del Tramo Gonzalillo - Pedregal, Cuenta de Pago de la Implementación del Sistema de Telepeaje, Cuenta de Pago Primario y las Cuentas de Reserva.

Declaración de Evento de Incumplimiento: Significa la declaración por escrito emitida por el Agente de Pago, Registro y Transferencia, cuando se dé un Evento de Incumplimiento y haya transcurrido el Periodo de Cura, sin que el mismo haya sido subsanado, conforme al Prospecto Informativo y a los demás Documentos de la Emisión, y por la cual le notifica al Fiduciario, el Administrador y los Fideicomitentes, el vencimiento anticipado de las obligaciones derivadas de los Bonos e instruye a que el Fiduciario proceda de conformidad con lo establecido en el Artículo VIII del Contrato de Fideicomiso

Derechos Cedidos: Tiene el significado que se le atribuye al término en el Contrato de Cesión.

Día(s) Hábil(es): Todo día que no sea sábado, domingo o un día nacional o feriado y en que los bancos de licencia general estén autorizados por la Superintendencia de Bancos para abrir al público en la Ciudad de Panamá.

Documentos de la Emisión: Significa el Contrato de Fideicomiso; el Contrato de Cesión; el Contrato de Administración; el Contrato de Agencia de Pago, Registro y Transferencia; el Instrumento de Transferencia de Acciones; los Bonos; el Contrato de Corretaje, el Contrato de Respaldo y el Prospecto Informativo.

Dólares: Significa la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América.

Efecto Material Adverso: Significa algún cambio en el negocio, los activos, la condición financiera, las operaciones continuas o en las leyes y regulaciones, que pueda afectar adversamente a ENA ESTE y/o el Fideicomiso ENA ESTE, ya sea en: i) cumplir sus obligaciones detalladas en el Bono; ii) la perspectiva de los negocios de ENA ESTE; iii) cumplir con los derechos de los Tenedores Registrados; y iv) la validez y eficacia de los Documentos de la Emisión.

Emisión: Emisión pública de Bonos por un valor nominal total de hasta Doscientos Doce Millones de Dólares (US\$212,000,000.00), moneda de curso legal de los Estados Unidos de América, o cualquiera otra cantidad inferior a esta, cuyos términos y condiciones se detallan en los Bonos.

Emisión Fideicomiso ENA Sur: Emisión de bonos del Fideicomiso ENA Sur, autorizada mediante Resolución N° 285-11 de doce (12) de agosto de dos mil once (2011), modificada mediante la Resolución N° 286-11 de dieciséis (16) de agosto de dos mil once (2011), ambas emitidas por la Comisión Nacional de Valores (ahora Superintendencia del Mercado de Valores).

Emisor: FIDEICOMISO ENA ESTE.

ENA: Se refiere a Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), sociedad anónima creada en virtud de la Ley 76 y constituida el 15 de noviembre de 2010.

ENA ESTE: Se refiere a ENA ESTE, S.A, sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República de Panamá inscrita a ficha 767262 rollo 0, imagen 0 de la Sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público y concesionario del Corredor Norte Fase IIB.

ENA Norte: Se refiere a ENA Norte, S.A., sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República de Panamá inscrita a ficha 767262, rollo 0, imagen 0 de la Sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público y concesionario del Corredor Norte.

ENA SUR: Significa ENA SUR, S.A., sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República de Panamá, inscrita a ficha 299957, rollo 454408, imagen 55 de la Sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público y concesionario del Corredor Sur.

Estado: Republica de Panamá

Estructurador: Prival Bank, S.A

Eventos de Incumplimiento: Aquellos listados en la sección III.A.9 del presente Prospecto Informativo.

Fase I: Se refiere a un tramo de 13.2 kilómetros del Corredor Norte, en dirección suroeste / noreste comenzando en Albrook y terminando en Tinajitas. Abrió sus puertas en 1997 y comenzó con operaciones de peaje en el 1998.

Fase IIA: Se refiere a un tramo de 6.2 kilómetros del Corredor Norte que abrió puertas en mayo 2009 y se extiende de la Fase I desde Tinajitas hasta Brisas del Golf. Se cobra peaje desde el principio.

Fecha de Cierre: Significa la fecha en la cual el Agente de Pago, Registro y Transferencia reciba el pago de los Bonos por parte de los Tenedores Registrados.

Fecha de Emisión: Significa la fecha en que cada Bono es emitido con el debido refrendo del Agente de Pago al momento de su emisión.

Fecha de Oferta: Significa la fecha en la cual los Bonos se ofrezcan para la venta al público a través de BVP de acuerdo con los Documentos de la Emisión.

Fecha de Pago: Significa los días veinticinco (25) de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre, de cada año, hasta la Fecha de Vencimiento o la redención total del Saldo Insoluto a Capital de los Bonos de la Serie que corresponda, lo que ocurra primero, a menos que dicha Fecha de Pago coincida con una fecha que no sea Día Hábil, en cuyo caso la Fecha de Pago o la Fecha de Vencimiento, deberá extenderse hasta el primer Día Hábil inmediatamente siguiente.

Fecha de Redención Anticipada: Fecha de Pago en la cual se realice una redención anticipada bajo los términos y condiciones de los Bonos.

Fecha de Transferencia: Dos (2) Días Hábiles siguientes al recibo del Reporte de Administración Mensual.

Fecha de Vencimiento: Diez (10) años contados a partir de la Fecha de Emisión. Si esta fecha coincide con un día que no sea Día Hábil, debe extenderse hasta el primer Día Hábil inmediatamente siguiente, pero sin correrse la Fecha de Vencimiento a dicho Día Hábil para los efectos del cómputo de intereses a pagar.

Fecha Efectiva de Terminación: Significa cuando ocurra alguno de los siguientes eventos: (i) cuando todos los Bienes Fiduciarios hubiesen sido traspasados a los Beneficiarios, según corresponda, conforme a lo establecido en el Contrato de Fideicomiso; (ii) en caso de no darse una Colocación Exitosa y se haya cumplido con lo establecido en el segundo párrafo de la Sección 3.3 del Contrato de Fideicomiso; (iii) cuando las Obligaciones Garantizadas hubiesen sido pagadas por el FIDEICOMISO ENA ESTE y no hubiere ninguna obligación pendiente de ser cumplida por las partes de los Documentos de la Emisión, para lo cual el Fiduciario deberá recibir notificación previa de parte del Agente de Pago a dichos efectos, o (iv) cuando se dé alguna de las causales establecidas en el artículo 33 de la Ley 1 de 5 de enero de 1984.

FIDEICOMISO ENA SUR: Se refiere a un fideicomiso constituido conforme a la Ley 1, 1984 de la República de Panamá, conforme contrato de fideicomiso suscrito entre Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA) e ICA Panamá como fideicomitentes y Banco Citibank (Panamá), S.A., una compañía panameña constituida por la Escritura Pública No. 16346 fechado el 30 de octubre de 2002, inscrita en el Registro Público de Panamá, Sección Mercantil, en la Micropelícula 425041, Documento 404934, actuando no en su capacidad individual sino solamente como fideicomisario del FIDEICOMISO ENA SUR.

Fideicomitentes: Se refiere a ENA y ENA ESTE.

Fiduciario: Se refiere a BANISTMO S.A., actuando como fiduciario del FIDEICOMISO ENA ESTE y no a título personal.

Fiduciario Sustituto: Se refiere al nuevo fiduciario quien reemplace al Fiduciario.

Fitch: Se refiere a Fitch Ratings.

Garantía de Acciones: Se entiende como todas las acciones emitidas y en circulación de ENA ESTE y todos los réditos que generen las mismas que sean transferidas por ENA al Contrato de Fideicomiso, previo a la Fecha de Oferta, en virtud del Instrumento de Transferencia de Acciones o posteriormente aquellas Acciones Adicionales transferidas al Contrato de Fideicomiso conforme a un Instrumento de Transferencia de Acciones.

Gobierno: Se refiere al gobierno establecido de la República de Panamá.

Halcrow: Se refiere a Halcrow Group Limited, una de las firmas internacionales líderes en consultoría de planificación y desarrollo de proyectos de infraestructura.

ICA: Se refiere a Ingenieros Civiles Asociados, una compañía de construcción de infraestructura con sede en México.

ICAPSA: Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., empresa encargada de la construcción del Corredor Norte Fase IIB.

Instrumento de Transferencia de Acciones: Se refiere a un contrato por el cual ENA transfiere el título de las Acciones de ENA ESTE al FIDEICOMISO.

Inversiones Permitidas: Los fondos disponibles en las Cuentas del Fideicomiso serán invertidos por separado por el Fiduciario en cuentas de ahorro, cuentas corrientes y/o plazo fijo con BANISTMO S.A., o su sucesor o cesionario, conforme instrucciones dadas, de tiempo en tiempo, por el Administrador. Cualquier interés u otros ingresos/pérdida en tales inversiones permanecerán depositados o se depositarán en (o deducidos de) en cada una de las respectivas Cuentas del Fideicomiso, cuyos fondos fueron invertidos.

LatinClear: Significa Central Latinoamericana de Valores, S.A., sociedad anónima inscrita en la Sección de Micropelículas (Mercantil) del Registro Público de Panamá, bajo la Ficha 705329, Documento 180267.

Mayoría de Tenedores Registrados: Aquellos Tenedores Registrados que representen al menos el cincuenta y un por ciento (51%) del Saldo Insoluto a Capital de los Bonos emitidos y en circulación de las Series en un momento determinado, según el Registro.

MEF: Se refiere al Ministerio de Economía y Finanzas, una autoridad del Gobierno de Panamá.

MOP: Se refiere al Ministerio de Obras Públicas de la República de Panamá.

Obligaciones Garantizadas: Tiene el significado que se le atribuye al término en el Contrato de Fideicomiso.

Operador: Se refiere a Maxipista de Panamá, S.A, una sociedad anónima organizada y existente de acuerdo con las leyes de la República de Panamá, inscrita a ficha 352690, rollo 62619, imagen 58, de la Sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público. Maxipista de Panamá, S.A. fue constituida el 26 de octubre de 1998 es empresa subsidiaria de ICATECH CORPORATION LTD. y actual Operador del Corredor Sur y de los tramos existentes (Fase I, Fase IIA y Segmento Panamá - Madden) del Corredor Norte y quien será el operador del Corredor Norte Fase IIB bajo el Contrato de Operación y Mantenimiento.

Periodo de Amortización Anticipada: Significa el plazo en el cual el Fiduciario, por instrucciones del Administrador, podrá realizar abonos extraordinarios a capital de los Bonos conforme a lo establecido en la sección 5.3 del Fideicomiso, sin que ello implique una Redención Anticipada, utilizando los Bienes Fiduciarios de que se trata la Sección 4.1 literal (i) del Contrato de Fideicomiso, utilizando los fondos depositados en la Cuenta de Flujo de Capital Excedente y la Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda.

Periodo de Cura: Significa el periodo de cuarenta y cinco (45) días calendario para aquellos Eventos de Incumplimiento que no tengan un período de cura definido en el Bono. El incumplimiento correspondiente se entenderá dado, una vez haya transcurrido dicho Período de Cura o el plazo señalado en el acápite correspondiente del Bono y dicho incumplimiento no se haya subsanado.

Periodo de Interés: Significa el período que comienza en la Fecha de Cierre y termina el día inmediatamente anterior a la Fecha de Pago siguiente y cada período sucesivo que comienza en una Fecha de Pago y termina el día inmediatamente anterior a la Fecha de Pago de Intereses siguiente.

Préstamo de ENA Este: Significa el contrato de préstamo celebrado entre el Fiduciario y ENA ESTE, en virtud del cual el Fideicomiso otorga un préstamo a ENA ESTE por el monto de la Emisión, según sea adicionados, modificado y enmendado de tiempo en tiempo.

Préstamo Puente: Significa el Contrato de Préstamo celebrado entre ENA ESTE y BANCONAL hasta por la suma de US\$105,000,000 fechado 21 de febrero de 2013.

Prospecto o Prospecto Informativo: El presente documento que contiene información necesaria para que el Tenedor Registrado tome su decisión de invertir en la Emisión.

Proyeco, S.A: Es la empresa encargada de actuar como inspector de la construcción del Corredor Norte Fase IIB.

PYCSA Panama, S.A.: Sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, inscrita en la sección Mercantil de la Oficina del Registro Público de la República de Panamá, a la Ficha 294875, Rollo 44260, Imagen 82.

Redención Anticipada: Significa el pago total o parcial a capital e intereses adeudados por los Bonos, con fondos provenientes en su totalidad de un refinanciamiento y no de los fondos provenientes de los ingresos corrientes de la operación del Corredor Norte Fase IIB.

Registro: Registro que el Agente de Pago, Registro y Transferencia mantendrá en sus oficinas principales en el cual se anotará, la Fecha de Expedición de cada Bono, el nombre y la dirección de la(s) persona(s) a favor de quien(es) dicho Bono sea inicialmente expedido, así como el de cada uno de los subsiguientes endosatarios del mismo.

Reporte de Administración Mensual: Reporte de que trata el Contrato de Administración, a ser emitido mensualmente por el Administrador y enviado al Fiduciario y a las Calificadoras de Riesgo, a más tardar a los diez (10) Días Hábiles subsiguientes al cierre de cada mes, el cual contendrá instrucciones, al Fiduciario, indicándole los montos que deberá transferir mensualmente a las Cuentas del Fideicomiso para luego realizar los respectivos pagos a terceros, según aplique, en cada Fecha de Transferencia.

Reporte de Oct 2013: Reporte de tráfico confeccionado por Halcrow Group Limited con fecha de 15 de octubre de 2013, el cual contiene una actualización de los niveles de tráfico e ingresos reales y proyectados del Corredor Norte, incluyendo Corredor Norte Fase IIB.

Saldo Insoluto a Capital o Saldo Insoluto: En relación a un Bono, significa el monto que resulte de restar al capital original del Bono al momento de su emisión, los abonos a capital que de tiempo en tiempo realice el Emisor de acuerdo a los términos y condiciones del Bono y del presente Prospecto Informativo.

Segmento Panamá - Madden: Se refiere a un tramo de 14 kilómetros del Corredor Norte, en dirección noroeste a sureste, con intersección con la Fase I, aproximadamente 4 kilómetros desde el noreste. Abrió sus puertas en mayo 1999 y se cobró peaje desde el inicio.

SMV: Significa la Superintendencia del Mercado de Valores de la República de Panamá.

Súper Mayoría de Tenedores Registrados: Aquellos Tenedores Registrados que representen al menos el ochenta por ciento (80%) del Saldo Insoluto a Capital de los Bonos emitidos y en circulación de las Series en un momento determinado, según el Registro.

Tasa de Interés: Aquella que se estipule en el Bonos de la Emisión.

Tenedor(es) Registrado(s): Aquella(s) persona(s) a cuyo(s) nombre(s) se encuentre registrado un Bono inscrito en el Registro que mantiene el Agente de Registro, Pago y Transferencia en un momento determinado.

Tramo El Golf - Tocumen: Se refiere a aproximadamente nueve punto nueve (9.9) kilómetros de longitud que forma parte del Corredor Norte, segmento El Golf - Tocumen, tramo Lajas / 24 de diciembre, mediante la Adenda N° 9 de 15 de febrero de 2013 al Contrato de Concesión.

Tramo Gonzalillo - Pedregal: Se refiere a aproximadamente un (1.0) kilómetro de longitud que forma parte del Corredor Norte Fase IIB mediante la Adenda N° 10 de 23 de enero de 2014 al Contrato de Concesión, que a la altura del Entronque Lajas, conectará la Carretera Gonzalillo - Villalobos al Corredor Norte y a la Avenida Manuel Zárte Norte.

B. ANEXO 2 – ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS DEL CONCESIONARIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013




C. ANEXO 3 – INFORME DEL CONSULTOR DE TRAFICO INDEPENDIENTE AL 15 DE OCTUBRE DE 2013



D. ANEXO 4 – EL CONTRATO DE CONCESION

82



ENA Este, S.A.

Estados Financieros por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013 e Informe de los auditores independientes del 24 de enero de 2014

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

ENA Este, S.A.

Informe de los Auditores Independientes y Estados Financieros por el año inicial terminado el 31 de diciembre 2013

Contenido	Páginas
Informe de los Auditores Independientes	1 -2
Estado de situación financiera	3
Estado de ganancias o pérdidas	4
Estado de cambios en el patrimonio	5
Estado de flujos de efectivo	6
Notas a los estados financieros	7 - 15

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

Señores
Accionista y Junta Directiva de
ENA Este, S.A.
Panamá, República de Panamá

Hemos auditado los estados financieros adjuntos de **ENA Este, S.A.** que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2013, y el estado de ganancias o pérdidas, estado de cambios en el patrimonio y el estado de flujos de efectivo por el año inicial terminado en esa fecha, así como un resumen de las principales políticas contables aplicadas y otra información explicativa.

Responsabilidad de la Administración por los Estados Financieros

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, y por el control interno, tal como la Administración determine sea necesario para permitir la preparación de los estados financieros, de manera que éstos no incluyan errores significativos, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del Auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros basada en nuestra auditoría. Nuestro examen fue practicado de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría. Estas normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planifiquemos y realicemos la auditoría con el propósito de obtener un razonable grado de seguridad de que los estados financieros no incluyen errores significativos.

Una auditoría comprende aplicar procedimientos para obtener evidencias sobre los montos y las revelaciones expuestas en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo su evaluación del riesgo de que los estados financieros incluyan errores significativos originados por fraudes o errores. Al realizar esta evaluación de riesgo, el auditor considera el control interno relevante sobre la preparación y presentación razonable de los estados financieros, a fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. Así mismo, una auditoría comprende evaluar la apropiada aplicación de las políticas contables y la razonabilidad de las estimaciones contables efectuadas por la Administración, así como la presentación general de los estados financieros.

Deloitte

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para sustentar nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión los estados financieros adjuntos presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de **ENA Este, S.A.** al 31 de diciembre de 2013, y sus resultados de sus operaciones y flujos de efectivo por el año inicial terminado en esa fecha de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Asuntos Importantes que no Afectan la Opinión

Sin calificar nuestra opinión, hacemos énfasis en la Nota 1 a los estados financieros, en la cual se menciona que **ENA Este, S.A.** está llevando a cabo las diligencias necesarias para ser un Emisor registrado en la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá. Los estados financieros adjuntos son para cumplir con los requerimientos relacionados con el proceso de registro.



24 de enero de 2014

Panamá, República de Panamá

ENA Este, S.A.

Estado de situación financiera 31 de diciembre 2013 (En balboas)

Activos	Notas	
Activos no corrientes		
Anticipos de proyectos	5	15,016,533
Proyecto en proceso	6	<u>55,769,036</u>
Total de activos no corrientes		<u>70,785,569</u>
Activos corrientes		
Cuentas por cobrar afiliada	7	1,611,649
Anticipo a proveedores		719,648
Fondos en fideicomiso con uso específico	8	16,131,220
Efectivo y equivalente de efectivo		<u>29,062,451</u>
Total de activos corrientes		<u>47,524,968</u>
Total de activos		<u><u>118,310,537</u></u>
Patrimonio y pasivos		
Patrimonio		
Capital en acciones	9	10,000
Aporte de capital	10	29,052,590
Utilidades retenidas		<u>106,711</u>
		<u>29,169,301</u>
Pasivos corrientes		
Cuentas por pagar proveedores		6,878,163
Cuentas por pagar, afiliada	7	831,300
Intereses acumulados por pagar		1,958,002
Préstamo por pagar	11	<u>79,473,771</u>
		<u>89,141,236</u>
Total de patrimonio y pasivos		<u><u>118,310,537</u></u>

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

ENA Este, S.A.

Estado de ganancias o pérdidas

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre 2013

(En balboas)

Intereses ganados	142,815
Gastos generales y administrativos	<u>(36,104)</u>
Utilidad neta	<u><u>106,711</u></u>

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

ENA Este, S.A.

Estado de cambios en el patrimonio Por el año inicial terminado el 31 de diciembre 2013 (En balboas)

	Capital en acciones	Aporte de capital	Utilidades retenidas	Total
Emisión de acciones	10,000	-	-	10,000
Aporte de capital	-	29,052,590	-	29,052,590
Utilidad del período	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>106,711</u>	<u>106,711</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2013	<u><u>10,000</u></u>	<u><u>29,052,590</u></u>	<u><u>106,711</u></u>	<u><u>29,169,301</u></u>

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

ENA Este, S.A.

Estado de flujos de efectivo

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre 2013

(En balboas)

	Notas	
Flujos de efectivo de las actividades de operación		
Utilidad neta		106,711
Cambios en los activos y pasivos de operación:		
Aumento en cuentas por pagar proveedores		<u>6,878,163</u>
Efectivo neto proveniente de las actividades de operación		<u>6,984,874</u>
Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
Aportes a fondos en fideicomiso con uso específico	8	(16,131,220)
Proyectos en proceso		(53,811,034)
Anticipos de proyectos	5	(15,016,533)
Anticipo a proveedores		<u>(719,648)</u>
Efectivo neto utilizado en las actividades de inversión		<u>(85,678,435)</u>
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento		
Cuenta por cobrar afiliada		(1,611,649)
Cuenta por pagar afiliada		831,300
Préstamo por pagar		79,473,771
Capital en acciones		10,000
Aporte de capital		<u>29,052,590</u>
Efectivo neto proveniente de las actividades de financiamiento		<u>107,756,012</u>
Variación neta de efectivo y equivalente de efectivo al final de año		<u><u>29,062,451</u></u>

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

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

1. Información general

ENA Este, S.A. (la "Compañía") es una sociedad anónima constituida mediante Escritura Pública No. 24686 del 30 de octubre de 2012 y opera en la República de Panamá. Inició operaciones en enero 2013. Su principal fuente de negocios en la República de Panamá es la construcción y explotación de la Fase IIB del Corredor Norte, Segmento El Golf - Tocumen, tramo las Lajas - 24 de Diciembre. A ENA Este, S.A. se le traspasa la concesión de la arriba-citada Fase IIB del Corredor Norte mediante la Adenda No. 9 (del 15 de febrero de 2013) al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994.

La Compañía está en proceso de ser un Emisor registrado en la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá. Por consiguiente, se han preparado estos estados financieros de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) para cumplir con uno de los requisitos exigidos en este trámite, el cual se requiere para que la Compañía realice una emisión de Bonos la cual servirá como financiamiento para la construcción que está en proceso de la Fase IIB del Corredor Norte.

2. Adopción de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) nuevas y revisadas

2.1 Normas e interpretaciones que afectan solamente en presentación y revelación

Enmiendas a la NIC 1 Presentación de partidas de Otros Resultados Integrales

La Compañía ha aplicado las enmiendas a la NIC 1 Presentación de partidas de otro resultado integral por adelantado a la fecha efectiva (períodos anuales que comiencen a partir o después del 1 de julio de 2012), la aplicación de las enmiendas a la NIC 1 no resulta en ningún impacto en las ganancias o pérdidas y otros resultados integrales.

Normas e interpretaciones nuevas y revisadas en la consolidación, negocios conjuntos, asociadas y revelaciones.

En mayo de 2011, un paquete de cinco Normas sobre la consolidación, acuerdos conjuntos, asociadas y revelaciones fueron emitidas, incluyendo las NIIF 10, NIIF 11, NIIF 12, NIC 27 (revisada en el 2011) y NIC 28 (revisada en el 2011).

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

Los requisitos claves de estas cinco Normas se describen a continuación:

NIIF 10 Emitida en mayo 2011, reemplaza las partes de la NIC 27 – Estados Financieros y Separados que tratan con los estados financieros. La SIC – 12 *Consolidación - Entidades de Cometido Específico* se ha retirado al emitirse la NIIF 10.

NIIF 11 Emitida en mayo 2011, reemplaza a la NIC 31 Participaciones en Negocios Conjuntos. NIIF 11 se refiere a la forma de un acuerdo común de que dos o más partes tengan el control conjunto debe clasificarse. SIC-13 *Entidades controladas conjuntamente - Aportaciones no monetarias de los Participantes* se han retirado a la emisión de NIIF 11.

NIIF 12 Emitida en mayo 2011, es una norma de revelación y es aplicable a las entidades que tienen intereses en subsidiarias, negocios conjuntos, asociados y/o entidades estructuradas no consolidadas.

NIC 27 (Revisada en el 2011) *Estados Financieros Separados*

NIC 28 (Revisada en el 2011) *Inversiones en Asociadas y Negocios Conjuntos*

En junio 2012, las enmiendas a las NIIF 10, NIIF 11 y NIIF 12 fueron emitidas para aclarar la orientación de transición en la aplicación de estas normas por primera vez.

NIIF 13 Medición del Valor Razonable

La NIIF 13 establece una única fuente de orientación para la medición del valor razonable y las revelaciones sobre la medición del valor razonable.

NIC 19 Beneficios a Empleados

Las enmiendas a la NIC 19 cambia la contabilización para los planes de beneficios definidos y beneficios por terminación.

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

2.2 Normas e interpretaciones nuevas y revisadas en adopción pero aún no son efectivas

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

NIIF 9 Instrumentos Financieros: Clasificación y Medición

La NIIF 9, emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros. La NIIF 9 fue modificada en octubre de 2010 para incluir los requerimientos para la clasificación y medición de los pasivos financieros y su baja. Es efectiva para períodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2015.

Enmiendas a la NIC 32 Compensación de activos y pasivos financieros y revelaciones relacionadas

Las enmiendas a la NIC 32 aclaran situaciones existentes de aplicación relacionadas a los requerimientos de compensación de activos y pasivos financieros. Específicamente, las enmiendas aclaran el significado de “actualmente cuenta con un derecho legal de compensación” y la “realización simultánea y liquidación”.

Las enmiendas a la NIC 32 no son efectivas hasta los períodos que inicien en o después del 1 de enero de 2014, con una aplicación retrospectiva requerida.

Enmienda a la NIIF 10, NIIF 12 y NIC 27 Inversiones en entidades

La enmienda para la NIIF 10 introduce los requerimientos para la consolidación de subsidiarias para una entidad de inversión. Los términos de la excepción, una entidad de inversión requieren que se mida los intereses de las subsidiarias a un valor razonable a través de las ganancias y pérdidas. Las excepciones no aplican para las subsidiarias de las entidades de inversión que presten servicio relacionado a las inversiones de la entidad de inversión. Es efectiva para períodos anuales que inicien en o después del 1 de enero de 2014.

La Administración anticipa que todas las normas e interpretaciones arriba mencionadas serán adoptadas en los estados financieros de la Compañía a partir de los próximos períodos contables. La Administración aún no ha tenido la oportunidad de evaluar si su adopción tendrá un impacto material en los estados financieros de la Compañía para el período de aplicación inicial.

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

3. Resumen de las políticas de contabilidad más importantes

Declaración de cumplimiento - Los estados financieros, han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera promulgadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”) y con las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretaciones del IASB.

Base de preparación - Los estados financieros han sido preparados sobre la base de costo histórico. Los estados financieros fueron preparados a partir de los registros contables que mantiene la Compañía.

Uso de estimaciones - La Administración ha efectuado un número de estimaciones y supuestos relacionados al reporte de activos y pasivos al preparar estos estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones. Las estimaciones relevantes que son particularmente susceptibles a cambios significativos se relacionan con la capitalización de costos de proyectos en proceso. Las estimaciones y supuestos se basan en la experiencia obtenida a través de los años por parte de la Administración, y en otros factores que se consideran relevantes. Los resultados actuales pueden diferir de estas estimaciones.

Proyectos en proceso - Los proyectos en proceso incluyen todos los cargos directos de materiales, mano de obra, intereses y costos indirectos relacionados con los trabajos de la construcción de la Fase IIB del segmento El Golf - Tocumen (Entronque las Lajas – 24 Diciembre). Los gastos generales y administrativos no identificables específicamente con la construcción, se cargan a operaciones. Una vez finalizados los trabajos, el valor de la construcción pasará a formar parte del activo intangible por concesión.

Pasivos financieros

Obligaciones financieras

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

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

Baja de pasivos financieros

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

Capital accionario

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

Moneda funcional - Los registros contables se llevan en balboas y los estados financieros están expresados en esta moneda. El balboa, unidad monetaria de la República de Panamá está a la par y es de libre cambio con el dólar (US\$) de los Estados Unidos de América. La República de Panamá no emite papel moneda, y en su lugar utiliza el dólar de los Estados Unidos de América como moneda de curso legal.

4. Administración de riesgos de instrumentos financieros

Riesgo de crédito

Los principales activos expuestos al riesgo de crédito son los fondos en fideicomiso con uso específico y los anticipos a proyectos. Los fondos en fideicomiso están colocados en una institución de prestigio internacional, lo cual minimiza su riesgo. Los anticipos a proyectos son monitoreados por la Administración para validar el avance de la obra.

Riesgo de liquidez

La Administración prudente del riesgo de liquidez implica mantener suficiente efectivo para hacerle frente a sus obligaciones futuras e inversiones planificadas. Los fondos son obtenidos de financiamientos con bancos y contribuciones del accionista. Debido a la naturaleza del negocio, la Compañía espera mantener suficientes fondos de efectivo y flexibilidad en los fondos si son requeridos.

Riesgo de capital

La Compañía administra su capital para asegurarse que pueda continuar como un negocio en marcha mientras maximiza los retornos al accionista a través de la optimización del saldo de la deuda y del capital.

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013 (En balboas)

5. Anticipos de proyectos

Los anticipos de proyectos están integrados de la siguiente manera:

Adelanto a ICAPSA - construcción Fase IIB del Corredor Norte	<u>15,016,533</u>
---	-------------------

6. Proyecto en proceso

El proyecto en proceso se detalla a continuación:

Troncal	21,627,192
Indemnizaciones	13,389,339
Estructura	10,794,580
Intercambios	7,321,778
Intereses	1,958,002
Honorarios	<u>678,145</u>
	<u>55,769,036</u>

7. Saldos con partes relacionadas

Los saldos con partes relacionadas se presentan a continuación:

Cuenta por cobrar	<u>1,611,649</u>
Cuenta por pagar	<u>831,300</u>

Las cuentas por cobrar y pagar corresponden a préstamos realizados entre afiliadas para gastos y pagos a proveedores, no tienen fecha de vencimiento ni generan interés.

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

8. Fondos en fideicomiso con uso específico

Corresponde al aporte establecido en Fideicomiso ALCOGAL con un saldo al 31 de diciembre de 2013 por B/.16,131,220. Estos fondos están destinados para el pago de indemnizaciones para garantizar la liberación de las vías para la construcción del tramo de la Fase IIB del segmento El Golf – Tocumen. Este fondo incluye un depósito a plazo fijo por B/.12,000,000 con vencimiento a 90 días, el cual devenga una tasa de interés anual del 0.8125%.

9. Capital en acciones

El capital en acciones autorizado de ENA Este, S.A. está conformado por 100 acciones comunes con un valor nominal de B/.100 cada una, emitida en su totalidad.

10. Aporte de Capital

El 27 de diciembre de 2013, la compañía recibió aporte de Capital por B/.29,052,590 por parte de Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA).

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

11. Préstamo por pagar

El préstamo por pagar se detalla a continuación:

Contrato de préstamo puente con Banco Nacional de Panamá por B/.105,000,000 para la construcción y liberación de la vía del tramo IIB del Corredor Norte, tramo Brisas del Golf hasta la 24 de Diciembre, cuyos desembolsos se harán parcialmente, esta deuda se pagará al vencimiento mediante el producto de la emisión pública de Bonos a la que refiere la Nota 1. Está garantizada con: (i) Acciones emitidas por ENA Este, S.A.; (ii) Endoso de póliza a favor del banco; (iii) Cesión de derechos presentes y futuros asociados con la operación de la Compañía entre otros los derecho de cobro de peaje y seguros; (iv) Cesión de los derechos de cobro de ENA Sur, S.A., de los excesos de caja sobre la operación del corredor Sur una vez amortizadas las notas Serie B del Fideicomiso ENA Sur. Pactada a una tasa de interés anual de 3.5%. Con vencimiento extendido al 15 de enero de 2014, el cual fue extendido al 28 de febrero de 2014, tal y como se indica más abajo.

Mediante nota 14(02100-01)005 con fecha 24 de enero de 2014, el Banco extendió el plazo de pago al 28 de febrero de 2014.

79,473,771

ENA Este, S.A.

Notas a los estados financieros

Por el año inicial terminado el 31 de diciembre de 2013

(En balboas)

12. Compromiso

Al 31 de diciembre de 2013, las principales obligaciones de la Compañía con proveedores de servicios son:

- Mediante Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 se traspasa (i) el Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril de 2011, celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. ("Maxipista") y la empresa Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., de Maxipista a la Empresa Nacional de Autopista, S.A. ("ENA") para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes a la Fase Segunda del Corredor Norte Segmento el Golf – Tocumen (Tramo entronque las Lajas- 24 de Diciembre) por un monto de B/.144,826,224.
- Seguidamente, mediante la Adenda No. 9 a dicho mismo Contrato de Concesión Administrativa No. 98, ENA le traspasa el Contrato de Ejecución de Obra a ENA Este, S.A. En la misma Adenda No. 9 ENA le traspasa la concesión de la Fase IIB a ENA Este, S.A., concesión que a su vez ENA recibió, mediante la Adenda No. 6 previamente anotada, de Maxipista.

13. Aprobación de los estados financieros

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta Directiva y autorizados para su emisión el día 24 de enero de 2014.

* * * * *



Informe Final

Documento: 1 Versión: 4

Corredores de Panamá

Actualización del estudio de tráfico 2013

ENA

15 – Octubre - 2013



Informe Final

Corredores de Panamá

Actualización del estudio de tráfico 2013

ENA

Halcrow Group Limited
Estados Unidos 34 - 5° piso
C1101AAB Buenos Aires – Argentina
tel +54 11 4335 9700
halcrow.com

© Halcrow Group Limited 2013



Registro de modificaciones

Informe Final

Corredores de Panamá

Actualización del estudio de tráfico 2013

ENA

Este informe se emitió y modificó según la siguiente tabla:

Versión	Fecha	Descripción	Autores	Verificado por	Aprobado por
1.0	11/09/2013	Primer borrador	Rob Godley	John Gregory	Rob Godley
1.0	11/09/2013	Primer borrador	Eugenia Keller	Gustavo Piazza	Pablo Belenky
1.0	11/09/2013	Primer borrador	Gustavo Piazza	Eugenia Keller	Pablo Belenky
2.0	26/09/2013	Segundo borrador (con análisis de sensibilidad)	Rob Godley Eugenia Keller Gustavo Piazza	John Gregory Gustavo Piazza Eugenia Keller	Pablo Belenky
3.0	9/10/2013	Informe final	Rob Godley Eugenia Keller Gustavo Piazza	John Gregory Gustavo Piazza Eugenia Keller	Pablo Belenky
4.0	15/10/2013	Informe final con correcciones propuestas por el Cliente	Rob Godley Eugenia Keller Marina Pesce	John Gregory Gustavo Piazza Eugenia Keller	Pablo Belenky

Deslinde de responsabilidades - "Disclaimer"

En la preparación de este informe Halcrow se basó en información provista por el Cliente y terceros, la cual no ha sido verificada independientemente por Halcrow, asumiendo su exactitud, confiabilidad y actualización. A tal efecto, Halcrow preparó este Informe con el contenido requerido por el Cliente, lo que no garantiza ni asegura las conclusiones expuestas, ya que las mismas se basan en datos proporcionados por terceros o el Cliente.

La distribución de cualquier resultado proveniente de este Informe a un tercero que no sea el Cliente requerirá del consentimiento previo y por escrito, tanto del Cliente como de Halcrow, el cual no será negado ni retrasado sin fundamentos, condicionado a que no implique ninguna obligación o deber de diligencia por parte de Halcrow para con terceras partes distintas del Cliente, y que esas partes no dependan de los resultados del proyecto para cualquier propósito.

Contenidos

1	Introducción	3
1.1	Antecedentes	3
1.2	Descripción del proyecto	3
1.3	Estructura del informe	4
2	Situación actual	5
2.1	Transporte	11
2.2	Corredor Sur	14
2.3	Corredor Norte y tramo Madden	18
3	Descripción general de la metodología utilizada	24
3.1	Estudios previos	24
3.2	Enfoque de modelación	24
4	Modelo de tránsito para el año base	25
4.1	Red del año base	25
4.2	Matrices del año base	26
4.3	Calibración del modelo	26
4.4	Anualización	30
5	Proyecciones de demanda	31
5.1	Introducción	31
5.2	Proyecciones económicas	31
5.3	Proyecciones poblacionales	32
5.4	Proyecciones de empleo	38
5.5	Proyecciones de tráfico subyacente	39
6	Modelo para años futuros	41
6.1	Redes futuras	41
6.2	Matrices de viaje futuras	46
6.3	Parámetros de elección de ruta	46
6.4	Tránsito suprimido y generado	47
6.5	Proyecciones con modelos econométricos	47
7	Proyecciones para el caso base	52
7.1	Supuestos del caso base	52
7.1	Proyecciones para el caso base	53
7.2	Comentario sobre las proyecciones	58
8	Restricción al crecimiento por congestión	63

9	Análisis de sensibilidad – Fase IIB del Corredor Norte	67
9.1	Descripción general	67
9.2	Estudios en casetas de peaje troncales	67
9.3	Análisis en casetas de peaje ramales	69

Anexos

A1	Proyecciones e ingresos - sin restricción
A2	Proyecciones e ingresos - Final con restricción
A3	Modelos de regresión
B1	Restricción al crecimiento Corredor Norte
B2	Restricción al crecimiento Corredor Sur

1 Introducción

1.1 Antecedentes

ENA ha iniciado el proceso de obtención de la financiación necesaria para la construcción de la Fase IIB del Corredor Norte en la ciudad de Panamá. Para esto se encomendó un estudio de tráfico actualizado que permita obtener la proyección del tránsito y recaudación de las plazas de peaje, tanto en el tramo nuevo como en los existentes.

Desde el año 2000 Halcrow ha estado a cargo de la realización de una serie de estudios de tránsito en los corredores viales de Panamá, cada uno de los cuales requirió recolección de datos a través de encuestas origen-destino, conteos de tránsito y relevamiento de los tiempos de viaje. La experiencia ganada durante estos años llevó a que hoy en día contemos con un excelente conocimiento de la red de transporte vial de la Ciudad de Panamá y de los problemas que enfrenta. Este *background* fue utilizado por el consultor para desarrollar un modelo estratégico de tránsito, el cual permite proyectar demanda e ingresos bajo diferentes escenarios.

1.2 Descripción del proyecto

Los Corredores Norte y Sur conforman dos vías de acceso rápidas, con características de autopista, que permiten aliviar el tránsito de la malla vial de la Ciudad de Panamá hacia/desde la zona céntrica de la misma.

El Corredor Sur atraviesa parte de la Bahía de Panamá extendiéndose desde la zona de San Francisco hasta las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de Tocumen. Su función principal es descongestionar el tránsito desde y hacia el aeropuerto. La autopista tiene 18 km de extensión, entre cuatro y seis carriles de circulación y su uso implica el pago de peaje en alguna de las casetas existentes. Se desarrolla por tierra desde el aeropuerto hasta Costa del Este para después extenderse mediante un puente de pilotes hasta Atlapa y de ahí sobre un relleno de pedraplén atravesando a Punta Pacífica hasta llegar en un túnel de conexión con la Avenida Balboa y la Cinta Costera. El contrato con la empresa ICA fue firmado en agosto de 1996, y en mayo de ese año se iniciaron las obras. La inauguración tuvo lugar en el año 2000.

El Corredor Norte, por su parte, es una autopista de aproximadamente 21 km de extensión, desde el límite entre los corregimientos Rufina Alfaro y José Domingo Espinar en el Municipio de San Miguelito, hasta el corregimiento de Ancón en el Municipio de Panamá. Este corredor se inauguró parcialmente en el año 1997 pero recién en marzo de 1998 se comenzó a cobrar peaje.

Actualmente se encuentra en construcción la extensión del Corredor Norte hasta la carretera Panamericana (denominada Fase IIB), con una longitud estimada de 9.88 km y dos carriles por sentido entre Brisas del Golf y 24 de Diciembre. El tramo comprende la incorporación de cuatro entronques en el sector de Lajas, Villa Lobos, Rana de Oro y Tocumen (Carretera Panamericana), además contempla la construcción de puentes sobre el Río Lajas, el Río Juan Díaz, la Quebrada Naranjal y el Río Tapia, la construcción de estructuras para comunicar a la Urbanización Brisas del Norte, un paso a desnivel en Villa Sara, un paso inferior vehicular en Mañanitas,

Génesis y un paso inferior vehicular en la Comunidad Helénica. En total 16 estructuras



Gráfico 1.1: Corredores Norte y Sur (Fuente: Elaboración propia)

Ambos corredores poseen una serie de casetas de peaje troncales y en rama y también está previsto lo mismo en la extensión del Corredor Norte.

El proyecto del viaducto elevado desde Atlapa a Cinta Costera forma parte de un plan que incluye un desarrollo inmobiliario en tierras ganadas al mar en frente del sector de Atlapa. También ha sido previsto en el futuro realizar una conexión desde Av. Lefevre con el viaducto ya existente.

1.3 Estructura del informe

El informe se estructura de acuerdo al siguiente esquema:

- Capítulo 2: Situación actual
- Capítulo 3: Descripción general de la metodología utilizada
- Capítulo 4: Modelo de tránsito para el año base
- Capítulo 5: Proyecciones de demanda
- Capítulo 6: Modelo para años futuros
- Capítulo 7: Proyecciones para el caso base
- Capítulo 8: Restricción al crecimiento por congestión

2 Situación actual

Descripción general

En la actualidad, la población de Panamá es de 3,4 millones de habitantes (censo 2010), de los cuales aproximadamente 1,6 millones viven en el área metropolitana de la ciudad de Panamá¹. En los últimos años, la población de la ciudad ha crecido a un ritmo de aproximadamente 2% anual.

La economía dolarizada de Panamá se basa, principalmente, en un sector de servicios bien desarrollado, que representa las tres cuartas partes del PIB. Estos servicios incluyen la operación del Canal de Panamá, el sector bancario, la Zona Libre de Colón, la industria de los seguros, las terminales portuarias, el registro de buques insignia y el turismo. En los últimos años, la economía ha tenido un crecimiento muy significativo, que ha oscilado entre 7,5% y 12% anual desde 2004, sin tener en cuenta el año 2009, en que el PIB se frenó hasta situarse en un crecimiento de 3,9% anual durante la recesión global. El crecimiento real anual del PIB durante los últimos nueve años se muestra en la Tabla 2.1.

Como consecuencia del auge económico, los niveles de desempleo que en 2003 eran del 14%, se redujeron al 4,5% en 2011. Mientras tanto, el PIB per cápita del país se incrementó hasta alcanzar US\$ 8.900 (2011)². Así, Panamá quedó ubicado en la categoría de ingresos medios según los parámetros internacionales. No obstante ello, la riqueza tiene una distribución desigual: el índice GINI para Panamá en 2010 fue de 51, valor similar al que corresponde a la mayoría de los países latinoamericanos³. Los ingresos suelen ser más altos en la ciudad que en otras regiones, pero dentro de la propia ciudad también existen amplias variaciones en los niveles de ingresos (ver sección 2.1.3).

En la actualidad, la inflación es del orden del 4,1% por año, cifra que supera el promedio para 2002-2010, que es del 3% por año.

¹ *Distritos de Ciudad de Panamá, San Miguelito, Arraiján y La Chorrera*

² *Datos provenientes de estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) correspondientes al PIB real para 2011 (marzo de 2012) y proyección de población para 2011*

³ *En comparación Dinamarca =25 (con la distribución del ingreso más equitativa), Sudáfrica =69 (distribución más inequitativa)*

Año	Variación % PBI real
2004	7.5%
2005	7.2%
2006	8.5%
2007	12.1%
2008	10.1%
2009	3.9%
2010	7.5%
2011	10.8%
2012	10.7%

Tabla 2.1: Crecimiento reciente del PBI (Fuente: INEC)

Población del área del estudio

La población total del área del estudio era de 1,57 millones de personas en el año 2010; de las cuales 880.000 viven en el distrito de Panamá, 315.000 en San Miguelito, 220.000 en Arraiján y 189.000 en el distrito de La Chorrera. Los indicadores de población y otros indicadores socioeconómicos por distrito y corregimiento se muestran en la Tabla 2.2 a continuación.

Distrito	Corregimiento		Población (2010)	Densidad poblacional (Personas/km ²)	Crecimiento poblacional 2000-2010 (TCCP [†])	Ingreso del hogar promedio (\$, 2010)	Autos cada 1000 habitantes (2010)
	ID	Nombre					
Panama	16*	24 De Diciembre	65,404	830	4.9%	689	91
	32	Alcalde Díaz	41,292	900	3.5%	825	128
	17	Ancón	29,761	150	10.3%	2,633	298
	6	Bella Vista	30,136	6,230	0.6%	2,433	393
	9	Betania	46,116	5,560	0.4%	1,948	388
	N**	Chilibre	53,955	60	2.9%	642	95
	5	Curundú	16,361	14,470	-1.5%	513	36
	2	El Chorrillo	18,302	29,360	-2.1%	543	43
	31	Ernesto Córdoba Campos	55,784	1,830	3.5%	856	149
	12	Juan Díaz	100,636	2,960	1.3%	1,335	238
	4	La Exposición o Calidonia	19,108	12,000	-0.3%	868	107
	18	Las Cumbres	32,867	1,180	3.5%	747	116
	15	Las Mañanitas	39,473	1,600	1.9%	773	108
	16*	Pacora	52,494	130	9.6%	588	70
	10	Parque Lefevre	36,997	5,410	0.0%	1,369	291
	13	Pedregal	51,641	1,830	1.2%	703	100
	8	Pueblo Nuevo	18,984	6,630	0.4%	1,616	349
	11	Río Abajo	26,607	6,890	-0.8%	974	178
	1	San Felipe	3,262	11,010	-7.3%	651	85
7	San Francisco	43,939	6,860	2.1%	2,330	412	
16*	San Martín	4,410	30	2.1%	514	118	
3	Santa Ana	18,210	21,730	-1.5%	667	68	
14	Tocumen	74,952	1,170	4.0%	773	108	
San Miguelito	21	Amelia Denis De Icaza	38,397	10,100	0.0%	959	169
	23	Arnulfo Arias	31,650	4,360	0.4%	656	60
	30	Belisario Frias	44,571	10,360	-0.5%	768	77
	22	Belisario Porras	49,367	12,290	-0.1%	696	68
	20	Jose Domingo Espinar	44,471	6,270	2.3%	1,694	297
	29	Mateo Iturralde	11,496	11,570	-0.9%	874	127
	25	Omar Torrijos	36,452	3,300	-0.3%	952	128
	24	Rufina Alfaro	42,742	4,470	5.4%	2,234	384
	19	Victoriano Lorenzo	15,873	7,920	-0.9%	879	149
Arraiján	26	Veracruz	220,779	528	3.9%	722	117
	27	Resto de Arraiján				858	
La Chorrera	28	Distrito La Chorrera	161,470	210	2.6%	712	115
Área Total / Promedio			1,577,959	484	2.1%	935	162

* 24 De Diciembre, Pacora y San Martín fueron agrupados en los gráficos 2.1-2.4

** Chilibre se encuentra al norte del área dibujada en los gráficos 2.1-2.4

† TCCP =Tasa de Crecimiento Compuesta Promedio

Tabla 2.2: Estadísticas socioeconómicas (Censo 2010) por distrito y corregimiento

La mayor densidad poblacional se registra en las áreas del sector más antiguo de la ciudad de Panamá, que es también el más pobre. El corregimiento Santa Ana tiene una densidad de aproximadamente 22.000 personas por kilómetro cuadrado, mientras que El Chorrillo tiene algo menos de 30.000 personas por kilómetro cuadrado. En términos generales, la densidad poblacional disminuye al alejarse del área central, si bien algunas zonas del distrito de San Miguelito también presentan

valores muy altos. En algunos casos, la densidad supera las 10.000 personas por kilómetro cuadrado a nivel del corregimiento. La Figura 2.1 muestra la densidad poblacional en el área del estudio, por corregimiento.

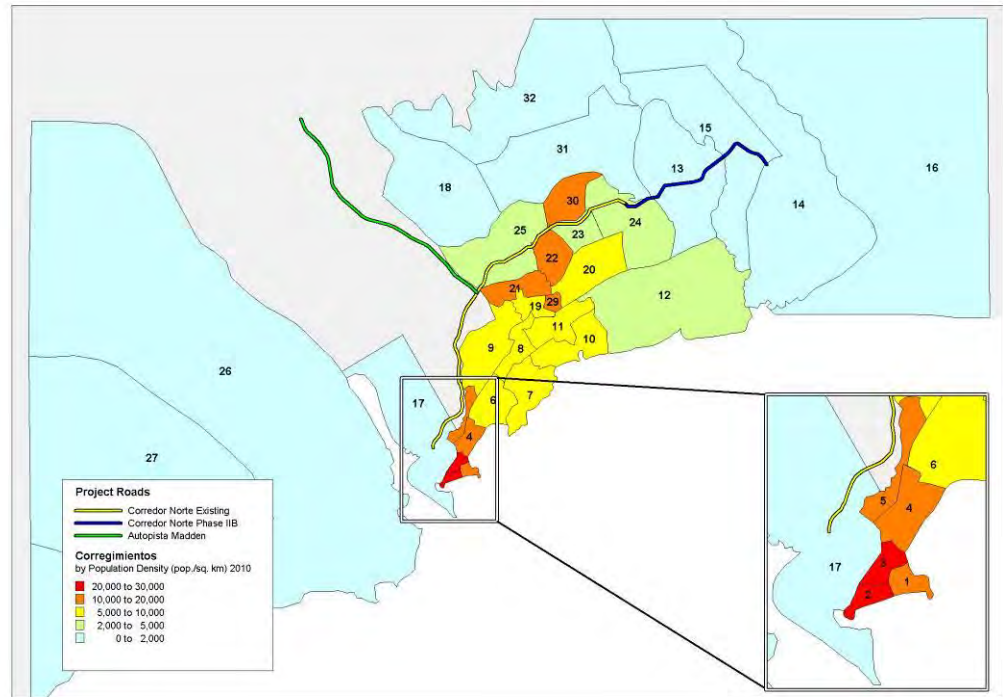


Gráfico 2.1: Densidad poblacional por corregimiento (Fuente: INEC)

El crecimiento poblacional a lo largo de los últimos diez años ha alcanzado un promedio de 2,1% por año en toda el área del estudio. Las tasas de crecimiento más altas se observaron en los distritos de Arraiján y La Chorrera, y en los corregimientos más alejados del distrito de Panamá. En contraposición con ello, en muchas partes del área central de la ciudad de Panamá se han registrado pequeñas disminuciones de la población durante el mismo período. Los cambios poblacionales del período 2000-2010, por corregimiento, se muestran en la Figura 2.2.

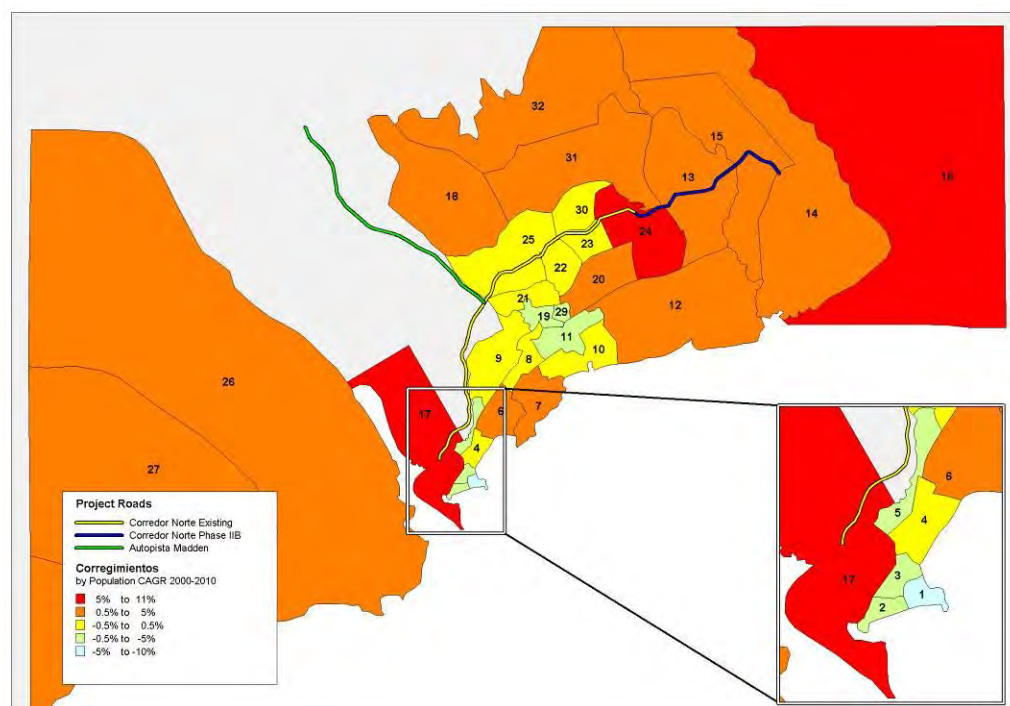


Gráfico 2.2: Tasas de crecimiento poblacional por corregimientos CAGR 2000-2010 (Fuente: INEC)

Ingresos por grupo familiar y posesión de automóviles

Tal como se muestra en la Figura 2.3 a continuación, las zonas más pobres del área comprendida en el estudio en términos de ingresos medios por grupo familiar son las del centro del casco antiguo (p. ej., Curundú y El Chorrillo). Al mismo tiempo, las partes con mayores recursos del área del estudio se encuentran muy cerca de allí, en el área céntrica moderna (Bella Vista y San Francisco) y en Ancón. Los niveles de ingresos tienden a disminuir al alejarse del área céntrica (aunque el centro del casco antiguo debe analizarse por separado). No obstante, los desarrollos sofisticados y modernos (tales como Brisas del Golf) aumentan el promedio de ingresos de corregimientos más alejados, como por ejemplo Rufina Alfaro en San Miguelito.

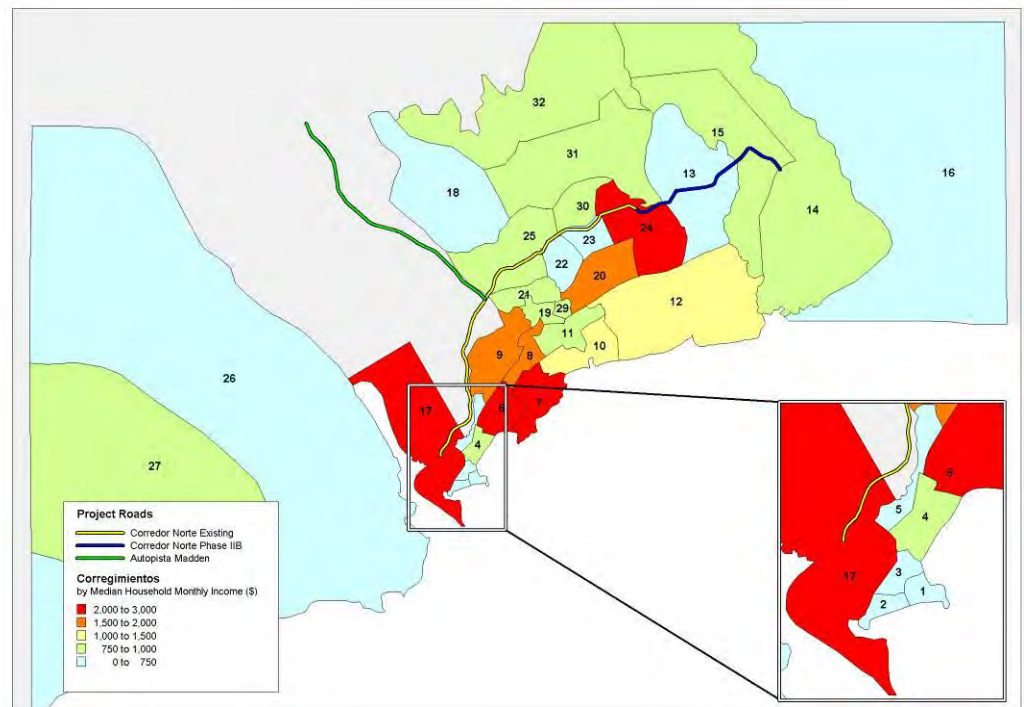


Gráfico 2.3: Ingresos medios de los hogares por corregimientos por rangos (Fuente: INEC)

Los niveles de posesión de automóviles en la ciudad⁴ son relativamente altos para un país en desarrollo, con aproximadamente 240 automóviles por cada mil habitantes (2010). Sin embargo, las cifras aún se encuentran por debajo de las que se observan en economías desarrolladas, por lo que tienen posibilidades de crecer notablemente⁵. No obstante, esta cifra promedio oculta la enorme brecha existente entre los corregimientos más ricos y más pobres. El valor más alto se registra en el corregimiento de San Francisco – 412, mientras que el más bajo se observa en Curundú-36. Los niveles de posesión de automóviles también son elevados en áreas con desarrollos residenciales sofisticados, tales como Brisas del Golf. El valor

⁴ Definida como Corregimiento 1-13 del Distrito de Panamá.

⁵ Normalmente, se considera que el nivel de saturación es del orden de 600 automóviles por cada mil habitantes, pero las cifras son menores para las grandes ciudades que cuentan con amplios sistemas de transporte subterráneo.

promedio en toda el área del estudio es de 161 automóviles por cada mil habitantes. La Figura 2.4 muestra la posesión de automóviles por corregimiento.

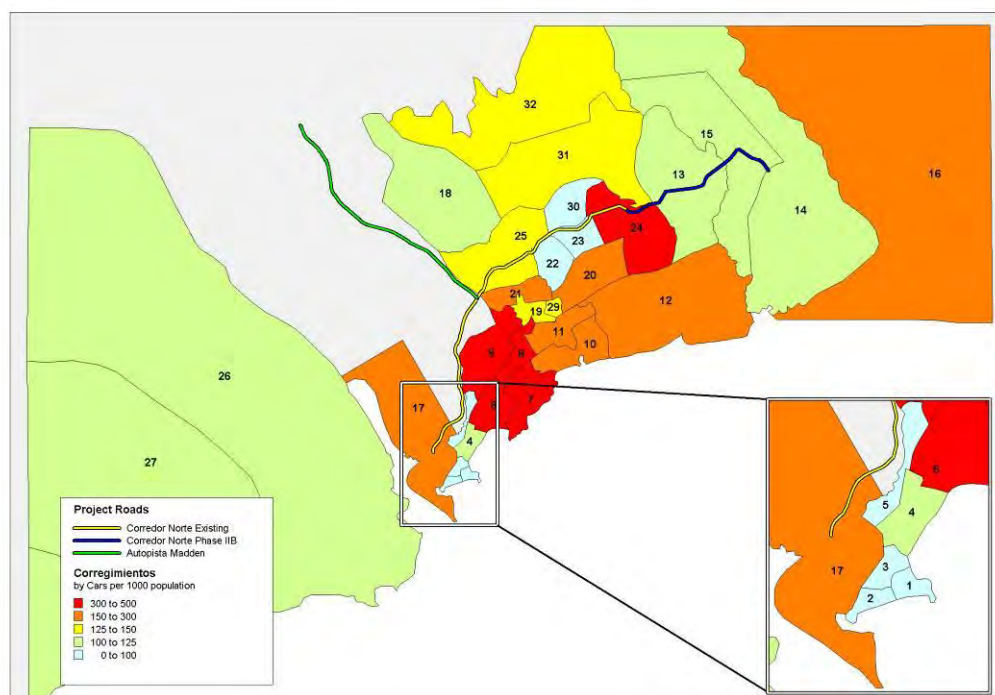


Gráfico 2.4: Tasa de motorización por corregimiento. Cantidad de autos por cada 1000 habitantes (Fuente: INEC)

2.1 Transporte

El casco antiguo de la ciudad, el puerto y el distrito financiero (central business district, CBD) se encuentran ubicados en el extremo sudoeste del área metropolitana. Debido a las limitaciones físicas, la ciudad y su red de autopistas se han desarrollado, principalmente, a lo largo de un corredor principal que va de este a oeste en forma paralela a la costa (vía Domingo-Díaz/Ricardo J. Alfaro, José Agustín Arango/vía España), con un segundo ramal en dirección norte por la autopista Transistmica. El tipo de desarrollo de la ciudad - caracterizado por estar canalizado en un corredor principal- y la concentración espacial del empleo y la actividad comercial en el distrito financiero, han desembocado en una severa congestión de tráfico en la ciudad, especialmente en las horas pico. El complejo sistema de transporte público que se encontraba basado en los buses denominados "diablos rojos" - en su mayoría no regulados-, colaboraba a aumentar la congestión, aunque actualmente este sistema ha sido reemplazado en gran medida por el MetroBus, patrocinado y operado por el gobierno.

Los dos corredores viales fueron diseñados para brindar una alternativa libre de congestión a las calles de la ciudad, que se encuentran atestadas de vehículos. El Corredor Sur conecta el distrito financiero con el aeropuerto internacional de Tocumen y, en su mayor parte, sigue el recorrido de la costa. El Corredor Norte

conecta el aeropuerto interno de Albrook, que está emplazado al oeste del distrito financiero, con las áreas del norte de la región que cuentan con servicios de metro, y se extiende a lo largo de los extremos oeste y norte del área construida. Al completar la Fase II, el Corredor Norte también se conectará con el área de Tocumen. La ubicación de las carreteras del proyecto y otras carreteras principales se indica en el Gráfico 2.5.



Gráfico 2.5: Ubicación de los proyectos viales (Fuente: PYCSA)

(Nota: El intercambiador Madden se ubica actualmente en la intersección del Corredor Norte y Madden, y no donde lo ubica el mapa)

En los primeros años de operación los volúmenes de tráfico en ambos corredores eran relativamente bajos. Pero debido al rápido crecimiento del tráfico en los últimos años, actualmente ambas carreteras de peaje se encuentran congestionadas, especialmente en el período pico de la mañana.

La Autopista Madden o “tramo Madden” consiste en el primer tramo de 13,4 kilómetros de la carretera de peaje Panamá-Colón, y forma parte de la concesión del Corredor Norte. La carretera de peaje Colón actualmente se extiende otros 34 kilómetros hasta Quebrada López, bajo otra concesión. El tramo final, desde Quebrada López hasta Colón, se encuentra en la actualidad en construcción. Otro desarrollo civil importante que ha sido construido en los últimos años es el Puente Centenario, sobre el Canal de Panamá, cerca de las esclusas de Pedro Miguel y hacia el norte del área metropolitana. El puente se abrió al tráfico en septiembre de 2005. Una vez completada la Fase II del Corredor Norte, quienes se desplacen desde el oeste del Canal de Panamá y el área de Colón podrán viajar al aeropuerto internacional y a puntos hacia el este, con lo cual podrán evitar tener que atravesar la ciudad.

Recientemente, se ha puesto en marcha una importante reorganización del sistema de transporte público de la ciudad. El eje del sistema de transporte público será un sistema de Metro. Está programado que la primera línea comience a operar en 2014. La línea 1 de metro partirá de Albrook y llegará hasta Los Andes, al norte, pasando por el distrito financiero, Vía España y Simón Bolívar, tal como se muestra en la Figura 2.6. Un tramo de la línea será subterráneo y otro será elevado. Antes de la inauguración del Metro, se reorganizará la red de autobuses para dotarla de una red cohesionada de rutas planificadas, con autobuses modernos. La reorganización del sistema debería ayudar en cierta medida a reducir la congestión en la ciudad (si bien la experiencia nos indica que muy frecuentemente, cualquier espacio de carreteras que se libere en las ciudades congestionadas vuelve a llenarse de tráfico rápidamente), o al menos brindar una alternativa viable al transporte en automóvil para algunos recorridos. El impacto negativo de la reorganización del sistema de transporte público sobre los volúmenes del Corredor Norte y el Corredor Sur se ha considerado en las proyecciones de tráfico para las dos carreteras de peaje.



Gráfico 2.6: Ruta propuesta para la Línea 1 del Metro (Fuente: Metro de Panamá)

2.2 Corredor Sur

Descripción

El Corredor Sur es una autopista de 19,8 km que se extiende en dirección noreste/sur-oeste a lo largo de la costa y hacia el sur de las demás carreteras principales de Panamá (Figura 2.3). Va desde Tocumen, al este, cerca del aeropuerto, hasta la zona céntrica de la ciudad de Panamá. Al terminar su recorrido hacia el oeste, la carretera llega hasta Cinta Costera/Avenida Balboa, el principal boulevard frente al mar de la zona céntrica de Panamá. Una parte de la carretera se habilitó en junio de 1999 y comenzó a operar en todo su recorrido a partir de febrero de 2000.

Existen nueve intersecciones a lo largo del recorrido de la carretera, aunque dos de estas son solamente intercambios parciales (con movimientos permitidos en dirección hacia / desde el este solamente en Punta Pacífica, y movimientos en dirección hacia / desde el oeste solamente en Don Bosco). Las tres intersecciones del extremo oeste de la autopista (Paitilla, Punta Pacífica y Atlapa) brindan servicio al distrito financiero y al área recientemente desarrollada de Punta Pacífica. Entre estas intersecciones y la otra intersección se encuentra la sección del viaducto, de 2 kilómetros, del Corredor Sur sobre el mar.

En la mayor parte de su recorrido, el Corredor Sur opera como una calzada doble de dos carriles. Cabe destacar que en junio de 2007 la calzada en sentido oeste del viaducto que une Costa del Este y Atlapa se amplió a tres carriles. Esto se logró eliminando los hombros de ambas calzadas y modificando la mediana. Recientemente se añadió un tercer carril a la calzada en sentido este del mismo modo.

En el Corredor Sur opera un sistema de peaje abierto, con casetas de peaje que intersectan todos los movimientos en las intersecciones de Atlapa y Ciudad Radial (incluso el tráfico pasante), y los viajes que ingresan en la carretera/salen de la carretera desde/hacia el este, en Costa del Este e Hipódromo. La Figura 2.7 muestra un esquema del corredor e indica la ubicación de cada caseta de peaje. La Tabla 2.3 presenta un resumen de las tarifas de peaje actuales del Corredor Sur. En la actualidad, un viaje en automóvil a lo largo de todo el recorrido del Corredor Sur cuesta US\$ 2,65, y permite ahorrar entre 30 minutos y una hora de tiempo de viaje si se compara con realizar el mismo recorrido a través de la red de autopistas sin peaje.



Gráfico 2.7: Ubicación del Corredor Sur

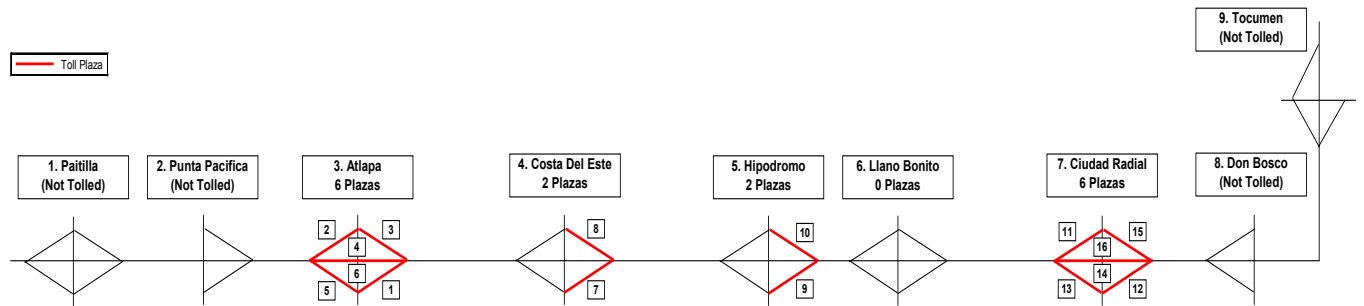


Gráfico 2.8: Esquema del Corredor Sur

Caseta de peaje	Ref. Gráfico 2.4	Categoría A Auto, Pick Ups, Motos	Categoría B Buses	Categorías C y D Camiones
Ciudad Radial A (rama a Tocumen)	12	\$0.55	\$1.15	\$2.15
Ciudad Radial A (rama desde Paitilla)	13	\$0.75	\$0.80	\$1.50
Ciudad Radial B (rama desde Tocumen)	15	\$0.55	\$1.15	\$2.15
Ciudad Radial B (rama a Paitilla)	11	\$0.75	\$0.80	\$1.50
Ciudad Radial Troncal (ambos sentidos)	14,16	\$1.25	\$2.00	\$3.65
Costa del Este A y Costa del Este B	7,8	\$0.50	\$0.70	\$1.30
Chanis A y Chanis B	9,10	\$0.25	\$0.30	\$0.50
Atlapa Troncal (ambos sentidos)	4,6	\$1.40	\$2.15	\$4.00
Atlapa A y Atlapa B	1,3	\$1.25	\$1.40	\$2.60
Vía Israel A	5	\$0.35	\$0.75	\$1.40
Vía Israel B	2	\$0.60	\$0.75	\$1.40

Tabla 2.3: Tarifas de peaje vigentes para el Corredor Sur (Fuente: ENA)

Volúmenes de tránsito actuales e históricos

El crecimiento del tráfico en el Corredor Sur desde la fecha de su inauguración (julio de 1999) hasta julio de 2013 se muestra en la Figura 2.9. El gráfico muestra las transacciones totales diarias promedio mensuales, con ajuste por estacionalidad, con una línea que muestra la media móvil para identificar las tendencias subyacentes.

El gráfico muestra varias fases diferenciadas del desarrollo del tránsito:

- Un período de crecimiento rápido y significativo desde la inauguración, en junio de 1999, hasta julio de 2000. En julio de 2000, el promedio de transacciones diarias había alcanzado un total de aproximadamente 47.000.
- Un período de estabilidad en los volúmenes de tránsito desde julio de 2000 hasta junio de 2002, con escaso crecimiento o sin crecimiento. El promedio de transacciones diarias aún se encontraba alrededor de 47.000 en junio de 2002 (con ajuste por estacionalidad). Este período coincidió con el crecimiento económico relativamente bajo en Panamá después de la partida de las bases estadounidenses en 1999, y el lento avance de la economía mundial.
- Una caída en el tránsito después del aumento de los peajes en junio de 2002 hasta aproximadamente abril de 2003, cuando el promedio de transacciones diarias cayó a aproximadamente 39.000 (con ajuste por estacionalidad); una caída de aproximadamente el 20% desde junio de 2002 (o el 12%, si se toma todo el año después del aumento de los peajes).
- Un fuerte crecimiento desde abril de 2003 hasta enero de 2006, a una tasa anualizada de aproximadamente el 9% anual. El promedio de transacciones diarias había alcanzado un total de 53.000 en enero de 2006 (con ajuste por

estacionalidad). Esto coincidió con un fuerte crecimiento económico, especialmente a partir de 2004, después de la elección del gobierno de Torrijos. El aumento de los peajes de junio de 2004 no fue significativo y tuvo un escaso impacto.

- El crecimiento explosivo del tráfico desde enero de 2006 hasta enero de 2009, cuando el tráfico se duplicó en un período de tres años. El impacto del aumento de los peajes en noviembre de 2007 fue notable, pero duró muy poco tiempo.
- Una leve ralentización del crecimiento, que no obstante siguió siendo muy alto en el período 2009-2013

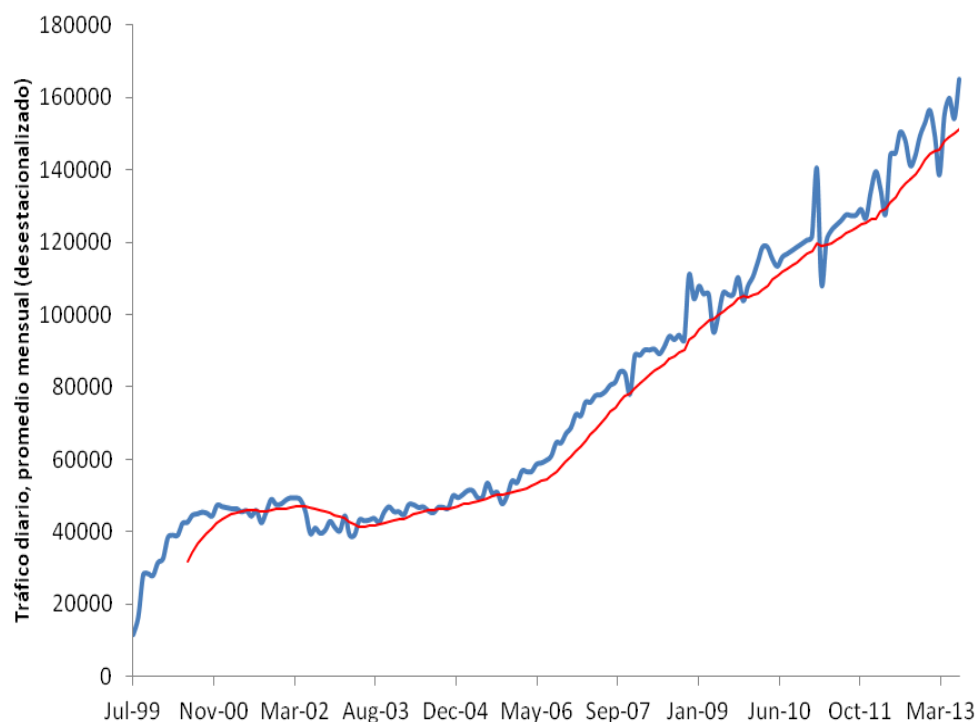


Gráfico 2.9: Evolución histórica del tránsito en Corredor Sur

Es interesante analizar las diferencias en el impacto de los aumentos de los peajes. El aumento del 25% en los peajes en junio de 2002 tuvo un fuerte impacto, que se prolongó en el tiempo. El impacto inmediato consistió en una caída del tráfico de alrededor del 20%, cifra que se redujo a un valor estimado del 12% si se mide a lo largo del año. Esto sugiere una elasticidad a corto plazo del -0,8, y una elasticidad a largo plazo del -0,5. El impacto inmediato del aumento del 16% en los peajes en noviembre de 2007 fue una reducción del tráfico del orden del 10%. Sin embargo, en el término de 2-3 meses, el efecto había desaparecido, lo cual sugiere una elasticidad a corto plazo del -0,63, pero una elasticidad a largo plazo nula. El aumento en los peajes de junio de 2004 no fue significativo, con lo cual no puede reconocerse su impacto.

En apariencia, en 2002, cuando los volúmenes generales de tráfico en la carretera de peaje eran bajos y los precios eran relativamente altos, el tráfico en las carreteras de peaje se mostraba sumamente sensible al precio. No obstante, con el transcurso del tiempo, el tráfico se ha vuelto menos sensible, dado que el fuerte crecimiento económico ha generado enormes aumentos en la demanda de tráfico, lo cual empeoró

las condiciones de tráfico en la red general de autopistas. Esto llevó a que la carretera de peaje se volviera mucho más atractiva, y al mismo tiempo pasó a ser más accesible en términos de precio.

Se prevé que, en 2013, el promedio de transacciones diarias (total entre todas las plazas) será de aproximadamente 154.000. En la caseta troncal de Atlapa se realizarán alrededor de 52.000 transacciones por día, y en la caseta de peaje troncal de Ciudad Radial se realizarán 30.000 transacciones por día.

En los últimos años, el crecimiento del tránsito ha sido más marcado en los períodos valle y en las direcciones que no son las de mayor demanda. La Figura 2.10 muestra el perfil de tránsito por hora (a mitad de semana) en el viaducto del Corredor Sur en 2006, 2010 y 2013.

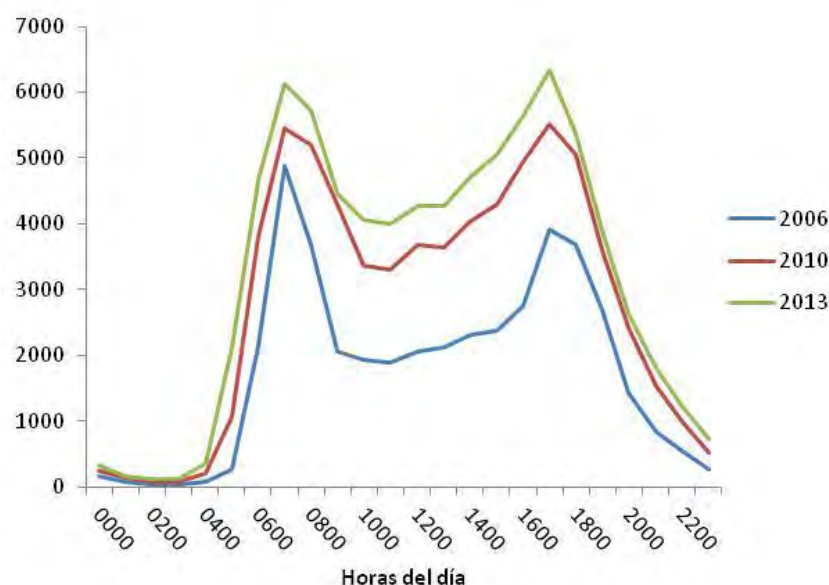


Gráfico 2.10: Perfil del tránsito horario – Viaducto del Corredor Sur

Aproximadamente el 95% del tráfico del Corredor Sur corresponde a automóviles, y el 5% está representado por autobuses y camiones.

2.3 Corredor Norte y tramo Madden

Descripción

La Fase I del Corredor Norte es una autopista doble de dos carriles que se extiende en dirección noreste/sudoeste entre Albroom y el intercambio de la autopista con la autopista Transístmica, ubicada al norte de la ciudad de Panamá y sus principales autopistas. La autopista Transístmica conecta la ciudad de Panamá, del lado del

Pacífico del Istmo, con la ciudad de Colón, del lado del Caribe o el Atlántico. El tramo Madden es una autopista doble de dos carriles, con una extensión de 13.4 kilómetros, que se extiende en dirección noreste/sudeste y se intersecta con la Fase I a aproximadamente 4 kilómetros de su extremo noreste. El tramo Madden corre en forma paralela a la carretera Panamá-Colón y representa la primera fase de una nueva autopista entre estas ciudades, que actualmente se extiende hasta Quebrada López. La Fase I del Corredor Norte comenzó las operaciones de peaje en marzo de 1998. El tramo Madden se habilitó en mayo de 1999 y, desde el principio funcionó con un sistema de peaje.

La Fase IIA del Corredor Norte, que se inicia donde termina la Fase I en el intercambio de la Transístmica (km 13,2) y se extiende hasta Brisas del Golf (km 19,4 aproximadamente), se habilitó en abril de 2009. En la actualidad se ha comenzado a construir la Fase IIB 2014, y se prevé que se complete para septiembre del año 2014. La Fase IIB es el segmento final de 9,88 km del diseño original del Corredor Norte, que irá desde Brisas del Golf hasta Tocumen (24 de Diciembre).

A lo largo de la Fase I del Corredor Norte, hay ocho intercambios con casetas de peaje y casetas de peaje troncales en Tinajitas, cerca de su extremo noreste, y en Martín Sosa y Ascanio Villalaz en su extremo sur. Una de estas intersecciones incluye una caseta en el extremo sur para todos los vehículos que utilizan el tramo Madden. El tramo Madden no tiene intersecciones intermedias ni otras casetas de peaje.

No todas las entradas y salidas del Corredor Norte tienen peaje, pero el sistema exige que la mayoría de los usuarios pase por dos casetas. En la Fase IIA hay cuatro intercambios, con casetas de peaje en las ramas de la autopista Transístmica (en dirección este) y casetas de peaje troncales en los links de Villa Lucre y Brisas del Golf.

En la Figura 2.11 se muestra un diagrama esquemático del sistema de peaje actual. La figura muestra los movimientos que se permiten en cada intercambio, y se indican con rojo los empalmes con plazas de peaje. Las casetas de peaje troncales se muestran en barras de color rojo que cruzan la carretera, mientras que las casetas de peaje ramales se indican en líneas rojas a lo largo del ramal.

Inicialmente, el sistema operaba como un sistema “cerrado”⁶, aunque debido a las dificultades operativas, en diciembre de 2011 se adoptó un sistema “abierto”. En la

⁶ En un sistema de peaje “cerrado”, los conductores retiran un ticket al ingresar en el sistema, y pagan a la salida. Habitualmente, la tarifa de peaje se calcula en función de la distancia recorrida. Este sistema es el más justo para el usuario y, normalmente, permite obtener los máximos ingresos. No obstante, resulta muy costoso en cuanto a

Tabla 2.3 se muestra un resumen de las cuotas de peaje actuales en el Corredor Norte. En la actualidad, un viaje en automóvil a lo largo de todo el recorrido de la Fase I del Corredor Norte cuesta US\$ 2,40, y permite ahorrar entre 10 minutos y 60 minutos de viaje si se lo compara con el mismo recorrido realizado a través de la red de autopistas sin peaje. El cargo adicional por el uso de la Fase IIA es de US\$ 1,25.

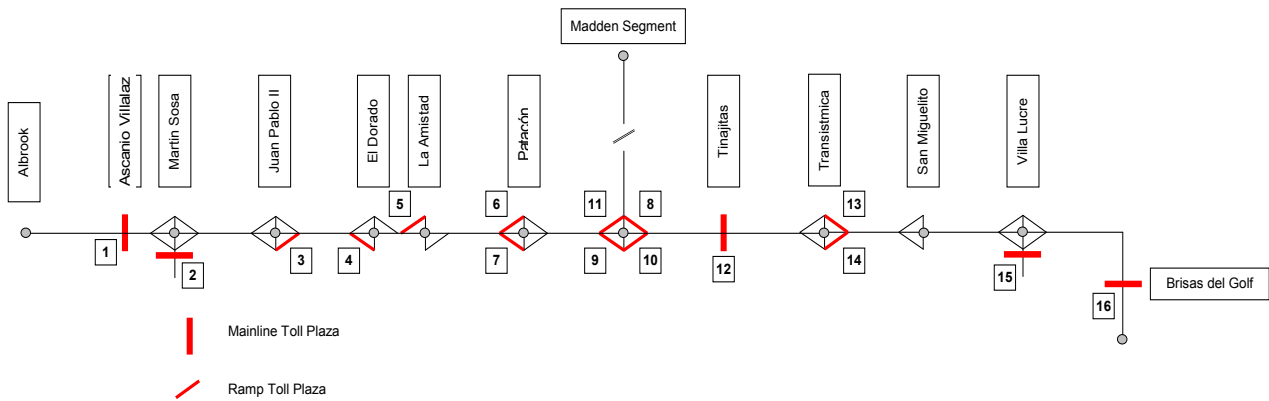


Gráfico 2.11: Esquema del Corredor Norte

la gran cantidad de casetas de peaje que se necesitan (en cada entrada y en cada salida), y en términos de costos operativos (cada salida debe contar con peajistas).

En contraposición con ello, en un sistema abierto, los conductores simplemente pagan un monto fijo en una plaza de peaje, independientemente de la distancia que hayan recorrido, y es posible que paguen en más de una caseta, como en este caso.

Caseta de peaje	Ref. Gráfico 2.7	Categoría A Autos y motos	Categoría B Buses y camiones livianos	Categoría C Camiones de 3 ejes	Categoría D Camiones de +4 ejes
ASCANIO entrada	1	\$0.90	\$2.00	\$2.00	\$2.00
ASCANIO salida		\$0.90	\$1.75	\$1.75	\$1.75
MARTINSOSA entrada	2	\$0.90	\$1.75	\$1.75	\$1.75
MARTINSOSA salida		\$0.90	\$1.75	\$1.75	\$1.75
JUAN PABLO entrada	3	\$0.50	\$1.75	\$1.75	\$1.75
EL DORADO salida	4	\$0.25	\$0.75	\$0.75	\$0.75
LA AMISTAD entrada	5	\$0.25	\$1.00	\$1.00	\$1.00
PATACÓN entrada	6	\$0.75	\$2.00	\$2.00	\$2.00
PATACÓN salida	7	\$0.75	\$2.00	\$2.00	\$2.00
MADDEN entrada desde TINAJITAS	8	\$2.00	\$3.00	\$3.00	\$3.00
MADDEN entrada desde el resto del corredor	9	\$2.50	\$4.50	\$4.50	\$4.50
MADDEN salida towards TINAJITAS	10	\$2.00	\$3.00	\$3.00	\$3.00
MADDEN salida hacia el resto del corredor	11	\$2.50	\$4.50	\$4.50	\$4.50
TINAJITAS entrada	12	\$1.50	\$3.00	\$3.00	\$3.00
TINAJITAS salida		\$1.50	\$3.00	\$3.00	\$3.00
TRANSISTMICA entrada	13	\$0.50	\$1.00	\$2.00	\$3.00
TRANSISTMICA salida	14	\$0.50	\$1.00	\$2.00	\$3.00
VILLA LUCRE entrada	15	\$1.25	\$2.50	\$4.50	\$6.00
VILLA LUCRE salida		\$1.25	\$2.50	\$4.50	\$6.00
BRISAS DEL GOLF entrada	16	\$1.25	\$2.50	\$4.50	\$5.00
BRISAS DEL GOLF salida		\$1.25	\$2.50	\$4.50	\$5.00

Tabla 2.4: Tarifas vigentes en el Corredor Norte (Fuente: ENA)

Volúmenes de tránsito actuales e históricos

El crecimiento del tránsito en la Fase I, la Fase IIA del Corredor Norte y el tramo Madden se muestran en la Figura 2.12. El gráfico muestra las transacciones totales diarias promedio mensuales, con ajuste por estacionalidad, con una línea que muestra la media móvil para identificar las tendencias subyacentes.

Los gráficos muestran varias fases distintas en el desarrollo del tráfico:

- Después de un período de crecimiento inicial significativo que se prolongó hasta después de la habilitación del tramo Madden (el 30 de mayo de 1999), los niveles de tráfico se estabilizaron en niveles de entre 0,8 y 1,0 millones de transacciones por mes, y se mantuvieron sin variaciones hasta junio de 2001.
- El 1° de julio de 2001 se aumentaron los peajes para camiones y buses en aproximadamente un 21,7% (en promedio). Dicho aumento osciló entre 16,7% y 50%; los peajes para automóviles no sufrieron modificaciones, excepto en el caso de los viajes entre Martín Sosa y Ascanio Villalaz cuyos peajes se incrementaron un 43%. El tránsito se redujo, en los seis meses siguientes, en aproximadamente un 20%

- A partir del 15 de diciembre de 2001 se dejó de utilizar el sistema de peaje cerrado y se introdujo un sistema de peaje abierto. Como consecuencia, el promedio de peajes pagados aumentó en un 7,1% para los autos y en un 1,8% para los buses y camiones, pero en algunos casos los precios se redujeron y el tráfico aumentó notablemente en enero de 2002
- A partir de enero de 2002 el tráfico se redujo gradualmente, y luego volvió a aumentar en abril de 2003. En mayo de 2004, los volúmenes de tránsito del Corredor Norte se encontraban casi en los mismos niveles que en enero de 2002
- Algunas tarifas de peaje se modificaron nuevamente a partir del 15 de mayo de 2004, con un aumento promedio, para los usuarios de automóviles, del 21,0%. No se realizaron cambios en los peajes para buses o camiones. Después de este aumento de peajes, el tráfico sufrió una reducción de 2,7% durante el siguiente período de 12 meses, aunque se recuperó a mediados de 2005
- Desde enero de 2006 hasta marzo de 2009 hubo un período de crecimiento explosivo del tránsito. Durante este período, los niveles de demanda de la Fase I del Corredor Norte se duplicaron, pese al incremento de las tarifas de peaje implementado en enero de 2007, que alcanzó aproximadamente el 15%. Este fue el último aumento de peajes. Las tasas de crecimiento durante este período fueron de aproximadamente 960 vehículos por mes, o 11.500 vehículos por año. Esto representa una tasa de crecimiento anualizada del 35% por año considerando los primeros meses del período, la que se redujo al 15% anualizado hacia el fin del período.
- Las transacciones diarias se incrementaron significativamente en mayo de 2009 después de la habilitación de la Fase IIA. Desde ese momento, el tráfico continuó aumentando marcadamente, aunque a una tasa levemente inferior de aproximadamente 1400 vehículos por mes (total del sistema Norte). En los niveles de transacciones actuales, esto equivale a una tasa anualizada de aproximadamente 10%, aunque en el otoño de 2012 se produjo un gran salto en el tránsito de la Fase I Norte, vinculado con el comienzo de importantes obras viales en Domingo Díaz (vía Tocumen).

Los aumentos de los peajes en los primeros años tuvieron un impacto significativo, que perduró en el tiempo (p. ej., el aumento de diciembre de 2001). No obstante, los aumentos más recientes de los peajes (p. ej., de enero de 2007) tuvieron un impacto menor de corta duración. Es difícil calcular la elasticidad para el aumento de 2001, dado que implicó un cambio de un sistema cerrado a un sistema abierto. El análisis del impacto de la modificación de las tarifas de peaje del año 2007 sugiere una elasticidad de corto plazo de -0.5, que se redujo a cero después de tres meses.

Se prevé que el promedio de transacciones diarias totalizado en el conjunto de casetas (CNI, CNIIA y Madden) en 2013 será de alrededor de 159.000, con aproximadamente 53.000 transacciones por día en la caseta de peaje troncal de Tinajitas, 17.000 transacciones por día en la caseta de peaje Ascanio Villalaz, 21.000 en la caseta de peaje Brisas del Golf, y alrededor de 17.000 transacciones por día en las casetas de peaje Martín Sosa y Patacón. Si se analiza el total de transacciones del sistema en 2013, alrededor del 94% del tráfico en el Corredor Norte correspondió en automóviles, mientras que el 2% fueron buses y el 4% camiones.

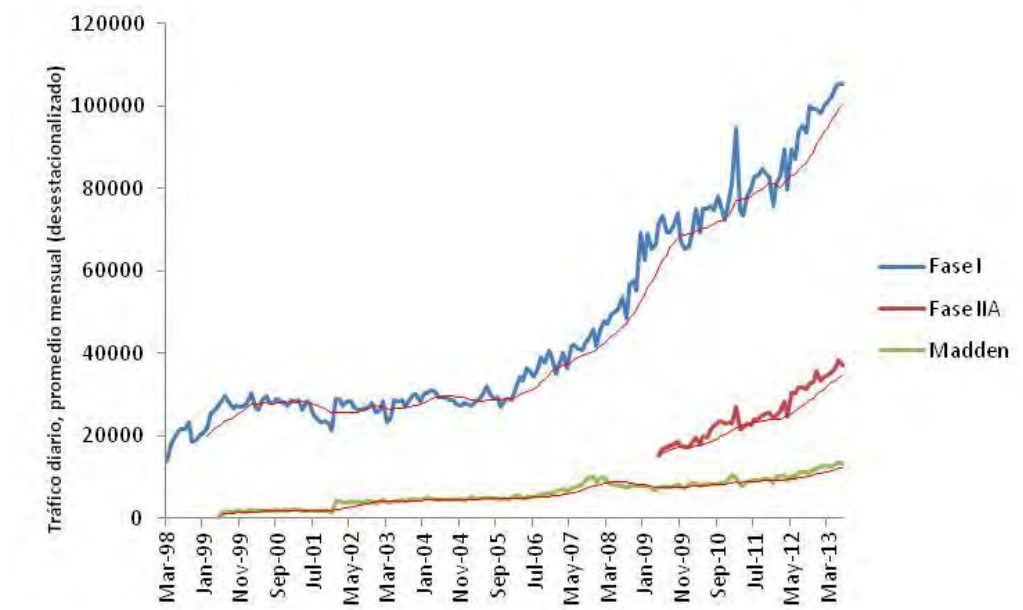


Gráfico 2.12: Crecimiento histórico del tráfico en el Corredor Norte

El Gráfico 2.13 muestra una comparación del perfil promedio de tránsito diario bidireccional de mitad de semana en Tinajitas en 2005, 2011 y 2013. El gráfico muestra que el flujo en hora pico se ha incrementado más que el flujo en hora valle en el mismo tipo de día, y se ha producido un aumento muy marcado en el tránsito de las últimas horas de la tarde.

En la actualidad se verifica una fuerte congestión, especialmente en el pico matutino, al sur de Tinajitas. Al sur del intercambio de Patacón, los volúmenes de tráfico de la hora pico superan la capacidad teórica de la carretera, dado que los conductores utilizan la vía de emergencia para conformar un tercer carril en la dirección de mayor congestión.

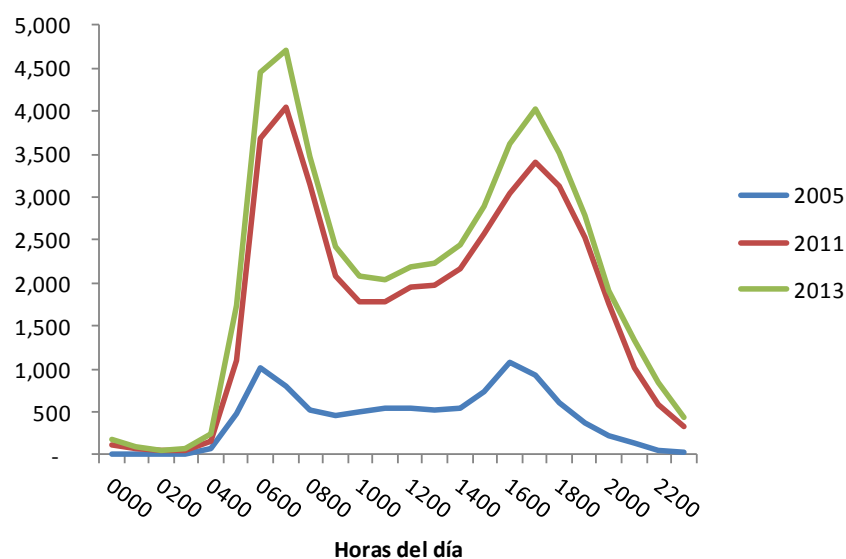


Gráfico 2.13: Perfil típico del tráfico en día hábil, caseta de peaje Tinajitas– 2005, 2011 y 2013

3 Descripción general de la metodología utilizada

3.1 Estudios previos

Halcrow ha realizado estudios periódicos de tráfico en el Corredor Norte desde 2005. Durante ese tiempo desarrollamos un excelente nivel de conocimiento del proyecto y de la situación del tráfico en la ciudad en general. Cada estudio implicó la recopilación de algunos datos en la forma de encuestas de origen-destino, y/o conteos de tráfico y encuestas para conocer tiempos de viaje. Hemos utilizado esa información para desarrollar un modelo de tránsito estratégico de la ciudad, y para actualizarlo con el transcurso del tiempo.

3.2 Enfoque de modelación

Tal como se describió en la sección anterior, hemos desarrollado y actualizado a lo largo del tiempo un modelo de autopistas estratégico de la ciudad, utilizando el conjunto de programas EMME3. El modelo cuenta con 63 zonas internas y 10 zonas externas, y representa una hora pico típica de la mañana, a mitad de semana, y una hora valle típica. Luego, se realiza una expansión de los resultados de estas dos horas modeladas para representar los volúmenes de tránsito medio diario anual (TMDA) (ver sección 4.4). Dado que el número de buses y camiones en las dos carreteras del proyecto es relativamente bajo, se modela una única clase de vehículo (todos los vehículos). La última actualización del modelo se realizó en 2012 y se tomó como año base el período 2011. Para este estudio actual, actualizamos el modelo del siguiente modo:

- Recalibramos el modelo del año base a volúmenes de 2013.
 - Los dos modelos de tránsito se han actualizado y mejorado, de manera que incluyan todos los cambios implementados en la red entre 2011 y 2013, y reproduzcan las condiciones de tránsito observadas en el año 2013 en términos de volúmenes de tránsito por hora en las casetas de peaje del Corredor Norte y el Corredor Sur.
- Actualización del procedimiento utilizado para las proyecciones de tránsito
 - Para tomar en cuenta las condiciones socioeconómicas más recientes, incluyendo los resultados del censo 2010, se revisaron los desarrollos previstos para los años futuros y las últimas proyecciones del PIB.
- Pruebas de sensibilidad y desarrollo de escenarios
 - Se efectuaron para incorporar en las proyecciones los conocimientos más recientes vinculados con:
 - Los planes para completar la Fase IIB del Corredor Norte
 - Las mejoras en el Corredor Sur
 - Análisis de capacidad y limitantes de las casetas de peaje
 - El impacto de las mejoras de la red urbana
 - El impacto del Metro

- El impacto de considerar diferentes escenarios de crecimiento económico
- Estrategias alternativas dentro del sistema de peaje

4 Modelo de tránsito para el año base

4.1 Red del año base

La red actual del modelo de tránsito para el año base se ha actualizado, para este estudio, con los cambios en la red y las tarifas de peaje correspondientes, a fin de representar con exactitud la red del año 2013.

El Gráfico 4.1 muestra la red modelada para el año base 2013, incluyendo las actualizaciones incorporadas para el presente estudio. El punto central hipotético de cada zona de tráfico (centroide de zona) se indica como un triángulo azul. Los links del Corredor Norte se muestran en rojo y los del Corredor Sur, en verde. Otros links de la red de autopistas se indican en gris. Los links hipotéticos que conectan al centroide de una zona con la red de autopistas se muestran como líneas punteadas grises.

Se desarrollaron redes por separado, para el pico matutino y para la hora valle, y se incorporaron las modificaciones verificadas entre los dos períodos, tales como la configuración de las casetas de peaje (por ejemplo en el caso de que existieran carriles reversibles).

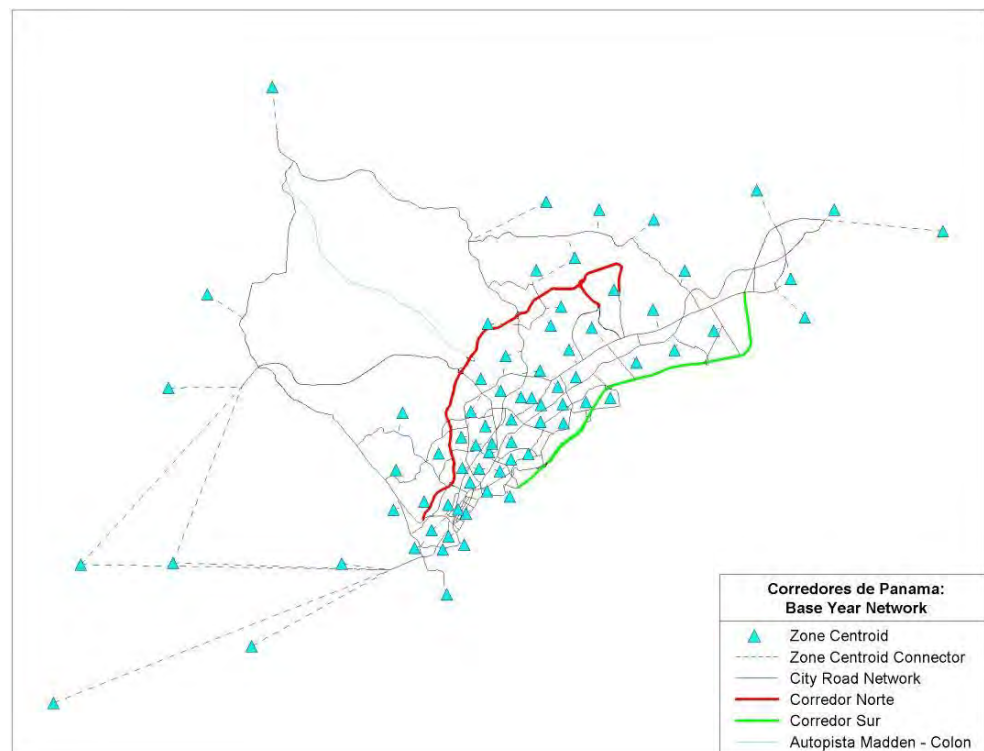


Gráfico 4.1: Red del año base (2013)

4.2 Matrices del año base

Las matrices del año base se obtuvieron a partir de las utilizadas en el estudio anterior efectuado por Halcrow. Las matrices originales se desarrollaron utilizando un enfoque de dos etapas. La primera etapa consistió en aplicar datos reales sobre los orígenes y destinos, que se obtuvieron a partir de entrevistas realizadas a los conductores, a fin de desarrollar una matriz preliminar.

La segunda etapa compensó las deficiencias que pudieran existir en la matriz preliminar utilizando el método de Fratar, que estima los viajes en función de los datos socioeconómicos disponibles. Los datos sobre viajes zonales se basaron en los datos de población disponibles. La tasa presunta de viajes per cápita depende de los niveles de ingresos en la zona.

Para este estudio, se modificaron estas matrices originales para reflejar dos años de crecimiento del tráfico, y se distribuyeron de acuerdo con los datos de distribución socioeconómica y de población más actualizados disponibles a partir de los resultados del censo 2010.

4.3 Calibración del modelo

El proceso de calibración asegura que el modelo del año de base represente las condiciones de tránsito existentes con la mayor exactitud posible en términos de volúmenes de tránsito en los links, tiempos de viaje y tasas de captación de las carreteras de peaje. Esto implica comparar los resultados de los modelos con los datos observados y realizar pequeños ajustes en la red de carreteras, en la matriz de viajes y/o en el procedimiento de asignación.

La calibración del modelo es un proceso detallado y demanda tiempo, dado que realizar pequeñas modificaciones para mejorar el modelo en algunas áreas suele tener como consecuencia el empeoramiento de la situación de otras áreas. Para este estudio, el nuevo año base adoptado es el 2013. La demanda se incrementó en un promedio del 20%, para reflejar el crecimiento de la demanda vinculado con el PIB. La posterior calibración del modelo se enfocó en los datos sobre transacciones correspondientes a 2013 para el Corredor Norte y el Corredor Sur. Los resultados para esta ronda de calibración se indican en la Tabla 4.1.

El objetivo de la calibración es empalmar los volúmenes modelados con los observados con un margen de error del orden del 5% ó 200 vehículos máximo en cada sitio en particular, lo cual se pudo lograr en la gran mayoría de los lugares. Los Gráficos 4.2 y 4.3 muestran los volúmenes modelados para el pico matutino y para el valle. El ancho de las bandas tiene una relación directa con el volumen de tránsito de dicho link. Para identificarlas fácilmente, los corredores se han marcado con color azul.

Corredor	Período	Caseta de peaje	Volumen observado	Volumen modelado	Diferencia	Diferencia %
Norte	Hora Pico (AM)	Ascanio Villalaz	1460	1558	98	7%
		Martin Sosa	1926	1749	-176	-9%
		Juan Pablo II	91	334	243	266%
		El Dorado	72	202	130	180%
		La Amistad	41	0	-41	-100%
		Patacón	1971	1973	2	0%
		Madden	1199	1166	-33	-3%
		Tinajitas	4922	4898	-24	0%
		Transistmica	726	795	69	10%
		Villa Lucre	647	704	57	9%
		Brisas del Golf	2143	2118	-25	-1%
	Hora Valle	Ascanio Villalaz	896	822	-75	-8%
		Martin Sosa	911	840	-71	-8%
		Juan Pablo II	114	76	-38	-33%
		El Dorado	143	24	-120	-83%
		La Amistad	32	1	-31	-96%
		Patacón	962	1068	105	11%
		Madden	667	587	-80	-12%
		Tinajitas	2401	2447	46	2%
		Transistmica	439	480	42	9%
		Villa Lucre	363	298	-65	-18%
		Brisas del Golf	924	986	62	7%
Sur	Hora Pico (AM)	Atlapa, troncal	4,835	5,058	223	5%
		Atlapa, ramas desde/hacia Paitilla	1,375	1,298	-77	-6%
		Atlapa, ramas desde/hacia Tocumen	1,495	1,407	-87	-6%
		Costa del Este	363	256	-107	-29%
		Chanis	1,565	1,675	109	7%
		Ciudal Radial, troncal	2,745	2,851	106	4%
		Ciudal Radial, ramas desde/hacia Paitilla	1,547	1,472	-75	-5%
		Ciudal Radial, ramas desde/hacia Tocumen	134	69	-64	-48%
	Hora Valle	Atlapa, troncal	3,245	3,440	195	6%
		Atlapa, ramas desde/hacia Paitilla	1,295	933	-362	-28%
		Atlapa, ramas desde/hacia Tocumen	1,270	1,013	-258	-20%
		Costa del Este	337	273	-64	-19%
		Chanis	985	999	14	1%
		Ciudal Radial, troncal	1,707	1,870	163	10%
		Ciudal Radial, ramas desde/hacia Paitilla	964	713	-251	-26%
Ciudal Radial, ramas desde/hacia Tocumen	202	16	-186	-92%		

Tabla 4.1: Calibración del modelo para el Nuevo año base: volúmenes correspondientes al 2013 (Pico AM y valle)



Gráfico 4.2: Volúmenes de tráfico para la hora pico AM del año base



Gráfico 4.3: Volúmenes de tráfico para la hora valle del año base

Como parte del proceso de calibración, los valores del tiempo (VdT) asumidos se ajustaron para que fueran acordes con las tasas de captación de las carreteras de peaje observadas. Los conductores de automóviles fueron divididos en 12 grupos, y asignamos un valor del tiempo diferente a cada grupo. Esta es una metodología desarrollada por Halcrow a lo largo de varios años y a través de docenas de estudios, y ha sido diseñada para ofrecer una curva de demanda más realista que la que se obtendría utilizando un único valor promedio. El rango de valores refleja diferentes niveles de disponibilidad a pagar entre diferentes grupos de ingresos, y diferentes niveles de disponibilidad a pagar entre personas del mismo grupo de ingresos.

Para modelizar los rangos de los posibles valores del tiempo de los conductores se utilizan como punto de partida distintos grupos de ingresos, pero se reconoce que: a) los ingresos entre conductores de automóviles son mucho más elevados que los de la población general en su conjunto, y b) existen grados muy diversos de disponibilidad a pagar, incluso entre personas de la misma categoría de ingresos. La experiencia recogida internacionalmente y los estudios previos realizados en Panamá sugieren que el rango más adecuado (en términos de reproducir el comportamiento de la demanda ante el pago de peajes empírico) es +/-75% respecto de la media. Una gran proporción de usuarios se asigna a los grupos con valores del tiempo más bajos. El rango de valor del tiempo que mejor se adecua a la realidad en este caso se muestra en la Tabla 4.4 que figura a continuación. También se determinó que, al asignar el 50% de la demanda a los grupos 1 y 2 y distribuir el resto de la demanda en forma pareja entre los distintos grupos de valor del tiempo, se lograban los mejores resultados para la calibración.

Grupo VdT	VdT: Hora Pico AM (\$ por hora)	VdT: Hora valle (\$ por hora)
1	3.42	3.85
2	6.84	7.69
3	8.55	9.61
4	9.23	10.38
5	9.91	11.15
6	10.60	11.92
7	11.28	12.69
8	11.96	13.46
9	12.65	14.23
10	13.33	15.00
11	14.02	15.77
12	14.70	16.54
Promedio ponderado	8.20	9.23

Tabla 4.2: Rangos del valor del tiempo para el año base (valores del 2011)

Para la hora valle, los valores del tiempo promedio son levemente superiores a los valores del pico matutino, dado que la combinación de tránsito en estos períodos incluye una mayor proporción de usuarios que viajan por negocios y de usuarios no frecuentes, que generalmente tienen una mayor disposición para el pago de peajes.

4.4 Anualización

El análisis de las transacciones actuales por hora para el Corredor Norte y el Corredor Sur nos permitió desarrollar factores para convertir los resultados de los modelos del pico matutino y del horario valle en Tránsito Medio Diario Anual (TMDA). En la mayoría de los lugares donde existen casetas de peaje, hay entre cuatro y cinco horas por día que son equivalentes al pico matutino en términos de volumen por hora de tránsito. Se calcularon los factores que se deben aplicar a los volúmenes por hora modelados para el período valle para estimar el TMDA. Este ejercicio se realizó para cada una de las casetas de peaje. Luego, se realizó una edición manual final para garantizar que el factor para el período valle nunca fuera superior a cuatro veces el factor del pico matutino, y que el factor del pico matutino nunca fuera mayor que el factor del período valle. Esto no siempre resultó posible en lugares donde los volúmenes observados fueron muy bajos, tales como La Amistad y las ramas en dirección a Tocumen en Ciudad Radial. Los factores de anualización resultantes para cada caseta de peaje se muestran en la Tabla 4.3.

Casetas de peaje	Volúmenes modelados		Factores de expansión		TMDA
	Pico	Valle	Pico	Valle	
Corredor Norte y Madden					
Ascanio Villalaz	1,557.5	821.8	4.0	13.6	17,400
Martin Sosa	1,749.3	839.7	4.0	11.4	16,600
Juan Pablo II	334.5	76.4	3.0	19.7	2,500
Eldorado	202.4	23.9	6.6	17.0	1,700
La Amistad	-	1.0	5.0	6.0	400
Patacón	1,972.9	1,067.8	2.0	11.1	15,800
Madden (desde y hacia Panama)	1,072.7	586.9	4.0	12.8	11,800
Madden (desde y hacia Tinajitas)	92.9	-	19.0	2.0	1,800
Tinajitas	4,898.1	2,447.0	6.0	9.7	53,200
Transistmica	795.3	480.1	5.0	13.2	10,300
Villa Lucre	703.7	298.0	4.0	11.1	6,100
Brisas del Golf	2,118.2	986.1	5.0	10.7	21,100
Corredor Sur					
Atlapa Mainline	5,057.6	3,439.7	4.0	9.4	52,400
Atlapa Ramps (desde y hacia Paitilla)	1,298.1	932.9	3.0	11.0	14,200
Atlapa Ramps (desde y hacia Tocumen)	1,407.5	1,012.8	3.0	14.1	18,500
Costa del Este	255.9	272.7	1.0	17.7	5,100
Chanis	1,674.8	999.0	3.0	9.8	14,800
Ciudad Radial, troncal	2,850.5	1,870.1	5.0	8.2	29,600
Ciudad Radial, ramas desde/hacia Paitilla	1,472.2	712.7	4.0	15.2	16,700
Ciudad Radial, ramas desde/hacia Tocumen	69.1	16.0	2.0	22.0	2,300

Tabla 4.3: Factores de expansión anual

5 Proyecciones de demanda

5.1 Introducción

Las proyecciones de tráfico que surgen del modelo fueron estimadas para el año base (2013) con fines de calibración y validación, y para los años 2014, 2015, 2020 y 2030. Este capítulo describe la metodología utilizada para proyectar el crecimiento de la demanda de tránsito en el corredor y los supuestos sobre los que se basan esas proyecciones.

La metodología de proyección supone que el incremento en el número de viajes está estrechamente vinculado con el crecimiento de la población y del empleo. La distribución de los viajes y, por lo tanto, del tránsito se vincula con la distribución espacial de la población y de empleos futuros. En el pico matutino, los orígenes de los viajes se vinculan principalmente con la distribución de la población, mientras que los destinos de los viajes se relacionan fundamentalmente con la distribución de los empleos. En el período valle, los patrones de viaje son más equilibrados, y tanto los orígenes como los destinos de los viajes surgen de un promedio entre la distribución de la población y el empleo.

El incremento general de la demanda de transporte se ha vinculado con el crecimiento de la economía nacional, pero en Panamá el crecimiento empírico de los viajes se ha visto restringido por el aumento de la congestión. La capacidad ociosa limitada de las carreteras de la ciudad de Panamá implica que existe una relación muy estrecha entre las mejoras en la red vial y la demanda de tráfico. El aumento de la congestión y los tiempos de viaje cada vez más largos se traducen en un incremento de los volúmenes de tránsito a un ritmo más lento que la tasa de crecimiento teórica de la demanda.

Las proyecciones analizadas en esta sección se refieren solo al crecimiento del tráfico "subyacente". Si todos los demás valores se mantienen sin variaciones, el crecimiento del tráfico en las carreteras de peaje debería ser superior a la tasa de crecimiento del tráfico subyacente dado que los valores del tiempo aumentan con el paso de los años, lo cual tiene como consecuencia mayores tasas de captación. En Panamá, el aumento de la congestión en las rutas alternativas gratuitas eleva aún más la tasa de crecimiento de la demanda en los corredores (con sistema de peaje). Dado que los corredores operarán con un sistema de peaje abierto, las tasas de crecimiento en ciertos tramos se verán muy influenciadas por la ubicación de las casetas de peaje, las tarifas de peaje que se cobren en esas casetas y la calidad de la ruta alternativa. Por último, la capacidad verificada en los corredores puede restringir el crecimiento del tráfico en el futuro; en particular la capacidad de las casetas de peaje, donde ya se observa congestión en los períodos pico.

5.2 Proyecciones económicas

El crecimiento económico de Panamá ha sido muy significativo en los últimos años y, según los pronósticos del FMI, continuará en el orden del 6-7% anual durante los próximos cinco años. Las tasas de crecimiento económico histórico y proyectado se resumen en la Tabla 5.1. Halcrow ha adoptado valores similares a las proyecciones del FMI, con el número de decimales redondeado para el escenario base. El

crecimiento del tránsito subyacente en el área abarcada en el estudio se encuentra vinculada con las proyecciones de PIB de Halcrow.

Año	Crecimiento histórico del PBI	Proyección del FMI (Abril 2013)	Proyección de Halcrow
2004	7.5%		
2005	7.2%		
2006	8.5%		
2007	12.1%		
2008	10.1%		
2009	3.9%		
2010	7.5%		
2011	10.8%		
2012	10.7%		
2013		9.0%	
2014		7.2%	7.0%
2015		6.7%	6.5%
2016		6.4%	6.5%
2017		6.2%	6.0%
2018		6.0%	6.0%
2019			5.0%
2020			4.0%
2021 - 2030			3.0%

Tabla 5.1: Crecimiento económico histórico y proyectado

5.3 Proyecciones poblacionales

Las proyecciones de población oficiales están disponibles sólo a nivel nacional. Halcrow desarrolló sus propias proyecciones para el área de estudio teniendo en cuenta las tendencias recientes, las densidades poblacionales y la disponibilidad de tierras para desarrollos futuros. La metodología se resume en los pasos indicados a continuación. En todas las tablas, las proyecciones están resaltadas en amarillo. La información sobre población histórica fue proporcionada por el INEC en todos los casos.

PASO 1: distribuir el crecimiento nacional entre la provincia de Panamá y el resto del país.

Esto se basó en el crecimiento tendencial observado entre 1990 y 2000, y entre 2000 y 2010. Supusimos que la parte del crecimiento de la población nacional captada por la provincia de Panamá aumentaría con el transcurso del tiempo, pero a un ritmo más lento que el observado en décadas anteriores.

	1990	2000	2010	2020	2030
Población Nacional¹	2 329 329	2 839 177	3 405 813	3 931 227	4 390 472
Participación de la Provincia de Panamá	46.0%	48.9%	50.3%	51.5%	52.5%
Participación de Panamá en el crecimiento		2.9%	1.4%	1.2%	1.0%
Población de la Provincia de Panamá	1 072 127	1 388 357	1 713 070	2 024 520	2 304 928
Población del resto del país	1 257 202	1 450 820	1 692 743	1 906 707	2 085 544

¹ Fuente = INEC

Tabla 5.2: Distribución geográfica del crecimiento poblacional nacional

PASO 2: distribuir el crecimiento poblacional de la provincia de Panamá entre distritos.

Esto se basó en el crecimiento tendencial observado entre 1990 y 2000, y entre 2000 y 2010. El crecimiento más alto se proyecta para el distrito de Arraiján, seguido por el distrito de La Chorrera, donde el crecimiento de la población ha sido el más alto durante los últimos veinte años. El crecimiento futuro en San Miguelito está limitado por la cantidad de tierras disponibles para su ampliación y, por lo tanto, su crecimiento es más lento que el promedio provincial. Se prevé que las tasas de crecimiento en otros distritos, incluido en distrito de Panamá, sigan el promedio provincial, con lo cual mantendrán su participación en el total provincial observada en 2010.

	1990	2000	2010	2020	2030
Total de la Provincia de Panamá	1 072 127	1 388 357	1 713 070	2 024 520	2 304 928
Participación de cada provincia					
Arraiján	5.8%	10.8%	12.9%	14.2%	15.2%
Balboa	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
Capira	2.6%	2.4%	2.2%	2.2%	2.2%
Chame	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%
Chepo	2.7%	2.6%	2.7%	2.7%	2.7%
Chimán	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%
La Chorrera	8.4%	9.0%	9.4%	9.8%	10.3%
Distrito de Panamá	54.5%	51.0%	51.4%	51.4%	51.4%
San Carlos	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%
San Miguelito	22.7%	21.2%	18.4%	16.7%	15.2%
Taboga	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
Población por distrito					
Arraiján	61 849	149 918	220 779	287 642	350 071
Balboa	2 751	2 336	2 721	3 216	3 661
Capira	28 303	33 110	38 398	45 379	51 664
Chame	15 152	19 625	24 471	28 920	32 926
Chepo	29 145	35 500	46 139	54 527	62 080

Chimán	3 066	4 086	3 343	3 951	4 498
La Chorrera	89 780	124 656	161 470	198 403	238 081
Distrito de Panamá	584 803	708 438	880 691	1 040 808	1 184 966
San Carlos	12 443	15 541	18 920	22 360	25 457
San Miguelito	243 025	293 745	315 019	337 974	350 119
Taboga	1 810	1 402	1 119	1 322	1 506

Tabla 5.3: Distribución geográfica del crecimiento poblacional de la provincia de Panamá

PASO 3: distribuir el crecimiento poblacional del distrito de Panamá entre la propia ciudad y el resto del distrito.

En esta etapa, supusimos un leve aumento en el crecimiento de la población de la ciudad del 3% por década al 4% por década; fundamentalmente, para tener en cuenta el crecimiento previsto en los corregimientos Juan Díaz y Pedregal (ver PASO 4). Se prevé que la mayor parte del crecimiento del distrito de Panamá tenga lugar en los corregimientos más alejados, donde hay muchas más tierras disponibles para expansión. Se prevé que el porcentaje de la población total del distrito de Panamá que vive en corregimientos más alejados aumente del 51% en 2010 al 61% para 2030.

	1990	2000	2010	2020	2030
Total del distrito de Panamá	584 803	708 438	880 691	1 040 808	1 184 966
Crecimiento de la Ciudad		1%	3%	4%	4%
Crecimiento del resto del distrito		71%	54%	31%	21%
Participación de la Ciudad en el total	71%	59%	49%	43%	39%
Participación del resto del distrito en el total	29%	41%	51%	57%	61%
Población de la Ciudad de Panamá	413 505	415 964	430 299	449 232	467 201
Población del resto del distrito	171 298	292 474	450 392	591 575	717 764

Tabla 5.4: Distribución geográfica del crecimiento poblacional del distrito de Panamá

PASO 4: distribuir el crecimiento de la población de la ciudad de Panamá entre corregimientos individuales.

Durante el período 1990-2010, los corregimientos más centrales han mostrado disminuciones de población o sólo aumentos pequeños. Es probable que esta disminución cese en el futuro a medida que las personas vuelvan a mudarse a la ciudad. Sin embargo, no es probable que la población aumente, dado que las densidades de población ya son muy altas en el área central. Observando la densidad de población por corregimiento, sólo Juan Díaz y Pedregal tienen posibilidades de experimentar un crecimiento significativo. El crecimiento en Juan Díaz puede tener lugar en las áreas cercanas al Corredor Sur, como Costa del Este y Costa Sur. Hay una gran cantidad de tierras disponibles para desarrollo en el norte del corregimiento Pedregal, y estas tierras se han identificado para desarrollo en el plan maestro de 1997

y en los actuales sistemas de zonas de planificación de uso de tierras. El acceso a esta área mejorará mucho con la extensión del Corredor Norte (Fase IIB) y la construcción del link Gonzalillo.

	1990	2000	2010	2020	2030
Total Ciudad de Panamá	413 505	415 964	430 299	449 232	467 201
Crecimiento poblacional por década					
San Felipe		-33%	-53%	0%	0%
El Chorrillo		10%	-19%	0%	0%
Santa Ana		-24%	-14%	0%	0%
La Exposición o Calidonia		-18%	-3%	0%	0%
Curundú		6%	-14%	0%	0%
Betania		-5%	4%	0%	0%
Bella Vista		14%	6%	0%	0%
Pueblo Nuevo		-15%	5%	0%	0%
San Francisco		4%	23%	0%	0%
Parque Lefevre		-3%	0%	0%	0%
Río Abajo		-13%	-7%	0%	0%
Juan Díaz		19%	14%	9%	5%
Pedregal		12%	13%	20%	20%
Total de la Ciudad		1%	3%	4%	4%
Población por corregimiento					
San Felipe	10 282	6 928	3 262	3 262	3 262
El Chorrillo	20 488	22 632	18 302	18 302	18 302
Santa Ana	27 657	21 098	18 210	18 210	18 210
La Exposición o Calidonia	23 974	19 729	19 108	19 108	19 108
Curundú	17 933	19 019	16 361	16 361	16 361
Betania	46 611	44 409	46 116	46 116	46 116
Bella Vista	24 986	28 421	30 136	30 136	30 136
Pueblo Nuevo	21 289	18 161	18 984	18 984	18 984
San Francisco	34 262	35 751	43 939	43 939	43 939
Parque Lefevre	38 163	37 136	36 997	36 997	36 997
Río Abajo	33 155	28 714	26 607	26 607	26 607
Juan Díaz	73 809	88 165	100 636	109 190	114 977
Pedregal	40 896	45 801	51 641	61 969	74 363
Densidad poblacional*					
San Felipe	34690	23374	11005	11005	11005
El Chorrillo	32870	36310	29363	29363	29363
Santa Ana	33000	25174	21728	21728	21728
La Exposición o Calidonia	15057	12391	12001	12001	12001
Curundú	15856	16816	14466	14466	14466
Betania	5619	5354	5559	5559	5559
Bella Vista	5164	5874	6229	6229	6229
Pueblo Nuevo	7430	6339	6626	6626	6626
San Francisco	5346	5578	6856	6856	6856
Parque Lefevre	5578	5428	5408	5408	5408
Río Abajo	8589	7438	6892	6892	6892
Juan Díaz	2171	2593	2960	3211	3382
Pedregal	1447	1621	1828	2193	2632

* Personas por km²

Tabla 5.5: Distribución geográfica del crecimiento poblacional de la ciudad de Panamá

PASO 5: distribuir el resto del crecimiento de la población del distrito de Panamá entre corregimientos individuales.

Hay muchas tierras para desarrollo no utilizadas disponibles para la ampliación de todos los corregimientos más alejados del distrito de Panamá. En esta etapa, por lo tanto, supusimos que el crecimiento tendencial actual en los corregimientos continuaría, pero restringimos el crecimiento total en el área a los totales derivados en el PASO 3.

	1990	2000	2010	2020	2030
Resto del total distrital	171 298	292 474	450 392	591 575	717 764
Ancón	11 518	11 169	29 761	46 383	61 239
Chilibre	27 135	40 475	53 955	66 007	76 778
Las Cumbres	56 547	23 401	32 867	41 330	48 894
Pacora	26 587	20 995	52 494	80 655	105 825
San Martín	2 479	3 575	4 410	5 157	5 824
Tocumen	47 032	50 453	74 952	96 855	116 432
Las Mañanitas		32 743	39 473	45 490	50 867
24 de Diciembre		40 545	65 404	87 628	107 493
Alcalde Díaz		29 400	41 292	51 924	61 427
Ernesto Córdoba Campos		39 718	55 784	70 147	82 985

Tabla 5.6: Distribución geográfica del crecimiento poblacional en el resto del distrito de Panamá

PASO 6: distribuir el crecimiento de la población del distrito de San Miguelito entre corregimientos individuales.

Observando las densidades de población de cada corregimiento en San Miguelito, está claro que la mayoría ya están densamente poblados (según estándares suburbanos). Los dos corregimientos con el mayor potencial de crecimiento de población son Rufina Alfaro y Omar Torrijos. Las tierras para desarrollo no utilizadas en Rufina Alfaro se encuentran al oeste y al norte del desarrollo existente Brisas del Golf y, por lo tanto, se encuentran cubiertas por el Corredor Norte (especialmente teniendo en cuenta que se ofrece un link al norte del intercambio de Brisas del Golf en el Corredor Norte). Las áreas de desarrollo de Omar Torrijos se encuentran principalmente al oeste de la autopista Transistmica.

	1990	2000	2010	2020	2030
Total San Miguelito	243 025	293 745	315 019	337 974	350 119
Cambios en la población por década					
Amelia Denis de Icaza			- 125	0	0
Belisarius Porras			- 435	0	0
José Domingo Espinar			9 170	0	0
Mateo Iturralde			-1 111	0	0
Victoriano Lorenzo			-1 455	0	0
Arnulfo Arias			1 148	0	0
Belisario Frías			-2 223	0	0
Omar Torrijos			-1 198	5 400	5 000
Rufina Alfaro			17 503	17 503	7 000
Población por corregimiento					
Amelia Denis de Icaza	33 901	38 522	38 397	38 397	38 397
Belisario Porras.	119 400	49 802	49 367	49 367	49 367
José Domingo Espinar	58 745	35 301	44 471	44 471	44 471
Mateo Iturralde.	13 662	12 607	11 496	11 496	11 496
Victoriano Lorenzo	17 317	17 328	15 873	15 873	15 873
Arnulfo Arias		30 502	31 650	31 650	31 650
Belisario Frías		46 794	44 571	44 571	44 571
Omar Torrijos		37 650	36 452	41 852	46 852
Rufina Alfaro		25 239	42 742	60 245	67 245
Densidad poblacional					
Amelia Denis de Icaza	8 915	10 130	10 097	10 097	10 097
Belisario Porras.	29 735	12 402	12 294	12 294	12 294
José Domingo Espinar	8 276	4 973	6 265	6 265	6 265
Mateo Iturralde.	13 744	12 683	11 565	11 565	11 565
Victoriano Lorenzo	8 645	8 651	7 924	7 924	7 924
Arnulfo Arias		4 198	4 356	4 356	4 356
Belisario Frías		10 876	10 359	10 359	10 359
Omar Torrijos		3 406	3 298	3 786	4 239
Rufina Alfaro		2 639	4 469	6 298	7 030

Tabla 5.7: Distribución geográfica del crecimiento poblacional de San Miguelito

5.4 Proyecciones de empleo

Las proyecciones de empleo se han desarrollado asignando el mayor crecimiento a áreas con potencial de desarrollo. El crecimiento en otras áreas se ha vinculado al aumento de la población local. El empleo supuesto para las proyecciones de tránsito se muestra en la Tabla 5.8.

Distrito	Año			
	2005	2010	2015	2020
Distrito de Panamá	492,771	542,362	596,019	649,675
San Miguelito	30,955	34,216	38,427	42,638
Arraijan	13,433	16,591	19,199	21,807
La Chorrera	20,942	24,773	28,464	32,155

Tabla 5.8: Proyecciones de empleo (Fuente INEC)

Para obtener más información, en la Tabla 5.9 se incluye un resumen de los permisos de construcción recientes y en el Gráfico 5.1 se muestra la ubicación geográfica de esos permisos.

Corregimiento	2008	2009	2010
24 de diciembre	4182	0	0
Amelia Denis de Ycaza	101	495	0
Ancon	635	594	2
Belisario Porra	78	0	0
Calidonia	0	16	0
Chilibre	3302	179	223
Curundú	0	520	13
Juan Diaz	1421	413	259
Las Cumbres	2531	1907	1357
Las Mañanitas	30	0	0
Pacora	1702	2065	3054
Parque Lefebre	8	0	0
Pedregal	906	123	425
Rio Abajo	87	0	0
San Francisco	120	178	0
San Martin	0	362	0
Tocumen	6771	423	88
Total	21874	7275	5421

Tabla 5.9: Permisos de construcción 2008-2010 (Fuente: MIVI)

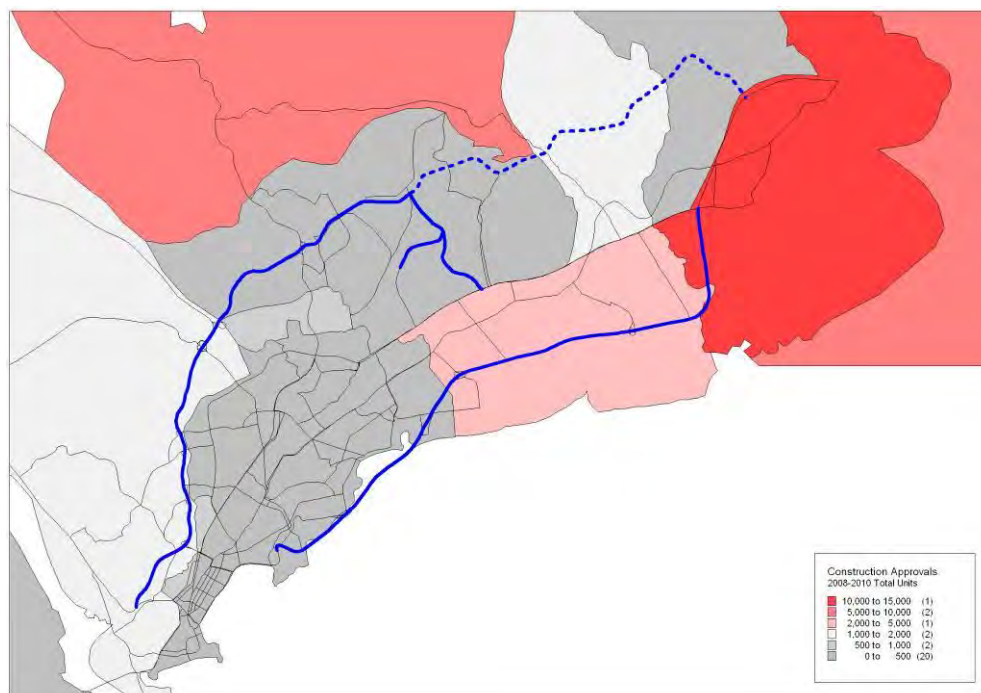


Gráfico 5.1: Distribución de los permisos de construcción (Fuente: MIVI)

5.5 Proyecciones de tráfico subyacente

En economías estables, suele haber una estrecha relación entre el crecimiento económico y el crecimiento del tráfico: un crecimiento del producto del 1% lleva a un crecimiento del tránsito del 1%. Este parámetro se ha utilizado como una estimación conservadora para el crecimiento del tránsito en Panamá, aunque dicho crecimiento suele superar al crecimiento económico en los países donde la posesión de automóviles es relativamente baja, y éste ha sido el caso de Panamá en los últimos años. La relación histórica entre demanda de transporte y PIB en el Corredor Norte y el Corredor Sur se muestra en el Gráfico 5.2 (todos los valores están indexados a 2001=100). El gráfico muestra que, en el período 2001-2005, por lo general, el crecimiento del tránsito en carreteras con sistema de peaje quedó por detrás del crecimiento del PIB. De 2005 a 2009, sin embargo, el crecimiento del tránsito superó ampliamente el aumento del PIB. Más recientemente, el crecimiento del tránsito registró una leve desaceleración, y el PIB aumentó, de modo que los dos se encuentran más alineados.

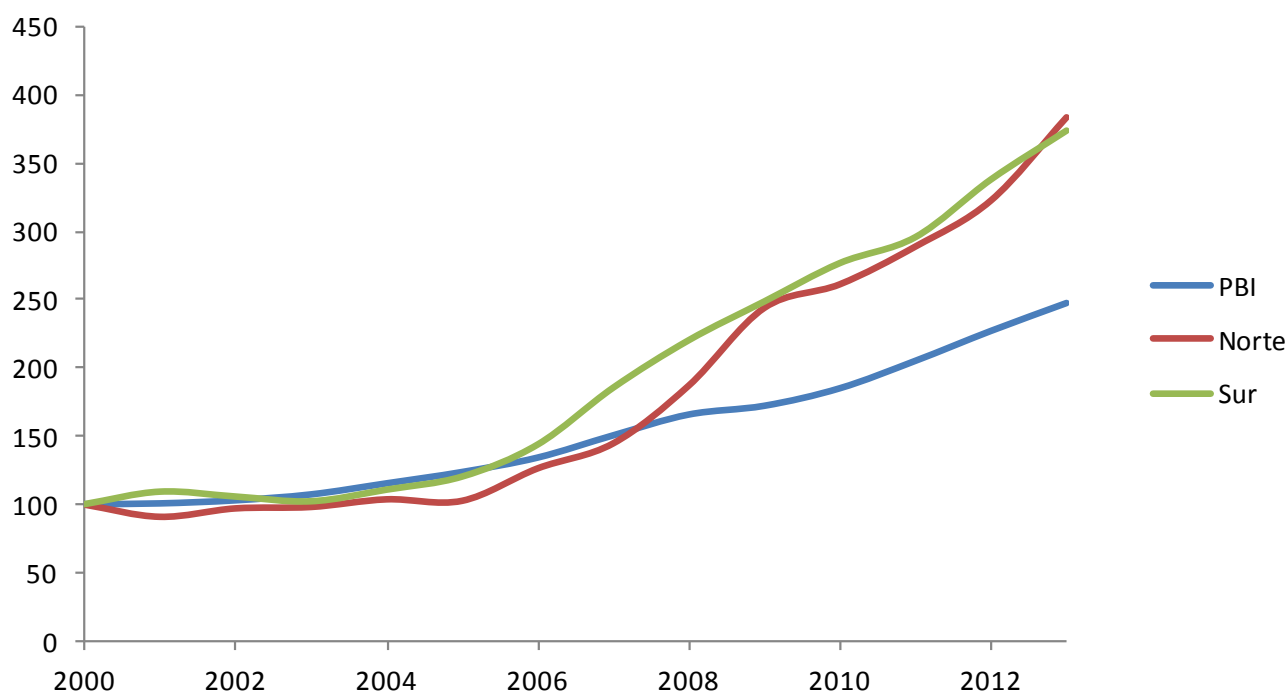


Gráfico 5.2: Crecimiento reciente del tránsito en Corredor Norte y Corredor Sur vs. Crecimiento del PBI

El crecimiento económico se ha utilizado para determinar el crecimiento general en los viajes, pero la distribución futura del tráfico se ha proyectado utilizando un proceso de tipo modelo de Fratar (donde los viajes del año base se expanden a los totales por origen zonal de años futuros, y luego los totales por destino de manera iterativa). Para el horario pico matutino, el crecimiento en los orígenes de los viajes se relaciona, en gran medida, con variaciones en la población, suponiendo que un 80% de la variabilidad de los viajes se debe a modificaciones en la población y el resto a modificaciones verificadas en el empleo. En contraposición con ello, la variabilidad de los destinos de los viajes matutinos se debe en gran parte a cambios en el empleo, y un 80% de las variaciones verificadas en los viajes responde a modificaciones en el empleo. Dado que la población del área modelada representa aproximadamente 2,6 veces la cifra de empleo de esa área, esta relación se ha aplicado al valor absoluto verificado para la variable empleo.

En el período pico de la mañana, la mayoría de los viajes tienen al hogar como origen y al trabajo como destino. Por lo tanto, en la proyección, el número previsto de viajes de una zona en particular, para los próximos años se basa principalmente en el crecimiento previsto de la población en esa zona. El número previsto de viajes hacia una zona determinada en los próximos años se basa principalmente en la previsión de crecimiento del empleo en esa zona.

En el período valle, no hay tal sesgo. Por lo tanto, para la proyección, el número previsto de viajes hacia y desde una zona en particular en los próximos años, se basa de manera equitativa, tanto en el crecimiento previsto de la población, como, en el crecimiento previsto del empleo en esa zona.

6 Modelo para años futuros

6.1 Redes futuras

Se consideró una serie de esquemas y supuestos claves para la configuración de las redes en años futuros, los que se analizan en las siguientes secciones.

Fase IIB del Corredor Norte

La Fase IIB del Corredor Norte se extenderá hacia el este desde el lugar donde actualmente termina la Fase IIA en Las Lajas (Brisas del Golf) hasta una nueva intersección con 24 de Diciembre cerca de Tocumen. La Fase IIB tendrá una caseta de peaje en la vía principal ubicada entre el extremo este y el intercambio de Rana de Oro en Mañanitas. Habrá intersecciones intermedias en Villalobos y Rana de Oro. Se construirá un intercambio completo donde termina actualmente el recorrido en Las Lajas. La actual caseta de peaje en el link Brisas del Golf será reemplazada por peajes ramales en este intercambio que cobrarán a los vehículos que se dirijan a la ciudad de Panamá o vengan desde ésta, ya sea desde Brisas del Golf o desde un nuevo link al Norte.

Se supone en el Caso Base que la Fase IIB se habilitará en septiembre del año 2014, con una cuota de peaje de US\$ 2,00 (para automóviles) en la caseta de peaje troncal de Mañanitas, US\$ 1,25 en las casetas de peaje ramales de Las Lajas y US\$ 0,50 en las casetas de peaje ramales en Villalobos y Rana de Oro.



Gráfico 6.1: Plan de la Fase IIB del Corredor Norte Phase IIB

Cambios en el Corredor Sur

La ampliación prevista del Corredor Sur no se incluye en este estudio ni en las proyecciones presentadas. Sin embargo, se ha asumido que las mejoras de intercambios tendrán lugar en los intercambios de Llano Bonito, Ciudad Radial y Don Bosco, y se construirá un intercambio completamente nuevo que dará acceso directo al aeropuerto de Tocumen.

Asimismo, la sección del extremo oeste de la carretera será reorganizada de modo que haya tres carriles en sentido oeste, desde Atlapa hasta Cinta Costera, y dos carriles en la dirección opuesta. Esto se logrará utilizando el carril de emergencia y reduciendo el ancho de los carriles de circulación.

Capacidad de las casetas de peaje

La capacidad de las casetas de peaje es una cuestión importante, tanto en el Corredor Sur como en el Corredor Norte. A pesar de la migración hacia métodos de pago electrónico, continúa habiendo demoras en las casetas de peaje troncales en las horas y sentido pico.

El efectivo como medio de pago se retiró del Corredor Sur en enero de 2013, y del Corredor Norte en mayo del mismo año. Los conductores en Corredor Norte ahora pueden pagar únicamente utilizando la tarjeta de proximidad prepagada (tarjeta PYCSA), mientras que en el Corredor Sur pueden optar entre la tarjeta de proximidad prepaga CorredorSur, o bien un dispositivo receptor- transmisor electrónico postpago (SurExpress). Los conductores que utilizan el sistema de tarjeta prepagada deben detenerse en la caseta de peaje para “pasar” la tarjeta. Los conductores que utilizan el sistema TAG sólo deben reducir la velocidad: la barrera de peaje se levanta automáticamente al detectar el dispositivo receptor-transmisor. Actualmente, aproximadamente el 75% de las transacciones registradas en el Corredor Sur se corresponden al medio de pago Corredor Sur, y el 25% restante se realiza por sistema TAG.

El aumento en el uso del sistema TAG aumentará la capacidad efectiva de las casetas de peaje con el transcurso del tiempo, y reducirá las demoras, incluso con mayores volúmenes de tráfico. Se supuso que todas las transacciones serán efectuadas a través de este sistema para el año 2014, y que el Corredor Norte se unirá a la utilización del mismo a partir del año 2015.

Estos niveles de pago electrónico representarían un aumento de la capacidad efectiva de la caseta de alrededor del 50% respecto de la situación actual, y los problemas de capacidad existentes en las casetas de peaje de los Corredores Norte y Sur se reducirían significativamente, en especial durante los períodos pico críticos de la mañana y de las últimas horas de la tarde.

Tarifas de peaje

En todos los casos, se ha supuesto que las tarifas de peaje se mantendrán constantes en términos nominales. Las tarifas previstas para la Fase IIB del Corredor Norte se han descrito previamente.

Mejoras en la red de la ciudad

Existen planes de mejoras para la red de autopistas de la ciudad que no tienen sistema de peaje, en particular la separación en desnivel de una serie de intersecciones a lo largo de Vía Brasil y Simón Bolívar, como se muestra en el Gráfico 6.3. Estas mejoras aumentarán la capacidad de estas rutas principales, mejorarán el flujo de tránsito y aumentarán las velocidades verificadas (por lo menos en el corto plazo, antes de que la capacidad extra sea absorbida por la liberación del tráfico suprimido). Esto podría tener un importante impacto negativo en los volúmenes de las carreteras de peaje. Se nos ha informado que se prevé finalizar estas mejoras entre 2013 y 2015 y, en consecuencia, hemos incorporado esta información en el modelo. También hay una mejora importante en Domingo Díaz, actualmente en construcción, que consiste en el ensanchamiento a 3 carriles en cada dirección, con mejoras en la intersección. Se prevé inaugurar estas obras en el año 2014.



Gráfico 6.2: Mejoras propuestas para la red vial de la ciudad (Fuente: MOP)

Link Gonzalillo

Se nos informó que se prevé incorporar una carretera de conexión, financiada por el estado, desde el intercambio de Brisas del Golf en el Corredor Norte hasta la autopista de Gonzalillo al norte. Este link, de escasa extensión, proporcionará acceso directo a una gran zona en desarrollo, que incluye Brisas del Golf Norte, y sitios en desarrollo en el norte de Pedregal y Ernesto Córdoba. Hemos asumido que este link estará listo para septiembre de 2014.

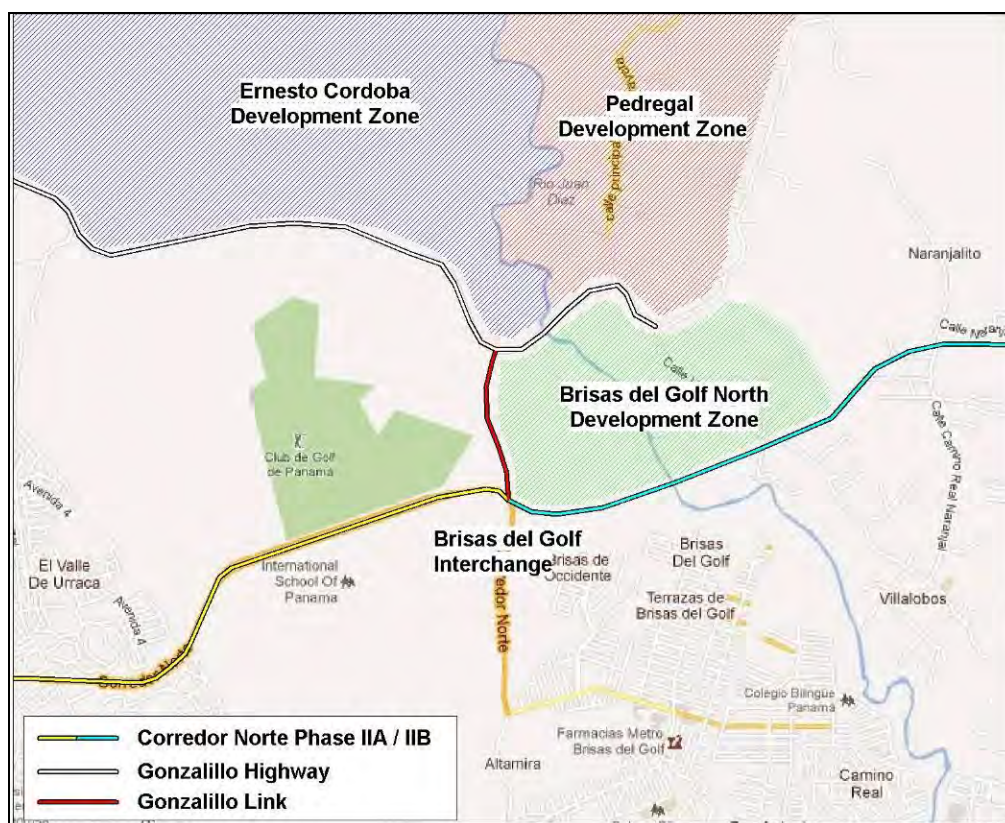


Gráfico 6.3: Ubicación del link Gonzalillo

Sistema de Metro de Panamá

En el Caso Base se ha asumido que la Línea 1 del Metro se inaugurará el 1° de enero de 2014. La Línea 1 del Metro tendrá un recorrido de norte a sur, que en líneas generales será paralelo al Corredor Norte, como se muestra en el Gráfico 2.6. En consecuencia, el mayor impacto de la Línea 1 del Metro se sentirá en los volúmenes de tránsito del Corredor Norte. Se ha asumido que la Línea 2 del Metro (con un recorrido de este a oeste en el corredor Vía España/José A. Arango) se inaugurará en 2020. El impacto de la(s) línea(s) del metro se sentirá de dos maneras:

- En primer lugar, algunas personas dejarán de usar sus automóviles y optarán por utilizar el Metro. Es más probable que el impacto en el Corredor Norte sea indirecto: los conductores de automóviles en la red de la ciudad pasarán a usar el Metro, lo cual derivará tráfico desde la carretera con cobro de peaje hacia la red de la ciudad como consecuencia del espacio liberado.

- En segundo lugar, el sistema del Metro y la correspondiente reorganización de los buses deberían reducir la cantidad de buses que operan en las rutas principales como Vía Simón Bolívar y Vía España, lo cual mejorará las condiciones de circulación para otros usuarios.

El modelo no incorpora directamente la red de transporte público; por lo tanto, el impacto del Metro se ha estimado sobre la base de experiencias similares en otros lugares. Para la Línea 1 del Metro, se ha supuesto que la demanda de transporte de automóviles se reduce en un 10% en el corredor inmediato a la Línea 1, como resultado de los dos efectos antes descritos. Para 2020, la reducción del 10% se aplica a toda la ciudad. Esta es una estimación del impacto inmediato en la demanda global de tráfico de automóviles: el impacto en los corredores de carreteras de peaje, no obstante, se diluirá, dado que es más probable que el impacto sea indirecto y no directo. Asimismo, el impacto se reducirá rápidamente con el tiempo, dado que cualquier espacio de carretera liberado será absorbido por la liberación del tráfico anteriormente suprimido.

Resumen

En la Tabla 6.1 se resumen los supuestos de la red para años futuros del caso base.

Descripción	Supuesto
Corredor Norte Fase IIB	Inauguración : septiembre de 2014
Expansión del Corredor Sur	La expansión del Corredor Sur al este de Atlapa NO es incluido en los pronósticos. Ensanchamiento a 3 carriles hacia el centro entre Atlapa y el túnel Las Esclavas a partir del 1° de enero de 2015. Mejoras en Llano Bonito, Ciudad Radial y Don Bosco a partir del 1° de enero de 2015. Nuevos intercambiadores en Juan Díaz (Metropark) y Aeropuerto a partir del 1° de enero de 2015.
Capacidad de las casetas de peaje	Mejoras en Tinajitas en el año 2013 y migración hacia un sistema ETC en el tiempo (Ver Gráfico 6.2). Sin cambios en las casetas del Corredor Sur; migración hacia un sistema ETC en el tiempo.
Tarifas de peaje (tramos existentes)	Sin cambios
Tarifas de Peaje – Fase IIB CN	\$1.25 en Las Lajas (ramas hacia y desde Panamá), \$0.50 en Villalobos (ramas hacia y desde Panamá), \$0.50 en Rana de Oro (ramas hacia y desde Panamá), \$2.00 en la nueva caseta de peaje troncal Mañanitas
Link Gonzalillo	Inauguración: septiembre de 2014

Descripción	Supuesto
Mejoras en las intersecciones de la ciudad	Mejoras en las intersecciones 1,2,15 operativas en 2013 Mejoras en las intersecciones 5,6,8,9, 16 operativas el 1° de enero de 2014 Mejoras en las intersecciones restantes operativas el 1° de enero de 2015 Ensanchamiento de la Domingo Díaz el 31 de julio de 2014 Mejoras en la autopista Panamericana (24 de Diciembre a Tocumen), inauguradas el 1° de enero de 2015
Línea 1 del Metro	Inauguración en 2014
Línea 2 del Metro	Inauguración en 2020

Tabla 6.1: Supuestos de la red para el escenario base

6.2 Matrices de viaje futuras

Se desarrollaron matrices de viaje para años futuros para 2014, 2015, 2020 y 2030, utilizando la metodología descrita en la Sección 5. Las proyecciones de tráfico para años intermedios se derivaron mediante interpolación directa.

6.3 Parámetros de elección de ruta

En el modelo de asignación la elección de ruta está determinada por la combinación del tiempo y del costo para cada ruta posible - valores que son resumidos en un "tiempo generalizado"- y usando el valor del tiempo para convertir los costos monetarios en tiempo. El peaje, los costos operativos y el tiempo de viaje se incluyen en el tiempo generalizado. Como es común en las redes congestionadas, es posible que varias rutas que unen orígenes y destinos específicos tengan los mismos costos generalizados. El costo operativo para la carretera con cobro de peaje se consideró inferior al de las carreteras gratuitas para representar la mayor comodidad y seguridad que gozan los conductores al optar por este tipo de prestación de alta calidad (bonus de calidad).

Para los años futuros se asume que la mayoría de los parámetros que determinan la elección de ruta se mantienen constantes en términos reales. La excepción es el valor del tiempo, el cual se supone que se incrementará con el tiempo. A medida que los ingresos aumentan, las personas están más dispuestas a pagar peajes con el fin de ahorrar tiempo, lo cual tiene como consecuencia un aumento del valor del tiempo con el transcurso de los años. Normalmente se usa la evolución del PIB per cápita para representar la evolución de los ingresos. Se ha asumido una elasticidad del valor del tiempo respecto al PIB per cápita de 0,50. En general se ha encontrado que la elasticidad de valor del tiempo con respecto a los ingresos oscila entre 0,3 y 1,0 por lo que una elasticidad de 0,5 se considera un valor razonable aunque algo conservador. Con un crecimiento de la población del 2% anual y un crecimiento del PIB del 3% al 6% anual durante el resto del período de proyección, se estima que el valor del tiempo aumentará del 1 al 4% anual según el período de que se trate.

6.4 Tránsito suprimido y generado

Se considera que el alto nivel de congestión y las consecuentes demoras han restringido el crecimiento histórico del tráfico en Panamá. A medida que los ingresos aumentan, mayor cantidad de personas tienen la posibilidad de tener un automóvil. No obstante, este fenómeno se ha visto restringido en Panamá, dado que la congestión limita los beneficios de conducir. Sin nueva infraestructura vial, se espera que esta situación continúe con un lento crecimiento del tráfico, y que la tasa de crecimiento se mantenga restringida por el aumento de la congestión. Esta restricción en el tránsito, conocida como supresión de viajes, suele observarse cuando la congestión alcanza niveles muy altos.

Lo opuesto a la supresión de viajes es la generación de tráfico. Cuando la introducción de nueva infraestructura da por resultado una reducción significativa en los tiempos de viaje, la cantidad de viajes en el corredor aumenta. Los conductores pueden aprovechar la nueva prestación cambiando sus patrones de viaje y haciendo viajes nuevos o más largos que no podían hacerse antes de la mejora en la red de autopistas. La generación de tráfico es particularmente marcada cuando la nueva carretera da por resultado una mejora significativa en la accesibilidad, como la que se proporcionará con la extensión del Corredor. Es probable que la habilitación de la extensión genere tráfico y libere la demanda suprimida.

Los impactos en el flujo vehicular tanto de la supresión como de la generación se incluyen en el modelo utilizando elasticidades de demanda-tiempo de viaje. Los estudios en torno a la sensibilidad de la demanda de transporte ante cambios en los tiempos de viaje en todo el mundo sugieren elasticidades en el rango de -0,2 y -1,0. La cifra de -0,5 suele usarse como regla general, y este es el valor que hemos tomado para este estudio. Una elasticidad de demanda de -0,5 significa que, si los tiempos de viaje en la red aumentan en un promedio de aproximadamente el 10% a largo plazo, la demanda de transporte se reducirá aproximadamente en 5%. En contraposición, una reducción del 10% en los tiempos de viaje daría por resultado un aumento del 5% en la demanda transporte. Cabe destacar que en los primeros años del período de proyección, se usó un valor de elasticidad de -0,75, que se aumentó a -1,0 para 2030.

El valor de elasticidad alto de -1,0 en 2030 se usa por motivos técnicos. Dentro del modelo de la red, los volúmenes de tráfico no se han llevado realmente al tope de la capacidad física de la red de autopistas. Si la demanda supera la capacidad de cualquier link, este tráfico se “permite” de todos modos en dicho link, pero con un tiempo de viaje excesivamente alto. Por lo tanto, se usa una elasticidad alta cuando la red alcanza el punto de saturación para retirar el exceso de demanda y asegurar que no se superen la capacidad del link y que los tiempos de viaje previstos se mantengan razonables.

6.5 Proyecciones con modelos econométricos

Introducción

De manera alternativa a la ya detallada, se efectuó un análisis de regresión a partir de las series históricas de tráfico con el objeto de obtener una estimación del crecimiento futuro de dicha variable para los Corredores Norte y Sur.

Las series históricas de tránsito reflejan la influencia conjunta de una serie de variables tales como las tarifas de peaje, las modificaciones sufridas por la red de transporte, diferentes tipos de mejoras en la infraestructura vial, la evolución de los precios del combustible, cambios en el nivel de congestión, etc. A pesar de que es posible enumerar una larga serie de factores que de una forma u otra influyen en el tránsito, la variable por excelencia utilizada para explicar la demanda de transporte es el Producto Interno Bruto. Se escoge esta variable debido a que dicha demanda se deriva de otras actividades que realizan las personas, muchas de las cuales tienen relación con alguna actividad productiva. De este modo se espera que el devenir de la economía como un todo tenga una influencia no despreciable en la demanda de transporte. De la estimación de estos modelos es factible obtener estimaciones de las elasticidades que reflejan la relación entre los cambios en el producto y en el tránsito, lo que permite en definitiva estimar el crecimiento de la demanda de transporte.

Resultados del análisis

En el presente estudio las series de tránsito mensuales de los Corredores Norte y Sur discriminadas por caseta de peaje y categoría vehicular fueron provistas por la Empresa Nacional de Autopistas (ENA) de Panamá, al igual que las series de tarifas de peaje. Para los casos de las casetas Transistmica, Villalucre y Brisas del Golf (Corredor Norte), las que fueron puestas en funcionamiento entre el año 2009 y 2010, no fue posible realizar análisis de regresión debido a la escasa cantidad de observaciones. En el caso de las casetas de Ciudad Radial (Corredor Sur) tampoco fue posible desarrollar el análisis debido a errores en la serie de datos que no fueron corregidos al momento de escribir este informe. Finalmente, el Producto Interno Bruto a precios de 1996 y el Índice de Precios al Consumidor Nacional Urbano fueron obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), dependientes de la Contraloría General de la República. Se trabajó con las series a nivel trimestral, debido a que es la mínima desagregación temporal para la que existen datos del PIB.

Los modelos econométricos que se basan en el análisis de regresión de las series de tiempo permiten estudiar desde un punto de vista estadístico la relación existente las variables explicativas del tránsito y el tránsito en sí. Estos modelos constituyen una herramienta analítica que permite contrastar diferentes hipótesis en base a datos empíricos y obtener estimaciones cuantitativas sobre el modo y la intensidad en la que ciertas variables de interés influyen en la demanda y los ingresos de las autopistas.

- Comprobación de la relación de largo plazo entre Tránsito y PIB

Para poder regresar dos series de tiempo que poseen tendencia –característica presente en la mayoría de las series económicas– es preciso en primer lugar verificar si las mismas conservan una relación de cointegración a largo plazo. En caso contrario, se corre el riesgo de caer en lo que fuera denominado ‘regresión espuria’ (Granger y Newbold 1974) y de concluir erróneamente que existe una relación de largo plazo estadísticamente significativa entre dos variables que en verdad son independientes entre sí. Si, en cambio, las variables están cointegradas, la estimación por mínimos cuadrados clásicos da como resultado estimadores consistentes (Stock 1987).

Existen varios tests para verificar si existe una relación de cointegración entre las variables, siendo el de Engle & Granger (1987) uno de los más citados en la literatura. El primer paso de este test consiste en verificar el orden de integración de las variables a través de un test de Dickey Fuller aumentado. Tanto el PIB real como las series de tránsito de ambos corredores muestran evidencias de ser I (1), a excepción de los buses en la caseta Madden (Corredor Norte). El segundo paso radica en analizar el orden de integración de los residuos de la regresión de cointegración, en este caso entre el tránsito y el PIB real. Si estas desviaciones del equilibrio de largo plazo son estacionarias o I (0) –integradas de orden cero–, entonces existe evidencia a favor de que las series mantienen una relación de largo plazo, y por lo tanto es válido realizar la regresión entre las series en nivel. **Los resultados empíricos obtenidos indican que las series de tránsito y PIB en su mayoría no estarían cointegradas**, ya que los p-valores resultantes del segundo paso del test superan el 10% de significatividad. Las series de buses en la caseta Hipódromo (Corredor Sur) y en El Dorado (Corredor Norte) son las únicas que muestran evidencia a favor de la existencia de una relación de largo plazo con el PIB real. Los resultados de estos tests pueden ser consultados en el **Anexo A3**.

Dados estos resultados, cabe hacer el siguiente comentario: si dos series no estacionarias no están cointegradas, entonces aún es posible efectuar una regresión con las variables en diferencias. Sin embargo, para el objeto que se persigue en este estudio no nos sería de utilidad efectuar tal análisis debido a que al trabajar con series diferenciadas existe una pérdida de información de largo plazo, que es justamente la relación que queremos conocer.

- *Resultados de las regresiones*

En el **Anexo A3** se presentan los resultados de dos especificaciones de un modelo dinámico autorregresivo de rezagos distribuidos (ADL): un ADL (0,0) y un ADL (4,4). El programa utilizado para correr las regresiones es el OxMetrics, y el enfoque adoptado es de General a Particular (General to Specific, también conocido como GeTS), por el cual se parte de la especificación más general de un modelo teórico con una cantidad de rezagos determinada y se reduce paulatinamente la cantidad de variables eliminando aquellas que no resultan estadísticamente significativas. Estos modelos permiten diferenciar una elasticidad de largo plazo, a la que tenderían las series en el equilibrio, de una elasticidad de corto plazo.

Además del PIB real, se incluyeron entre las explicativas a las tarifas de peaje reales, variables binarias estacionales para cada trimestre y las siguientes variables binarias destinadas a capturar el efecto de distintos eventos que pudieron haber afectado el nivel normal de tránsito en algunas plazas del Corredor Norte, las cuales son indicadas en la última columna del siguiente cuadro:

Variable	Descripción	Período	Casetas afectadas
Dummy1	Inauguración de rampas de entrada y salida al intercambio vial Juan Pablo II	IV Trim 2002- Actualidad	Martín Sosa y La Amistad
Dummy2	Inauguración de Fase II	III Trim 2009- Actualidad	Todas las previamente existentes
Dummy3	Inicio de operaciones de la caseta Villalucre	III Trim 2010 - Actualidad	Todas las previamente existentes
Dummy4	Habilitación de la caseta Juan Pablo II con dirección a Tinajitas	I Trim 2004 - Actualidad	Juan Pablo II

Tabla 6.2: Descripción de las variables binarias incluidas en los modelos de regresión

Los resultados de las regresiones muestran en la mayoría de los casos elasticidades-producto fuera del rango habitualmente observado para la región, o incluso negativas. Tal es así que si se proyecta con esas elasticidades en muchos casos daría como resultado una dinámica explosiva del tránsito, más allá de los límites razonables para una economía de las características de Panamá, o se obtendrían resultados contradictorios como por ejemplo la reducción de la demanda de transporte ante una variación positiva en el producto.

Se incluyeron en el reporte los resultados de una serie de tests de diagnóstico para evaluar si los residuos presentan estructura o si se comportan como ruido blanco (estadístico de Durbin-Watson, Breusch-Godfrey AR 1-3 y ARCH 1-3, White), si siguen una distribución aproximadamente normal, o si los datos presentan un ajuste razonable al modelo. Los modelos ADL (0,0) presentaron una mayor cantidad de tests de diagnóstico fallidos en comparación con los modelos ADL (4,4), en general debido a su incapacidad de capturar adecuadamente la dinámica de las series.

En términos generales es posible afirmar que los resultados obtenidos de las regresiones resultan poco robustos como para poder proyectar el tránsito de los Corredores Norte y Sur con un grado de confiabilidad razonable.

Conclusiones

Del análisis efectuado surge que los modelos econométricos de series de tiempo no resultan adecuados para la proyección de la demanda de transporte en los Corredores Norte y Sur de Panamá. No existe evidencia de que el PIB real de Panamá y el tránsito registrado en dichos corredores tengan una relación de largo plazo, por lo que probablemente las regresiones que vinculen a esas dos variables sean espurias.

La influencia no despreciable que el Canal de Panamá tiene sobre la evolución del PIB real de esta Nación puede estar motivando ese desacople entre las series: Las variaciones en el nivel de actividad del canal impactan de lleno en el Producto Interno Bruto del país, pero no se ven reflejadas en igual magnitud en el tránsito interno por carretera.

Por otra parte, la actual falta de caminos alternativos a los Corredores Norte y Sur que cuenten con capacidad ociosa para aliviar el tránsito podría estar afectando el crecimiento “normal” de la demanda en esas autopistas. Debido a que este fenómeno es muy difícil de ser plasmado en un modelo econométrico, la representación estadística de este sistema no resulta ser la más adecuada para fines de pronóstico.

Por lo mencionado, se considera que la mejor metodología para estimar el crecimiento de la demanda en ambos corredores es la de aplicar tasas de crecimiento sobre las matrices de viaje que consideren la dinámica de evolución, para las distintas zonas del área de influencia, de una serie de variables socioeconómicas entre las cuales se puede mencionar las tasas de crecimiento de la población y la evolución del empleo, modificaciones en el ingreso de las personas o cambios en la tasa de motorización

7 Proyecciones para el caso base

7.1 Supuestos del caso base

Los supuestos del caso base se resumen en la Tabla 7.1.

Descripción	Supuesto
Corredor Norte Fase IIB	Inauguración : septiembre de 2014
Expansión del Corredor Sur	La expansión del Corredor Sur al este de Atlapa NO es incluido en los pronósticos. Ensanchamiento a 3 carriles hacia el centro entre Atlapa y el túnel Las Esclavas a partir del 1° de enero de 2015. Mejoras en Llano Bonito, Ciudad Radial y Don Bosco a partir del 1° de enero de 2015. Nuevos intercambiadores en Juan Díaz (Metropark) y Aeropuerto a partir del 1° de enero de 2015.
Capacidad de las casetas de peaje	Mejoras en Tinajitas en el año 2013 y migración hacia un sistema ETC durante el año 2014 Sin cambios en las casetas del Corredor Sur; migración hacia un sistema ETC en el tiempo.
Tarifas de peaje (tramos existentes)	Sin cambios
Tarifas de Peaje – Fase IIB CN	\$1.25 en Las Lajas (ramas hacia y desde Panamá), \$0.50 en Villalobos (ramas hacia y desde Panamá), \$0.50 en Rana de Oro (ramas hacia y desde Panamá), \$2.00 en la nueva caseta de peaje troncal Mañanitas
Link Gonzalillo	Inauguración: septiembre de 2014
Mejoras en las intersecciones de la ciudad	Mejoras en las intersecciones 1,2,15 operativas en 2013 Mejoras en las intersecciones 5,6,8,9, 16 operativas el 1° de enero de 2014 Mejoras en las intersecciones restantes operativas el 1° de enero de 2015 Ensanchamiento de la Domingo Díaz el 31 de julio de 2014 Mejoras en la autopista Panamericana (24 de Diciembre a Tocumen), inauguradas el 1° de enero de 2015
Línea 1 del Metro	Inauguración en 2014
Línea 2 del Metro	Inauguración en 2020
Crecimiento poblacional	2% anual

Descripción	Supuesto
Crecimiento del PBI real	2014 – 7.0% 2015 – 6.5% 2016 – 6.5% 2017 – 6.0% 2018 – 6.0% 2019 – 5.0% 2020 – 4.8% 2020-2030 – 3%
Elasticidad del VdT ante variaciones del PBI p.c.	0.5

Tabla 7.1: Resumen de los supuestos para el escenario base

7.1 Proyecciones para el caso base

Las proyecciones de tráfico del caso base se resumen en la Tabla 7.2. Las tasas anuales de crecimiento promedio del tránsito proyectadas en cada período se muestran en la Tabla 7.3.

Los ingresos anuales proyectados se calcularon simplemente multiplicando el tráfico promedio diario anual en cada caseta de peaje por el valor ponderado del peaje promedio por 365 (días).

Debido a la cantidad relativamente pequeña de buses y camiones que circulan en las dos carreteras del proyecto, se incluyó sólo una clase de vehículo (todos los vehículos) en el modelo. Por lo tanto, las tarifas de peaje promedio ponderadas se aplicaron a los resultados del modelo para obtener los ingresos proyectados.

Las tarifas de peaje promedio ponderadas se calcularon utilizando los últimos datos de transacciones, e incorporan el impacto de la existencia de diferentes proporciones entre clases de vehículos en cada caseta.

Se ha asumido que la combinación entre las diferentes clases de vehículos en cada caseta no cambia con el tiempo, y que las tarifas de peaje se mantienen constantes en términos nominales. Las tarifas de peaje promedio ponderadas se muestran en la Tabla 7.4, y los ingresos anuales proyectados en la Tabla 7.5. Todos los valores presentados en este apartado pueden ser consultados en el **Anexo A1**.

Caseta de peaje	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ascanio Villalaz	17,400	22,700	29,000	32,900	36,800	40,800	44,700	48,600	51,300	53,900	56,600	59,200	61,900	64,500	67,200	69,800	72,500	75,100
Martin Sosa	16,600	16,400	16,700	17,600	18,500	19,400	20,300	21,200	21,600	21,900	22,300	22,600	23,000	23,300	23,700	24,000	24,400	24,700
Juan Pablo II	2,500	3,400	3,600	4,300	5,000	5,600	6,300	7,000	7,400	7,700	8,100	8,400	8,800	9,100	9,500	9,800	10,200	10,500
El Dorado	1,700	1,300	1,300	1,500	1,700	2,000	2,200	2,400	2,500	2,500	2,600	2,700	2,800	2,800	2,900	3,000	3,000	3,100
La Amistad	400	400	400	400	500	500	600	600	600	600	700	700	700	700	700	800	800	800
Patacón	15,800	17,200	18,800	19,700	20,600	21,400	22,300	23,200	23,700	24,200	24,700	25,200	25,700	26,200	26,700	27,200	27,700	28,200
Madden (hacia y desde Panamá)	11,800	12,300	13,400	14,500	15,600	16,800	17,900	19,000	20,100	21,100	22,200	23,200	24,300	25,400	26,400	27,500	28,500	29,600
Madden (hacia y desde Tinajitas)	1,800	1,300	2,500	3,100	3,800	4,400	5,100	5,700	6,600	7,500	8,400	9,300	10,300	11,200	12,100	13,000	13,900	14,800
Tinajitas	53,200	62,100	65,400	71,000	76,500	82,100	87,600	93,200	95,600	98,000	100,500	102,900	105,300	107,700	110,100	112,600	115,000	117,400
Transistmica	10,300	6,200	7,400	8,700	10,000	11,400	12,700	14,000	15,000	16,000	17,000	18,000	19,100	20,100	21,100	22,100	23,100	24,100
Villa Lucre	6,100	3,200	3,900	4,800	5,700	6,500	7,400	8,300	9,000	9,600	10,300	11,000	11,700	12,300	13,000	13,700	14,300	15,000
Las Lajas(desde y hacia Brisas del Golf)	21,100	12,800	14,200	16,200	18,100	20,100	22,000	24,000	24,600	25,100	25,700	26,200	26,800	27,300	27,900	28,400	29,000	29,500
Las Lajas(desde y hacia Gonzalillo)		7,400	9,400	10,900	12,400	13,800	15,300	16,800	17,200	17,500	17,900	18,300	18,700	19,000	19,400	19,800	20,100	20,500
Villalobos		4,000	4,800	5,200	5,600	6,100	6,500	6,900	7,100	7,300	7,500	7,700	8,000	8,200	8,400	8,600	8,800	9,000
Rana de Oro		1,700	2,000	2,800	3,500	4,300	5,000	5,800	6,500	7,100	7,800	8,400	9,100	9,800	10,400	11,100	11,700	12,400
Mañanitas		7,400	7,700	9,900	12,200	14,400	16,700	18,900	20,900	22,900	25,000	27,000	29,000	31,000	33,000	35,100	37,100	39,100
Total Norte	158,700	179,800	200,500	223,500	246,500	269,600	292,600	315,600	329,700	342,900	357,300	370,800	385,200	398,600	412,500	426,500	440,100	453,800
Atlapa (Ambos sentidos)	52,400	54,100	58,300	61,000	63,700	66,400	69,100	71,800	73,800	75,900	77,900	80,000	82,000	84,000	86,100	88,100	90,200	92,200
Atlapa (hacia y desde Paitilla)	14,200	14,000	11,700	11,900	12,100	12,400	12,600	12,800	12,900	13,100	13,200	13,300	13,500	13,600	13,700	13,800	14,000	14,100
Atlapa (hacia y desde Tocumen)	18,500	17,700	19,800	20,800	21,800	22,900	23,900	24,900	25,400	25,800	26,300	26,700	27,200	27,700	28,100	28,600	29,000	29,500
Costa del Este	5,100	5,100	6,100	6,700	7,400	8,000	8,700	9,300	9,600	9,800	10,100	10,300	10,600	10,800	11,100	11,300	11,600	11,800
Hipódromo	14,800	12,600	14,300	15,100	15,900	16,600	17,400	18,200	18,700	19,100	19,600	20,000	20,500	20,900	21,400	21,800	22,300	22,700
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	29,600	24,400	29,900	32,400	34,800	37,300	39,700	42,200	44,200	46,100	48,100	50,000	52,000	53,900	55,900	57,800	59,800	61,700
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	16,700	15,800	13,600	14,100	14,600	15,100	15,600	16,100	16,300	16,600	16,800	17,000	17,300	17,500	17,700	17,900	18,200	18,400
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	2,300	2,200	2,400	2,500	2,600	2,800	2,900	3,000	3,100	3,200	3,200	3,300	3,400	3,500	3,600	3,600	3,700	3,800
Total Sur	153,600	145,900	156,100	164,500	172,900	181,500	189,900	198,300	204,000	209,600	215,200	220,600	226,500	231,900	237,600	242,900	248,800	254,200

Tabla 7.2: Resultados de la proyección de tránsito para el año base

Caseta de peaje	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ascanio Villalaz	7.4%	30.5%	27.8%	32,900	36,800	40,800	44,700	48,600	51,300	53,900	56,600	59,200	61,900	64,500	67,200	69,800	72,500	75,100
Martin Sosa	23.9%	-1.2%	1.8%	5.4%	5.1%	4.9%	4.6%	4.4%	1.9%	1.4%	1.8%	1.3%	1.8%	1.3%	1.7%	1.3%	1.7%	1.2%
Juan Pablo II	-3.8%	36.0%	5.9%	19.4%	16.3%	12.0%	12.5%	11.1%	5.7%	4.1%	5.2%	3.7%	4.8%	3.4%	4.4%	3.2%	4.1%	2.9%
El Dorado	13.3%	-23.5%	0.0%	15.4%	13.3%	17.6%	10.0%	9.1%	4.2%	0.0%	4.0%	3.8%	3.7%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	3.3%
La Amistad	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%
Patacón	17.0%	8.9%	9.3%	4.8%	4.6%	3.9%	4.2%	4.0%	2.2%	2.1%	2.1%	2.0%	2.0%	1.9%	1.9%	1.9%	1.8%	1.8%
Madden (hacia y desde Panamá)	25.5%	4.2%	8.9%	8.2%	7.6%	7.7%	6.5%	6.1%	5.8%	5.0%	5.2%	4.5%	4.7%	4.5%	3.9%	4.2%	3.6%	3.9%
Madden (hacia y desde Tinajitas)	28.6%	-27.8%	92.3%	24.0%	22.6%	15.8%	15.9%	11.8%	15.8%	13.6%	12.0%	10.7%	10.8%	8.7%	8.0%	7.4%	6.9%	6.5%
Tinajitas	21.7%	16.7%	5.3%	8.6%	7.7%	7.3%	6.7%	6.4%	2.6%	2.5%	2.6%	2.4%	2.3%	2.3%	2.2%	2.3%	2.1%	2.1%
Transistmica	30.4%	-39.8%	19.4%	17.6%	14.9%	14.0%	11.4%	10.2%	7.1%	6.7%	6.3%	5.9%	6.1%	5.2%	5.0%	4.7%	4.5%	4.3%
Villa Lucre	32.6%	-47.5%	21.9%	23.1%	18.8%	14.0%	13.8%	12.2%	8.4%	6.7%	7.3%	6.8%	6.4%	5.1%	5.7%	5.4%	4.4%	4.9%
Las Lajas(desde y hacia Brisas del Golf)	18.5%	-39.3%	10.9%	14.1%	11.7%	11.0%	9.5%	9.1%	2.5%	2.0%	2.4%	1.9%	2.3%	1.9%	2.2%	1.8%	2.1%	1.7%
Las Lajas(desde y hacia Gonzalillo)		n/a	27.0%	16.0%	13.8%	11.3%	10.9%	9.8%	2.4%	1.7%	2.3%	2.2%	2.2%	1.6%	2.1%	2.1%	1.5%	2.0%
Villalobos		n/a	20.0%	8.3%	7.7%	8.9%	6.6%	6.2%	2.9%	2.8%	2.7%	2.7%	3.9%	2.5%	2.4%	2.4%	2.3%	2.3%
Rana de Oro		n/a	17.6%	40.0%	25.0%	22.9%	16.3%	16.0%	12.1%	9.2%	9.9%	7.7%	8.3%	7.7%	6.1%	6.7%	5.4%	6.0%
Mañanitas		n/a	4.1%	28.6%	23.2%	18.0%	16.0%	13.2%	10.6%	9.6%	9.2%	8.0%	7.4%	6.9%	6.5%	6.4%	5.7%	5.4%
Total Norte	20.0%	13.3%	11.5%	11.5%	10.3%	9.4%	8.5%	7.9%	4.5%	4.0%	4.2%	3.8%	3.9%	3.5%	3.5%	3.4%	3.2%	3.1%
Atlapa (Ambos sentidos)	4.2%	3.2%	7.8%	4.6%	4.4%	4.2%	4.1%	3.9%	2.8%	2.8%	2.6%	2.7%	2.5%	2.4%	2.5%	2.3%	2.4%	2.2%
Atlapa (hacia y desde Paitilla)	40.6%	-1.4%	-16.4%	1.7%	1.7%	2.5%	1.6%	1.6%	0.8%	1.6%	0.8%	0.8%	1.5%	0.7%	0.7%	0.7%	1.4%	0.7%
Atlapa (hacia y desde Tocumen)	-3.1%	-4.3%	11.9%	5.1%	4.8%	5.0%	4.4%	4.2%	2.0%	1.6%	1.9%	1.5%	1.9%	1.8%	1.4%	1.8%	1.4%	1.7%
Costa del Este	30.8%	0.0%	19.6%	9.8%	10.4%	8.1%	8.8%	6.9%	3.2%	2.1%	3.1%	2.0%	2.9%	1.9%	2.8%	1.8%	2.7%	1.7%
Hipódromo	23.3%	-14.9%	13.5%	5.6%	5.3%	4.4%	4.8%	4.6%	2.7%	2.1%	2.6%	2.0%	2.5%	2.0%	2.4%	1.9%	2.3%	1.8%
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	10.0%	-17.6%	22.5%	8.4%	7.4%	7.2%	6.4%	6.3%	4.7%	4.3%	4.3%	4.0%	4.0%	3.7%	3.7%	3.4%	3.5%	3.2%
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	11.3%	-5.4%	-13.9%	3.7%	3.5%	3.4%	3.3%	3.2%	1.2%	1.8%	1.2%	1.2%	1.8%	1.2%	1.1%	1.1%	1.7%	1.1%
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	27.8%	-4.3%	9.1%	4.2%	4.0%	7.7%	3.6%	3.4%	3.3%	3.2%	0.0%	3.1%	3.0%	2.9%	2.9%	0.0%	2.8%	2.7%
Total Sur	10.4%	-5.0%	7.0%	5.4%	5.1%	5.0%	4.6%	4.4%	2.9%	2.7%	2.7%	2.5%	2.7%	2.4%	2.5%	2.2%	2.4%	2.2%

Tabla 7.3: Resultados de la proyección de tránsito para el año base. Tasas de crecimiento anual

Caseta de peaje	
<i>Corredor Norte</i>	
Ascanio Villalaz	\$1.01
Martin Sosa	\$1.00
Juan Pablo II	\$0.52
El Dorado	\$0.25
La Amistad	\$0.26
Patacón	\$0.81
Madden (hacia y desde Panamá)	\$2.89
Madden (hacia y desde Tinajitas)	\$2.15
Tinajitas	\$1.60
Transistmica	\$0.56
Villa Lucre	\$1.31
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	\$1.34
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	\$1.34
Villalobos	\$0.52
Rana de Oro	\$0.52
Mañanitas	\$2.08
<i>Corredor Sur</i>	
Atlapa (Ambos sentidos)	\$1.48
Atlapa Ramps (hacia y desde Paitilla)	\$0.61
Atlapa Ramps (hacia y desde Tocumen)	\$1.27
Costa del Este	\$0.55
Hipódromo	\$0.26
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	\$1.38
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	\$0.77
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	\$0.62

Tabla 7.4: Tarifas promedio ponderadas de peaje (precios nominales)

Ascanio Villalaz	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ascanio Villalaz	\$6,420	\$8,370	\$10,700	\$12,170	\$13,580	\$15,050	\$16,490	\$17,980	\$18,930	\$19,880	\$20,880	\$21,900	\$22,840	\$23,790	\$24,790	\$25,820	\$26,750	\$27,710
Martin Sosa	\$6,040	\$5,960	\$6,070	\$6,420	\$6,730	\$7,050	\$7,380	\$7,730	\$7,850	\$7,960	\$8,110	\$8,240	\$8,360	\$8,470	\$8,620	\$8,750	\$8,870	\$8,980
Juan Pablo II	\$480	\$650	\$690	\$830	\$960	\$1,070	\$1,210	\$1,350	\$1,420	\$1,480	\$1,550	\$1,610	\$1,690	\$1,740	\$1,820	\$1,880	\$1,950	\$2,010
El Dorado	\$160	\$120	\$120	\$140	\$160	\$180	\$200	\$220	\$230	\$230	\$240	\$250	\$260	\$260	\$270	\$280	\$280	\$290
La Amistad	\$40	\$40	\$40	\$40	\$50	\$50	\$60	\$60	\$60	\$60	\$70	\$70	\$70	\$70	\$70	\$80	\$80	\$80
Patacón	\$4,680	\$5,100	\$5,570	\$5,860	\$6,110	\$6,350	\$6,610	\$6,900	\$7,030	\$7,180	\$7,320	\$7,490	\$7,620	\$7,770	\$7,920	\$8,090	\$8,210	\$8,360
Madden (hacia y desde Panamá)	\$12,450	\$12,970	\$14,130	\$15,340	\$16,460	\$17,720	\$18,880	\$20,100	\$21,200	\$22,260	\$23,420	\$24,540	\$25,630	\$26,790	\$27,850	\$29,090	\$30,060	\$31,220
Madden (hacia y desde Tinajitas)	\$1,410	\$1,020	\$1,960	\$2,440	\$2,980	\$3,450	\$4,000	\$4,490	\$5,180	\$5,890	\$6,590	\$7,320	\$8,080	\$8,790	\$9,500	\$10,230	\$10,910	\$11,610
Tinajitas	\$31,130	\$36,340	\$38,270	\$41,660	\$44,770	\$48,050	\$51,260	\$54,690	\$55,950	\$57,350	\$58,810	\$60,380	\$61,620	\$63,030	\$64,430	\$66,070	\$67,300	\$68,700
Transistmica	\$2,120	\$1,270	\$1,520	\$1,790	\$2,050	\$2,340	\$2,610	\$2,880	\$3,080	\$3,290	\$3,490	\$3,710	\$3,920	\$4,130	\$4,330	\$4,550	\$4,740	\$4,950
Villa Lucre	\$2,910	\$1,530	\$1,860	\$2,300	\$2,720	\$3,110	\$3,540	\$3,980	\$4,300	\$4,590	\$4,920	\$5,270	\$5,590	\$5,880	\$6,210	\$6,560	\$6,830	\$7,170
Las Lajas (desde y hacia Brisas del Golf)	\$10,340	\$6,270	\$6,960	\$7,960	\$8,870	\$9,850	\$10,780	\$11,800	\$12,060	\$12,300	\$12,600	\$12,880	\$13,140	\$13,380	\$13,680	\$13,960	\$14,220	\$14,460
Las Lajas (desde y hacia Gonzalillo)		\$3,630	\$4,610	\$5,360	\$6,080	\$6,760	\$7,500	\$8,260	\$8,430	\$8,580	\$8,770	\$9,000	\$9,170	\$9,310	\$9,510	\$9,730	\$9,850	\$10,050
Villalobos		\$760	\$910	\$990	\$1,060	\$1,160	\$1,230	\$1,310	\$1,350	\$1,390	\$1,420	\$1,470	\$1,520	\$1,560	\$1,590	\$1,640	\$1,670	\$1,710
Rana de Oro		\$320	\$380	\$530	\$660	\$820	\$950	\$1,100	\$1,230	\$1,350	\$1,480	\$1,600	\$1,730	\$1,860	\$1,970	\$2,110	\$2,220	\$2,350
Mañanitas		\$5,620	\$5,850	\$7,540	\$9,260	\$10,930	\$12,680	\$14,390	\$15,870	\$17,390	\$18,980	\$20,550	\$22,020	\$23,540	\$25,050	\$26,720	\$28,170	\$29,680
Corredor Norte Total	\$78,180	\$89,970	\$99,640	\$111,370	\$122,500	\$133,940	\$145,380	\$157,240	\$164,170	\$171,180	\$178,650	\$186,280	\$193,260	\$200,370	\$207,610	\$215,560	\$222,110	\$229,330
Atlapa (Ambos sentidos)	\$28,310	\$29,230	\$31,500	\$33,040	\$34,410	\$35,870	\$37,330	\$38,900	\$39,870	\$41,000	\$42,080	\$43,340	\$44,300	\$45,380	\$46,510	\$47,730	\$48,730	\$49,810
Atlapa (hacia y desde Paitilla)	\$3,160	\$3,120	\$2,610	\$2,660	\$2,700	\$2,760	\$2,810	\$2,860	\$2,880	\$2,920	\$2,940	\$2,970	\$3,010	\$3,030	\$3,050	\$3,080	\$3,120	\$3,140
Atlapa (hacia y desde Tocumen)	\$8,590	\$8,220	\$9,190	\$9,680	\$10,120	\$10,630	\$11,100	\$11,590	\$11,790	\$11,980	\$12,210	\$12,430	\$12,630	\$12,860	\$13,050	\$13,320	\$13,470	\$13,700
Costa del Este	\$1,030	\$1,030	\$1,230	\$1,360	\$1,490	\$1,610	\$1,760	\$1,880	\$1,940	\$1,980	\$2,040	\$2,080	\$2,140	\$2,180	\$2,240	\$2,290	\$2,340	\$2,380
Hipódromo	\$1,390	\$1,180	\$1,340	\$1,420	\$1,490	\$1,560	\$1,630	\$1,710	\$1,750	\$1,790	\$1,840	\$1,880	\$1,920	\$1,960	\$2,010	\$2,050	\$2,090	\$2,130
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	\$14,860	\$12,250	\$15,010	\$16,310	\$17,480	\$18,730	\$19,940	\$21,250	\$22,200	\$23,150	\$24,150	\$25,180	\$26,110	\$27,070	\$28,070	\$29,100	\$30,030	\$30,980
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	\$4,670	\$4,420	\$3,800	\$3,950	\$4,080	\$4,220	\$4,360	\$4,510	\$4,560	\$4,640	\$4,700	\$4,770	\$4,840	\$4,890	\$4,950	\$5,020	\$5,090	\$5,150
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	\$520	\$500	\$540	\$570	\$590	\$630	\$660	\$680	\$700	\$730	\$730	\$750	\$770	\$790	\$820	\$820	\$840	\$860
Corredor Sur Total	\$62,530	\$59,950	\$65,220	\$68,990	\$72,360	\$76,010	\$79,590	\$83,380	\$85,690	\$88,190	\$90,690	\$93,400	\$95,720	\$98,160	\$100,700	\$103,410	\$105,710	\$108,150
Gran total	\$140,710	\$149,920	\$164,860	\$180,360	\$194,860	\$209,950	\$224,970	\$240,620	\$249,860	\$259,370	\$269,340	\$279,680	\$288,980	\$298,530	\$308,310	\$318,970	\$327,820	\$337,480

ENA Norte	\$78,180	\$79,640	\$87,890	\$96,950	\$105,440	\$114,270	\$123,020	\$132,180	\$137,290	\$142,470	\$148,000	\$153,660	\$158,820	\$164,100	\$169,490	\$175,360	\$180,200	\$185,540
ENA Este		\$10,330	\$11,750	\$14,420	\$17,060	\$19,670	\$22,360	\$25,060	\$26,880	\$28,710	\$30,650	\$32,620	\$34,440	\$36,270	\$38,120	\$40,200	\$41,910	\$43,790

Tabla 7.5: Resultados de la proyección de ingresos para el año base. (\$ 000s, precios nominales)

Si se requiere, las proyecciones de tráfico promedio diario anual (TMDA) pueden convertirse a proyecciones de tráfico promedio diario mensual (TMDM) utilizando los factores presentados en la Tabla 7.6.

Mes	Norte	Sur
Enero	0.97	0.92
Febrero	0.94	0.89
Marzo	0.99	0.99
Abril	1.05	1.05
Mayo	1.00	0.98
Junio	1.03	1.01
Julio	0.97	0.99
Agosto	1.01	1.04
Septiembre	0.98	1.02
Octubre	0.99	1.05
Noviembre	0.98	0.97
Diciembre	1.15	1.12

Tabla 7.6: Factores de conversión de TMDA a TMMM

7.2 Comentario sobre las proyecciones

La Tabla 7.3 muestra que se prevé un sólido crecimiento continuo del tráfico, del 10-13% anual en el Corredor Norte en el período 2014-2017, impulsado por la habilitación de la Fase IIB. A partir de ese momento, las tasas de crecimiento descienden al 3% anual con el transcurso del tiempo a medida que la red de autopistas se congestiona más, y el crecimiento del tránsito se suprime.

Se prevé que los volúmenes generales de tránsito en el Corredor Sur descenderán en 2014, como resultado de la habilitación de la recientemente ampliada avenida Domingo Díaz, y otras mejoras de la red de la ciudad. A partir de ese momento, el crecimiento anual de la demanda vuelve a situarse en el 7% anual en 2015 antes de reducirse al 2% anual con el transcurso del tiempo, a medida que aumenta la congestión de la red de autopistas.

Según las proyecciones, el total de ingresos del sistema del Corredor Norte se duplicará entre 2013 y 2020, y llegará a alrededor de US\$ 157 millones en ese año y a US\$ 229 millones para 2030. Según las proyecciones, el total de ingresos del sistema del Corredor Sur aumentará de US\$ 62 millones en 2013 a US\$ 83 millones para 2020 y a US\$ 108 millones para 2030. El total de transacciones históricas y proyectadas para ambas carreteras del proyecto se muestra en el Gráfico 7.1.

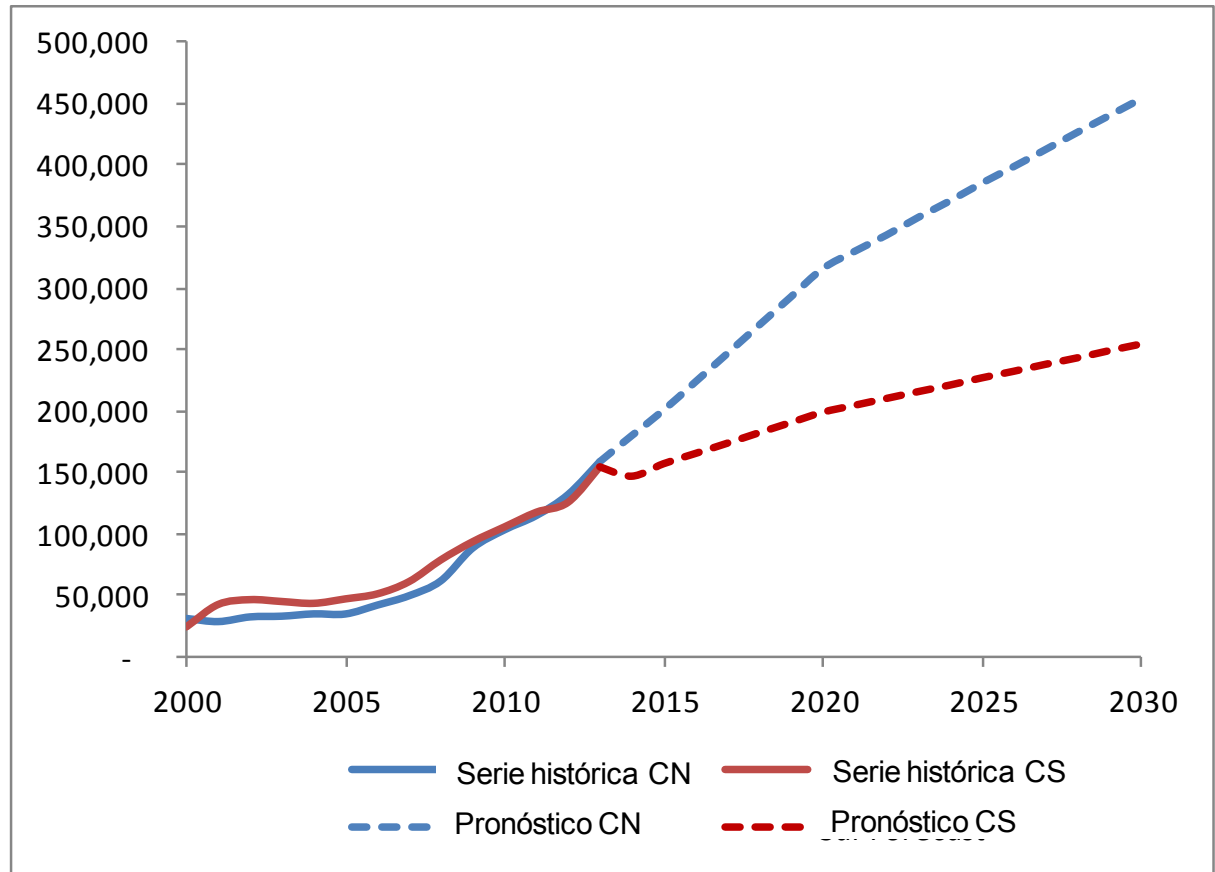


Gráfico 7.1- Total de transacciones históricas y proyectadas, 2000-2030

Las variaciones en los volúmenes de tráfico interanuales se ilustran mejor mediante los denominados “gráficos de diferencias”. Estos gráficos muestran el cambio pronosticado en los volúmenes de tráfico del pico matutino en cada link entre los dos años en cuestión. Las barras rojas representan un aumento en el tráfico, mientras que las barras verdes representan una reducción, y el ancho de las barras se relaciona directamente con el volumen del cambio en el tráfico. Dado que hay crecimiento del tráfico subyacente en cada año, normalmente esperaríamos barras rojas angostas en la mayoría de los enlaces en cada gráfico. El impacto de los cambios en la red se muestra claramente en términos de barras rojas y verdes anchas.

El Gráfico 7.2 muestra el cambio pronosticado en los volúmenes de tráfico en los links entre 2013 y 2014. El año 2014 es un año con mucho movimiento en lo que hace a las modificaciones supuestas en la red. La habilitación de la Fase IIB (y el link Gonzalillo) obviamente tiene un impacto positivo en el total de transacciones del Norte, pero la habilitación de la Línea 1 del Metro y, en particular, el ensanchamiento de Domingo Díaz tienen impactos negativos.

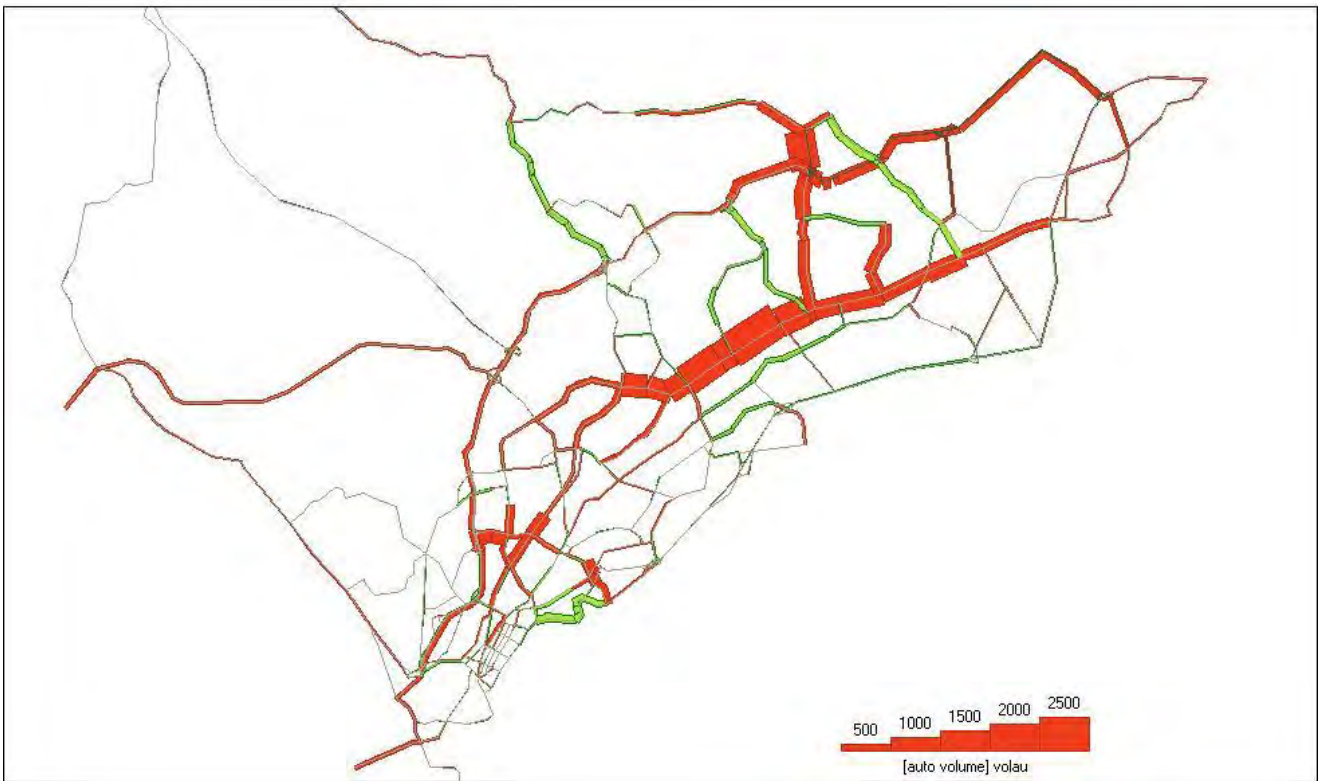


Gráfico 7.2: Pronóstico de cambios en el volumen de tránsito 2013-2014

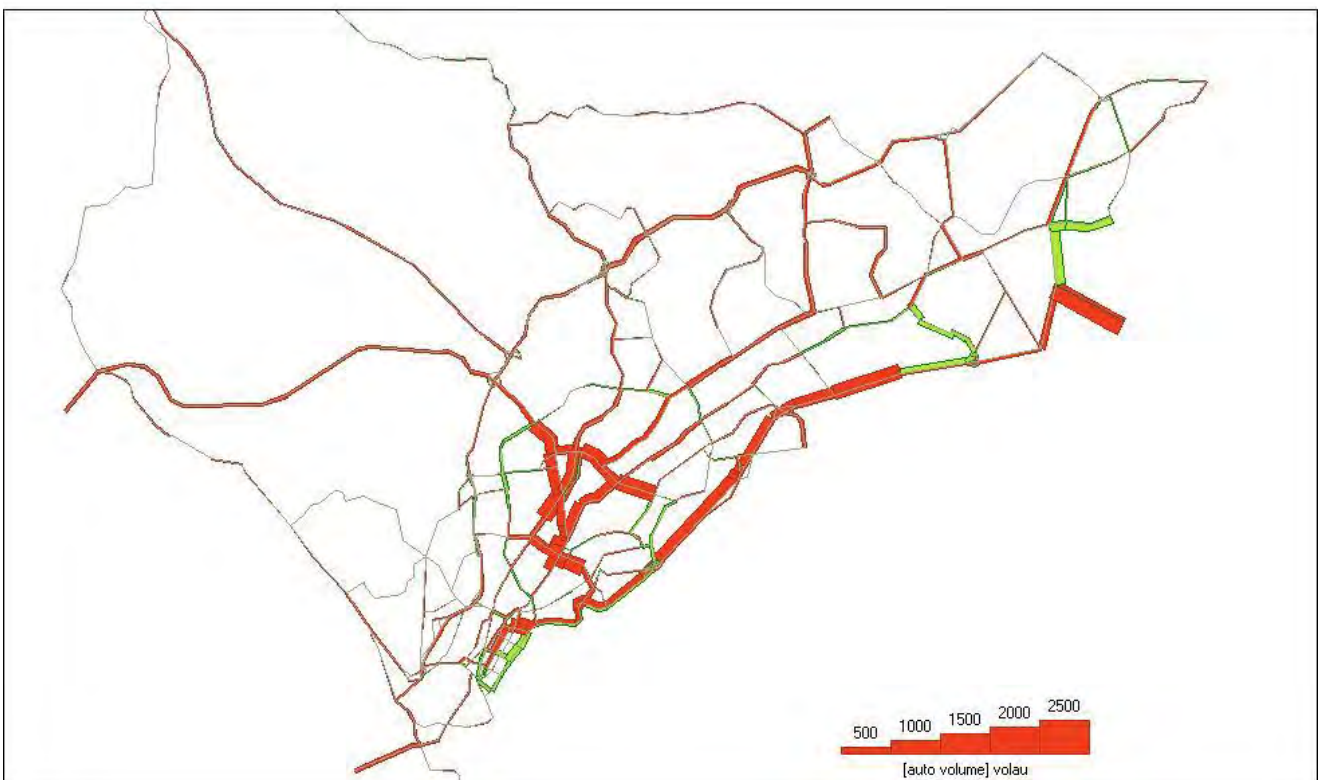


Gráfico 7.3: Pronóstico de cambios en el volumen de tránsito 2014-2015

Los cambios más importantes en la red que se asumen para 2015 son la habilitación de las mejoras de la red de la ciudad en el Corredor Martín Sosa-Calle 43, el Corredor Fernández de Córdoba- La Paz y los corredores de la Avenida 12 de Octubre, y la habilitación de nuevos intercambios en el Corredor Sur en Juan Díaz y el aeropuerto. El impacto de estas modificaciones se muestra claramente en el Gráfico 7.3.

Más allá de 2015, la única modificación que se asume en la red es la habilitación de la Línea 2 del Metro en 2020, que se prevé que tendrá un impacto limitado en los volúmenes de las autopistas. La característica principal de este período es la concentración del crecimiento del tráfico en los corredores de carreteras de peaje, que es donde se encuentra la mayor capacidad ociosa disponible. Esto se ilustra en los Gráficos 7.4 y 7.5, que muestran el cambio proyectado en los volúmenes de tránsito en la red entre 2015 y 2020, y 2020 y 2030 respectivamente.



Gráfico 7.4: Pronóstico de cambios en el volumen de tránsito 2015-2020



Gráfico 7.5 Pronóstico de cambios en el volumen de tránsito 2020-2030

8 Restricción al crecimiento por congestión

Cuando una sección de carretera está cerca de su capacidad en las horas más transitadas del día, el crecimiento del tránsito comienza a verse afectado ya que no es posible continuar creciendo en dichas horas, lo que limita el aumento de tránsito a las horas con capacidad remanente.

Al comienzo de este proceso el crecimiento global del tránsito puede no verse afectado dada la posibilidad de los usuarios de modificar el horario de su viaje intentando eludir las horas pico. Sin embargo, a medida que más horas del día alcanzan volúmenes cercanos a la capacidad, la posibilidad de modificar el horario del viaje para evitar la congestión vehicular resulta cada vez más dificultosa y el crecimiento del tránsito empieza a sufrir una restricción impuesta por la limitación de la sección de carretera para absorber toda la demanda potencial.

Dado que en algunas secciones del Corredor Sur y del Norte está previsto que la demanda supere la capacidad de la vía, es necesario realizar una corrección sobre las tasas de crecimiento proyectadas anteriormente.

El cálculo de restricción al crecimiento se basa, fundamentalmente, en un análisis de capacidad y nivel de servicio para tramo básico de autopista, para lo cual se ha utilizado como base metodológica el Manual de Capacidad de la Transportation Research Board en su versión del año 2000 (HCM2000). Para los fines del cálculo se consideraron los vehículos equivalentes para capacidad, es decir que al tránsito pesado se lo multiplicó por un factor de equivalencia para hacer pesar su mayor influencia en la congestión. De acuerdo al HCM2000 ese factor es 1.5 para terrenos llanos.

La metodología empleada para la estimación de las tasas de crecimiento corregidas contiene los siguientes pasos, aplicados a cada tramo y sentido en ambos corredores:

1. A partir de los resultados del modelo de asignación se estimó el Tránsito Promedio Diario Anual para cada año del horizonte de proyección.
2. El TPDA obtenido se transformó a vehículos diarios equivalentes considerando un vehículo equivalente por automóvil y 1.5 vehículos equivalentes por cada bus o camión.
3. Se dividió el TPDA equivalente por la cantidad de carriles correspondiente para obtener el TPDA equivalente por carril.
4. Se asumió un volumen límite de 2.100 veh/hora por carril a partir del cual no es posible mayor crecimiento de la demanda.
5. Se estimó el Factor Horario Límite relacionando el volumen límite anterior con el TPDA equivalente por carril estimado en el paso (3)
6. A partir de los datos horarios de las casetas de peaje para el mes de julio de 2013 se determinaron los factores horarios para cada una de las 744 horas del mes, relacionando el tránsito equivalente horario con el tránsito promedio diario mensual. Se asumió que el comportamiento horario del mes de julio es representativo del comportamiento horario de cualquier mes del año.
7. Se estimaron las distribuciones horarias del tránsito en cada tramo a partir de la combinación de las distribuciones horarias de las casetas de peaje más próximas.

8. Para cada año se determinó el porcentaje de horas al año con un factor horario superior al Factor Horario Límite determinado en (5), las cuales conforman las franjas pico del día.
9. Se asumió que el 50% de la demanda en las horas extremas de las franjas pico se desplazan a horas adyacentes no pico.
10. A partir de la conjunción de los resultados de (8) y (9) se determinaron los factores de reducción de la demanda por superación de la capacidad ofrecida.

La metodología mencionada presupone que la demanda de cada tramo es independiente de la de otros tramos del mismo corredor, lo cual es válido si se asume que mientras haya capacidad remanente en algún tramo la demanda continuará creciendo modificándose eventualmente el patrón origen – destino de los viajes (creciendo más aquellos que no utilizan tramos congestionados y menos los que sí deben utilizarlos). Esta es una hipótesis extrema, ya que la predominancia de viajes hacia la zona céntrica de la ciudad puede provocar que algunos tramos presenten restricciones al crecimiento aun cuando exista capacidad remanente en ellos, simplemente porque los tramos subsiguientes se encuentran saturados. En este caso, el crecimiento del tránsito en todo el corredor estaría condicionado por el tramo crítico con mayor relación volumen/capacidad. Lo más probable es que en la realidad se combinen ambas circunstancias, con alguna modificación en el patrón predominante de orígenes y destinos pero sin que la misma sea suficiente como para que las restricciones de un tramo no afecten al resto. Es por ello que se asumieron factores de corrección promedio entre ambas hipótesis.

Los factores correctivos de la demanda de cada tramo fueron luego aplicados sobre las casetas de peaje más próximas para así obtener la proyección final de tránsito y recaudación de cada una.

En el **Anexo A2** se incluyen las proyecciones de demanda finales incluyendo la restricción al crecimiento por capacidad, mientras que en los **Anexo B1** y **B2** contienen las planillas de cálculo de dicha restricción.

Como puede observarse, los factores de corrección obtenidos para cada caseta de peaje implican una reducción máxima del 3.2% en el Corredor Norte en el último año del proyección, y de tan solo el 1.7% en el Corredor Sur.

Debe resaltarse que las restricciones al crecimiento aquí previstas solo consideran las capacidades de los tramos básicos de ambos corredores para absorber demanda adicional, es decir que no considera las restricciones en la red vial adyacente que puedan producir cuellos de botella que generen demoras en algunos puntos de ingreso y egreso de las autopistas. Un estudio que incluya el análisis integrado de funcionamiento de toda la red, en especial de las vinculaciones entre los corredores y las avenidas y calles circundantes, requiere necesariamente de completos relevamientos de información en campo, tanto de demanda como de las características geométricas y funcionales de las intersecciones y vinculaciones.

La siguiente tabla muestra la proyección de ingresos prevista una vez incluidas las restricciones por congestión. Las proyecciones de tránsito pueden observarse en el **Anexo A2**.

Caseta de peaje	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ascanio Villalaz	17 400	22 700	29 000	32 900	36 800	40 800	44 700	48 576	51 259	53 832	56 486	59 029	61 657	64 175	66 784	69 284	71 864	74 328
Ascanio Villalaz	16 600	16 400	16 700	17 600	18 500	19 394	20 277	21 146	21 530	21 811	22 188	22 463	22 833	23 101	23 466	23 728	24 083	24 336
Juan Pablo II	2 500	3 400	3 600	4 296	4 989	5 578	6 261	6 939	7 327	7 616	8 002	8 288	8 670	8 952	9 331	9 610	9 985	10 262
El Dorado	1 700	1 300	1 300	1 499	1 696	1 992	2 186	2 379	2 476	2 473	2 569	2 664	2 759	2 755	2 848	2 942	2 937	3 030
La Amistad	400	399	398	397	495	494	590	588	587	587	683	682	681	680	679	774	773	771
Patacón	15 800	17 138	18 690	19 522	20 343	21 056	21 855	22 634	23 082	23 526	23 968	24 406	24 840	25 270	25 696	26 117	26 533	26 942
Madden (hacia y desde Panamá)	11 800	12 253	13 321	14 365	15 396	16 514	17 519	18 502	19 535	20 465	21 487	22 406	23 414	24 414	25 312	26 297	27 176	28 138
Madden (hacia y desde Tinajitas)	1 800	1 295	2 488	3 077	3 758	4 334	5 003	5 566	6 435	7 301	8 163	9 021	9 971	10 821	11 667	12 507	13 343	14 173
Tinajitas	53 200	61 884	65 073	70 466	75 653	80 873	85 936	91 014	93 212	95 396	97 662	99 811	101 940	104 055	106 156	108 333	110 393	112 429
Transistmica	10 300	6 194	7 383	8 669	9 944	11 307	12 557	13 786	14 747	15 702	16 650	17 594	18 630	19 562	20 488	21 409	22 321	23 222
Villa Lucre	6 100	3 193	3 886	4 776	5 662	6 444	7 314	8 173	8 850	9 427	10 098	10 766	11 429	11 990	12 643	13 291	13 838	14 476
Las Lajas(desde y hacia Brisas del Golf)	21 100	12 764	14 140	16 106	17 966	19 902	21 713	23 589	24 143	24 594	25 137	25 577	26 108	26 534	27 051	27 465	27 969	28 367
Las Lajas(desde y hacia Gonzalillo)		7 379	9 360	10 837	12 308	13 664	15 100	16 513	16 880	17 147	17 508	17 865	18 217	18 467	18 810	19 148	19 385	19 713
Villalobos		4 000	4 796	5 185	5 572	6 056	6 437	6 814	7 003	7 190	7 377	7 562	7 845	8 028	8 210	8 390	8 568	8 742
Rana de Oro		1 700	1 998	2 792	3 483	4 269	4 953	5 731	6 415	6 999	7 680	8 260	8 937	9 610	10 184	10 850	11 414	12 068
Mañanitas		7 400	7 696	9 873	12 137	14 290	16 528	18 646	20 590	22 527	24 555	26 478	28 391	30 296	32 192	34 175	36 047	37 906
Total Norte	158 700	179 399	199 828	222 358	244 704	266 966	288 930	310 597	324 070	336 594	350 214	362 871	376 322	388 710	401 517	414 322	426 629	438 902
Atlapa (Ambos sentidos)	52 400	54 100	58 300	61 000	63 700	66 400	69 100	71 800	73 800	75 900	77 900	80 000	82 000	84 000	86 096	88 090	90 179	92 081
Atlapa (hacia y desde Paitilla)	14 200	14 000	11 700	11 900	12 100	12 400	12 600	12 800	12 900	13 100	13 200	13 300	13 500	13 600	13 700	13 800	14 000	14 088
Atlapa (hacia y desde Tocumen)	18 500	17 700	19 800	20 800	21 800	22 900	23 900	24 900	25 400	25 800	26 300	26 700	27 200	27 700	28 098	28 594	28 987	29 450
Costa del Este	5 100	5 100	6 100	6 700	7 399	7 997	8 694	9 288	9 583	9 776	10 066	10 255	10 542	10 728	11 012	11 196	11 477	11 654
Hípódromo	14 800	12 600	14 295	15 090	15 881	16 565	17 342	18 105	18 583	18 958	19 432	19 804	20 274	20 641	21 104	21 465	21 921	22 275
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	29 600	24 400	29 894	32 386	34 771	37 244	39 603	42 038	43 994	45 845	47 791	49 632	51 567	53 393	55 308	57 116	59 010	60 785
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	16 700	15 800	13 598	14 095	14 590	15 080	15 565	16 043	16 230	16 516	16 701	16 885	17 167	17 348	17 526	17 702	17 974	18 141
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	2 300	2 200	2 399	2 499	2 597	2 795	2 892	2 987	3 084	3 180	3 177	3 273	3 369	3 464	3 559	3 554	3 648	3 740
Total Sur	153 600	145 900	156 087	164 470	172 838	181 382	189 695	197 961	203 574	209 075	214 568	219 851	225 619	230 874	236 402	241 517	247 196	252 214

Tabla 8.1: Resultados de la proyección de demanda con restricción al crecimiento por congestión

Caseta de peaje	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ascanio Villalaz	\$6,420	\$8,370	\$10,700	\$12,170	\$13,580	\$15,050	\$16,490	\$17,971	\$18,915	\$19,855	\$20,838	\$21,837	\$22,750	\$23,670	\$24,637	\$25,629	\$26,515	\$27,425
Martin Sosa	\$6,040	\$5,960	\$6,070	\$6,420	\$6,730	\$7,048	\$7,371	\$7,710	\$7,824	\$7,928	\$8,069	\$8,190	\$8,299	\$8,398	\$8,535	\$8,651	\$8,755	\$8,848
Juan Pablo II	\$480	\$650	\$690	\$829	\$958	\$1,066	\$1,202	\$1,338	\$1,406	\$1,464	\$1,531	\$1,589	\$1,665	\$1,712	\$1,788	\$1,844	\$1,909	\$1,964
El Dorado	\$160	\$120	\$120	\$140	\$160	\$179	\$199	\$218	\$228	\$227	\$237	\$247	\$256	\$256	\$265	\$275	\$274	\$283
La Amistad	\$40	\$40	\$40	\$40	\$50	\$49	\$59	\$59	\$59	\$59	\$68	\$68	\$68	\$68	\$68	\$77	\$77	\$77
Patacón	\$4,680	\$5,082	\$5,537	\$5,807	\$6,034	\$6,248	\$6,478	\$6,732	\$6,847	\$6,980	\$7,103	\$7,254	\$7,365	\$7,494	\$7,622	\$7,768	\$7,864	\$7,987
Madden (hacia y desde Panamá)	\$12,450	\$12,921	\$14,047	\$15,197	\$16,245	\$17,418	\$18,478	\$19,573	\$20,604	\$21,590	\$22,668	\$23,700	\$24,695	\$25,750	\$26,702	\$27,818	\$28,663	\$29,678
Madden (hacia y desde Tinajitas)	\$1,410	\$1,016	\$1,950	\$2,422	\$2,947	\$3,398	\$3,924	\$4,385	\$5,051	\$5,734	\$6,404	\$7,100	\$7,822	\$8,493	\$9,160	\$9,842	\$10,473	\$11,118
Tinajitas	\$31,130	\$36,214	\$38,079	\$41,347	\$44,275	\$47,332	\$50,286	\$53,407	\$54,552	\$55,826	\$57,149	\$58,567	\$59,654	\$60,897	\$62,122	\$63,566	\$64,604	\$65,791
Transistmica	\$2,120	\$1,269	\$1,517	\$1,784	\$2,039	\$2,321	\$2,581	\$2,836	\$3,028	\$3,229	\$3,418	\$3,626	\$3,823	\$4,019	\$4,204	\$4,408	\$4,580	\$4,770
Villa Lucre	\$2,910	\$1,527	\$1,853	\$2,288	\$2,702	\$3,083	\$3,499	\$3,919	\$4,229	\$4,507	\$4,824	\$5,158	\$5,461	\$5,732	\$6,040	\$6,364	\$6,609	\$6,919
Las Lajas(desde y hacia Brisas del Golf)	\$10,340	\$6,252	\$6,930	\$7,914	\$8,804	\$9,753	\$10,639	\$11,598	\$11,836	\$12,052	\$12,324	\$12,574	\$12,801	\$13,005	\$13,264	\$13,501	\$13,714	\$13,905
Las Lajas(desde y hacia Gonzalillo)		\$3,620	\$4,590	\$5,329	\$6,035	\$6,693	\$7,402	\$8,119	\$8,273	\$8,407	\$8,578	\$8,786	\$8,933	\$9,049	\$9,221	\$9,410	\$9,500	\$9,664
Villalobos		\$753	\$911	\$981	\$1,051	\$1,155	\$1,223	\$1,292	\$1,325	\$1,367	\$1,400	\$1,440	\$1,491	\$1,524	\$1,555	\$1,595	\$1,626	\$1,657
Rana de Oro		\$323	\$379	\$531	\$659	\$812	\$937	\$1,088	\$1,220	\$1,333	\$1,454	\$1,577	\$1,698	\$1,828	\$1,928	\$2,069	\$2,166	\$2,293
Mañanitas		\$5,620	\$5,847	\$7,519	\$9,212	\$10,846	\$12,549	\$14,197	\$15,635	\$17,107	\$18,642	\$20,153	\$21,558	\$23,005	\$24,437	\$26,016	\$27,371	\$28,773
Corredor Norte Total	\$78,180	\$89,736	\$99,261	\$110,718	\$121,480	\$132,452	\$143,319	\$154,442	\$161,030	\$167,665	\$174,708	\$181,865	\$188,340	\$194,899	\$201,546	\$208,832	\$214,700	\$221,153
Atlapa (Ambos sentidos)	\$28,310	\$29,230	\$31,500	\$33,040	\$34,410	\$35,870	\$37,330	\$38,900	\$39,870	\$41,000	\$42,080	\$43,340	\$44,300	\$45,380	\$46,508	\$47,725	\$48,719	\$49,746
Atlapa (hacia y desde Paitilla)	\$3,160	\$3,120	\$2,610	\$2,660	\$2,700	\$2,760	\$2,810	\$2,860	\$2,880	\$2,920	\$2,940	\$2,970	\$3,010	\$3,030	\$3,050	\$3,080	\$3,120	\$3,137
Atlapa (hacia y desde Tocumen)	\$8,590	\$8,220	\$9,190	\$9,680	\$10,120	\$10,630	\$11,100	\$11,590	\$11,790	\$11,980	\$12,210	\$12,430	\$12,630	\$12,860	\$13,049	\$13,317	\$13,464	\$13,677
Costa del Este	\$1,030	\$1,030	\$1,230	\$1,360	\$1,490	\$1,609	\$1,759	\$1,878	\$1,937	\$1,975	\$2,033	\$2,071	\$2,128	\$2,165	\$2,222	\$2,269	\$2,315	\$2,351
Hipódromo	\$1,390	\$1,180	\$1,340	\$1,419	\$1,488	\$1,557	\$1,625	\$1,701	\$1,739	\$1,777	\$1,824	\$1,862	\$1,899	\$1,936	\$1,982	\$2,018	\$2,055	\$2,090
Ciudad Radial (Ambos sentidos)	\$14,860	\$12,250	\$15,007	\$16,303	\$17,466	\$18,702	\$19,891	\$21,168	\$22,096	\$23,022	\$23,995	\$24,995	\$25,892	\$26,816	\$27,773	\$28,756	\$29,633	\$30,521
Ciudad Radial (hacia y desde Panamá)	\$4,670	\$4,420	\$3,800	\$3,949	\$4,077	\$4,214	\$4,350	\$4,494	\$4,541	\$4,616	\$4,672	\$4,738	\$4,803	\$4,848	\$4,901	\$4,965	\$5,027	\$5,077
Ciudad Radial (hacia y desde Tocumen)	\$520	\$500	\$540	\$570	\$589	\$629	\$658	\$677	\$696	\$726	\$725	\$744	\$763	\$782	\$811	\$810	\$828	\$847
Corredor Sur Total	\$62,530	\$59,950	\$65,216	\$68,981	\$72,340	\$75,972	\$79,523	\$83,268	\$85,549	\$88,016	\$90,480	\$93,149	\$95,425	\$97,816	\$100,296	\$102,939	\$105,161	\$107,445
Gran total	\$140,710	\$149,686	\$164,477	\$179,698	\$193,820	\$208,423	\$222,842	\$237,711	\$246,579	\$255,680	\$265,188	\$275,014	\$283,766	\$292,715	\$301,842	\$311,771	\$319,861	\$328,598
ENA Norte	\$78,180	\$79,420	\$87,533	\$96,357	\$104,523	\$112,945	\$121,207	\$129,746	\$134,577	\$139,451	\$144,634	\$149,909	\$154,660	\$159,493	\$164,406	\$169,743	\$174,038	\$178,766
ENA Este		\$10,316	\$11,727	\$14,361	\$16,957	\$19,506	\$22,112	\$24,696	\$26,453	\$28,214	\$30,074	\$31,956	\$33,680	\$35,406	\$37,140	\$39,089	\$40,662	\$42,387

Tabla 8.2: Resultados de la proyección de ingresos para el año base. (\$ 000s, precios nominales) – Con restricción al crecimiento por congestión

9 Análisis de sensibilidad – Fase IIB del Corredor Norte

9.1 Descripción general

En el Caso Base, se supone que la Fase IIB se habilitará en septiembre del año 2014, con una cuota de peaje de US\$ 2,00 (para automóviles) en la caseta de peaje troncal de Mañanitas, US\$ 1,25 en las casetas de peaje ramales de Las Lajas (solamente desde y hacia la Ciudad de Panamá) y US\$ 0,50 en las casetas de peaje ramales de Villalobos y Rana de Oro.

Se llevaron a cabo estudios de sensibilidad en los cuales se tomaron diferentes tarifas de peaje en las ubicaciones propuestas para las casetas de peaje en la Fase IIB del Corredor Norte, con el objeto de determinar los ingresos al maximizar la tarifa de peaje. Se realizaron estudios en la caseta de peaje troncal de Mañanitas y en las casetas de peaje ramales de Villalobos y Rana de Oro. No se realizaron estudios en las casetas de peaje ramales de Las Lajas, ya que se supone que estas tarifas de peaje permanecen fijas en el monto que actualmente se cobra en Brisas del Golf (US\$ 1,25 por automóvil).

9.2 Estudios en casetas de peaje troncales

Se realizaron análisis de sensibilidad tomando diferentes tarifas de peaje en la caseta de peaje de Mañanitas, las que oscilaron entre US\$ 1,00 y US\$ 2,50, con incrementos de US\$ 0,50. Este procedimiento se llevó a cabo para dos años futuros: 2014 y 2020. Los resultados obtenidos se indican en las Tablas 8.1 y en las Figuras 8.1 y 8.2, y corresponden a los años 2014 y 2020 respectivamente.

La tabla indica que en 2014, se espera una circulación de 13.200 vehículos por día en la caseta de peaje Mañanitas, con una tarifa de peaje de US\$ 1,00 (por automóvil). Esta cifra se reduce a 5.600 vehículos por día con una tarifa de peaje de US\$ 2,50. A medida que aumenta la tarifa de peaje en Mañanitas, se produce un pequeño incremento en el tránsito que utiliza las casetas de peaje ramales de Rana de Oro. En términos de ingresos, los ingresos totales del Corredor Este⁷ se maximizan con la tarifa de US\$ 2,00 del caso base, aunque los ingresos son similares en todos los casos, y se sitúan en el orden de \$ 10 millones por año aproximadamente.

⁷ Ingresos de casetas ramales de Las Lajas desde y hacia las casetas ramales de Gonzalillo únicamente, + Villalobos + Rana de Oro + Mañanitas.

La tabla indica que, en 2020, se espera una circulación de 29.800 vehículos por día en la caseta de peaje de Mañanitas, con una tarifa de peaje de US\$ 1,00 (por automóvil). Esta cifra se reduce a 14.400 vehículos por día con una tarifa de peaje de US\$ 2.50 (por automóvil). A medida que aumenta la tarifa de peaje en Mañanitas, se produce un pequeño incremento en el tránsito que utiliza las casetas de peaje ramales de Rana de Oro y Villalobos. En términos de ingresos, los ingresos totales del Corredor Este se maximizan con la tarifa de US\$ 2,00 del caso base. Si se toma esta tarifa, los ingresos se sitúan en el orden de aproximadamente US\$ 25 millones por año.

Volúmenes de tráfico diarios	2014				2020			
	Tarifas de peaje para Mañanitas				Tarifas de peaje para Mañanitas			
Caseta de peaje	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	12,300	12,400	12,800	12,700	23,000	23,500	24,000	24,100
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	7,300	7,500	7,400	7,600	16,800	16,800	16,800	16,900
Rana de Oro	1,600	1,700	1,700	1,700	4,300	5,100	5,800	6,200
Villalobos	3,700	3,800	4,000	4,300	5,900	6,400	6,900	7,800
Mañanitas	13,200	9,600	7,400	5,600	29,800	23,600	18,900	14,400

Tarifa promedio ponderadas por vehículo	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34	\$ 1.34
Rana de Oro	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52
Villalobos	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52	\$ 0.52
Mañanitas	\$ 1.04	\$ 1.56	\$ 2.08	\$ 2.60	\$ 1.04	\$ 1.56	\$ 2.08	\$ 2.60

Ingresos anuales (\$ 000's)	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 2.00	\$ 2.50
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	\$ 6,030	\$ 6,080	\$ 6,270	\$ 6,230	\$ 11,310	\$ 11,550	\$ 11,800	\$ 11,850
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	\$ 3,580	\$ 3,680	\$ 3,630	\$ 3,730	\$ 8,260	\$ 8,260	\$ 8,260	\$ 8,310
Rana de Oro	\$ 300	\$ 320	\$ 320	\$ 320	\$ 820	\$ 970	\$ 1,100	\$ 1,180
Villalobos	\$ 700	\$ 720	\$ 760	\$ 820	\$ 1,120	\$ 1,220	\$ 1,310	\$ 1,480
Mañanitas	\$ 5,010	\$ 5,470	\$ 5,620	\$ 5,310	\$ 11,340	\$ 13,470	\$ 14,390	\$ 13,700
Corredor Este Total*	\$ 9,590	\$ 10,190	\$ 10,330	\$ 10,180	\$ 21,540	\$ 23,920	\$ 25,060	\$ 24,670

* No incluye los ingresos de las casetas ramales de Las Lajas hacia y desde Brisas del Golf

Tabla 9.1: Resultados del test de sensibilidad en la caseta Mañanitas

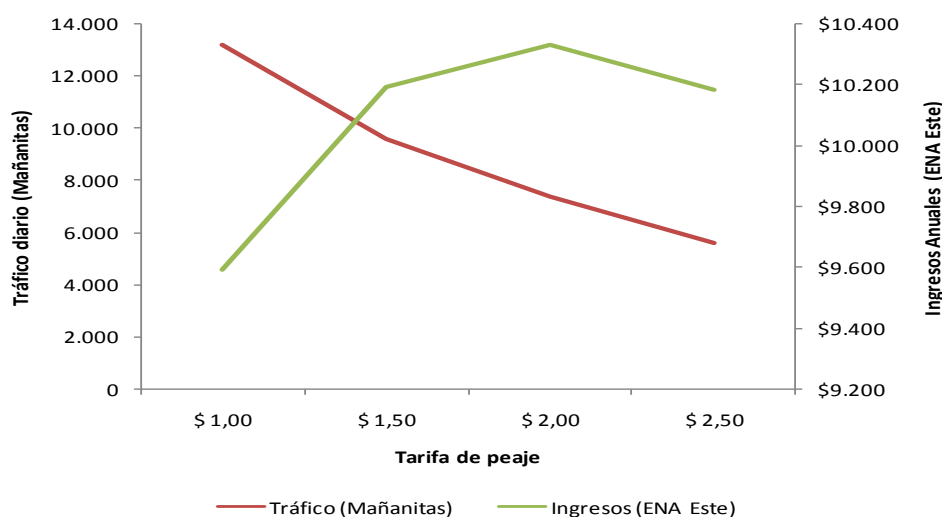


Gráfico 9.1 Resultados del test de sensibilidad en la caseta Mañanitas. 2014

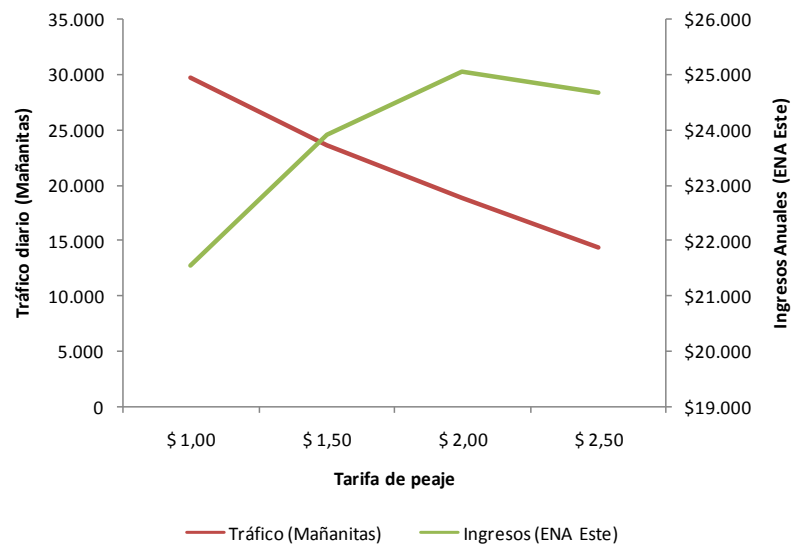


Gráfico 9.2 Resultados del test de sensibilidad en la caseta Mañanitas. 2020

9.3 Análisis en casetas de peaje ramales

Se llevaron a cabo otros estudios de sensibilidad tomando diferentes tarifas de peaje en las casetas de peaje ramales de Villalobos y Rana de Oro. Estas tarifas oscilaron entre US\$ 0,00 y US\$ 1,50, con incrementos de US\$ 0,50. Se realizó otro ejercicio de modelación eliminando las rampas en dirección a la Ciudad de Panamá en estos dos intercambios al mismo tiempo, para dos años futuros: 2014 y 2020. Los resultados se muestran en la Tabla 9.2.

La tabla muestra que sin peaje en las casetas ramales, se produce un cambio significativo en el tránsito que va desde el intercambio de Las Lajas hasta el intercambio de Villalobos. Naturalmente, esto tiene consecuencias negativas para los ingresos del Corredor Este.

Al aumentar la tarifa de peaje en Villalobos y Rana de Oro de US\$ 0,50 a US\$ 1,00 y a US\$ 1,50, se reduce el tránsito en estas dos casetas, pero se incrementen los ingresos

totales del Corredor Este en un pequeño porcentaje. En estos dos intercambios, los ingresos se maximizan con una tarifa de peaje de US\$ 1,50.

Cuando se eliminan las rampas en dirección a la Ciudad de Panamá en estos dos intercambios, menos de la cuarta parte del tránsito que se "pierde" se desvía hacia la vía troncal de Mañanitas y los intercambios de Las Lajas, lo cual sugiere que el sistema pierde la mayor parte del tránsito que utiliza estos intercambios. No obstante, al eliminar estas rampas, los ingresos totales sólo se reducen en una pequeña proporción.

Volúmenes de tráfico diarios	2014					2020				
	Tarifas de peaje para Villalobos y Rana de Oro					Tarifas de peaje para Villalobos y Rana de Oro				
Caseta de peaje	\$0.00	\$0.50	\$1.00	\$1.50	No Ramps**	\$0.00	\$0.50	\$1.00	\$1.50	No Ramps
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	8,600	12,800	12,800	12,900	13,200	19,000	24,000	24,900	25,000	25,100
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	3,200	7,400	7,500	7,500	7,700	12,300	16,800	17,800	18,100	18,100
Rana de Oro	22,800	1,700	700	500		29,500	5,800	1,700	700	
Villalobos	6,400	4,000	3,000	2,300		11,500	6,900	5,200	4,200	
Mañanitas	6,700	7,400	7,600	7,600	7,700	16,800	18,900	19,600	19,800	20,000

Tarifa promedio ponderadas por vehículo	2014					2020				
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34	\$1.34
Rana de Oro	\$0.00	\$0.52	\$1.04	\$1.56		\$0.00	\$0.52	\$1.04	\$1.56	
Villalobos	\$0.00	\$0.52	\$1.04	\$1.56		\$0.00	\$0.52	\$1.04	\$1.56	
Mananitas	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.08

Ingresos anuales (\$ 000's)	2014					2020				
Las Lajas (hacia y desde Brisas del Golf)	\$4,220	\$6,270	\$6,270	\$6,320	\$6,470	\$9,310	\$11,760	\$12,210	\$12,260	\$12,300
Las Lajas (hacia y desde Gonzalillo)	\$1,570	\$3,630	\$3,680	\$3,680	\$3,770	\$6,030	\$8,240	\$8,730	\$8,870	\$8,870
Villalobos		\$320	\$270	\$280			\$1,100	\$650	\$400	
Rana de Oro		\$760	\$1,140	\$1,310			\$1,310	\$1,970	\$2,390	
Villalobos	\$5,090	\$5,620	\$5,770	\$5,770	\$5,850	\$12,750	\$14,350	\$14,880	\$15,030	\$15,180
Corredor Este Total*	\$6,660	\$10,330	\$10,860	\$11,040	\$9,620	\$18,780	\$25,000	\$26,230	\$26,690	\$24,050

* No incluye los ingresos de las casetas ramales de Las Lajas hacia y desde Brisas del Golf

** Hacia la Ciudad de Panamá

Tabla 9.2: Resultados del test de sensibilidad en las casetas ramales de Villalobos y Rana de Oro

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
CONTRATO Nº 98
(De 29 de diciembre de 1994)

Entre los suscritos, a saber: SU EXCELENCIA LUIS E. BLANCO, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal N.º.8-124-800, MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, en nombre y representación del ESTADO quien en lo sucesivo se llamará EL ESTADO, por una parte, MAXIMO HADDAD ABED, con pasaporte N.º.MH17683 y JUAN ARTURO MELGAREJO HADDAD, portador del Pasaporte N.º.A1907498, en nombre y representación de PYCSA PANAMA, S.A., debidamente inscrita en el Registro Público, sección de Micropelícula Mercantil a Ficha 294875, Rollo 44260, Imagen 82, con Certificado de Paz y Salvo de la Dirección General de Ingresos N.º94-450921 válido hasta el 31 de marzo de 1995, (Ley 42 de 1976), por la otra parte, quien en lo sucesivo se llamará EL CONCESIONARIO, para EL ESTUDIO, DISEÑO CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO, OPERACION Y EXPLOTACION DE LA AUTOPISTA DE PANAMA - COLON Y LA FASE I DEL CORREDOR NORTE, (SECCION OESTE), MEDIANTE EL SISTEMA DE CONCESION ADMINISTRATIVA.

OBJETO DEL CONTRATO

PRIMERO:

EL CONCESIONARIO se obliga formalmente a llevar a cabo el: ESTUDIO, DISEÑO, CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO, OPERACION, EXPLOTACION, DE LA AUTOPISTA PANAMA - COLON Y DE LA FASE I DEL CORREDOR NORTE (SECCION OESTE), de acuerdo en todo con el Pliego de Bases y demás documentos preparados para ello y EL ESTADO otorga al CONCESIONARIO en Concesión Administrativa el uso exclusivo de esta obra vial.

EL CONCESIONARIO se compromete a realizar a su costo:

- a. Diseño completo de la AUTOPISTA PANAMA-COLON;
- b. Una revisión completa de los diseños originales y proponer cambios y/o estudios al menos de la FASE I DEL CORREDOR NORTE (SECCION OESTE);
- c. Construcción la AUTOPISTA PANAMA-COLON Y de la Fase I del CORREDOR NORTE (SECCION OESTE);
- d. Los Diseños y Construcción completos de las intersecciones e intercambios propuestos por el CONCESIONARIO;
- e. La Obra Objeto de este Contrato al igual que todas las infraestructuras accesorias para el buen funcionamiento de la misma con capacidad para al menos cuatro (4) carriles iniciales, dos (2) en cada sentido y las expansiones necesarias de acuerdo con el Plan de aumento de tráfico que proponga el CONCESIONARIO.
- f. A la administración y el mantenimiento de la Obra por el período de la Concesión.
- g. El Estudio de Mitigación de Impacto Ambiental del Proyecto previo a la construcción de la Obra.

La Concesión es por un período de TREINTA (30) años los cuales se empiezan a contar a partir de la fecha de autorización de Operación y Administración de cualquiera de sus tramos componentes; ninguna cláusula de este documento puede interpretarse como que el ESTADO renuncia a los derechos sobre la obra motivo de este Contrato, por el contrario, al terminar la vigencia de la Concesión revertirán al ESTADO libre de costos, gravámenes, en perfectas condiciones y con el mismo nivel de servicio con que fue construida, para ello deberá efectuar todas las reparaciones que sean necesarias.

Esto implica que EL CONCESIONARIO declara que renuncia al derecho que le otorga el Artículo 1770 del Código Civil en concordancia con el Artículo 1468 del Código Judicial, por lo que las partes acuerdan que EL CONCESIONARIO no podrá solicitar en la vía ordinaria, justificación de título constitutivo de dominio sobre las mejoras u obras permanentes efectuadas en el área dada en concesión.

AMBITO DE LA CONCESION

SEGUNDO:

EL ESTADO otorga a EL CONCESIONARIO, por medio del presente Contrato, el desarrollo, operación y explotación del proyecto vial denominado AUTOPISTA PANAMA - COLON Y LA FASE I DEL CORREDOR NORTE (SECCION OESTE), cuyos planos y especificaciones técnicas, condiciones generales y condiciones especiales forman parte integral del contrato así como las modificaciones y o adiciones técnicas a que lleguen de común acuerdo las partes.

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

TERCERO:

EL CONCESIONARIO deberá cumplir con todo el ordenamiento jurídico de la República de Panamá y en particular con la Ley Nº.5 de 15 de abril de 1988, de Concesión Administrativa.

EL CONCESIONARIO no podrá, ni tendrá derecho, bajo ninguna circunstancia, a solicitar ante ningún tribunal el EMBARGO de ninguna parte ni de la totalidad de los bienes incluidos en la Concesión, ni siquiera aquellos bienes muebles o inmuebles que forman parte integral de la Concesión, aún cuando dichos bienes hayan sido adquiridos y financiados por dicho CONCESIONARIO.

EL CONCESIONARIO está obligado a proteger en todo momento la ecología y el medio ambiente.

EL CONCESIONARIO será responsable ante El Estado, los Municipios y las autoridades en general, por todas las obligaciones, compromisos o deudas que adquiere durante la vigencia de este Contrato, así como por pagos de salarios y prestaciones laborales a sus empleados e indemnizaciones a terceros. Por lo tanto, EL ESTADO quedará liberado de toda responsabilidad por daños y perjuicios a terceros, deudas, obligaciones, compromisos y pagos en concepto de prestaciones laborales y salarios que se originen como consecuencia del presente Contrato.

EL CONCESIONARIO cumplirá con todas las leyes laborales y otorgará a todos los empleados, como mínimo, las ventajas que dichas leyes les otorgan.

Por lo menos un noventa por ciento (90%) de los empleados serán panameños.

EL CONCESIONARIO mantendrá seguros de responsabilidad por daños a los usuarios u otros terceros o a su propiedad.

EL CONCESIONARIO tomará las medidas necesarias para lograr que la obra bajo su responsabilidad reciba el beneficio del mantenimiento adecuado. EL ESTADO por conducto del Ministerio de Obras Públicas podrá, en todo momento, hacer las observaciones que estime convenientes para lograr un adecuado mantenimiento.

EL CONCESIONARIO permitirá el acceso a la obra de funcionarios del M.O.P. o del Estado, siempre que se llenen las formalidades que sean acordadas al respecto.

Antes de la firma del Contrato, EL CONCESIONARIO entregará una Fianza de Cumplimiento a favor del MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS/CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA por el DIEZ POR CIENTO (10%) del valor de la inversión según la propuesta, la cual se mantendrá vigente durante todo el período de construcción de la obra.

En caso de que EL CONCESIONARIO, concluya parte de las obras y la misma éste en condiciones de ser explotada y siempre que EL MINISTERIO lo autorize, el monto de la Fianza de Cumplimiento se reducirá proporcionalmente al monto de la etapa concluida y en operación.

Si EL CONCESIONARIO esta faltando a lo pactado o bien dilatando la ejecución de la obra de acuerdo al programa elaborado por EL CONCESIONARIO lo cual constituye la base de este Contrato, se procederá de conformidad con lo establecido en las Condiciones Especiales del Pliego de Bases.

EL CONCESIONARIO acepta que EL ESTADO tiene todo el derecho de inspeccionar la ejecución de la obra para garantizar que, en su construcción, se cumplan las normas y prácticas aceptadas en el ejercicio de la Ingeniería así como las especificaciones técnicas aprobadas y/o suministradas por EL ESTADO.

EL CONCESIONARIO deberá pagar todas las tasas, gravámenes e impuestos tanto Nacionales como Municipales conforme a la ley, salvo aquellos que le hayan sido exonerados en virtud de lo dispuesto en el presente Contrato, según lo previsto en la Ley Nº.5 de 15 de abril de 1988, y aquellos que les sean adicionalmente exonerados en virtud de las modificaciones que dicha ley pueda sufrir en el futuro o de cualquier otra ley aplicable.

EL ESTADO no ofrecerá subsidios ni ingresos adicionales a EL CONCESIONARIO durante ni después de la construcción de la obra por motivos de Fuerza Mayor o Caso Fortuito.

EL CONCESIONARIO propondrá a EL ESTADO el sistema de revisión de tarifas.

Para los efectos de este Contrato, se entiende por fuerza mayor y caso fortuito lo estipulado en el Artículo N°34d del Código Civil que dice textualmente así:

ARTICULO N°34D: "Es fuerza mayor la situación producida por hechos del hombre, a los cuales no haya sido posible resistir, tales como los actos públicos, el apresamiento por parte de enemigos y otros semejantes. Es caso fortuito el que proviene de acontecimientos de la naturaleza que no hayan podido ser previstos, como un naufragio, un terremoto, una conflagración y otros de igual o parecida índole"

EL CONCESIONARIO cobrará las tarifas que en concepto de peajes haya presentado en su propuesta, debidamente aprobadas por El ESTADO, conforme se detalla a continuación:

AUTOPISTA PANAMÁ - COLON

No.	CLASE	TIPO	TARIFA BASE	TARIFAS POR TRAMOS	
				PANAMÁ - VÍA MADDEN	VÍA MADDEN - COLON
1.-	A	Motocicletas, Automóviles, Pick-Ups	B/.3.50	B/.1.50	B/.2.00
2.-	B	Microbuses-Autobuses	B/.7.00	B/.3.00	B/.4.00
3.-	C	Camiones Unitarios	B/.10.50	B/.4.50	B/.6.00
4.-	D	Camiones Articulados (Ponderada)	B/.12.00	B/.5.00	B/.7.00

CORREDOR NORTE

No.	CLASE	TIPO	TARIFA BASE	TARIFA POR TRAMOS				
				MERROCK - MARTÍN BOSCA	MARTÍN BOSCA - PANAL	PANAL - ALBUQUERQUE	AUTOPISTA - CERRO PATACON	CERRO PATACON - RAMALES
1.-	A	Motocicletas, Automóviles, Pick-Ups	B/.1.50	B/.0.25	B/.0.25	B/.0.25	B/.0.25	B/.0.50
2.-	B	Microbuses, Autobuses	B/.4.00	B/.1.00	B/.1.00	B/.0.50	B/.0.50	B/.1.00
3.-	C	Camiones Unitarios	B/.7.00	B/.1.25	B/.1.25	B/.0.75	B/.1.75	B/.2.00
4.-	D	Camiones Articulados (Ponderada)	B/.9.00	B/.1.50	B/.1.50	B/.1.00	B/.2.00	B/.3.00

DERECHOS Y BENEFICIOS FISCALES

CUARTO:

EL CONCESIONARIO tendrá los siguientes derechos especiales:

1. Cobrar a los usuarios las tarifas que resulten por aplicación de lo dispuesto en el presente Contrato o de otra manera autorice el Consejo de Gabinete a solicitud de EL CONCESIONARIO;

2. Recibir la colaboración para que el bien objeto de la concesión se le dé el uso para el cual ha sido realizado, con sujeción a las normas y reglamentos aprobados por el Ejecutivo y a las normas de conservación y utilización que se dicten en cada caso por el concesionario y que apruebe la entidad concedente;
3. Recibir la colaboración de los agentes de policía para preservar el acatamiento a los reglamentos y mantener el orden público y los derechos de terceros contra quienes los perturben en forma, contraria a la Ley y los reglamentos y las órdenes o instrucciones de policía sobre la materia;
4. A que la entidad concedente le otorgue las servidumbres necesarias para la ejecución de la obra y para la prestación del servicio para el cual se ha realizado la misma, y para que se expidan por su conducto, los permisos de uso que correspondan, en coordinación con las entidades competentes;
5. A recibir una indemnización adecuada, en caso de rescate administrativo;
6. Si por cualquier evento no imputable al CONCESIONARIO se origina un atraso en el programa de obra, los gastos que esto origine serán reconocidos en la inversión total para que sean recuperados a través del incremento en las tarifas y/o extensión del plazo de la concesión.
7. A partir del cuarto año del período de explotación si dentro de los 3 meses siguientes a cada año fiscal el ingreso por las tarifas no llega al monto total recuperable de acuerdo al programa financiero presentado, EL CONCESIONARIO tendrá derecho a que se aumenten las tarifas.
Si el mercado no lo permite se extenderá el plazo de la concesión por el período necesario con el objeto de que EL CONCESIONARIO obtenga el rendimiento pactado.
8. Con sujeción a lo dispuesto en el Artículo 54 del Código Fiscal EL CONCESIONARIO podrá ceder y traspasar a terceros la explotación y todos los ingresos que se originen por la concesión incluyendo los derechos de peaje.

QUINTO:

EL CONCESIONARIO tendrá derecho a los siguientes beneficios fiscales, los cuales podrá ceder de acuerdo con lo establecido en el Artículo 54 del Código Fiscal:

1. A partir de la adjudicación de la concesión y durante la ejecución de las obras, los bienes objeto de la concesión, estarán exentos de:

- 1.1 El impuesto sobre la transferencia de Bienes Muebles (ITBM), y el de importación al territorio de la República de Panamá de las maquinarias, equipos, suministros, materiales y bienes en general que se destinen a la ejecución de las obras objeto de la concesión o se incorporen a las mismas, quedando entendido que tales bienes no podrán ser destinados a fines distintos ni vendidos o traspasados en la República de Panamá. Tales bienes, maquinarias, equipos, suministros y materiales podrán en cualquier tiempo, ser enviados al exterior o reexportados libre de todo impuesto. El régimen antes mencionado alcanzará por igual a los bienes que adquieran los contratistas y subcontratistas del Concesionario, y que sean objeto de la Concesión siempre que los bienes objeto de la importación sean consignados a nombre del concesionario.
- 1.2 Impuesto de reexportación.
- 1.3 Impuesto de transferencia de bienes muebles
- 1.4 Impuesto sobre la renta.
2. Durante la administración de las obras o bienes, la concesionaria tendrá derecho a exoneración de:
 - 2.1 Impuesto sobre la renta así:
 - 2.1.1 Cien por ciento (100%) durante los primeros cinco (5) años.
 - 2.1.2 Setenta y cinco por ciento (75%) durante los cinco (5) años siguientes.
 - 2.1.3 Cincuenta por ciento (50%) durante el resto de los años de la concesión.
 - 2.2 Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de timbres.
 - 2.3 Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de importación del equipo de mantenimiento y operación indispensable en la administración de las obras de la concesión.
 - 2.4 Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de transferencia de bienes muebles en las importaciones del equipo de mantenimiento y operación indispensable para la administración de las obras de la concesión.
3. Antes y durante la construcción y administración de las obras de la concesión, las entidades financieras de la concesionaria estarán exentas del Impuesto sobre la Renta, sobre los intereses que cobran por los préstamos que otorgan para el financiamiento de las obras.

Los accionistas, ya sean personas naturales o jurídicas, que perciban dividendos en razón de las actividades propias de la concesión, no estarán obligados a pagar el impuesto sobre la renta de conformidad al artículo 733 del Código Fiscal. Sin embargo, si dichas personas declararen en un país extranjero dichos dividendos, para los efectos de pagar allí impuestos sobre la renta, y solicitaren en dicho país extranjero que se le reconozca un crédito por la totalidad o parte del impuesto, se le pagarán a Panamá las tasas establecidas en los artículos 699 o 700 del Código Fiscal. Si dicho crédito así solicitado les es concedido, dichas personas deberán presentar en Panamá la constancia de que definitivamente, dicho crédito les ha sido reconocido y de la cuantía del mismo y solamente en este caso estarán obligados a pagar un impuesto a Panamá, el cual será por una suma igual al crédito que les fue concedido. A estos efectos se procederá de conformidad con las disposiciones del Código Fiscal y las respectivas reglamentaciones sobre la materia.

4. La concesionaria tendrá primera opción para la realización de actividades conexas a la concesión, en cuyo caso podrá acogerse a los incentivos fiscales que otorgan las respectivas leyes de desarrollo a las actividades industriales y comerciales, en cuyos casos la renta neta que obtengan en éstas actividades se adicionará a la renta neta a los efectos del numeral 2, subnumeral 2.1 del artículo 23 de la Ley Nº.5 de 1988, según el período de que se trate.

OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL ESTADO

SEXTO:

EL ESTADO se obliga a permitir a EL CONCESIONARIO la utilización correcta, y pacífica de la obra otorgada en concesión.

Notificar oportunamente, por escrito, a EL CONCESIONARIO acerca de cualquier incumplimiento de éste, de las obligaciones pactadas en este Contrato.

Inspeccionar la construcción de la obra que ejecute EL CONCESIONARIO para garantizar que se cumplan las normas y prácticas usualmente aceptadas en el ejercicio de la Ingeniería así como las especificaciones y demás documentos de contrato y coadyuvar con EL CONCESIONARIO para lograr una rápida y satisfactoria solución a los problemas.

Garantizar las servidumbres el derecho de vía y los derechos de paso y acceso que EL CONCESIONARIO requiera para efectuar las labores pactadas.

EL ESTADO se obliga a no construir directamente o a través de Concesión Administrativa alguna vía que represente competencia al proyecto cuya concesión se otorga a través del presente contrato.

Queda excluida de esta obligación la vía férrea actual, la cual podrá ser rehabilitada.

De la misma forma se compromete a no realizar mejoras a la actual Carretera Panamá - Colón y la vía férrea a niveles que representen competencia al CONCESIONARIO.

EL ESTADO se obliga a incentivar a los usuarios al uso de la vía objeto de esta concesión.

LIBROS Y DOCUMENTOS

SEPTIMO:

Los Libros de Contabilidad de EL CONCESIONARIO serán mantenidos en todo momento, de acuerdo con las leyes de la República de Panamá.

CADUCIDAD DEL CONTRATO

OCTAVO:

Son causales de caducidad del contrato, las siguientes:

1. Cuando no se realicen las obras objetos de la concesión en la forma y términos pactados;
2. Cuando se varíe, sin autorización de la entidad concedente, el objeto de la concesión;
3. Cuando se transfiera, ceda o grave la concesión o los bienes de la misma sin autorización del Consejo de Gabinete, o cuando se utilicen los bienes para fines distintos del objeto de concesión;
4. Cuando se incumplan los numerales 1, 2, 3, y 5 del artículo 13 de la Ley Nº.5 de 15 de abril de 1988;
5. Cuando se declare la quiebra judicial del CONCESIONARIO, o por incapacidad financiera o técnica, plena y comprobada de llevar a cabo el objeto de la concesión, aún cuando no medie la declaratoria de quiebra judicial.
6. Por rescate administrativo de la concesión, previa indemnización calculada conforme lo determine el contrato.

Cuando por razones de interés público se produzca el rescate administrativo de la Concesión, EL CONCESIONARIO recibirá, a título de indemnización, una suma que se determinará así:

- i) Si el rescate administrativo ocurriese antes de iniciada la etapa de operación, la suma que resulte de sumar el monto invertido a la fecha del rescate más la cantidad que sobre dicho monto represente la tasa de rendimiento esperada durante todo el término de la Concesión.

- ii) Si el rescate administrativo ocurriese durante la etapa de explotación, la suma que represente el valor presente neto del monto de la inversión realizada, pendiente de amortización, más el importe de la tasa de rendimiento esperada del proyecto, calculada sobre la totalidad del período de explotación como si no hubiera ocurrido el rescate administrativo.

RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA

NOVENO:

El presente contrato se regirá e interpretará de acuerdo con las leyes de la República de Panamá a la jurisdicción de cuyos tribunales las partes por este medio expresamente se someten.

No obstante lo antes expresado, las partes podrán convenir en que las que las controversias que surjan entre las mismas en relación con la celebración, interpretación o cumplimiento del presente contrato que no puedan ser resueltas amigablemente, sean sometidas a arbitraje en los términos y condiciones que permita la ley aplicable

EL CONCESIONARIO renuncia a la reclamación diplomática en lo relativo a los deberes y derechos que emanen del presente contrato, salvo en el caso de denegación de justicia. Queda entendido que no se considerará que ha ocurrido denegación de justicia si el Concesionario ha tenido expedidos, sin haber hecho uso de ellos, los recursos y medios de acción que puedan emplearse conforme a las leyes panameñas.

PERIODO

DECIMO:

EL CONCESIONARIO se compromete a terminar la obra en un plazo de VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la Orden de Proceder que expida el Ministerio de Obras Públicas.

MONTO TOTAL RECUPERABLE

DECIMO PRIMERO:

Se conviene que el monto total recuperable de EL CONCESIONARIO será el siguiente:

a.	Inversión	B/.328,767.614.00
b.	Ganancia Razonable	B/. 62,137,079.00
	TOTAL	B/.390,904,693.00

EL CONCESIONARIO habrá obtenido el monto total recuperable en la fecha en que sus ingresos netos provenientes de tarifas de peajes, (luego de deducir de tales ingresos los costos y gastos de mantenimiento y operación, costos financieros e impuestos) hayan alcanzado la suma total indicada en el Artículo Décimo Primero del Contrato.

Para los efectos del presente contrato todas las sumas expresadas en Balboas se entenderán equivalentes a Dólares de los Estados Unidos de América, a razón de un (1) Dólar por cada un (1) Balboa

de la suma así expresada. Por consiguiente en caso de que el balboa panameño dejase de tener paridad con el dólar de los Estados Unidos de América, las cantidades expresadas en balboas serán ajustadas proporcionalmente.

VENCIMIENTO DEL CONTRATO

DECIMO SEGUNDO:

Este contrato entrará en vigor el día 29 de diciembre de 1994 y continuará vigente hasta transcurridos treinta (30) años contados a partir de la terminación de la construcción de la totalidad de la obra o hasta que EL CONCESIONARIO haya obtenido el monto total recuperable, cualquiera de estos hechos el que ocurra primero.

En caso de que se establezca y compruebe fehacientemente antes del vencimiento de los TREINTA (30) años, que EL CONCESIONARIO no logrará obtener el monto total recuperable, ambas partes iniciarán formalmente las negociaciones para ampliar o extender el periodo de la concesión.

TIMBRES FISCALES

DECIMO TERCERO

De conformidad con lo establecido por el Artículo 967 Ordinal 2 del Código Fiscal, a este Contrato se le adhieren los timbres fiscales respectivos, basados en el monto total de la inversión, consignado en la oferta de EL CONCESIONARIO.

Para fe y costancia de lo cual se suscribe el presente contrato en la ciudad de Panamá, a los 29 días del mes de diciembre de 1994.

POR EL ESTADO

LUIS E. BLANCO

Ministro de Obras Públicas

POR EL CONCESIONARIO

MAXIMO HADDAD ABED
PYCSA PANAMA, S. A.

JUAN ARTURO MELGAREJO HADDAD
PYCSA PANAMA, S. A.

REFRENDO

ARISTIDES ROMERO

CONTRALOR GENERAL DE LA REPUBLICA

REPUBLICA DE PANAMA-ORGANO EJECUTIVO NACIONAL-MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
4 de enero de 1995

APROBADO:

ERNESTO PEREZ BALLADARES
Presidente de la República

LUIS E. BLANCO
Ministro de Obras Públicas

Ministerio de Obras Públicas
Es copia auténtica
Panamá 5 de enero de 1994

FE DE ERRATA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DECRETO N° 272

(De 30 de noviembre de 1994)

"POR EL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO EJECUTIVO

N° 17 DE 29 DE NOVIEMBRE DE 1989"Pág. N°

POR ERROR INVOLUNTARIO, EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS OMITIO LA PAGINA N° 2 EN EL DECRETO EJECUTIVO 272 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1994, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL N° 22674 DE JUEVES 1 DE DICIEMBRE DE 1994.

PARA CORREGIR DICHO ERROR PUBLICAMOS EL DECRETO EJECUTIVO 272 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1994 INTEGRAMENTE.

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XCIII PANAMÁ, R. DE PANAMÁ MARTES 4 DE FEBRERO DE 1997

Nº23,219

CONTENIDO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADDENDA Nº 1 AL CONTRATO Nº 98
(De 29 de diciembre de 1996)

" CONTRATO ENTRE EL ESTADO Y LA EMPRESA PYCSA PANAMA, S.A." P A G . 1

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
FALLO DEL 13 DE SEPTIEMBRE DE 1996

" DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD FORMULADA POR LA LICENCIADA LINA VEGA ABAD COMO PRINCIPAL Y RINA GEDALOV COMO SUSTITUTA EN REPRESENTACION DE NORITA SCOTT PEZET EN SU CALIDAD DE PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD AUDUBON DE PANAMA EN CONTRA DE LA LEY Nº 29 DE 23 DE JUNIO DE 1995" P A G . 14

FALLO DEL 30 DE OCTUBRE DE 1996

" CONSULTA DE INCONSTITUCIONALIDAD, FORMULADA POR LA SALA CUARTA DE NEGOCIOS GENERALES, CONTRA EL ARTICULO 34 DE LA LEY Nº 9 de 18 DE ABRIL DE 1994." P A G . 28

VIDA OFICIAL DE PROVINCIA
CONSEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE OCU
ACUERDO Nº 2

(De 16 de enero de 1997)

" POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO TERCERO DEL ACUERDO Nº 14 DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 1996." P A G . 36

AVISOS Y EDICTOS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADDENDA Nº 1 AL CONTRATO Nº 98
(De 29 de diciembre de 1996)

Entre los suscritos, a saber: SU EXCELENCIA LUIS E. BLANCO, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal Nº 8-124-800, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, en nombre y representación de EL ESTADO quien en lo sucesivo se llamará EL ESTADO, por una parte, JUAN ARTURO MELGAREJO HADDAD, portador de pasaporte Nº.A1907498, en nombre y representación de PYCSA PANAMA, S.A., debidamente inscrita en el Registro Público, Sección de Micropelícula Mercantil a Ficha 294875, Rollo 44260, Imagen 82, por la otra parte, quien en lo sucesivo se llamará EL CONCESIONARIO, se ha convenido en celebrar la presente addenda Nº 1 al Contrato Nº.98 de 29 de diciembre de 1994 (el "Contrato"), de conformidad con las siguientes cláusulas:

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

Fundada por el Decreto de Gabinete Nº 10 del 11 de noviembre de 1903

**LICDO. JORGE SANIDAS A.
DIRECTOR GENERAL**

OFICINA
Avenida Norte (Eloy Alfaro) y Calle 3a. Casa Nº 3-12,
Edificio Casa Amarilla, San Felipe Ciudad de Panamá,
Teléfono 228-8631, 227-9833 Apartado Postal 2189
Panamá, República de Panamá

LEYES, AVISOS, EDICTOS Y OTRAS
PUBLICACIONES
NUMERO SUELTO: B/2.20

**YEXENIA I. RUIZ
SUBDIRECTORA, a.i**

Dirección General de Ingresos
IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES
Mínimo 6 Meses en la República: B/. 18.00
Un año en la República B/.36.00
En el exterior 6 meses B/.18.00, más porte aéreo
Un año en el exterior, B/.36.00, más porte aéreo

Todo pago adelantado.

PRIMERA: Se modifica el Artículo Primero del Contrato para que lea así:

***PRIMERO:**

EL CONCESIONARIO se obliga formalmente a llevar a cabo el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación, de cada uno de los tramos componentes de **LA AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN** y la **FASE I** del **CORREDOR NORTE**, (Sección **OESTE**) de acuerdo en todo con el Pliego de Bases y demás documentos preparados para ello y **EL ESTADO** otorga a **EL CONCESIONARIO** en **Concesión Administrativa** el uso exclusivo de cada uno de tales tramos componentes.

Para los efectos del presente contrato las siguientes expresiones tendrán el significado atribuido a las mismas a continuación:

"Concesión", se entiende por tal, respecto de cada tramo componente, la concesión administrativa otorgada por este medio a **EL CONCESIONARIO** para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación del respectivo tramo componente; **"Obra"**, se entiende por ello, para cada tramo componente, el estudio, diseño y construcción del respectivo tramo componente;

FASE I del **Corredor Norte (Sección OESTE)**, significa el alineamiento que se inicia en la pista de **Albrook Field**, hasta el área conocida como **"Tinajitas"**;

Autopista Panamá - Colón, significa el alineamiento que se inicia en el **Corredor Norte** y termina en **Colón**;

***Tramos Componentes** son:

FASE I del **Corredor Norte (Sección OESTE)**
Tramo I de la **Autopista (Panamá - Madden)**
Tramo II de la **Autopista (Madden - Colón)**".

EL CONCESIONARIO se compromete a realizar a su costo:

- a. Diseño completo de cada tramo componente de la **AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN**;

- b. Diseño completo de cada tramo componente de la FASE I DEL CORREDOR NORTE (Sección OESTE);
- c. Construcción de cada tramo componente de la AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN y de la FASE I del CORREDOR NORTE (Sección OESTE);
- d. El diseño y construcción completos de las intersecciones e intercambios propuestos por EL CONCESIONARIO para cada tramo componente;
- e. La Obra, respecto de cada tramo componente, al igual que todas las infraestructuras accesorias para el buen funcionamiento de la misma, con capacidad para al menos cuatro (4) carriles iniciales, dos (2) en cada sentido y las expansiones necesarias de acuerdo con el Plan de aumento de tráfico que proponga EL CONCESIONARIO.
- f. La administración y el mantenimiento de cada tramo componente dado en Concesión por el período de la misma.
- g. El Estudio de Mitigación de Impacto Ambiental del Proyecto respecto de cada tramo componente, previo a la construcción del respectivo tramo componente.

La Concesión que por este medio se otorga respecto de cada uno de los tramos componentes es por un período de TREINTA (30) años, los cuales se empiezan a contar a partir de la fecha de autorización de Operación y Administración del respectivo tramo componente; ninguna cláusula de este documento puede interpretarse como que EL ESTADO renuncia a los derechos sobre la Obra motivo de este Contrato, por el contrario, al terminar la vigencia de la Concesión respecto de cada tramo componente revertirán a EL ESTADO libres de costos, gravámenes y, salvo el deterioro normal, en buen estado de conservación y funcionamiento, debiendo por tanto EL CONCESIONARIO darle un adecuado mantenimiento.

Esto implica que EL CONCESIONARIO declara que renuncia al derecho que le otorga el Artículo 1770 del Código Civil en concordancia con el Artículo 1468 del Código Judicial, por lo que las partes acuerdan que EL CONCESIONARIO no podrá solicitar en la vía ordinaria, justificación de título constitutivo de dominio sobre las mejoras u obras permanentes efectuadas en el área dada en Concesión.

SEGUNDA: Se modifica el Artículo Segundo, para que lea así:

"SEGUNDO:

EL ESTADO otorga a EL CONCESIONARIO, por medio del presente contrato, el derecho de desarrollar, operar y explotar el proyecto vial denominado AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN Y LA FASE I del CORREDOR NORTE (Sección OESTE), en Concesión administrativa, en relación con cada uno de sus tramos componentes, que en su conjunto integran dicho

proyecto vial, de conformidad con los planos y especificaciones técnicas, condiciones generales y condiciones especiales que forman parte integral del presente contrato, así como las modificaciones y/o adiciones técnicas, extensiones o prolongaciones de la Obra u otras obras adicionales y cualesquiera addendas o modificaciones a los mismos a que lleguen de común acuerdo las partes con sujeción a lo previsto en la ley.

La Concesión que por este medio se otorga respecto de cada uno de los tramos componentes estará sujeta a los términos y condiciones del presente contrato.

Se entiende que forman parte del Contrato: El Contrato, sus Addendas y modificaciones; el Pliego de Bases y su Addenda; la Propuesta presentada por EL CONCESIONARIO; y, los diseños, planos, especificaciones técnicas, y los cambios o modificaciones a tales diseños o especificaciones técnicas, propuestos por EL CONCESIONARIO y aprobados por el Ministerio de Obras Públicas".

TERCERA: Se modifica el segundo párrafo del Artículo Tercero, que leerá así:

"EL CONCESIONARIO no podrá, ni tendrá derecho, bajo ninguna circunstancia, a solicitar ante ningún tribunal el embargo de ninguna parte ni de la totalidad de los bienes muebles o inmuebles que formen parte integral de la Concesión, aún cuando dichos bienes hayan sido adquiridos y financiados por dicho CONCESIONARIO. Sin embargo, lo antes expresado no se entenderá como una limitación al derecho de EL CONCESIONARIO de ceder o gravar, en todo o en parte, los derechos derivados de la Concesión de cualquiera de sus tramos componentes a favor de terceros, incluyendo aquellos terceros que otorguen financiamiento a EL CONCESIONARIO, siempre que para ello obtenga el consentimiento previo de EL ESTADO, consentimiento que reconocerá los derechos de los terceros que otorguen financiamiento de cualquiera de los tramos componentes de disponer de un plazo razonable, a partir del aviso que al efecto les dé EL ESTADO, para remediar cualquier posible incumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO en relación con el respectivo tramo componente para cuya ejecución hayan otorgado financiamiento, o de asumir su ejecución y/o explotación, a fin de salvaguardar los derechos que le haya cedido EL CONCESIONARIO, sobre el respectivo tramo componente, con independencia de cualquier otro tramo componente".

CUARTA: Se modifica el octavo párrafo del Artículo Tercero del contrato, para que lea así:

"EL CONCESIONARIO tomará las medidas necesarias para lograr que la Obra bajo su responsabilidad reciba el beneficio del mantenimiento adecuado conforme al plan que al efecto presente EL CONCESIONARIO, el cual se ajustará a los estándares generalmente aceptados para el mantenimiento de carreteras. EL ESTADO, por conducto del Ministerio de Obras Públicas revisará y aprobará dicho plan y podrá, en todo momento, hacer las observaciones que estime convenientes para lograr un adecuado mantenimiento".

QUINTA: Se modifica el décimo primer párrafo del Artículo Tercero del contrato, para que lea así:

"Una vez terminada la Obra respecto de cualquiera de sus tramos componentes y habiéndose autorizado su operación por parte del Ministerio de Obras Públicas, EL CONCESIONARIO tendrá en relación con el respectivo tramo componente todas las obligaciones, al igual que todos los derechos, relativos al mantenimiento, operación y explotación del respectivo tramo componente, con total independencia de la Concesión que por este medio se otorga en relación con cada uno de los otros tramos componentes por concluir, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero del Contrato en cuanto a la ganancia razonable. En tal caso, el monto de la fianza de cumplimiento se reducirá proporcionalmente al monto que corresponda a la Concesión del respectivo tramo componente en operación y la fianza así reducida continuará respondiendo por las obligaciones de EL CONCESIONARIO respecto de los tramos componentes por concluir".

SEXTA: Se modifica el décimo tercer párrafo del Artículo Tercero del contrato, para que lea así:

"EL CONCESIONARIO acepta que EL ESTADO tiene todo el derecho de inspeccionar la ejecución de la Obra para garantizar que, en su construcción, se cumplan las normas y prácticas aceptadas en el ejercicio de la Ingeniería, así como los planos y especificaciones suministrados y / o aprobados por EL ESTADO que forman parte del presente Contrato. EL CONCESIONARIO presentará al Ministerio de Obras Públicas, mensualmente, informes del avance físico de la Obra, así como de la inversión efectuada en la misma".

SÉPTIMA: Se modifican los numerales 6, 7 y 8 del Artículo Cuarto del contrato, para que lean así:

6. Si por cualquier evento no imputable a EL CONCESIONARIO, se origina un atraso en el programa de la Obra, los gastos que esto ocasione serán reconocidos en la inversión total para que sean recuperados a través del incremento en las tarifas y/o extensión del plazo de la Concesión. Se entienda que son imputables a EL CONCESIONARIO aquellas demoras o atrasos en la Obra que hayan sido ocasionadas por la culpa, negligencia, o dolo del CONCESIONARIO, sus subcontratistas o cesionarios. En consecuencia, no se considerarán imputables a EL CONCESIONARIO cualesquiera demoras que tenga su origen en circunstancias o razones de fuerza mayor o caso fortuito, o siempre que demuestre que ha actuado con la diligencia de un buen padre de familia para evitar la demora.
7. Durante todo el término de vigencia de la Concesión respecto de cada uno de los tramos componentes, EL CONCESIONARIO podrá aumentar las tarifas que por concepto de peajes tiene derecho a cobrar, para reflejar en dichas tarifas el

incremento en los costos por inflación en la República de Panamá acumulados a partir de Diciembre de 1994, en la forma prescrita en el sistema que apruebe el Consejo de Gabinete para la revisión de tarifas. Adicionalmente, si dentro de los primeros tres meses del cuarto año del periodo de explotación o dentro de los primeros tres meses de cualquier año subsiguiente, se determinase que la suma de los ingresos netos por el cobro de peajes de los tramos componentes, al final del periodo anual inmediatamente anterior, proyectados por el término de la Concesión de cada uno de los tramos componentes, no llegase al monto total recuperable de acuerdo con el programa financiero presentado, EL CONCESIONARIO tendrá derecho a que se aumenten las tarifas, conforme al mecanismo previsto en el sistema para la revisión de tarifas. Cualquier aumento adicional al que resulte por aplicación del mecanismo previsto en dicho sistema para la revisión de tarifas, deberá contar con la aprobación del Consejo de Gabinete.

Cualquiera de tales aumentos se hará efectivo, salvo que EL ESTADO, representado por el Ministerio de Obras Públicas, y EL CONCESIONARIO determinen que las condiciones del mercado no permitan el aumento, en cuyo supuesto se extenderá el plazo de la Concesión de cada uno de los tramos componentes por el periodo necesario con el objeto de que EL CONCESIONARIO obtenga el rendimiento pactado.

8. Con sujeción a lo dispuesto en el Artículo 37 del Decreto Ejecutivo No. 17 de 1989, tal como el mismo quedó modificado en virtud del Artículo 24 del Decreto Ejecutivo No. 272 de 30 de noviembre de 1994, EL CONCESIONARIO podrá, con el consentimiento del Ministerio de Obras Públicas, traspasar, ceder o gravar, en todo o en parte, a favor de terceros, incluyendo aquellos terceros que otorguen financiamiento, los derechos de cualquier índole, contemplados en el presente contrato, sin distinción de las fases de la Concesión o del tramo componente a que corresponda, incluyendo, sin que ello implique limitación, los ingresos provenientes del cobro de peaje, en relación con cualquiera de sus tramos componentes.

El CONCESIONARIO podrá contratar o subcontratar, con empresas nacionales o extranjeras, la ejecución de las actividades que sean necesarias para dar cumplimiento al objeto del presente contrato, y a tales contratistas o subcontratistas les será aplicable lo dispuesto en el Artículo 26 del Decreto Ejecutivo No. 272 de 30 de noviembre de 1994".

OCTAVA: Se modifica el párrafo primero del numeral 3 del Artículo Quinto del Contrato, para que lea así:

- *3. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 24 de la ley 5 de 1988, antes y durante la construcción y

administración de la Obra, las entidades financieras de EL CONCESIONARIO estarán exentas del pago del impuesto sobre la renta, sobre los intereses que cobran por el uso del dinero y que se causen en relación con los préstamos otorgados para el financiamiento de la Obra, sea que se otorguen directamente a EL CONCESIONARIO, o indirectamente a través de fideicomisos u otros vehículos financieros que se utilicen con tal finalidad. Para los efectos de lo aquí dispuesto, las siguientes expresiones tendrán el significado atribuido a las mismas a continuación:

"Préstamos" significa cualquier contrato o convención que tenga por objeto otorgar el uso de dinero al crédito para el financiamiento de la Obra.

"Intereses" tendrá el mismo significado atribuido a dicho término, en su forma singular, en el artículo 2(q) del Decreto de Gabinete N° 238 de 2 de julio de 1970".

NOVENA: Se modifica el segundo párrafo del Artículo Sexto del Contrato, para que lea así:

"Notificar oportunamente, por escrito, a EL CONCESIONARIO acerca de cualquier incumplimiento de éste de cualquiera de las obligaciones pactadas en este contrato, de manera que éste disponga del plazo prudencial y razonable, que fijara el ESTADO, contado a partir de dicha notificación, para subsanar las causas del incumplimiento".

DÉCIMA: Se modifica el Artículo Octavo, para que lea así:

"OCTAVO:

Son causales de caducidad de la Concesión respecto de cualquiera de los tramos componentes, las siguientes:

1. Cuando no se realice la Obra objeto de la Concesión en la forma y términos pactados;
2. Cuando se varíe, sin autorización de la entidad concedente, el objeto de la Concesión;
3. Cuando se transfiera, ceda o grave la Concesión o los bienes de la misma sin autorización del Consejo de Gabinete, o cuando se utilicen los bienes para fines distintos del objeto de Concesión;
4. Cuando se incumplan los numerales 1, 2, 3 y 5 del artículo 13 de la Ley No. 5 de 15 de abril de 1988;
5. Cuando se declare la quiebra judicial de EL CONCESIONARIO, o por incapacidad financiera o técnica, plena y comprobada de llevar a cabo el objeto de la Concesión, aún cuando no medie la declaratoria de quiebra judicial.
6. Por rescate administrativo de la Concesión, previa indemnización calculada conforme lo determine el contrato.

Cuando por razones de interés público se produzca el rescate administrativo de la Concesión, EL CONCESIONARIO recibirá, a título de indemnización, una suma que se determinará así:

1. Si el rescate administrativo ocurriese antes de iniciada la etapa de operación, el importe que resulte de sumar el monto invertido a la fecha del rescate más la cantidad que sobre dicho monto represente la tasa de rendimiento esperada durante todo el término de la Concesión, ó
2. Si el rescate administrativo ocurriese durante la etapa de explotación, la suma que represente el valor presente neto del monto de la inversión realizada, pendiente de amortización, más el importe de la tasa de rendimiento esperada de la Concesión, calculada sobre la totalidad del período de explotación como si no hubiera ocurrido el rescate administrativo.

Habrá también lugar a la indemnización antes mencionada cuando por cualquier acto de autoridad que ejerza los poderes de EL ESTADO, se impida con abuso del poder o en cualquier otra forma ilícita, la explotación de la Obra por parte de EL CONCESIONARIO o limite, en forma grave, o de otra manera el ejercicio de sus derechos en virtud del presente contrato, entendiéndose además que de darse dicho supuesto, EL ESTADO dispondrá el pago de tal indemnización, con sujeción a la ley del presupuesto general de EL ESTADO, de la vigencia en que se deba hacer dicha erogación.

Queda entendido que de decretarse la caducidad de la Concesión de cualquiera de los tramos componentes, se aplicará lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero del Contrato respecto al monto total recuperable. Sin embargo, en ningún caso, dicha caducidad afectará la Concesión otorgada respecto de cada uno de los otros tramos componentes, ni los derechos de EL CONCESIONARIO o de sus cesionarios (incluyéndose a aquellos terceros que otorguen financiamiento) en relación con los mismos, con excepción de la ganancia razonable.

El derecho de EL ESTADO de decretar la caducidad conforme a lo antes dispuesto, se entenderá sin perjuicio de los derechos que tengan los terceros que otorguen el financiamiento, de asumir la ejecución y/o explotación de la Concesión del tramo componente para el cual han otorgado financiamiento durante un plazo prudencial a partir del aviso que al efecto les dé EL ESTADO y ejercer cualquier otro derecho dimanante de la Concesión de que sean titulares tales terceros".

DÉCIMA PRIMERA: Se modifica el Artículo Décimo del Contrato para que lea así:

***DECIMO:**

EL CONCESIONARIO se compromete a terminar la Obra, respecto de cada uno de los tramos componentes, a partir de la Orden de Proceder que para tal efecto emita el Ministerio de Obras Públicas, en los siguientes plazos:

1. FASE I del Corredor Norte (Sección OESTE): 24 Meses.
2. Tramo I de la Autopista Panamá - Colón (Panamá - Madden): 24 Meses.
3. Tramo II de la Autopista Panamá - Colón (Madden - Colón): 18 Meses".

DÉCIMA SEGUNDA: Se modifica el Artículo Décimo Primero del Contrato, para que lea así:

"DÉCIMO PRIMERO

Se conviene que el monto total recuperable de EL CONCESIONARIO será la suma de B/. 390,904,693.00 (TRESCIENTOS NOVENTA MILLONES, NOVECIENTOS CUATRO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES BALBOAS, 00/100), desglosada así:

Inversión	B/.328' 767,614.00
Ganancia Razonable	B/. 62' 137,079.00
TOTAL	B/.390' 904,693.00

EL CONCESIONARIO habrá obtenido el monto total recuperable en la fecha en que la suma de los ingresos netos (luego de deducir los costos y gastos de mantenimiento y operación, los costos y gastos financieros y los impuestos), provenientes de las tarifas de peajes de todos los tramos componentes, a valor presente de diciembre de 1994, hayan alcanzado la suma arriba indicada. Los valores presentes de diciembre de 1994 se obtendrán descontando los ingresos netos a una tasa real anual igual al costo promedio de capital del proyecto más la tasa de inflación de la República de Panamá, según lo determine la Contraloría General de la República. La tasa mínima de descuento aplicable será 10.5% real anual; la tasa máxima de descuento aplicable será 12.5% real anual.

En caso de que por razones imputables a EL CONCESIONARIO, éste incumpla en la construcción de alguno de los tramos componentes y se hubiese decretado la caducidad de la Concesión en tal tramo componente, del monto total recuperable se restará un valor equivalente a la inversión no ejecutada en el respectivo tramo componente, más la totalidad de la ganancia razonable de los tramos componentes en su conjunto, todo ello sin perjuicio de la Concesión otorgada respecto de cada uno de los otros tramos componentes ni de los derechos que tuviesen reconocidos a su favor los terceros que otorguen financiamiento en relación con los mismos.

Para los efectos de la caducidad a que se refiere el párrafo anterior, el monto de la inversión correspondiente a cada tramo componente se detalla a continuación:

TRAMO COMPONENTE	INVERSIÓN
Albrook - Tinajitas	102' 262,247
Panamá - Madden	71' 019,539
Madden - Colón	155' 485,828

Para los efectos del presente contrato, todas las sumas expresadas en balboas se entenderán equivalentes a dólares de los Estados Unidos de América, a razón de un (1) dólar por cada un (1) balboa de la suma así expresada. Por consiguiente, en caso de que el balboa panameño dejase de tener paridad con el dólar de los Estados Unidos de América, las cantidades expresadas en balboas se entenderán automáticamente ajustadas a los efectos de mantener el valor en dólares del Contrato tomando para ello, como tasa de cambio, la tasa por la cual el balboa sea convertible en dólares de los Estados Unidos de América en un mercado de divisas en el cual no existan restricciones a la libre convertibilidad de balboas por dólares".

DÉCIMA TERCERA: Se modifica el primer párrafo del Artículo Décimo Segundo del Contrato, para que lea así:

"Este contrato entrará en vigor el día veintinueve (29) de diciembre de 1994 y continuará vigente, en relación con cada tramo componente, hasta transcurridos treinta (30) años, contados a partir de la fecha en que el Ministerio de Obras Públicas haya autorizado la puesta en operación del respectivo tramo componente, o hasta que EL CONCESIONARIO haya obtenido el monto total recuperable, lo que ocurriese primero".

DÉCIMA CUARTA: Con fundamento en lo dispuesto en el Artículo 19 de la ley 56 de 1995, se adiciona el siguiente Artículo al Contrato:

"**DÉCIMO CUARTO:**

EL CONCESIONARIO no está obligado a asumir las pérdidas o déficit producto de situaciones extraordinarias e imprevisibles, de tal manera, de darse cambios en las leyes o reglamentos u otros hechos o circunstancias extraordinarios e imprevisibles que no pudieran ser razonablemente previstos por EL CONCESIONARIO al tiempo de la celebración del presente Contrato, las partes negociarán de buena fe con miras a convenir y tomar prontamente las medidas que sean necesarias para restablecer el equilibrio contractual afectado por tales cambios, hechos o circunstancias extraordinarias e imprevisibles. En tal sentido, las partes podrán suscribir los acuerdos y pactos que resulten necesarios para restablecer y mantener el equilibrio contractual existente al momento de la celebración del Contrato, incluyendo montos, condiciones, forma de pago de gastos adicionales, reconocimiento de costos financieros e intereses, si ello hubiera lugar en la forma prevista en la modificación del Contrato, cuyo pago adicional, si lo hubiera, se realizará en la forma establecida en el Contrato modificado y de acuerdo con las disposiciones sobre erogaciones previstas en el presupuesto general de EL ESTADO, de la vigencia en que se deba hacer dicha erogación.

DÉCIMA QUINTA: Para los efectos de lo dispuesto en el Artículo Décimo del Contrato, El ESTADO hace constar, y EL CONCESIONARIO reconoce, que a la fecha se han impartido únicamente: la Orden de Proceder respecto de la FASE I del Corredor Norte (Sección OESTE), mediante Nota

DM 718, fechada 30 de junio, 1995; y la Orden de Proceder respecto del Tramo I de la Autopista (Panamá - Madden), mediante nota DM 503, fechada 18 de junio, 1996. Las partes acuerdan que la Orden de Proceder para el tramo II de la Autopista (Madden - Colón), será impartida seis meses después de haber puesto en operación de la FASE I del Corredor Norte (Sección OESTE), o a más tardar el 15 de noviembre de 1997, lo que ocurra primero.

EL CONCESIONARIO presentará oportunamente la documentación que requiera el INRENARE para los efectos de la aprobación del Estudio de Mitigación del Impacto Ambiental del Tramo II de la Autopista (Madden-Colón).

DECIMA SEXTA: Las partes acuerdan que para efectos de la revisión de tarifas de peajes se aplicará el sistema de revisión de tarifas descrito en el anexo N.º.1 de la presente Addenda, el cual ha sido aprobado por el Consejo de Gabinete.

DECIMA SEPTIMA: EL ESTADO declara que, con sujeción a la ley y en atención al interés público, realizará las gestiones necesarias para hacer viable, a la mayor brevedad posible, la construcción de las obras adicionales a las contempladas en el Contrato, consistentes en la extensión y prolongación de la FASE I del Corredor Norte (Sección OESTE) desde su extremo Este, en el sector conocido como Tinajitas, y hasta el sector conocido como Mañanitas en las proximidades del Aeropuerto de Tocumen.

DECIMA OCTAVA: "Queda entendido entre las partes que el Contrato continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones por este medio convenidos".

Para fe y constancia de lo cual se suscribe el presente acuerdo, a los 26 días del mes de diciembre de 1996.

El Estado
LUIS E. BLANCO
Ministro de Obras Públicas

El Concesionario
PYCSA PANAMA, S.A.
JUAN ARTURO
MELGAREJO HADDAD

REFRENDO
GUSTAVO A. PEREZ
Contraloría General de la República

ANEXO I

SISTEMA DE REVISION DE TARIFAS

Con la aprobación de la Addenda N.º.1 al Contrato N.º.96 de 29 de diciembre de 1994 y de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Tercera del citado Contrato, el Consejo de Gabinete aprueba el siguiente procedimiento para la actualización de las tarifas.

I. PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACION DE TARIFAS:

- a) Mecanismo de Actualización de Tarifas por Efectos de Inflación:

a.1) Mecanismo de Actualización de Tarifas por Efectos de Inflación al Inicio de Operaciones:

A fin de determinar las tarifas al inicio de la operación de cualquiera de los tramos componentes de la concesión, se utilizarán las tarifas que se establecen en el contrato de concesión, ajustadas por un valor igual a la variación sufrida por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) determinado por la Contraloría General de la República desde diciembre de 1994 hasta la fecha de la puesta en operación.

Las tarifas máximas que se aplicarán al inicio de operaciones, serán las que resulten de la aplicación del siguiente mecanismo:

Tarifas al Inicio de Operación = Tarifa de contrato * (IPC (fecha de inicio de operaciones)/IPC (dic 1994))

a.2.) Mecanismo de Actualización de Tarifas por Efectos de Inflación para los años Subsecuentes:

Con posterioridad al inicio de la operación de la concesión, las tarifas de peaje se ajustarán por inflación: cada año a partir del último ajuste realizado y durante todo el plazo de concesión, por un valor igual a la variación sufrida por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) determinado por la Contraloría General de la República o antes si dicho Índice sufre un incremento mayor al 5% (cinco por ciento) con respecto al índice utilizado en el último ajuste.

Para los posteriores incrementos de tarifas por efectos inflacionarios, se aplicará el siguiente mecanismo:

Nueva tarifa= Tarifa actual * (IPC (Fecha solicitud)/IPC solicitud anterior)

Donde: IPC= Índice de Precios al Consumidor determinado por la Contraloría General de la República.

Queda entendido que el Concesionario tendrá la facultad de cobrar tarifas parciales por recorridos parciales en la Fase I del Corredor Norte Sección Oeste, así como en la Autopista Panamá - Colón.

b.) Mecanismo de Distribución de Tarifas para Alguno o Algunos de los Segmentos de cualquiera de los tramos componentes en Operación:

EL CONCESIONARIO podrá modificar las tarifas vigentes de algún o algunos segmentos de cualquier tramo componente, previo aviso al MOP, siempre y cuando la tarifa vigente para el tramo componente no se altera: por tal motivo, ante el incremento de tarifa en uno o más segmentos, deberá darse simultáneamente una reducción de tarifa en

al menos uno de los demás segmentos, de tal suerte que la suma de todas las tarifas parciales sea igual a la tarifa vigente para el tramo componente antes de aplicar la distribución tarifaria aquí establecida. Dicha distribución podrá realizarse en específico para una o varias clases de vehículos.

c.) Ajuste de Tarifas a partir del cuarto año.

Adicionalmente a las actualizaciones y ajustes señalados en los incisos anteriores, con la aprobación de esta addenda por el Consejo de Gabinete, se autoriza a EL CONCESIONARIO a incrementar anualmente las tarifas vigentes a partir del cuarto año y hasta el noveno año, en un porcentaje no mayor al 20% anual. Si luego de aplicar todos los ajustes señalados, las proyecciones financieras indican que EL CONCESIONARIO no podrá obtener el monto total recuperable dentro del plazo de la concesión, dicho incremento podrá aplicarse después del noveno año hasta que se restablezca el equilibrio financiero del proyecto.

d.) Mecanismo de Ajuste de Tarifas por Cambio en la Paridad de la Moneda con respecto al Dólar de los Estados Unidos de América:

Adicionalmente, EL CONCESIONARIO podrá actualizar las tarifas vigentes siempre que ocurra un cambio en la paridad de la moneda oficial de Panamá con respecto al dólar de los Estados Unidos de América.

Para los efectos del presente mecanismo, todas las tarifas expresadas en balboas se entenderán equivalentes a dólares en los Estados Unidos de América, a razón de 1 (un) dólar por cada 1 (un) balboa de la tarifa así expresada. Por consiguiente, en caso de que el balboa panameño dejase de tener paridad con el dólar de los Estados Unidos de América, las cantidades expresadas en balboas se entenderán automáticamente ajustadas a los efectos de mantener el valor de las tarifas en dólares de los Estados Unidos de América tomando para ello, como tasa de cambio, la tasa por la cual el balboa sea convertible en dólares de los Estados Unidos de América en un mercado, dentro o fuera de Panamá, en el cual no existan restricciones a la libre convertibilidad de balboas por dólares.

Se entiende por "balboa", para los efectos antes señalados, la moneda oficial de la República de Panamá o cualquiera otra moneda que en el futuro la sustituya (si la hubiere).

II. Consideraciones Generales para aplicar los ajustes de tarifa aquí aprobados:

EL CONCESIONARIO deberá informar por escrito al Ministerio de Obras Públicas (en adelante, el MOP) el cálculo de cualquier ajuste tarifario basado en este documento en función de los tipos de vehículo, así como la tarifa correspondiente a cada uno de ellos. EL CONCESIONARIO dará aviso en un plazo no menor de 40 (cuarenta) días previos a la entrada en vigor de dicha actualización, y el MOP deberá responder a este informe por el mismo medio en un plazo no mayor de 20 (veinte) días, a partir de la notificación.

En caso de tener objeciones al cálculo presentado basado en este documento, el MOP indicará por escrito claramente las razones de la improcedencia del mismo, a fin de que EL CONCESIONARIO realice los ajustes a que haya lugar dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes. A partir de que El Concesionario entregue la nueva propuesta, el MOP contará con un plazo de cinco (5) días hábiles para responder nuevamente, y así sucesivamente hasta que dé finalmente por aceptado el cálculo presentado.

Si los plazos antes descritos se vencen sin que el MOP dé respuesta y EL CONCESIONARIO aplica las nuevas tarifas, ello no constituirá causal de caducidad de la concesión, aún cuando hubiese existido error en el cálculo efectuado, en cuyo caso se efectuarán las correcciones que procedan.

Las tarifas autorizadas serán las máximas que podrá cobrar EL CONCESIONARIO, por lo que podrá otorgar descuentos o bonificaciones como parte de su estrategia de comercialización, sin que ello implique renuncia alguna de su parte, al importe de las tarifas que estuvieren vigentes ni al rendimiento mínimo esperado de la inversión, por lo que al término de la promoción, oferta o descuento, El Concesionario volverá a cobrar la tarifa que estuviere vigente o la que resulte conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. La tarifas máximas podrán ser revisadas y/o modificadas tantas veces como sea necesario, siempre y cuando cumpla con los límites, plazos y procedimientos aquí establecidos para cada caso.

EL ESTADO autoriza al CONCESIONARIO a redondear el resultado de la aplicación de cualquiera de los ajustes tarifarios, a los B/.0.05 (cinco centésimos de Balboas) inmediatos superiores.

Cualquier aumento adicional al que resulte por aplicación de este mecanismo aprobado por el Consejo de Gabinete, deberá contar con la aprobación de dicho organismo.

Únicamente estarán exentos de pago de peaje o tarifas, los vehículos propiedad del Estado que estén prestando un servicio de emergencia, tales como carros de bomberos, de policía o ambulancias, debidamente identificados con matrícula y otros distintivos que los acrediten como tales y los vehículos que transporten personal destinado a las labores de inspección y fiscalización de las actividades de EL CONCESIONARIO debidamente autorizados por el M.O.P. y previa notificación a EL CONCESIONARIO con anticipación.

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
FALLO DEL 13 DE SEPTIEMBRE DE 1996**

MAGISTRADO PONENTE: ARTURO HOYOS ENT. NO. 686-95

DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD FORMULADA POR LA LICENCIADA LINA VEGA ABAD COMO PRINCIPAL Y RINA GEDALOV COMO SUSTITUTA EN REPRESENTACION DE NORITA SCOTT PEZET EN SU CALIDAD DE PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD AUDUBON DE PANAMA EN CONTRA DE LA LEY Nº 29 DEL 23 DE JUNIO DE 1995.

REPUBLICA DE PANAMA

ORGANO JUDICIAL

RESOLUCION Nº D.N. 194-99
(De 30 de junio de 1999)

El suscrito Director Nacional de Reforma Agraria del Ministerio de Desarrollo Agropecuario en uso de sus facultades legales;

CONSIDERANDO:

Que la Ley 37 de 21 de septiembre de 1962, por medio de la cual se aprobó el Código Agrario de la República, contempla la distribución de tierras como actividad básica del organismo de Reforma Agraria.

Que la Dirección Nacional de Reforma Agraria, de conformidad con el Artículo 114 del Código Agrario y la Ley 12 de 25 de enero de 1973, en concordancia con el Decreto de Gabinete Nº 35 del 6 de febrero de 1969, está facultada para establecer precios para las tierras estatales patrimoniales y baldías bajo su administración.

Que el Ministerio de Desarrollo Agropecuario es propietario de la Finca Nº 2685, inscrita al Tomo 322, Folio 182 de la Sección de la Propiedad, Provincia de Coclé, ubicado en la Parcelación denominada "Juan Hombrón", Nº2, ubicada en el Corregimiento de El Chirú, Distrito de Antón, Provincia de Coclé.

Que es necesario establecer precios a la Finca anteriormente descrita de manera que resulten acordes con la capacidad económica de los peticionarios.

Que el Departamento de Análisis y Avalúo de la Dirección Nacional de Reforma Agraria después de inspeccionar, investigar y analizar tanto las características internas como externas y los factores negativos y positivos que afectan e influyen en el valor del terreno, ha recomendado el precio para los terrenos que forman parte de la Finca mencionada.

RESUELVE:

PRIMERO: Establecer en Cincuenta Centésimo de Balboa (B/ 0.50) por metro cuadrado o fracción el precio para la adjudicación de terrenos ubicados en la parcelación "Juan Hombrón", Bloque Nº 4, la cual forma parte de la Finca Nº 2685, inscrita al Tomo 322, Folio 182, Sección de la Propiedad, Provincia de Coclé.

SEGUNDO: Esta Resolución empezará a regir a partir de su promulgación.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE.

ROBERTO LU GONZALEZ
Director Nacional

JEANNETTE O. PEREZ
Secretaria Ad-hoc

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADDENDA Nº 2 AL CONTRATO Nº 98
(De 29 de diciembre de 1994)

Entre los suscritos, a saber: **SU EXCELENCIA LUIS E. BLANCO**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No.8-124-800, **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**, en nombre y representación de **EL ESTADO**, por una parte, debidamente autorizado por la Resolución de Consejo de Gabinete No.49 de 3 de junio de 1999, y por la otra, **MÁXIMO HADDAD ABED**, portador de pasaporte No.96000001834., en nombre y representación de **PYCSA**

PANAMA, S.A., debidamente inscrita en el Registro Público, Sección de Micropelículas Mercantil a Ficha 294875, Rollo 44260, Imagen 82, quien en lo sucesivo se llamará **EL CONCESIONARIO**, se ha convenido en celebrar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 12-A de la Ley 1 del seis (6) de enero de mil novecientos noventa y nueve (1999); la presente Addenda N°.2 al Contrato No.98 de 29 de diciembre de 1994, tal como el mismo quedó enmendado en virtud de la Addenda N°.1 de 26 de diciembre de 1996 (en lo sucesivo "el Contrato") de conformidad con las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Se modifica el párrafo primero del Artículo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda N°.1, para que lea así :

“ **EL CONCESIONARIO** se obliga formalmente a llevar a cabo el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de cada uno de los tramos componentes de **LA AUTOPISTA PANAMA-COLON** y del **CORREDOR NORTE**, de acuerdo en todo con el Pliego de Bases y demás documentos preparados para ello y **EL ESTADO** otorga a **EL CONCESIONARIO** en Concesión Administrativa el uso exclusivo de cada uno de tales tramos componentes.”

SEGUNDA: Se modifica el párrafo quinto del Artículo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda N°.1, para que lea así:

“Corredor Norte”, significa el alineamiento que se inicia en el área conocida como Albrook, hasta el área de Tocumen;”

TERCERA: Se modifica el párrafo sexto del Artículo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda N°.1, para que lea así:

“Tramos Componentes” son:

- Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas)
- Fase II del Corredor Norte (Tinajitas – Tocumen)
- Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden)
- Tramo II de la Autopista Panamá – Colón (Madden – Colón) ”

CUARTA: Se modifican los literales b y c del párrafo séptimo del Artículo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda N°.1, para que lea así:

- b. Diseño completo de cada tramo componente del **CORREDOR NORTE;**
- c. Construcción de cada tramo componente de la **AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN y del CORREDOR NORTE;**

QUINTA: Se modifica el primer párrafo del Artículo Segundo del Contrato, que fue modificado por la Addenda Nº. 1, para que lea así:

"EL ESTADO otorga a EL CONCESIONARIO, por medio del presente Contrato, el derecho de desarrollar, operar y explotar el proyecto vial denominado AUTOPISTA PANAMÁ - COLÓN y CORREDOR NORTE, en Concesión Administrativa, en relación con cada uno de sus tramos componentes, que en su conjunto integran dicho proyecto vial, de conformidad con los planos y especificaciones técnicas, condiciones generales y condiciones especiales que forman parte integral del presente contrato, así como las modificaciones y/o adiciones técnicas, extensiones o prolongaciones de la Obra u otras obras adicionales y cualesquiera addendas o modificaciones a los mismos a que lleguen de común acuerdo las partes con sujeción a lo previsto en la ley."

SEXTA: Se modifica el décimo primer párrafo del Artículo Tercero del Contrato, que fue modificado por la Addenda Nº. 1, para que lea así:

"Una vez terminada la Obra respecto de cualquiera de sus tramos componentes y habiéndose autorizado su operación por parte del Ministerio de Obras Públicas, EL CONCESIONARIO tendrá en relación con el respectivo tramo componente todas las obligaciones, al igual que todos los derechos, relativos al mantenimiento, operación y explotación del respectivo tramo componente, con total independencia de la Concesión que por este medio se otorga en relación con cada uno de los otros tramos componentes por concluir, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo Décimo Primero del Contrato en cuanto a la ganancia razonable. En tal caso, el monto de la fianza de cumplimiento se reducirá proporcionalmente al monto que corresponda a la Concesión del respectivo tramo componente en operación, y la fianza así reducida continuará respondiendo por las obligaciones de EL CONCESIONARIO respecto de los tramos componentes por concluir. Las partes convienen que una vez EL CONCESIONARIO termine parte de la totalidad de la Obra, en condiciones de ser explotada, y la misma supere el

40% del monto de la inversión original, el Ministerio de Obras Públicas autorizará que el monto de la fianza consignada se reduzca a un 3% del monto de las inversiones por concluir, de conformidad con lo establecido por el artículo 22 del Decreto Ejecutivo No.17 de 29 de noviembre de 1989 y sus reformas”.

SEPTIMA: Se modifica el último párrafo del Artículo Tercero del Contrato, así como el cuadro de tarifas del Corredor Norte, con el objeto de incorporar al mismo las tarifas que corresponden a la Fase II, para que lea así:

“**EL CONCESIONARIO** cobrará, en concepto de peajes, las tarifas referidas a valores de diciembre de 1994 que se detallan a continuación, las cuales estarán sujetas al régimen de revisión y ajuste previsto en el presente contrato.”

CORREDOR NORTE

<u>No.</u>	<u>Clase</u>	<u>Tipo</u>	<u>Tarifas Máximas por Tramos</u>	
			<u>Albrook</u>	<u>Tinajitas</u>
			<u>Tinajitas</u>	<u>Tocumen</u>
1	A	Motocicletas, Automóviles, Pick Ups	B/.1.50	B/.1.50
2	B	Microbuses, Autobuses 2 y 3 ejes	B/.4.00	B/.4.00
3	C	Camiones de 2 y 3 ejes	B/.7.00	B/.7.00
4	D	Camiones de 4 o más ejes	B/.9.00	B/.9.00

OCTAVA: Se modifica el primer párrafo del numeral 3 del Artículo Quinto del Contrato, que fue modificado por la Addenda N° 1, para que lea así:

“3. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 24 de la Ley 5 de 1988, antes y durante la construcción y administración de la Obra, las entidades financieras de **EL CONCESIONARIO** estarán exentas del pago del impuesto sobre la renta, sobre los intereses que cobran por el uso del dinero y que se causen en relación con los préstamos otorgados para el financiamiento de la Obra; sea que se otorguen directamente a **EL CONCESIONARIO**, o indirectamente a través de fideicomisos u otros vehículos financieros que se utilicen con tal finalidad. Para los efectos de lo aquí dispuesto, las expresiones “entidades financieras”, “préstamos” e “intereses” tendrán el significado atribuido a las mismas en el Artículo 38-B del Decreto Ejecutivo No. 17 de 29 de noviembre de 1989, adicionado por el Decreto Ejecutivo No. 61 de 17 de septiembre de 1997.”

NOVENA: Se modifican los párrafos sexto y séptimo del Artículo Sexto del Contrato, para que lean así:

“Queda excluida de esta obligación la vía férrea actual.

De la misma forma, se compromete a no realizar mejoras a la actual carretera Panamá – Colón a niveles que representen competencia a **EL CONCESIONARIO.**”

DECIMA : Se modifica el artículo Décimo del Contrato, modificado por la Addenda No.1, para que lea así:

“**DECIMO: EL CONCESIONARIO** se compromete a terminar la Obra respecto a cada uno de los tramos componentes, a partir de la Orden de Proceder que para tal efecto emita el Ministerio de Obras Públicas en los siguientes plazos :

1. Fase I del Corredor Norte (Albrook-Tinajitas): 34 meses.
2. Fase II del Corredor Norte (Tinajitas-Tocumen) : 48 meses

EL CONCESIONARIO se compromete a terminar los segmentos que componen la Fase II del Corredor Norte (Tinajitas-Tocumen), con respecto a cada uno de ellos, a partir de la expedición de la respectiva Orden de Proceder, de acuerdo a los plazos y condiciones siguientes:

- a) Segmento Tinajitas – Club de Golf: 24 meses.

El primer segmento de la Fase II del Corredor Norte, que comprende desde Tinajitas hasta el Club de Golf, se construirá de cuatro (4) carriles de circulación, dentro del término arriba señalado, que empezará a computarse a partir de la entrega de la Orden de Proceder correspondiente.

- b) Segmento Club de Golf – Tocumen: 24 meses.

El segmento Club de Golf a Tocumen, contará inicialmente con dos (2) carriles de circulación y será construido en doce (12) meses, contados a partir de la fecha en que se pongan en operación las obras pertenecientes al segmento Tinajitas – Club de Golf. Los últimos dos (2) carriles que

comprende el segmento Club de Golf – Tocumen, serán ejecutados por **EL CONCESIONARIO** en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la fecha de puesta en operación de los dos (2) primeros carriles de este segmento.

3. Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden): 36 meses

4. Tramo II de la Autopista Panamá – Colón (Madden – Colón): 40 meses. **EL ESTADO** y **EL CONCESIONARIO** acuerdan que la construcción del Tramo II de la Autopista Panamá-Colón (Madden-Colón) será iniciada por **EL CONCESIONARIO** a más tardar el 1 de diciembre del 2001, o en fecha anterior por solicitud de **EL CONCESIONARIO**. El Tramo Madden-Colón, será construido en un periodo de cuarenta (40) meses. **EL CONCESIONARIO** podrá explotar la vía al momento en que dos (2) carriles de circulación estén operativos y sean autorizados por el Ministerio de Obras Públicas.

El inicio del plazo de construcción de cada tramo componente se fijará a partir de la Orden de Proceder correspondiente a dicho tramo, que para tal efecto emita el Ministerio de Obras Públicas. **EL ESTADO** y **EL CONCESIONARIO** acuerdan que las Ordenes de Proceder pendientes para los tramos componentes arriba señalados se expedirán en el siguiente orden:

a) Fase II del Corredor Norte (Tinajitas – Tocumen)

b) Tramo II de la Autopista Panamá – Colón (Madden – Colón)

EL CONCESIONARIO entregará los Estudios de Impacto Ambiental correspondientes a cada segmento de la Fase II del Corredor Norte, para su revisión y aprobación por parte de la Autoridad Nacional del Ambiente, con una antelación de seis (6) meses a la fecha de inicio de la construcción de cada uno de los segmentos. Se entenderá que existe incumplimiento de lo pactado por parte de **EL CONCESIONARIO** si la entrega de los Estudios de Impacto Ambiental no se hace dentro del término estipulado en esta cláusula.

En el caso en que la Orden de Proceder para la Fase II del Corredor Norte no se imparta antes del 30 de diciembre de 1999 o la servidumbre de cualquier tramo componente no se pueda garantizar por parte de **EL ESTADO** en un término de dos (2) años a partir de la Orden de Proceder que para tal efecto

imparta el Ministerio de Obras Públicas, el Objeto de la Concesión se reducirá a los Tramos Componentes puestos en operación hasta la fecha y el Monto Total Recuperable se ajustará deduciendo del mismo las Inversiones no ejecutadas así como sus respectivas Ganancias Razonables.”

DECIMA PRIMERA : Se modifica el primer párrafo del Artículo Décimo Primero del Contrato, modificado por la Addenda N°.1 y se adicionan seis párrafos a continuación del mismo, para que lea así:

“Se conviene que el monto total recuperable de **EL CONCESIONARIO** será de B/.503,059,877.00(Quinientos tres millones cincuenta y nueve mil, ochocientos setenta y siete Balboas con 00/100), desglosada así:

Inversión	B/.423,094,935.00
Ganancia Razonable	B/. 79,964,942.00
Total	<u>B/.503,059,877.00</u> ”

Para los efectos del monto total recuperable de la Fase II del Corredor Norte, que incluye la conclusión del intercambio existente en Tihajitas, la troncal con un recorrido aproximado de catorce (14) kilómetros y cuatro (4) nuevos intercambios, las partes convienen que la inversión es de B/94,327,321.00 (Noventa y cuatro millones trescientos veintisiete mil trescientos veintitún balboas con 00/100) y la ganancia razonable de B/17,827,863.00 (Diecisiete millones ochocientos veintisiete mil ochocientos sesenta y tres balboas con 00/100).

Las partes acuerdan asimismo, que la inversión de la Fase II del Corredor Norte, será ejecutada por **EL CONCESIONARIO** según la propuesta y los planos preliminares que ha presentado al Ministerio de Obras Públicas y comprende, incluyendo la troncal, puentes y accesos, un área total aproximada de 376,466 (Trescientos setenta y seis mil cuatrocientos sesenta y seis) metros cuadrados de pavimento, con un valor unitario de B/250.56 (Doscientos cincuenta balboas con 56/100) por metro cuadrado de pavimento construido. Este valor unitario comprende todos los costos relativos a la Obra, como son estudios, diseños, construcción y el valor de las afectaciones privadas.

Una vez aprobados los planos finales, en caso de existir diferencia entre el número de metros cuadrados estipulados en el párrafo anterior y el área total del proyecto, el Ministerio de Obras Públicas procederá a obtener las autorizaciones correspondientes a fin de ajustar el monto total de la inversión y la ganancia razonable respectiva, sobre la base del valor unitario por metro

cuadrado descrito en esta cláusula. Tales autorizaciones deberán ser otorgadas antes de la emisión de la Orden de Proceder respectiva.

Al concluir la ejecución de la obra y como parte del Acta Final, **EL CONCESIONARIO** deberá certificar la cantidad real de metros cuadrados de pavimento de la inversión desarrollada, que deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas. Las partes acuerdan que el monto total recuperable de la Fase II del Corredor Norte (inversión más su ganancia razonable proporcional) podrá aumentar o disminuir por razón del total de metros cuadrados de pavimento realmente construidos, calculados al mismo valor de inversión de B/250.56 (Doscientos cincuenta balboas con 56/100) por metro cuadrado; obligándose **EL ESTADO** a reconocer a **EL CONCESIONARIO** como parte de este monto total recuperable, el valor de los metros cuadrados de pavimento construidos en exceso, más su ganancia razonable proporcional correspondiente y, si ello fuere el caso, deducirá de dicho monto total recuperable el valor de los metros cuadrados de pavimento no construidos, más su ganancia razonable proporcional. El reconocimiento de toda modificación del monto total recuperable deberá sujetarse al cumplimiento de los requisitos legales correspondientes.

Si **EL CONCESIONARIO** considera conveniente realizar inversiones adicionales no contempladas en la propuesta a que se refiere el párrafo tercero de este artículo, deberá contar con la aprobación previa y expresa del Ministerio de Obras Públicas, lo mismo que cumplir con los demás requisitos de ley, para que la inversión sea reconocida.

DECIMA SEGUNDA : Se modifica el tercer párrafo del Artículo Décimo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda N°. 1, para que lea así:

“En caso de que por razones imputables a **EL CONCESIONARIO**, éste incumpla en la construcción de alguno de los tramos componentes y se hubiese decretado la caducidad de la Concesión en tal tramo componente, del monto total recuperable se restará un valor equivalente a la inversión no ejecutada en el respectivo tramo componente, más el valor equivalente a la ganancia razonable de la inversión no ejecutada en el respectivo tramo componente, todo ello sin perjuicio de la Concesión otorgada respecto de cada

uno de los otros tramos componentes ni de los derechos que tuviesen reconocidos a su favor los terceros que otorguen financiamiento en relación con los mismos.”

DECIMA TERCERA : Se modifica el cuarto párrafo del Artículo Décimo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda Nº.1, para que lea así:

“Para los efectos de la caducidad a que se refiere el párrafo anterior, el monto de la inversión y ganancia razonable correspondiente a cada tramo componente se detalla a continuación:

TRAMO COMPONENTE	INVERSION	GANANCIA TOTAL RAZONABLE
Fase I Corredor Norte	B/. 102,262,247.00	B/. 19,327,565.00
Fase II del Corredor Norte		
Segmento Tinajitas –El Golf	B/. 33,688,293.00	B/. 6,367,087.00
Segmento El Golf-Tocumen (1ª Etapa)	B/. 34,323,964.00	B/. 6,487,229.00
Segmento El Golf-Tocumen (2ª Etapa)	B/. 26,315,064.00	B/. 4,973,547.00
Tramo I Autopista Panamá-Colón	B/. 71,019,539.00	B/. 13,422,693.00
Tramo II Autopista Panamá-Colón (1ª Etapa)	B/. 88,004,979.00	B/. 16,632,941.00
Tramo II Autopista Panamá-Colón (2ª Etapa)	B/. 67,480,849.00	B/. 12,753,880.00
TOTAL	<u>B/. 423,094,935.00</u>	<u>B/. 79,964,942.00</u>

DECIMA CUARTA : Para los efectos de lo dispuesto en el Artículo Décimo del Contrato, **EL ESTADO** hace constar y **EL CONCESIONARIO** reconoce, que a la fecha el Ministerio de Obras Públicas ha impartido: (I) Orden de Proceder respecto de la Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas), mediante Nota No. DM-718, fechada treinta (30) de junio de 1995; y (II) Orden de Proceder respecto del Tramo I de la Autopista (Panamá - Madden), mediante Nota DM-503, fechada dieciocho (18) de junio de 1996. Las partes acuerdan que la Orden de Proceder para la Fase II del Corredor Norte (Tinajitas – Club de Golf) se impartirá treinta (30) días calendario siguientes a la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental por parte del Autoridad Nacional del Ambiente y el Tramo II de la Autopista Panamá – Colón (Madden - Colón) tal como esta descrito en la cláusula Décima de la presente Addenda.

DECIMA QUINTA : Se modifica la cláusula Décima Sexta, de la Addenda Nº.1, para que lea así:

“Las partes acuerdan que para efectos de la revisión de tarifas de peajes se aplicará el sistema de revisión de tarifas descrito en el Anexo N°.1 de la Addenda N°.2, el cual ha sido aprobado por el Consejo de Gabinete.”

DECIMA SEXTA: EL CONCESIONARIO ha presentado el endoso correspondiente a la Fianza de Cumplimiento de Contrato de conformidad con lo establecido en el párrafo final Artículo 12-A de la Ley No.1 del 6 de enero de 1999.

DECIMA SEPTIMA: EL CONCESIONARIO adhiere al presente contrato timbres por valor de B/.94,327.40 (Noventa y cuatro mil trescientos veintisiete balboas con 40/100) de conformidad con lo establecido en el artículo 967 del Código Fiscal.


DECIMA OCTAVA: Queda entendido entre las partes que el Contrato No.98 de 29 de diciembre de 1994, conforme quedó modificado por Addenda No.1 de 26 de diciembre de 1996, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones convenidos en virtud de esta Addenda.

Para fe y constancia de lo cual se suscribe el presente acuerdo, a los 18 días del mes de junio de 1999,

EL ESTADO


LUIS E. BLANCO
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

EL CONCESIONARIO


MAXIMO HADDAD ABED
PYCSA PANAMA, S.A

REFRENDO


CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

1. PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACION DE TARIFAS

a) Mecanismo de Actualización de Tarifas por efectos de Inflación:

a.1) Mecanismo de Actualización de Tarifas por efectos de Inflación al Inicio de Operaciones:

A fin de determinar las tarifas al inicio de la operación de cualquiera de los tramos componentes de la concesión, se utilizarán las tarifas que se establecen en el contrato de concesión, ajustadas por un valor igual a la variación sufrida por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) determinado por la Contraloría General de la República desde diciembre de 1994 hasta la fecha de la puesta en operación.

Las tarifas máximas que se aplicarán al inicio de operaciones, serán las que resulten de la aplicación del siguiente mecanismo:

Tarifas al Inicio de Operaciones = Tarifa de contrato * (IPC fecha de inicio de operaciones) / IPC (dic. 1994)

a.2) Mecanismo de Actualización de Tarifas por Efectos de Inflación para los años subsecuentes:

Con posterioridad al inicio de la operación de la concesión, las tarifas de peaje se ajustarán por inflación: cada año a partir del último ajuste realizado y durante todo el plazo de la concesión, por un valor igual a la variación sufrida por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) determinado por la Contraloría General de la República o antes si dicho Índice sufre un incremento mayor al 5% (cinco por ciento) con respecto al índice utilizado en el último ajuste.

Para los posteriores incrementos de tarifas por efectos inflacionarios, se aplicará el siguiente mecanismo:

Nueva tarifa = Tarifa actual * (IPC (Fecha solicitud) / IPC (Solicitud anterior))

Donde IPC = Índice de Precios al Consumidor determinado por la Contraloría General de la República.

Queda entendido que el Concesionario tendrá la facultad de cobrar tarifas parciales por recorridos parciales del Corredor Norte (Fase I y Fase II), así como en la Autopista Panamá - Tramo I y Tramo II.

b) Mecanismo de Distribución de Tarifas para alguno o algunos de los Segmentos de cualquiera de los tramos componentes en Operación.

El CONCESIONARIO podrá modificar las tarifas vigentes de algún o algunos segmentos de cualquier tramo componente, previo aviso al MOP, siempre y cuando la tarifa aplicada no exceda la tarifa máxima del tramo componente.

c) Ajuste de tarifas a partir del cuarto año

Adicionalmente a las actualizaciones y ajustes señalados en los incisos anteriores, con la aprobación de ésta addenda por el Consejo de Gabinete, se autoriza a EL CONCESIONARIO a incrementar anualmente las tarifas vigentes a partir del cuarto año y hasta el noveno año, en un porcentaje no mayor al 20% anual. Si luego de aplicar todos los ajustes señalados, las proyecciones financieras indican que EL CONCESIONARIO no podrá obtener el monto total recuperable dentro del plazo de la concesión, dicho incremento podrá aplicarse después del noveno año hasta que se restablezca el equilibrio financiero del proyecto.

d) Mecanismo de Ajuste de Tarifas por Cambio de Paridad de la Moneda con respecto al Dólar de Los Estados Unidos de América:

Adicionalmente, EL CONCESIONARIO podrá actualizar las tarifas vigentes siempre que ocurra un cambio en la paridad de la moneda oficial de Panamá con respecto al dólar de los Estados Unidos de América.

Para lo efectos del presente mecanismo, todas las tarifas expresadas en balboas se entenderán equivalentes a dólares en los Estados Unidos de América, a razón de un (1) dólar por cada 1 (un) balboa de la tarifa así expresada. Por consiguiente, en caso de que el balboa panameño dejase de tener paridad con el dólar de los Estados Unidos de América, las cantidades expresadas en balboas se entenderán automáticamente ajustadas a los efectos de mantener el valor de las tarifas en dólares de los Estados Unidos de América tomando para ello, como tasa de cambio, la tasa por la cual el balboa sea convertible en dólares de los Estados Unidos de América en un mercado, dentro o fuera de Panamá en el cual no existan restricciones a la libre convertibilidad de balboas por dólares.

Se entiende por " balboa", para los efectos antes señalados, la moneda oficial de la República de Panamá o cualquier otra moneda que en el futuro la sustituya (si la hubiere).

II CONSIDERACIONES GENERALES PARA APLICAR LOS AJUSTES DE TARIFA AQUÍ APROBADOS:

EL CONCESIONARIO, deberá informar por escrito al Ministerio de Obras Públicas (en adelante, el MOP) el cálculo de cualquier ajuste tarifario basado en este documento en función de los tipos de vehículo. Así como la tarifa correspondiente a cada uno de ellos.

EL CONCESIONARIO dará aviso en un plazo no menor de 40 (cuarenta) días previos a la entrada en vigor de dicha actualización, y el MOP deberá responder a este informe por el mismo medio en un plazo no mayor de 20 (veinte) días, a partir de la notificación.

En caso de tener objeciones al cálculo presentado basado en este documento, el MOP indicará por escrito claramente las razones de la improcedencia del

mismo, a fin de que EL CONCESIONARIO realice los ajustes a que haya lugar dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes. A partir de que EL CONCESIONARIO entregue la nueva propuesta, el MOP contará con un plazo



de cinco (5) días hábiles para responder nuevamente, y así sucesivamente hasta que dé finalmente por aceptado el cálculo presentado.

Si los plazos antes descritos se vencen sin que el MOP de respuesta y EL CONCESIONARIO aplica las nuevas tarifas, ello no constituirá causal de caducidad de la concesión, aún cuando hubiese existido error en el cálculo efectuado, en cuyo caso se efectuarán las correcciones que procedan.

Las tarifas autorizadas serán las máximas que podrá cobrar EL CONCESIONARIO, por lo que podrá otorgar descuentos o bonificaciones como parte de su estrategia de comercialización, sin que ello implique renuncia alguna de su parte, al importe de las tarifas que estuvieren vigentes ni el rendimiento mínimo esperado de la inversión, por lo que al término de la promoción, oferta o descuento, EL CONCESIONARIO volverá a cobrar la tarifa que estuviere vigente o la que resulte conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión. Las tarifas máximas podrán ser revisadas y/o modificadas

Tantas veces como sea necesario, siempre y cuando cumpla con los límites, plazos y procedimientos aquí establecidos para cada caso.

EL ESTADO autoriza al EL CONCESIONARIO a redondear el resultado de la aplicación de cualquiera de los ajustes tarifarios, a los B/.0.05 (cinco centésimos de balboa) inmediatos superiores.

Cualquier aumento adicional al que resulte por aplicación de este mecanismo aprobado por el Consejo de Gabinete, deberá contar con la aprobación de dicho organismo.

Únicamente estarán exentos de pago de peaje, o tarifas, los vehículos propiedad del Estado que estén prestando un servicio de emergencia, tales como carros de bomberos, de policía o ambulancias, debidamente identificados con matrícula y otros distintivos que los acrediten como tales y los vehículos que transporten personal destinado a las labores de inspección y fiscalización de las actividades de EL CONCESIONARIO debidamente autorizadas por el MOP y previa notificación a EL CONCESIONARIO con anticipación.

SUPERINTENDENCIA DE BANCOS

RESOLUCION S.B. N° 4-99

(De 7 de julio de 1999)

EL SUPERINTENDENTE DE BANCOS

en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el Numeral 3 del Artículo 16 del Decreto Ley No. 9 de 26 de febrero de 1998, la Junta Directiva de la Superintendencia de Bancos estableció las normas para la aplicación de los límites de concentración de crédito establecidos por el Artículo 64 de dicho Decreto Ley en Bancos de Licencia General, mediante su Acuerdo No. 2-99 de 11 de mayo de 1999;

Que, de conformidad con el Artículo 8 del Acuerdo No. 2-99 todo Banco deberá presentar a la Superintendencia una lista de los

Que del examen de la documentación aportada, ha quedado debidamente comprobado que la referida asociación cumple con los requisitos exigidos por la Ley.

Por tanto,

La Ministra de la Juventud, la Mujer, la Niñez y la Familia,
en uso de sus facultades legales,

RESUELVE:

Reconocer a la asociación denominada DE NOTRE DAME DE PANAMÁ, como organización de carácter social sin fines de lucro.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Decreto Ejecutivo N° 28 de 31 de agosto de 1998, modificado por el Decreto Ejecutivo N° 27 del 10 de agosto de 1999.

NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE Y PUBLÍQUESE

ALBA E. TEJADA DE ROLLA
Ministra de la Juventud, la Mujer,
la Niñez y la Familia

ESTELABEL PIAD HERBRUGER
Viceministra de la Juventud, la Mujer,
la Niñez y la Familia

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADDENDA N° 3 AL CONTRATO N° 98
(DE 29 DE DICIEMBRE DE 1999)

Entre los suscritos, a saber: **SU EXCELENCIA LUIS E. BLANCO**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de Identidad Personal No.8-124-800, **MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**, en nombre y representación de **EL ESTADO**, debidamente autorizado por la Resolución de Gabinete No.89 de 19 de agosto de 1999, quien en lo sucesivo se llamará **EL ESTADO**, por una parte y por la otra, **MAXIMO HADDAD ABED**, portador de pasaporte No. 96000001834, en nombre y representación de **PYCSA PANAMA, S.A.**, debidamente inscrita en el Registro Público, Sección de Micropelícula Mercantil a Ficha 294875, Rollo 44260, Imagen 82, por la otra parte, quien en lo sucesivo se llamará **EL CONCESIONARIO**, se ha convenido en celebrar la presente Addenda No.3 al Contrato No.98 de 29 diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Addenda No.1 de 26 de diciembre de 1996 y la Addenda No.2 de 18 junio de 1999 (en lo sucesivo "el Contrato") de conformidad con las siguientes Cláusulas:

PRIMERA: EL ESTADO, acepta y reconoce a EL CONCESIONARIO la suma de DIECINUEVE MILLONES OCHOCIENTOS QUINCE MIL SETECIENTOS SETENTA Y OCHO BALBOAS CON 00/100 (B/.19,815,778.00) cuya ganancia razonable equivale a la suma de TRES MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL CIENTO OCHENTA Y DOS BALBOAS (B/.3,745,182.00) en concepto de obras adicionales ejecutadas en el Corredor Norte, Fase I, las cuales se encuentran

détalladas en el Anexo No.1 de la presente Addenda al Contrato, el cual contiene el detalle de las obras y el desglose de monto de las mismas.

SEGUNDA: Se modifica el párrafo primero del Artículo Décimo Primero del Contrato, modificado por la Addenda No.1 y Addenda No.2, para que se lea así:

“Se conviene que el monto total recuperable de EL CONCESIONARIO será de QUINIENTOS VEINTISEIS MILLONES SEISCIENTOS VEINTE MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y SIETE BALBOAS CON 00/100 (B/.526.620,837.00) desglosados Así:

Inversión	B/.442,910,713.00
Ganancia Razonable	B/. 83,710,124.00
Total	B/.526,620,837.00

TERCERO: Se modifica el noveno párrafo del Artículo Décimo Primero del Contrato, que fue modificado por la Addenda No.1 y Addenda No.2, para que se lea así:

“Para los efectos de la caducidad a que se refiere el párrafo anterior, el monto de la inversión correspondiente y ganancia razonable a cada tramo componente se detalla a continuación:

TRAMO COMPONENTE	INVERSION	GANANCIA RAZONABLE
Fase I Corredor Norte	B/.122.078,025.00	B/.23,072,747.00
Fase II del Corredor Norte		
Segmento Tinajitas- El Golf	B/.33,688,293.00	B/. 6,367,087.00
Segmento El Golf- Tocumen (1ª.Etapa)	B/.34,323,964.00	B/. 6,487,229.00
Segmento El Golf- Tocumen (2ª.Etapa)	B/.26,315,064.00	B/. 4,973,547.00
Tramo I Autopista Panamá- Colón	B/.71,091,539.00	B/.13,422,693.00
Tramo II Autopista Panamá-Colón (1ª. Etapa)	B/.88,004,979.00	B/.16,632,941.00
Tramo II Autopista Panamá- Colón (2da. Etapa)	B/.67,480,849.00	B/.12,753,880.00
TOTAL	B/.442,910,713.00	B/.83,710,124.00

CUARTA: Queda entendido entre las partes que el presente Contrato No.98 de 29 de diciembre de 1994, conforme quedo modificado por la Addenda No.1 de 26 de diciembre de 1996, así como por la Addenda No.2 de 18 de junio de 1999, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones convenidos en virtud de ésta Addenda.

Para fe y constancia de lo cual se suscribe el presente acuerdo, a los 30 del mes de agosto de 1999.

EL ESTADO
LUIS E. BLANCO
 Ministro de Obras Públicas

EL CONCESIONARIO
MAXIMO HADDAD
PICSA, PANAMA, S.A.

REFRENDO
GUSTAVO A. PEREZ
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Para constancia se extiende y firma este documento en la ciudad de Panamá a los siete (7) días del mes de septiembre de 2001.

EL ESTADO

VICTOR N. JULIAO GELONCH
Ministro de Obras Públicas

EL CONTRATISTA

JOSE F. JELENZKY C.
Constructora Nova, S.A.

REFRENDO

ALVIN WEEDEN GAMBOA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Panamá, ocho (8) de octubre de 2001

ADDENDA N° 4
AL CONTRATO N° 98
(De 29 de diciembre de 1994)

Entre los suscritos, a saber: **SU EXCELENCIA VICTOR N. JULIAO G.** varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No.8-101-586, **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**, en nombre y representación de **EL ESTADO**, por una parte, debidamente autorizado por la Resolución de Consejo de Gabinete No.13 de 21 de marzo de 2001, Gaceta Oficial No. 24,267 y por la otra **MÁXIMO HADDAD ABED**, portador de pasaporte No.P.N. 9600001834 en nombre y representación de **PYCSA PANAMÁ S.A.**, debidamente inscrita en el Registro Público, Sección de Micropelículas Mercantil a Ficha 294875, Rollo 44260. Imagen 82, quien en lo sucesivo se llamará **EL CONCESIONARIO**, han convenido celebrar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 12-A de la Ley 5 de 1988, adicionado con la Ley 1 del seis (6) de enero de mil novecientos noventa y nueve (1999), la presente **ADDENDA No.4** al Contrato No.98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó modificado en virtud de la Addenda No.1 de 26 de diciembre de 1996, la Addenda 2 de 18 de junio de 1999 y la Addenda 3 de 19 de agosto de 1999, de conformidad a los siguientes términos:

PRIMERO: EL ESTADO, acepta y reconoce a **EL CONCESIONARIO** la suma de UN MILLÓN CATORCE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y SIETE BALBOAS CON 47/100 (B/.1,014,547.47), cuya ganancia razonable equivale a la suma de CIENTO NOVENTA Y UN MIL SETECIENTOS CUARENTA Y NUEVE BALBOAS CON 46/100 (B/.191,749.46), en concepto de obras adicionales a ejecutarse en el Corredor Norte Fase I, las cuales se encuentran debidamente detalladas y desglosados los montos de las mismas en el Anexo No.1 de la presente Addenda No.4 al Contrato 98 de 29 de diciembre de 1994.

SEGUNDO: Se adiciona el siguiente párrafo a la cláusula Primera del Contrato, que a partir de la fecha se leerá así, como párrafo siete (7) :

“Obras Adicionales” son aquellas obras que **EL ESTADO** y **EL CONCESIONARIO** de mutuo acuerdo reconozcan que formen parte de uno o varios tramos componentes, posterior a la puesta en operación de él o los respectivos tramos componentes, manteniéndose para ambas partes las obligaciones y derechos para cada tramo componente.

TERCERO: Se modifica el párrafo primero de la Cláusula Décimo Primera del Contrato para que se lea así:

“Se conviene que el monto total recuperable de **EL CONCESIONARIO** será de QUINIENTOS VEINTISIETE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTISIETE MIL CIENTO TREINTA Y TRES BALBOAS CON 88/100 (B/.527,827,133.88), desglosados así:

Inversión	B/.443,925,260.42
Ganancia Razonable	B/. 83,901,873.46
	B/.527,827,133.88

CUARTO: Se modifica el párrafo noveno de la Cláusula Décimo Primera del Contrato, modificado por la Addenda No.1, Addenda No.2 y la Addenda No.3, para que se lea así:

“Para los efectos de la caducidad a la que se refiere el párrafo anterior, el monto de la inversión correspondiente y ganancia razonable a cada tramo componente se detalla a continuación:

TRAMO COMPONENTE	INVERSIÓN	GANANCIA RAZONABLE
Fase I del Corredor Norte	B/. 123,092,572.42	B/.23,264,496.46
Fase II del Corredor Norte		
Segmento Tinajitas-El Golf	33,688,293.00	6,367,087.00
Segmento El Golf –Tocumen (1ª.Etapa)	34,323,964.00	6,487,229.00
Segmento El Golf –Tocumen (2da.Etapa)	26,315,064.00	4,973,547.00
Tramo I Autopista Panamá-Colón	71,019,539.00	13,422,693.00
Tramo II Autopista Panamá-Colón (1ª. Etapa)	88,004,979.00	16,632,941.00
Tramo II Autopista Panamá-Colón (2da. Etapa)	67,480,849.00	12,753,880.00
TOTAL	B/. 443,925,260.42	B/. 83,901,873.46

QUINTO: Queda entendido entre las partes que el presente Contrato No.98-94 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la

Addenda No.1, Addenda No.2, Addenda No.3 y la presente Addenda No.4 y sus Anexos, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna que no surja mediante el procedimiento establecido en este Contrato y la Ley 5 de 1988 y sus reglamentaciones.

Dado en la Ciudad de Panamá a los veinte (20) días del mes de agosto de dos mil uno (2001).

EL ESTADO

VICTOR N. JULIAO GELONCH
Ministro de Obras Públicas

POR EL CONCESIONARIO

MAXIMOHADDAD ABED
PYCSA Panamá, S.A.

REFRENDO

ALVIN WEEDEN GAMBOA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Panamá, veinte de septiembre de 2001

ANEXO No.1

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADDENDA No. 4 AL CONTRATO 98
Del 29 de diciembre de 1994**

EL ESTADO, a través del Ministerio de Obras Públicas reconoce, dentro de la presente Addenda No.4 a favor de **EL CONCESIONARIO** como monto de inversión y ganancia razonable para las obras adicionales que se describen a continuación y cuyo monto se desglosa en la cláusula primera de la presente Addenda No. 4, la suma de UN MILLÓN DOSCIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS CON 88/100 (B/.1,206,296.88) que recuperara **EL CONCESIONARIO** de acuerdo a los métodos convenidos en este contrato.

Dicha suma se desglosa en la forma siguiente:

1. Para el Acceso al Corredor Norte en el Intercambio por la Avenida Juan Pablo II en dirección hacia Balboa y Albrook, según presupuestos y planos que forman parte del presente Anexo No.1 de esta Addenda No.4, la inversión y ganancia razonable es la suma de SETECIENTOS VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CINCO BALBOAS CON 76/100 (B/. 725,865.76), divididos así:

Inversión	B/. 610,484.24
Ganancia Razonable	<u>B/. 115,381.52</u>
	B/. 725,865.76

2. Para el Acceso del Corredor Norte por el Intercambio Boulevard El Dorado que permite la salida en dirección a Clayton, según presupuestos y planos que forman parte del Anexo No.1 de esta Addenda No.4, la inversión y ganancia razonable es de CUATROCIENTOS OCHENTA MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y UN BALBOAS CON 12/100 (B/. 480,431.12), divididos así:

Inversión	B/. 404,003.18
Ganancia Razonable	<u>B/. 76,307.94</u>
	B/. 480,431.12

Dado en la Ciudad de Panamá a los veinte (20) días del mes de agosto de dos mil uno (2001).

EL ESTADO
VICTOR N. JULIAO GELONCH
Ministro de Obras Públicas

POR EL CONCESIONARIO
MAXIMO HADDAD ABED
PYCSA Panamá, S.A.

REFRENDO

ALVIN WEEDEN GAMBOA
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Panamá, veinte de septiembre de 2001

AVISOS

AVISO

Dando cumplimiento al artículo 777 del Código de Comercio la sociedad **INVERSIONES ABO, S.A.** cierra definitivamente el comercio denominado **BAR EL GALLITO** ubicado en la Avenida Belisario Porras en David, Chiriquí, mediante resuelto N° 248 de fecha 2 de octubre de 2001 y cancela la Lic. TIPO "B" otorgada por la Dirección General de Comercio Interior, Panamá, 19 de octubre de 2001.
L-476-516-30
Segunda Publicación

RESOLUCION N°

A-DAJ-2001-007
La Chorrera, 29 de junio de 2001

VISTOS: Que el Señor **VICENTE HON BAYARD**, varón, panameño, mayor de edad, con cédula de identidad personal N° PE-11-1166, con residencia en el Distrito de La Chorrera, mediante memorial dirigido a este Despacho, solicita se le conceda el permiso para dedicarse a la venta de bebidas alcohólicas al por menor en recipientes CERRADOS en el Establecimiento Comercial denominado "MINI SUPER JOVANNA", ubicado en Río Congo, Calle Principal del Corregimiento de El Arado, Distrito de La Chorrera, por haberle comprado el derecho a llave a la Señora **JOVANNA LIZBETH CEDEÑO CORTEZ**, anterior

Propietario del Establecimiento comercial "MINI SUPER JOVANNA".

Que el Señor **VICENTE HON BAYARD**, solicita que el Depósito de Garantía del Establecimiento denominado "MINI SUPER JOVANNA", sea traspasado a su persona, como nuevo propietario.

Que el Señor **VICENTE HON BAYARD**, adjunto al presente escrito, el Recibo N° 15868, donde se encuentra a **PAZ Y SALVO**, con el Erario Municipal, expedido por la Tesorería Municipal de este Distrito, fotocopia del Contrato de Compra Venta, del Derecho a Llave, del Establecimiento Comercial **MINI SUPER JOVANNA**. Por todo lo anteriormente expuesto, la Suscrita Alcaldesa del Distrito de La Chorrera, en uso de sus facultades legales;

RESUELVE:

1. **CONCEDER**, como en efecto se le concede al Señor **VICENTE HON BAYARD**, de generales conocidas en líneas anteriores, el permiso correspondiente, para que se dedique a la venta de bebidas alcohólicas al por menor en recipientes CERRADOS en el Establecimiento Comercial denominado "MINI SUPER JOVANNA" ubicado en Calle Principal de Río

C o n g o , Corregimiento del Arado, del Distrito de La Chorrera.

2. Se le advierte al señor **VICENTE HON BAYARD**, que deberá cumplir con los Decretos Alcaldicios que regulan el horario, venta y consumo de bebidas alcohólicas en esta clase de Establecimientos.

3. Se le advierte al Señor **VICENTE HON BAYARD**, que deberá comunicar la Apertura de su Local, al Departamento de Tesorería Municipal, para el pago de sus impuestos.

4. Se le comunica al, Señor **VICENTE HON BAYARD**, que una vez que desee realizar el cierre definitivo de la venta de bebidas alcohólicas, deberá comunicarlo al Departamento de Administración de Justicia, para los trámites legales pertinentes.

5. Enviar copia debidamente autenticada de la presente Resolución a la Dirección de Tesorería Municipal del Distrito de La Chorrera, para los fines legales consiguientes
FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley 55 de 10 de julio de 1973.
CUMPLASE,

La Alcaldesa
SRA. LIBERTAD BRENDA DE ICAZA
La Secretaria Ejecutiva de la Administración de Justicia,
SRA. LILIA ESTHER CHONG

DE FRANCO

/lechdef.
L-476-720-50
Segunda Publicación

AVISO PUBLICO

Atendiendo a lo dispuesto en el Artículo 777 del Código de Comercio le comunico al Público que yo, **GREGORIO AMADO ARJONA MONTENEGRO**, con cédula de identidad personal número 6-62-42, propietario del establecimiento comercial denominado "BAR HI - LAMA", Licencia Comercial Tipo B, número 6 - 19289, ubicado en Carretera Nacional - El Hatillo, distrito de Ocú, provincia de Herrera, le vendo dicho negocio a el señor **ELEUTERIO GUEVARA**, con cédula de identidad personal número 7-60-476.

L-476-207-28
Primera Publicación

AVISO N° 12

El suscrito, Juez Primero Seccional de Familia del Primer Circuito Judicial de Panamá.-

HACE SABER QUE:
Dentro del proceso de TUTELA propuesto por **JUAN BAUTISTA RODRIGUEZ GOMEZ** a favor del niño **PEDRO LUIS JIMENEZ RODRIGUEZ**, hijo de los señores **PEDRO LUIS JIMENEZ GUEVARA (Q.E.P.D.)** y **VICTORIA RODRIGUEZ**

MONTENEGRO (Q.E.P.D.), se han dictado sentencia y resolución cuyas fechas y partes resolutivas son del tenor siguiente:

"SENTENCIA N° 89 JUZGADO PRIMERO SECCIONAL DE FAMILIA DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL DE PANAMA. Panamá, dieciséis (16) de febrero de año dos mil uno (2001).
VITOS:

..... En mérito de expuesto, la suscrita JUEZ PRIMERA SECCIONAL DE FAMILIA DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL DE PANAMA SUPLENTE ESPECIAL, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA COMO TUTOR LEGAL del menor **PEDRO LUIS JIMENEZ RODRIGUEZ**, nacido el 14 de julio de 1985, al señor **JUAN BAUTISTA RODRIGUEZ GOMEZ**, varón, panameño, mayor de edad, con cédula de identidad personal N°8-25-602, quien deberá comparecer a este Despacho a fin de que se dicte en firme su cargo.
Se ORDENA al tutor la rendición de cuentas periódicas de su gestión.
Ejecutoriada la presente sentencia publíquese la misma en la Gaceta Oficial, e inscribese en el Registro Público y en el Registro Civil, tal como lo señalan nuestras normas de procedimiento.

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
ADENDA No. 5 AL

Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994

Los suscritos, a saber: BENJAMIN COLAMARCO PATIÑO, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de Identidad Personal No.8-177-682, Ministro de Obras Públicas, actuando en nombre y representación del Estado, debidamente autorizado por el Decreto de Gabinete No. 1 de 12 de enero de 2007, quien en lo sucesivo se llamará **MOP**; y ANDRÉ LUIZ CAMPOS RABELLO, varón, ingeniero, brasileño, casado, mayor de edad, portador del pasaporte brasileño número CO576073, vecino de esta ciudad, actuando debidamente autorizado en nombre y representación de (i) CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT, S.A., sociedad brasileña inscrita a Ficha S.E.1196, Documento 693864, de la Sección Mercantil del Registro Público, quien en lo sucesivo se denominará **ODEBRECHT**, y de (ii) CONCESIONARIA MADDEN-COLON, S.A. sociedad panameña inscrita a Ficha 549472, Documento Redi 1059726 de la Sección Mercantil del Registro Público, quien en lo sucesivo se denominará, **EL CONCESIONARIO**,

CONSIDERANDO:

Que la empresa PYCSA Panamá S.A. (“PYCSA”) y el MOP, suscribieron el Contrato No.98 de 29 diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No.2 de 18 junio de 1999, la adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999 y la adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001, por el cual PYCSA se obligó a ejecutar el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación de la Autopista Panamá-Colón y del Corredor Norte (la “CONCESION”);

Que mediante acuerdo privado de fecha 29 de junio de 2006, PYCSA y ODEBRECHT llegaron a un acuerdo para la cesión parcial de la CONCESION por parte de PYCSA a ODEBRECHT con respecto al Tramo II de la Autopista Panamá-Colón (denominado en adelante “Tramo Madden-Colón”), en adelante la “CONCESION MADDEN-COLON”;

Que en dicho acuerdo la cesión quedó sujeta, para su validez y eficacia, a que el Estado, hubiese aprobado formalmente una reestructuración jurídica y financiera de la CONCESION MADDEN-COLON que hiciese factible el proyecto;

Que la CONCESIÓN, en su cláusula décima cuarta, contiene normas que permiten el restablecimiento del equilibrio contractual producido por pérdidas o situaciones de déficit que afecten la CONCESION MADDEN-COLON, y dispone que el concesionario no está obligado a asumir pérdidas o déficit producto de cambios, hechos o circunstancias extraordinarias e imprevisibles;

Que el Estado reconoce que el citado Tramo Madden-Colón no es, en la actualidad, financieramente viable en vista de que los peajes que tendrían que cobrarse a los usuarios para hacerle frente a los costos del estudio, diseño, construcción, operación y mantenimiento serían excesivamente altos;

Que el Estado considera que es de prioritario interés público la construcción del referido Tramo Madden-Colón a la mayor brevedad posible para atender el desarrollo social y económico de dicha área del país;

Que con tal fin, el Estado está dispuesto a cubrir el Déficit Operativo Anual (según el término se define más adelante) de la CONCESION MADDEN-COLON durante los años en que el flujo de tráfico sea insuficiente, en base al método de Peaje Sombra (según el

término se define más adelante) mediante aportes a un fideicomiso, a cambio de que dicho fideicomiso reembolse tal gasto al Estado mediante los excedentes de la operación de dicha concesión, cuando la CONCESION MADDEN-COLON genere excedentes en el futuro;

Que mediante Resolución N°095-06 de 25 de septiembre de 2006 el MOP autorizó la cesión de la CONCESION MADDEN-COLON por parte de PYCSA a ODEBRECHT, y que el MOP, mediante Resolución N°01-07 de 2 de enero de 2007 aprobó que ODEBRECHT cediera la Concesión Madden-Colón a CONCESIONARIA MADDEN-COLON, S.A., una subsidiaria de Odebrecht Inwestimentos em Infraestrutura Ltda., sociedad que dentro del Grupo Odebrecht se dedica al desarrollo y a la administración de concesiones;

Que ODEBRECHT y el Estado han acordado una nueva estructuración jurídica y financiera de la CONCESION MADDEN-COLON, conforme a la cual CONCESIONARIA MADDEN-COLON, S.A., fungirá como concesionaria de la CONCESION MADDEN-COLON, condicionado a que se perfeccionen las diversas transacciones que más adelante se describen;

Que la nueva estructura jurídica y financiera de la Concesión Madden-Colón implica (i) la cesión de la Concesión Madden-Colón por parte de ODEBRECHT al CONCESIONARIO, (ii) la contratación por parte del CONCESIONARIO de Constructora Norberto Odebrecht Panamá, S.A. para el diseño y construcción del Tramo Madden-Colón, y (iii) la constitución de un fideicomiso de administración, garantía e inversión para obtener el financiamiento necesario para la CONCESION MADDEN-COLON, así como para administrar y garantizar las Obligaciones Derivadas de la Concesión Madden-Colón (el “Fideicomiso”);

Que la nueva estructura jurídica y financiera de la CONCESION MADDEN-COLON también implica (i) la cesión al Fideicomiso por parte de EL CONCESIONARIO de los Peajes, (ii) la realización de aportes al Fideicomiso en concepto de Peaje Sombra por parte del Estado (representado por el Ministerio de Economía y Finanzas) para cubrir el Déficit Operativo Anual, (iii) el otorgamiento de una Cogarantía por parte del Estado (representado por el Ministerio de Economía y Finanzas) y (iv) la recuperación por parte del Estado de tales aportes con los excedentes futuros de los ingresos de la CONCESIÓN MADDEN-COLON en concepto de Peajes;

Que la Concesión Madden-Colón tendrá dos fases de financiamiento:

La Fase I, durante la cual:

(a) Una vez firmado el contrato por el cual se constituirá el Fideicomiso (el “Contrato de Fideicomiso”), el Fiduciario, en representación del Fideicomiso, contratará el Préstamo Puente (según el término se define más adelante). El o los contratos que el Fiduciario deba firmar, en representación del Fideicomiso, para perfeccionar la contratación del Préstamo Puente, serán previamente aprobados por el Estado, representado por el Ministerio de Economía y Finanzas.

(b) El Fiduciario, en representación del Fideicomiso, desembolsará a EL CONCESIONARIO, con los recursos provenientes del Préstamo Puente, los fondos necesarios para realizar el estudio, diseño y construcción del Tramo Madden-Colón, según lo dispuesto en las Condiciones de Construcción y Pago que constituyen el Anexo B de esta Adenda y en el procedimiento de pago que se incluirá en el Reglamento.

(c) El Fiduciario, en representación del Fideicomiso, pagará todas las demás Obligaciones Derivadas de la Concesión Madden-Colón (según el término que se define más adelante) que se generen durante la vigencia de la Fase I, con cargo al Patrimonio Fideicomitado.

La Fase II, durante la cual:

(a) El Fiduciario, en representación del Fideicomiso, contratará uno o más Préstamos de Largo Plazo (según el término se define más adelante) y suscribirá el o los contratos de financiamiento que se requieran previa aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas, quien actuará en nombre y representación del Estado (el “Préstamo de Largo Plazo”).

(b) El Fiduciario, en representación del Fideicomiso, cancelará el Préstamo Puente con los fondos provenientes del Préstamo de Largo Plazo que ingresen directamente al Fideicomiso. El remanente del Préstamo de Largo Plazo, será utilizado para cumplir las obligaciones del Fiduciario derivadas del Contrato de Fideicomiso, según lo dispuesto en las Condiciones de Construcción y Pago que constituyen el Anexo B de esta Adenda y en el procedimiento de pago que se incluirá en el Reglamento.

(c) Previa aprobación del Fiduciario, de los beneficiarios del Fideicomiso y del Ministerio de Economía y Finanzas, quien actuará en nombre y representación del Estado, el Contrato de Fideicomiso podrá ser modificado para contemplar los términos y condiciones que resulten de las negociaciones de él o los Préstamos a Largo Plazo.

Que la nueva estructura jurídica y financiera antes referida hace viable el objeto de la CONCESION MADDEN-COLON, y permitirá al Estado, además, percibir los excedentes que la operación de la CONCESION MADDEN-COLON genere en el futuro, lo cual supone una estructura más ventajosa para el Estado;

Que esta Adenda y la constitución del Fideicomiso han recibido el concepto favorable del Consejo Económico Nacional, y han sido aprobados mediante Resolución de Gabinete N°3 de 12 de enero de 2007 y por el Decreto de Gabinete N° 1 de 12 de enero de 2007 respectivamente;

Hemos convenido en celebrar la presente Adenda a la CONCESION, de conformidad con las siguientes Cláusulas:

PRIMERA: Para los efectos de la presente Adenda, las expresiones y términos que se indican a continuación tendrán el significado atribuido a las mismas por las partes que intervienen:

“Acreedor del Préstamo Puente”: se refiere al Banco Nacional de Panamá, quien otorgará el Préstamo Puente al Fideicomiso.

“Acreedores de Largo Plazo”: se refiere a los bancos o instituciones financieras que, previa aprobación del Estado, representado por el Ministerio de Economía y Finanzas, otorguen el Préstamo de Largo Plazo al Fiduciario, en representación del Fideicomiso, necesario para repagar el Préstamo Puente y pagar al CONCESIONARIO el estudio, diseño y construcción del Tramo Madden-Colón, así como a sus sucesores y cesionarios.

“Certificados de Déficit”: se refiere a los certificados de déficit de flujo de peaje del servicio de la deuda, emitidos en forma definitiva como resultado de la insuficiencia de los recursos previstos para pagar el Déficit Operativo Anual que genere el Déficit del Servicio de la Deuda.

“Cogarantía”: se refiere a la obligación condicionada, contingente e irrevocable del Estado, representado por el Ministerio de Economía y Finanzas, de aportar al Fideicomiso las sumas necesarias para hacerle frente al Déficit del Servicio de la Deuda, con cargo al presupuesto de gastos del Estado.

“Concesión”: tiene el significado que se le atribuye en los considerandos de esta Adenda.

“Contrato de Fideicomiso”: se refiere al contrato por el cual se constituye el Fideicomiso de que trata el décimo considerando de esta Adenda, con sus adendas, anexos y Reglamento.

“Condiciones de Construcción y Pago”: se refiere a los términos y condiciones para realizar el estudio, el diseño y la construcción del Tramo Madden-Colón, así como las condiciones de pago por parte del Fiduciario a EL CONCESIONARIO por el cumplimiento de dichas obligaciones, las cuales se contemplan en el Anexo B de esta Adenda.

“Condiciones de Operación y Mantenimiento”: se refiere a los términos y condiciones que deberán observar el operador del Tramo Madden-Colón y el Fiduciario, en representación del Fideicomiso, en relación a la fase de operación, mantenimiento y explotación de la Concesión Madden-Colón, que incluyen, pero no se limitan al pago a favor de EL CONCESIONARIO de la Tasa de Operación y Mantenimiento o cualquier otra forma de compensación que se pacte con el CONCESIONARIO, las cuales una vez pactadas con el MOP, se harán parte integral de esta adenda y del Contrato de Fideicomiso como un Anexo.

“Déficit Operativo Anual”: se refiere a la insuficiencia de fondos del Patrimonio Fideicomitado, que impide que el Fiduciario haga frente a las Obligaciones Derivadas de la Concesión Madden-Colón. Para efectos operativos, EL FIDUCIARIO enviará al Estado un presupuesto estimado anual previo de la insuficiencia de fondos, según se establecerá en el Contrato de Fideicomiso.

“Déficit del Servicio de la Deuda”: se refiere a la situación de insuficiencia de fondos del Patrimonio Fideicomitado que impide hacer frente al pago total o parcial del servicio de la deuda del Fideicomiso y que da como consecuencia la emisión del Certificado de Déficit.

“Estado”: identificará al Estado Panameño, representado por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas, o a cualquier otra entidad del sector público que comparezca o participe en alguno de los actos que se describen en el presente contrato.

“Fase I”: significa la Fase I de financiamiento prevista en esta Adenda.

“Fase II”: significa la Fase II de financiamiento prevista en esta Adenda.

“Fideicomiso”: significa el fideicomiso creado mediante el Contrato de Fideicomiso, denominado formalmente “Fideicomiso de Administración, Garantía e Inversión Madden-Colón”.

“Fiduciario”: significa el fiduciario del Contrato de Fideicomiso y sus posibles sucesores en el cargo, quien representará al Fideicomiso en su calidad de deudor y agente de repago del Préstamo Puente y del Préstamo de Largo Plazo.

“MOP”: significa Ministerio de Obras Públicas de la República de Panamá.

“Peajes”: se define como el ingreso que se generará por el uso del Tramo Madden-Colón una vez éste se construya y opere, el cual ha sido cedido por EL CONCESIONARIO a favor del Fideicomiso.

“Peaje Sombra”: se refiere a la obligación irrevocable del Estado, representado por el Ministerio de Economía y Finanzas, de aportar al Fideicomiso las sumas necesarias para hacerle frente al Déficit Operativo Anual de la Concesión Madden-Colón con cargo al presupuesto de gastos corrientes del Estado.

“Obligaciones Derivadas de la Concesión Madden-Colón”: significa todas las obligaciones, las responsabilidades, los perjuicios y los riesgos derivados de la Concesión Madden-Colón, las cuales serán pagadas por el Fiduciario, con cargo al Patrimonio Fideicomitado, según lo dispuesto en esta Adenda, incluyendo entre éstas, pero sin limitarse a (a) las que surjan del Préstamo Puente, (b) las que surjan del Préstamo de Largo Plazo, (c) las que surjan de cualesquiera obligaciones, responsabilidades, perjuicios y riesgos por hechos, actos u omisiones del ESTADO, en su calidad de concedente de la CONCESIÓN MADDEN-COLON, ocurridos con anterioridad a la firma de esta Adenda, , incluyendo,

pero sin limitarse a la cesión de la Concesión Madden-Colón a ODEBRECHT, y **(d)** los honorarios del Fiduciario y los demás gastos que genere el Fideicomiso, incluyendo, pero sin limitarse a los gastos de constitución del Fideicomiso.

“Patrimonio Fideicomitado”: se refiere a los derechos y obligaciones que forman parte del patrimonio del Fideicomiso, los cuales se describen en el Contrato de Fideicomiso.

“Préstamo(s) de Largo Plazo”: el o los préstamos que otorguen los Acreedores de Largo Plazo al Fideicomiso y sus obligaciones de repago, las cuales incluyen, en forma enunciativa, y no limitativa, las obligaciones de pago de capital, intereses, intereses moratorios, primas de seguros pagaderas a las aseguradoras que cubran riesgos de los Acreedores de Largo Plazo y cualquier otro monto pagadero relacionado a tales préstamos.

“Préstamo Puente”: préstamo de corto plazo otorgado por el Banco Nacional de Panamá al Fideicomiso hasta por la suma de Cien Millones de Dólares de los Estados Unidos (US\$100,000,000.00) y sus obligaciones de repago, las cuales incluyen, en forma enunciativa, y no limitativa, las obligaciones de pago de capital, intereses, intereses moratorios, comisiones y cualquier otro monto pagadero relacionado a tal préstamo.

“Reglamento”: se refiere al reglamento operativo del Contrato de Fideicomiso, en el cual constará la forma y periodicidad en que el Fiduciario debe realizar los pagos al Concesionario, algunas formalidades de los informes que debe presentar el fiduciario y la operatividad de las cuentas del Fideicomiso, el cual deberá ser firmado por el Fiduciario y los Fideicomitentes.

“Tasa de Operación y Mantenimiento”: se refiere al pago que EL CONCESIONARIO tendrá derecho a recibir por la operación y mantenimiento del Tramo Madden-Colón, que será pactada a más tardar doce (12) meses después de la firma de esta Adenda, una vez se tengan los diseños definitivos del Tramo Madden-Colón debidamente aprobados por el MOP y el estudio definitivo de tráfico que llevará a cabo el CONCESIONARIO para someter a la aprobación del MOP. El mantenimiento del Tramo Madden-Colón se realizará con base en el Manual de Mantenimiento de Carreteras aprobado por el MOP.

SEGUNDA: Mediante esta Adenda se perfecciona en forma simultánea, la cesión de la CONCESION MADDEN-COLON por parte de PYCSA a ODEBRECHT y la cesión de ODEBRECHT a EL CONCESIONARIO.

De igual forma, mediante esta Adenda se cede al Fideicomiso el flujo de peajes que genere la CONCESION MADDEN-COLON una vez esté en operación el Tramo Madden-Colón, a fin de que dicho flujo de peajes sea utilizado por el Fideicomiso para hacer frente a las Obligaciones Derivadas de la Concesión Madden-Colón.

TERCERA: El Estado y EL CONCESIONARIO acuerdan que asumirán los derechos y obligaciones dimanantes de la CONCESION MADDEN-COLON a partir de la fecha de perfeccionamiento de esta Adenda, con sujeción a las modificaciones pactadas en esta Adenda, quedando entendido que la estructura jurídica y financiera de la CONCESION MADDEN-COLON que se adopta es la que se implementará mediante el Contrato de Fideicomiso, incluyendo:

1. Un Peaje Sombra durante los años en que el flujo de tráfico sea insuficiente para hacerle frente al Déficit Operativo Anual, con cargo al presupuesto anual de gastos del Estado.
2. Una Cogarantía del Estado.
3. El derecho del Estado a percibir los excedentes de la operación y explotación de la CONCESION MADDEN-COLON en caso de que dichos excedentes se produzcan en el futuro.

4. El Fiduciario, en representación del Fideicomiso, asumirá las Obligaciones Derivadas de la CONCESIÓN MADDEN-COLON y pagará a EL CONCESIONARIO el monto correspondiente al estudio, el diseño y la construcción del Tramo Madden-Colón con sujeción a las Condiciones de Construcción y Pago contenidas en el Anexo B de esta Adenda.

A razón de la nueva estructura financiera de la CONCESIÓN MADDEN-COLON, no son de aplicación los requisitos de capitalización exigidos en el Pliego de Cargos de la CONCESIÓN.

CUARTA: Ni EL CONCESIONARIO ni ODEBRECHT serán responsables de las obligaciones, responsabilidades, perjuicios y riesgos que surjan por hechos, actos u omisiones del ESTADO, con anterioridad a la firma de esta Adenda, en su calidad de concedente de la CONCESION MADDEN-COLON, incluyendo, pero sin limitarse a la cesión de la Concesión Madden-Colón a ODEBRECHT.

EL CONCESIONARIO será responsable por daños indirectos (incluyendo, pero sin limitarse a lucro cesante) derivados de la CONCESIÓN MADDEN-COLON únicamente en caso de dolo.

Ninguno de los Subcontratistas, subsidiarias o afiliadas de EL CONCESIONARIO incurrirá en responsabilidad por concepto alguno resultante de actos de EL CONCESIONARIO.

QUINTA: EL CONCESIONARIO quedará exonerado del cumplimiento de la CONCESIÓN MADDEN-COLON en los siguientes casos: (i) fuerza mayor o caso fortuito, (ii) fallas en la consecución del Préstamo de Largo Plazo y/o del Préstamo Puente, (iii) fallas en la liberación del derecho de vía necesario para la construcción, y (iv) falta de los aportes oportunos del Estado al Fideicomiso, siempre que la causal en cuestión no sea subsanada dentro de los sesenta (60) días calendario contados a partir de la notificación escrita al Estado. En caso de que el Estado no subsane dentro del plazo antes mencionado, EL CONCESIONARIO podrá solicitar al Estado la caducidad de la CONCESIÓN MADDEN-COLON sin responsabilidad para el CONCESIONARIO, en cuyo caso el Estado la decretará. El Estado no se negará a decretar la caducidad injustificadamente en los supuestos (i) a (iv) antes descritos. El Estado asumirá todas las obligaciones de la CONCESION MADDEN-COLON existentes o que surjan en el futuro a los treinta (30) días contados a partir de la fecha en que se solicite la caducidad de la CONCESIÓN MADDEN-COLON, en caso de que el Estado no haya subsanado la causal en cuestión o no haya denegado la caducidad.

Lo anterior es sin perjuicio de la obligación del Estado de pagar a EL CONCESIONARIO las sumas adeudadas a la fecha de la solicitud de caducidad (las "Sumas Devengadas"), más gastos directos corrientes tales como desmovilización, alquiler de equipos y demás obligaciones corrientes asumidas frente a terceros de manera que EL CONCESIONARIO no incurra en incumplimiento contractual frente a terceros por causa del rescate (los "Gastos Directos Corrientes").

SEXTA: No se aplicará a la CONCESION MADDEN-COLON el artículo octavo de la CONCESION. En su lugar, se aplicará exclusivamente a la CONCESIÓN MADDEN-COLON la siguiente disposición:

"OCTAVO:

Son causales de caducidad de la CONCESION MADDEN-COLON, respecto de cualquiera de los tramos componentes, las siguientes:

Cuando no se realice la Obra objeto de la Concesión en la forma y términos pactados;

Cuando se varíe, sin autorización de la entidad concedente, el objeto de la CONCESION MADDEN-COLON;

Cuando se transfiera, ceda o grave la o los bienes de la misma sin autorización del Consejo de Gabinete, o cuando se utilicen los bienes para fines distintos del objeto de la CONCESIÓN MADDEN-COLON;

Cuando se incumplan los numerales 1, 2, 3 y 5 del artículo 13 de la Ley N°5 de 15 de abril de 1988;

Cuando se declare la quiebra judicial de EL CONCESIONARIO, o por incapacidad financiera o técnica, plena y comprobada de llevar a cabo el objeto de la CONCESION MADDEN-COLON, aún cuando no medie la declaratoria de quiebra judicial;

Por rescate administrativo de la CONCESION MADDEN-COLON.

En caso de rescate administrativo, ya sea durante la fase de estudio, diseño y construcción, o durante la fase de operación y mantenimiento de la CONCESION MADDEN-COLON, EL CONCESIONARIO tendrá derecho a recibir del Estado las Sumas Devengadas y los Gastos Directos Corrientes al momento de la terminación.

El derecho del Estado de decretar la caducidad se entenderá sin perjuicio de los derechos que tengan los terceros que otorguen el financiamiento para la ejecución de la CONCESION MADDEN-COLON, de asumir la ejecución y/o explotación de la CONCESION MADDEN-COLON durante el plazo prudencial a partir del aviso que al efecto les dé EL ESTADO y ejercer cualquier otro derecho dimanante de la Concesión de que sean titulares tales terceros.”

SÉPTIMA: A más tardar doce (12) meses después de la entrada en vigencia de esta adenda, una vez EL CONCESIONARIO tenga los estudios de tráfico definitivos del proyecto y los diseños definitivos aprobados por el MOP, las partes negociarán las Condiciones de la Operación y Mantenimiento.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo dentro del término antes referido, el MOP tendrá la potestad de fijar una Tasa de Operación y Mantenimiento provisional del 20% adicional a todos los costos directos e indirectos de operación y mantenimiento del Tramo Madden-Colón incurridos por EL CONCESIONARIO para que rija durante los primeros doce (12) meses de operación del Tramo Madden-Colón.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo sobre las Condiciones de la Operación y Mantenimiento que deban regir con carácter definitivo una vez vencidos los primeros doce (12) meses de operación del Tramo Madden-Colón, las partes acuerdan que el MOP rescatará la CONCESIÓN MADDEN-COLON, quedando convenido entre las partes que EL CONCESIONARIO renuncia en este acto a la indemnización que de otro modo le correspondería por dicho rescate.

Queda entendido que, no obstante el rescate de la concesión, subsistirán las garantías por defectos de construcción del Tramo Madden-Colón por el plazo previsto en la Ley.

OCTAVA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo primero de la CONCESIÓN, según fue modificado por la Adenda N°1, la Adenda N°2 y la Adenda N°4. En su lugar, se aplicará exclusivamente a la Concesión Madden-Colón, la siguiente disposición:

PRIMERO:

EL CONCESIONARIO se obliga formalmente a llevar a cabo el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación del Tramo Madden-Colón, de acuerdo con el Pliego de Bases y el Anexo A de esta Adenda (Condiciones Referenciales

de la Obra), y el Ministerio de Obras Públicas, en representación del ESTADO, otorga a EL CONCESIONARIO en Concesión Administrativa el uso de dicho tramo.

Para los efectos de la CONCESIÓN MADDEN-COLON, las siguientes expresiones tendrán el significado atribuido a las mismas a continuación:

“Obra”: se refiere al Tramo Madden-Colón.

“Obras Adicionales”: son aquellas obras que el ESTADO y EL CONCESIONARIO de mutuo acuerdo reconozcan que deben formar parte del Tramo Madden-Colón, con posterioridad a la puesta en operación del mismo, lo cual se hará constar en una Adenda a este contrato.

EL CONCESIONARIO se compromete a realizar:

El diseño y construcción completo del Tramo Madden-Quebrada López, y rehabilitación y ampliación de la Avenida Transístmica desde Quebrada López a Cativá (Colón) para convertirla en una vía expresa. Sobre el tramo Quebrada López – Cativá no se cobrará Peaje.

La construcción de las infraestructuras accesorias para el buen funcionamiento de los dos tramos descritos en el párrafo “a” anterior, con capacidad para cuatro (4) carriles iniciales, dos (2) en cada sentido, incluyendo drenaje, iluminación, señalización y paisajismo, según se describen en el Anexo A de esta Adenda.

El diseño y construcción completos de las intersecciones e intercambios propuestos por EL CONCESIONARIO para el Tramo Madden-Colón.

La administración y el mantenimiento del Tramo Madden-Colón por el período de la CONCESIÓN MADDEN-COLON.

e. El estudio de impacto ambiental del Tramo Madden-Colón, en el entendido que el Ministerio de Obras Públicas deberá gestionar, en tiempo hábil, las aprobaciones del referido estudio de impacto ambiental frente a los órganos competentes.

La concesión que por este medio se otorga respecto del Tramo Madden-Colón es por un período de 30 años, los cuales se empiezan a contar a partir de la fecha de autorización de operación y administración del Tramo Madden-Colón.

Ninguna cláusula de este documento puede interpretarse como que el ESTADO renuncia a los derechos sobre la Obra motivo de este contrato. Por el contrario, al terminar la vigencia de la CONCESIÓN MADDEN-COLON, la Obra revertirá al ESTADO, libre de costos y gravámenes, y salvo el deterioro normal, en buen estado de conservación y funcionamiento, debiendo por tanto EL CONCESIONARIO darle un adecuado mantenimiento.

Esto implica que EL CONCESIONARIO declara que renuncia al derecho que le otorga el Artículo 1770 del Código Civil en concordancia con el Artículo 1444 del Código Judicial por lo que las partes acuerdan que EL CONCESIONARIO no podrá solicitar en la vía ordinaria justificación de título constitutivo de dominio sobre las mejoras u obras permanentes efectuadas en el área dada en concesión.

NOVENA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo segundo de la CONCESIÓN, según fue modificado por la Adenda N°1, la Adenda N°2 y la Adenda N°4. En su lugar se aplicará exclusivamente a la CONCESIÓN MADDEN-COLON la siguiente disposición:

“SEGUNDO:

El ESTADO otorga a EL CONCESIONARIO, por medio del presente contrato, el derecho de desarrollar, operar y explotar el Tramo Madden-Colón en concesión administrativa, de conformidad con las especificaciones técnicas referenciales adjuntas como Anexo A de esta Adenda (Condiciones Referenciales de la Obra) y el Anexo B (Condiciones de

Construcción y Pago), y las contenidas en el Contrato de Concesión N°98 de 29 de diciembre de 1994, así como las modificaciones y/o adiciones técnicas, extensiones o prolongaciones de la Obra u otras Obras Adicionales y cualesquiera adendas o modificaciones a los mismos que sean pactadas de común acuerdo entre EL CONCESIONARIO y el ESTADO, con sujeción a lo previsto en la Ley.

La CONCESIÓN MADDEN-COLON está sujeta a los términos y condiciones del presente contrato.

Se entiende que forman parte de este contrato: el Contrato de Concesión y sus adendas y modificaciones; el Pliego de Bases y su adenda; la propuesta presentada por PYCSA en lo que no contradiga la Adenda N°5 del Contrato de Concesión, los diseños, planos, especificaciones técnicas y los cambios o modificaciones a tales diseños o especificaciones técnicas propuestos por EL CONCESIONARIO y aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, así como el Contrato de Fideicomiso.”

DECIMA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el décimo primer párrafo del artículo tercero de la CONCESIÓN, según fue modificado por la Adenda N°1 y por la Adenda N°2. En su lugar, se aplicará exclusivamente a la CONCESIÓN MADDEN-COLON la siguiente disposición:

“Una vez terminada la Obra y habiéndose autorizado su operación por parte del Ministerio de Obras Públicas, EL CONCESIONARIO tendrá, todas las obligaciones, al igual que todos los derechos relativos al mantenimiento, operación y explotación del Tramo Madden-Colón.

En tal caso, cesará la obligación de mantener la fianza de cumplimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, la Fianza de Cumplimiento se reducirá proporcionalmente al monto de las inversiones realizadas.”

DECIMA PRIMERA: No se aplicará a la CONCESION MADDEN-COLON el décimo quinto párrafo de la cláusula tercera.

DECIMA SEGUNDA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo noveno de la CONCESIÓN. En su lugar se aplicará exclusivamente a la Concesión Madden-Colón la siguiente disposición:

“NOVENO: El presente contrato se regirá e interpretará de acuerdo con las leyes de la República de Panamá.

Arbitraje: Las Partes, de conformidad con la Ley de Arbitraje someten la resolución de todas las controversias originadas de la interpretación, aplicación y cumplimiento de este Contrato a arbitraje en derecho. El arbitraje se llevará a cabo en el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Panamá o la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial (CIAC), con sede en la ciudad de Washington D.C., Estados Unidos de Norteamérica, a elección de la parte actora. La otra parte renuncia a cualquier derecho a oponerse o impugnar la elección del actor. El arbitraje se guiará por las disposiciones de este Contrato, de la Ley de Arbitraje y las reglas de arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho Mercantil Internacional (“CNUDMI”), las que se incorporan a este Contrato como parte integrante del mismo, y vigentes a la fecha de suscripción de este Contrato.

[A] Arbitraje en la República de Panamá.- En el caso de que la parte actora decidiese acudir a arbitraje en la República de Panamá este arbitraje se llevará a cabo de conformidad con las reglas de arbitraje de CNUDMI y las disposiciones que siguen a continuación:

1. El procedimiento para el arbitraje internacional será el indicado en las normas CNUDMI, salvo las modificaciones al procedimiento aquí establecidas, y solo

supletoriamente por las normas de la Ley de Arbitraje de la República de Panamá y las de este Contrato.

Las Partes deberán proporcionar al Tribunal de Arbitraje todas las informaciones y facilidades, así como permitir su libre acceso a los sitios de operación, libros y registros técnicos y contables que sean necesarios para solucionar el asunto materia de la Controversia. Así mismo, los árbitros adoptarán procedimientos que hagan posible a las Partes de la presentación de todas las pruebas de que se crean asistidas.

El laudo se ejecutará de conformidad con lo establecido en la Ley de Arbitraje y los tratados internacionales vigentes, y si fuere necesario, el Tribunal especificará en su decisión las medidas que deberán ser adoptadas para el adecuado cumplimiento del laudo arbitral.

Cualquier decisión del Tribunal se tomará por mayoría de votos.

Los gastos incurridos en el arbitraje serán de cargo de la Parte que así resuelva el Tribunal de arbitraje en su laudo incluyendo los gastos operativos del Tribunal y los correspondientes al uso de la sede del mismo; sin embargo, cada Parte deberá pagar los honorarios del árbitro designado por ella, o del que hubiese sido designado a nombre de ella, cualquiera que sea el resultado del arbitraje. Los honorarios de los árbitros alternos y del Presidente del Tribunal serán cubiertos por aquella Parte que fuese condenada a pagar los gastos del arbitraje.

Cualquier laudo arbitral que exija el pago en dinero deberá pagarse en Dólares de los Estados Unidos de América. Además, en cualquier laudo que obligue a una de las Partes el pago de una cantidad de dinero, esta parte deberá reconocer los intereses correspondientes, si así lo determina el laudo arbitral.

Si dentro del arbitraje las Partes llegan a un acuerdo parcial o total, se estará a lo dispuesto en las normas de Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

2. Adicionalmente a lo dispuesto en la Ley de Arbitraje, los árbitros, que deberán ser tres (3) abogados, serán personas de reconocida idoneidad, experiencia, capacidad y conocimiento del o los asuntos sujetos a arbitraje, no pudiendo ninguno de ellos ser empleado o tener relaciones de dependencia con cualquiera de las Partes o sus compañías relacionadas o ser empleado del Estado o de otras entidades del sector público. Los árbitros podrán ser panameños o extranjeros.

Cada parte escogerá un arbitro y se pondrán de acuerdo para seleccionar al tercero; de no llegar a ningún acuerdo la entidad administradora designará al arbitro dirimente.

3. El arbitraje será realizado en derecho y tendrá como sede la ciudad de Panamá y se instalará el tribunal en el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Panamá sin perjuicio de que el Tribunal de Arbitraje pueda desplazarse a cualquier lugar donde sea necesario realizar sus diligencias.

4. El presente contrato de Concesión se interpretará de acuerdo con las leyes de la República de Panamá.

5. Este arbitraje se realizará en idioma español.

[B] Arbitraje en el extranjero: En el evento de que la parte actora decidiese acudir a arbitraje internacional este arbitraje se llevará a cabo de conformidad con las normas CNUDMI y las disposiciones que siguen a continuación:

1. El procedimiento para el arbitraje internacional será el indicado en las normas CNUDMI, salvo las modificaciones al procedimiento aquí establecidas, y solo

supletoriamente por las normas de la Ley de Arbitraje de la República de Panamá y las de este Contrato.

El Concedente declara que para acudir al arbitraje internacional de acuerdo con esta Cláusula no es necesario agotar previamente la vía administrativa u otra vía para la solución de una controversia.

2. El panel arbitral estará formado por tres (3) árbitros. El procedimiento de designación de árbitros, todos los cuales deberán ser abogados, será el previsto en las normas CNUDMI. Ningún árbitro designado de conformidad con la presente cláusula, será empleado o representante o ex empleado o representante de dicha persona.

3. Las Partes se obligan a realizar el arbitraje, en derecho, en la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, con sede en Washington D.C., Estados Unidos de Norteamérica para que las controversias sometidas sean arregladas y resueltas por el tribunal correspondiente que se conforme.

4. El presente contrato de Concesión se interpretará de acuerdo con las leyes de la República de Panamá.

Todos los procedimientos arbitrales se llevarán a cabo en Washington, D.C., Estados Unidos de América en idioma Español.

Los gastos incurridos en el arbitraje serán de cargo de la Parte que así resuelva el Tribunal de arbitraje en su laudo incluyendo los gastos operativos del Tribunal y los correspondientes al uso de la sede del mismo; sin embargo, cada parte deberá pagar los honorarios del árbitro designado por ella, o del que hubiese sido designado a nombre de ella, cualquiera que sea el resultado del arbitraje. Los honorarios de los árbitros alternos y del Presidente del Tribunal serán cubiertos por aquella Parte que fuese condenada a pagar los gastos del arbitraje. Los honorarios de los árbitros principales y alternos se liquidará de conformidad con el régimen tarifario del foro escogido por las partes.

Al haber estipulado las Partes someter y solucionar sus controversias a un procedimiento arbitral, no podrán recurrir sobre ningún asunto o controversia derivada de la aplicación, interpretación o cumplimiento de este Contrato a los Tribunales jurisdiccionales de Panamá, a cuya jurisdicción renuncian expresamente, salvo el acceso a los tribunales panameños para someter un laudo arbitral extranjero al proceso de exequátur, o para ejecutar laudos arbitrales en firme o para ejercer el recurso de anulación de que trata la Ley de Arbitraje.

Sea que el arbitraje se realice en Panamá o en el extranjero, EL CONCESIONARIO renuncia a la reclamación diplomática en lo relativo a los deberes y derechos que emanen del presente contrato, salvo en el caso de denegación de justicia. Queda entendido que no se considerará que ha ocurrido denegación de justicia si EL CONCESIONARIO ha tenido expedidos, sin haber hecho uso de ellos, a los recursos y remedios de acción que puedan emplearse conforme a las leyes panameñas.”

DECIMA TERCERA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo décimo de la CONCESIÓN, según fue modificado por la Adenda N°1 y la Adenda N°2. En su lugar se aplicará exclusivamente a la Concesión Madden-Colón la siguiente disposición: **“El ESTADO y EL CONCESIONARIO** acuerdan que el estudio, diseño y construcción del Tramo II de la Autopista Panamá – Colón (Madden – Colón) será iniciado por **EL CONCESIONARIO** dentro de los ocho (8) días siguientes al primer desembolso del Préstamo Puente por el monto del Abono Inicial de que trata el artículo 6.1.1 del Anexo B de la Adenda N°5, siempre y cuando no haya algún impedimento legal y se haya cumplido

con todas las obligaciones necesarias para el inicio de la construcción, según lo dispuesto en la cláusula 7.2 de las Condiciones de Construcción y Pago.

El Tramo Madden – Colón será construido en un período de 24 meses contados a partir de los sesenta (60) días siguientes a la expedición de la Orden de Proceder por parte del Ministerio de Obras Públicas, sujeto a las prórrogas previstas en la CONCESION MADDEN-COLON y en las leyes aplicables.

EL CONCESIONARIO someterá a la aprobación de la Autoridad Nacional del Ambiente el estudio de impacto ambiental correspondiente a la Obra.

EL CONCESIONARIO podrá explotar la vía al momento en que dos (2) carriles de circulación estén operativos y sean autorizados por el Ministerio de Obras Públicas.”

DECIMA CUARTA: No se aplicará a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo décimo primero de la CONCESION, según fue modificado por la Adenda N°1, la Adenda N°2 y la Adenda N°3. En su lugar, se aplicará exclusivamente a la Concesión Madden-Colón, la siguiente disposición:

“Se conviene que el monto total recuperable, que incluye la inversión y la ganancia razonable, será de *DOSCIENTOS QUINCE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS BALBOAS CON CUATRO CENTAVOS (B/. 215,859,446.04)* ajustable a los valores y tiempos según lo establecido en el párrafo tercero de esta cláusula. Se habrá obtenido el Monto Total Recuperable en la fecha en que la suma de los ingresos netos (luego de deducir los costos y gastos de mantenimiento y operación, los costos y gastos financieros y los impuestos), provenientes de las tarifas de peajes del Tramo Madden-Colón, al valor presente, hayan alcanzado la suma arriba indicada. El Monto Total Recuperable está basado en los diseños referenciales, especificaciones generales y premisas básicas de geología, hidrología y demás características referidas en el Anexo A de esta adenda (las “Condiciones Referenciales de la Obra”) e incluye hasta un máximo de Diez Millones de Balboas en concepto de afectaciones a propiedades privadas requeridas para la ejecución de la obra (las “Afectaciones Privadas”). Dicha suma no incluye los costos de mitigación y adecuación ambiental (los Costos Ambientales”), los cuales se calcularán con base en los estudios de impacto ambiental de todas las fases de la Obra y se incorporarán al monto total recuperable a más tardar dentro de los doce (12) meses siguientes al perfeccionamiento de esta Adenda. A solicitud de EL ESTADO, los Costos Ambientales y los incrementos en los costos por Eventos Geológicos serán validados por terceros consultores independientes, con cargo al Patrimonio Fideicomitido.

En caso de que ocurran las variaciones referidas en las Condiciones Referenciales de la Obra contenidas en el Anexo A y en las Condiciones de Construcción y Pago contenidas en el Anexo B, que incluyen, entre otros, los Costos Ambientales y los costos de Afectaciones Privadas que tengan incidencia sobre el Monto Total Recuperable, EL CONCESIONARIO tendrá el derecho a realizar ajustes en dicho monto, ya sea para reducirlo o incrementarlo (el “Monto Total Recuperable Ajustado”), y a que se modifique el plazo otorgado para la ejecución de la CONCESION MADDEN-COLON, según corresponda. Las afectaciones privadas serán pagadas previa autorización del Ministerio de Obras Públicas de conformidad con los avalúos realizados por la Contraloría General de la República y la Dirección de Catastro del Ministerio de Economía y Finanzas.

EL CONCESIONARIO se obliga a completar los estudios y el diseño del Tramo Madden-Colón a más tardar doce (12) meses contados a partir del perfeccionamiento de esta Adenda, a fin de someter dentro de ese término a EL ESTADO la suma que constituirá el

Monto Total Recuperable Ajustado, la cual será el monto total recuperable de la CONCESION MADDEN-COLON en atención al diseño del Tramo Madden-Colón.

Previa revisión de las cifras que proponga EL CONCESIONARIO, EL ESTADO se compromete a consignar en la Adenda correspondiente el Monto Total Recuperable Ajustado de la CONCESION MADDEN-COLON, según la información que al respecto le suministre EL CONCESIONARIO.

Para los efectos del presente contrato, todas las sumas expresadas en balboas se entenderán equivalentes a dólares de los Estados Unidos de América, a razón de un (1) dólar por cada balboa de la suma así expresada. Por consiguiente, en caso de que el balboa panameño dejase de tener paridad con el dólar de los Estados Unidos de América, las cantidades expresadas en balboas se entenderán automáticamente ajustadas a los efectos de mantener el valor en dólares del Contrato tomando para ello, como tasa de cambio, la tasa por la cual el balboa sea convertible en dólares de los Estados Unidos de América en un mercado de divisas en el cual no existan restricciones a la libre convertibilidad de balboas por dólares.”

DÉCIMA QUINTA: No será aplicable a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo décimo cuarto de la Adenda N°2.

DÉCIMA SEXTA: No será aplicable a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo décimo quinto de la Adenda N°1.

DÉCIMA SÉPTIMA: No será aplicable a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo décimo séptimo de la Adenda N°1.

DÉCIMA OCTAVA: No será aplicable a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo primero de la Adenda N°3.

DÉCIMA NOVENA: No será aplicable a la CONCESIÓN MADDEN-COLON el artículo primero de la Adenda N°4.

VIGÉSIMA: El pago de las Obligaciones Derivadas de la CONCESION MADDEN-COLON se hará con cargo al Patrimonio Fideicomitido.

El Estado aportará al Patrimonio Fideicomitido las sumas de dinero en moneda de curso legal de los Estados Unidos de América que resulten necesarias para sufragar el Déficit Operativo Anual.

VIGÉSIMA PRIMERA: El Estado y **EL CONCESIONARIO** podrán convenir cualesquiera mejoras, expansiones o interconexiones adicionales al Tramo Madden-Colón.

VIGÉSIMA SEGUNDA: EL CONCESIONARIO adhiere a esta Adenda N°5 timbres fiscales por valor de TREINTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS BALBOAS CON 80/100 (B/.30,986.80).

VIGÉSIMA TERCERA: EL CONCESIONARIO entregará la Fianza de Cumplimiento por el diez por ciento (10%) del valor de la inversión al Ministerio de Obras Públicas en el acto de la firma de la Adenda N°5 de la CONCESION.

VIGÉSIMA CUARTA: Los términos y condiciones de la CONCESION que sean contrarios o afecten de forma adversa la nueva estructura jurídica y financiera de la CONCESION MADDEN-COLON prevista en esta Addenda no son de aplicación para la CONCESION MADDEN-COLON. Así mismo, los términos y condiciones de la CONCESION relacionados con los tramos Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas), Fase II del Corredor Norte (Tinajitas – Tocumen) y el Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden) no son modificados por esta Addenda.

VIGÉSIMA QUINTA: Queda entendido entre las partes que el Contrato N° 98-94 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda N° 1, adenda N° 2, Adenda N° 3, Adenda N° 4 y la presente Adenda N° 5 y sus Anexos, continuará vigente

sin cambio, modificación o alteración alguna de sus demás términos y condiciones, en lo que atañe al Tramo Madden-Colón, salvo que se modifique según lo establecido en la CONCESIÓN MADDEN-COLON y la Ley 5 de 1988 y sus reglamentaciones, en especial, pero sin limitarse a las exenciones fiscales.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintiséis (26) días del mes de enero de dos mil siete (2007).

POR EL ESTADO

BENJAMIN COLAMARCO

POR CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT, S.A.

ANDRE CAMPOS RABELLO

POR CONCESIONARIA MADDEN-COLON, S.A.

ANDRE CAMPOS RABELLO

REFRENDO

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Panamá, 30 de enero de 2007

ANEXO A

CRITERIOS Y PREMISAS DEL DISEÑO REFERENCIAL

1. RESUMEN DEL PROYECTO

1.1 INTRODUCCIÓN

Este documento tiene como objetivo presentar los criterios y premisas adoptadas para el desarrollo del Diseño Referencial para el Proyecto de construcción de la Autopista Panamá – Colón, tramo Madden – Cativá, que se extiende desde el km 013+040, en el empalme con la carretera bajo Concesión, ingresando por la carretera Transistmica en la intersección de Quebrada López, en el Km. 47+700, hasta finalizar en el km 55+000, en la localidad de Cativá.

El Diseño Referencial, además de establecer las características principales de la obra, embasó el cálculo de las cantidades preliminares de servicios. Fue elaborado con base en las informaciones topográficas, geológico-geotécnicas e hidrológicas disponibles en la fase de desarrollo de los trabajos, datos estos que deberán ser complementados con investigaciones necesarias a ser realizadas en la etapa la Ingeniería de Detalle.

Este documento también contempla la presentación de las premisas de planeamiento así como otras premisas generales.

1.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

1.2.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA

El nuevo tramo de la autopista se encuentra ubicado en las provincias de Panamá y Colón, en la parte central de la República de Panamá, con una longitud aproximada de 42 Km.

Se inicia en la localidad de Madden, al final del tramo ya construido y en operación, y se extiende por una longitud aproximada de 35 km en doble vía hasta su ingreso en la carretera Transistmica existente, en Quebrada López. Desde este punto hasta la localidad de Cativá, sigue el eje de la carretera Transistmica por aproximadamente 7 km.

1.2.2 CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS

La ubicación geográfica en bajas latitudes determina que el clima y la vegetación son típicamente tropicales. El clima tropical marítimo, con influencia de los dos mares, se caracteriza por temperaturas moderadamente altas y constantes durante todo el año, con débil oscilación diaria y anual, abundante precipitación pluvial y elevada humedad relativa del aire. Existen dos estaciones climáticas anuales bien definidas: la seca y la lluviosa. La

estación seca se extiende desde mediados de diciembre hasta abril y la lluviosa entre los meses de mayo y diciembre.

1.2.3 ALCANCE

Diseño:

Entre los estudios que se utilizaron para conformar el Diseño Referencial, están los siguientes:

- Estudios hidrológicos, hidráulicos y diseño de drenaje.
- Estudios topográficos y diseño geométrico.
- Estudios geológicos y geotécnicos.
- Diseño de puentes y otras grandes estructuras.
- Diseño de señalización horizontal, vertical y seguridad vial.

Construcción:

Para indicación del alcance de las obras a ser ejecutadas, el Proyecto fue dividido en tres tramos conteniendo las distintas características, conforme indicamos.

Tramo # 1 –

Entre Madden y Quebrada López – Ubicada entre los km 13+040 a 47+700

- Losa de Hormigón;
- Hombros en Carpeta Asfáltica;
- Drenaje Central;
- Separadores rígidos en toda la extensión de la carretera;
- Señalización Horizontal y Vertical;
- Dispositivos de seguridad;
- Obras de Drenaje;
- Puentes, Pasos Superiores y Pasos Inferiores;

Tramo # 2 –

Entre Quebrada López y Cativá - Ubicada entre los km 47+700 y 55+000

En el tramo de ensanchamiento donde existen las 2 vías de la carretera Transistmica, que tiene una longitud aproximada de 1.3 kilómetros, está considerado el aprovechamiento de las 2 vías existentes ampliando para las 4 vías del proyecto, aplicando mejoramientos y reposiciones del pavimento defectuoso.

En este tramo se prevé ejecución de obras que permitirán la mejoría tanto del pavimento existente, como también de servicios complementarios entre los cuales están:

- La reposición de pavimento defectuoso manteniendo las mismas características de capacidad estructural y desempeño de la carretera Transistmica existente en este tramo;
- Rejuvenecimiento del pavimento existente para mejoría estética;
- El mejoramiento de la señalización horizontal y vertical vial existente;
- Separadores rígidos en toda la extensión;
- La limpieza y sustitución donde sea necesario de las obras de drenaje superficiales existentes;
- Instalación de nuevas luminarias en aquellos sitios donde las existentes estén deterioradas;

Tramo # 3 –

Entre Cativá y Cuatros Altos – Ubicada entre el km 55+000 y Cuatro Altos

Este tramo, que no está considerado en el presupuesto presentado, se definirá bajo el siguiente procedimiento:

Teniendo en cuenta la ejecución de obras que vienen siendo ejecutadas en este tramo, y de manera que no ocurran sobreposiciones de actividades o servicios, con 12 meses del inicio de la construcción de la Auto Pista, y conclusión de las obras actualmente contratadas y en ejecución por terceros, será evaluado el tramo de carretera existente entre Cativá y Cuatro Altos, con desarrollo de diseño por parte de la Constructora y con definiciones directas del MOP en cuanto a los servicios y criterios a ser ejecutados. En este momento, será presentado el diseño elaborado y el cuadro de cantidades y precios, para aprobación del MOP.

1.3 ESTUDIO HIDROLÓGICO DE LA ZONA

1.3.1 INFORMACIONES DISPONIBLES

- **Cartografía**

Las cuencas fueron definidas de las cartas nacionales del Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia (IGNTM), en escala 1:50,000, cubriendo el tramo en estudio entre la ciudad de Panamá – Colon.

- **Información Hidrológica**

Para las estaciones ubicadas en la cuenca hidrográfica de la carretera en estudio, fueron colectados datos pluviográficos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y de la Empresa de Transmisión Eléctrica (ETESA).

Asimismo fueron colectados datos fluviométricos existentes de caudales máximos de una serie histórica en la estación limnigráfica del río Gatún.

A través del análisis de las distribuciones mensuales de las precipitaciones de Colón y Panamá, se verificó que el régimen pluviométrico de la región de Colón presenta mayor intensidad de lluvias por año. Existen dos estaciones climáticas anuales bien definidas: la seca y la lluviosa. La estación seca se extiende desde mediados de diciembre hasta abril y la lluviosa, de mayo a diciembre.

De la misma manera, fueron analizadas las temperaturas y humedades máximas y mínimas de la serie histórica desarrollada en la zona del proyecto.

1.3.2 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LAS LLUVIAS

Durante los estudios, fueron realizadas las siguientes actividades:

- Análisis de las intensidades de precipitación para cada puesto pluviométrico.
- Análisis del número medio de días lluviosos mes a mes.
- Análisis de la medida anual de precipitación para cada estación.
- En el estudio “Análisis de Intensidad Duración y Frecuencia – Eventos máximos de lluvia anual (1972 – 1999), Cuenca del Canal – Región Oriental” de Octubre de 2001, realizado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), fueron elaborados estudios de IDF para varias estaciones pluviográficas. Para el presente análisis, fueron consideradas las curvas IDF de la Estación Ciento.
- Con base en las cartas de escala 1:50,000 del IGNTG fueron delimitadas las cuencas medianas y grandes. Las cuencas menores fueron delimitadas a través de la utilización de cartas obtenidas a partir de restitución aerofotogramétrica.
- Cálculo de los caudales de proyecto.

1.3.3. MÉTODO DE DISEÑO DE CAUDALES Y DESCARGAS DE DISEÑO

Para el presente estudio, se determinaron las descargas de diseño para las quebradas que cruzan la carretera con la aplicación de procedimientos Precipitación - Escorrentía.

- **Tiempo de Retorno de Diseño**

Los periodos de retorno considerados en el proyecto son los siguientes:

- Drenaje superficial: Tr = 10 años;
 - Alcantarillas tubulares de concreto: Tr = 25 años;
 - Alcantarillas y marcos no sumergidos, o sea con $H_w/D \leq 1.20$, donde H_w es la carga hidráulica río aguas arriba y D es el diámetro de la tubería o la altura del marco, Tr = 50 años, con H_w que no llegue al nivel de la rasante de la carretera;
 - Puentes y Pontones: Tr = 100 años con altura libre (freeboard) mínima de 1.50 m y Tr = 500 años sin alcanzar la cota inferior de la viga del puente;
 - Cálculo de profundidad de socavación: Tr = 500 años.
- Descargas de diseño para Cuencas

Para el cálculo de los caudales de diseño de los puentes y alcantarillas, fueron utilizados métodos indirectos, es decir, con transformación de las alturas de precipitación en escorrentía superficial.

Para las pequeñas cuencas, con áreas hasta 2.0 km^2 , los caudales fueron calculados por el Método de la Formula Racional. Para cuencas con áreas mayores a 2.0 km^2 , se utilizó el Método de Hidrograma Triangular del *U.S. Soil Conservation*.

Para la cuenca del río Chagres, fueron considerados los datos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) con los caudales de desagüe de la Presa Madden. Para la cuenca del río Gatún, se consideraron los datos fluvigráficos de la estación Ciento, los cuales fueron útiles para la determinación de los caudales de diseño a través de los métodos estadísticos.

- Tiempo de Concentración

Para cuencas con áreas de drenaje menores o iguales a 2.0 km^2 , el tiempo de concentración fue calculado por la fórmula de Kirpich.

Para cuencas con áreas de drenaje mayores que 2.0 km^2 (200 ha), el tiempo de concentración fue calculado por la fórmula de Kirpich Modificada.

El método de la Fórmula Racional considera la precipitación constante y uniformemente distribuida en toda la cuenca de drenaje.

Para drenaje superficial, fue considerado “ t_c ” mínimo de 10 minutos.

- Número de las Curvas de Escorrentía (CN)

El número de las Curvas de Escorrentía utilizado está de acuerdo con la recomendación del LNEC en el trabajo “Contribución para el Estudio del Drenaje de Aguas Pluviales en Zonas Rurales” – Lisboa 1983, Vol. 1, 2 y 3 y de acuerdo con el U.S. Soil Conservation Service.

La capa superficial del suelo de la región fue clasificada desde el punto de vista hidrológico, como un Suelo Tipo C, que tiene una capacidad de infiltración bajo de la media, después de la pre-saturación, conteniendo considerable porcentaje de arcilla.

En el cuadro siguiente están presentados los valores de CN para condición de humedad antecedente (CHA) Tipo II.

Cuadro 1
Valores del número de las Curvas de Escorrentía para regiones rurales (CHA) Tipo II

Utilización o Cobertura del Suelo	Condiciones de Superficie	Tipo de Suelo			
		A	B	C	D
Suelo sembrado	Según mayor pendiente	77	86	91	94
	Según las curvas de nivel	64	76	84	88
Bosques	Según las curvas de nivel	62	74	82	85
	Según las curvas de nivel y en Terrazas	60	71	79	82
Rotaciones de cultivos	Según mayor pendiente	62	75	83	87
	Según las curvas de nivel	60	72	81	84
	Según las curvas de nivel y en Terrazas	57	70	78	82
Pastizales	Pobre	68	79	86	89
	Normal	49	69	79	84
	Buena	39	61	74	80
	Pobre, según las curvas de nivel	47	67	81	88
	Normal, según las curvas de nivel	25	59	75	83
Prado permanente	Buena, según las curvas de nivel	6	35	70	79
	Normal	30	58	71	78
Zonas rurales	Normal	59	74	82	86
Carreteras	Pavimento permeable	72	82	87	89
	Pavimento impermeable	74	84	90	92
Selva	Abiertas o de baja transpiración	56	75	86	91
	Abiertas o de baja transpiración	46	68	78	84
	Normal	36	60	70	76
	Densas o de alta transpiración	26	52	62	69
	Muy densas o de alta transpiración	15	44	54	61
Superficie impermeable		100	100	100	100

1.3.4 FUENTES DE AGUA Y USOS

A lo largo del tramo se encuentran fuentes de agua de los cuales se tiene programado el uso de agua con fines constructivos, como uso en concretos, base y sub bases, terraplenes, etc.

Cuadro 2 - Estudios de las Fuentes de Agua

Tramo	Fuente de agua
Madden – Colón	Río Chilibre
	Río Chagres
	Río Giral
	Río Gatún

1.4 TRABAJOS TOPOGRÁFICOS, SERVICIOS PRELIMINARES Y DISEÑO GEOMÉTRICO

1.4.1 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO

El sistema de referencia utilizado fue en coordenadas UTM en el elipsoide WGS-84 basado en las estaciones fijas a puntos del Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia (IGNTG).

El Diseño Referencial fue hecho en base a un aerolevantamiento topográfico realizado en el sistema de coordenadas UTM (escala de vuelo – 1:8,000 y escala de restitución – 1:2,000).

1.4.2 SERVICIOS PRELIMINARES

Se consideró, con la utilización de las ortofotos, que 60% del área a ser limpiada es no boscosa.

Para el desbroce se consideró un diámetro máximo de árboles de 20 cm y una altura promedio de 6 metros, generando un volumen de 2,000 m³ de material a ser retirado y transportado por hectárea de zona boscosa.

Fueron evaluadas las cantidades de demolición de viviendas y de pavimento por medio de las ortofotos.

1.4.3 DISEÑO GEOMETRICO

Fue considerado que la carretera puede ser clasificada como una “*multilane divided arterial*” de acuerdo con las características definidas en el Capítulo 7 de la publicación “*A Policy on Geometric Design of Highway and Streets – 2004*” de la “*American Association Highway and Transportation Officials – AASHTO*”.

- Criterios y Parámetros de Diseño

En la ejecución del diseño fueron adoptados criterios y parámetros de las siguientes normas:

“*A Policy on Geometric Design of Highway and Streets – 2004*”- AASHTO;
Normas y Recomendaciones vigentes del MOP – Panamá.

- Valores Ambientales

Los estudios de trazo en planta y perfil buscaron reducir los impactos ambientales a través de la optimización de los cortes y rellenos.

- Orografía

La región del proyecto se encuentra ubicada en una zona orográfica ondulada a montañosa entre los niveles 50 a 200 m.s.n.m., en un área de bosques húmedo y muy húmedo tropical, con suelos que mantienen el buen drenaje interno.

- Velocidad de Diseño

Para el tramo Madden – Quebrada López fue adoptada una velocidad de diseño de 110 km/h.

- Sección Transversal

Para la selección de las características geométricas de la sección transversal se ha tenido en cuenta la clase funcional definida para la carretera, la demanda de tráfico, la orografía de la zona, el vehículo de diseño y la velocidad de diseño.

Ancho de Calzada

La carretera es una vía de dos carriles en cada un de los sentidos, con separador conformado por barreras rígidas y una estructura de drenaje. El ancho de la calzada fue definido en 7.20 m, con dos carriles de 3.60 m cada uno.

Ancho de Berma (Hombro)

El ancho del hombro externo fue definido en 2.40 m y del hombro interno en 1.20 m.

Bombeo

Para el drenaje de las aguas pluviales superficiales en el pavimento, en los alineamientos rectos sin transición de peralte, el bombeo es 2.0% (declividad del borde interno hacia el borde externo de la vía).

Sección Transversal Típica

Las secciones transversales utilizadas incluyen cunetas laterales, bordillos y una cuneta central ubicada entre las dos barreras rígidas construidas a lo largo de la carretera, con el propósito de conducir los escurrimientos superficiales y sub-superficiales procedentes de la plataforma vial, taludes y áreas adyacentes a fin de proteger la estructura del pavimento.

Las cunetas de corte presentan ancho de 1.50 m, definiendo así una plataforma en corte con ancho total de 25.86 m.

La berma (hombro) tiene una declividad transversal de 2% en tangente.

En el tramo Madden–Quebrada López, el derecho de vía adoptado fue de 80 m (mínimo), manteniendo siempre una distancia mínima de 3 m en relación a los límites de los *offset's*.

Las placas de señalización, tanto en las secciones en corte como en relleno, serán implantadas lateralmente a las bermas.

Teniendo en consideración que en esta fase del proyecto aun no fueron realizados estudios geológicos mínimos necesarios para definir la estratigrafía del terreno sobre la cual se emplaza el proyecto, fueron adoptados taludes promedios de corte de 0.75 (H) : 1.00 (V). Para los rellenos fueron adoptados taludes de 1.50 (H): 1.0 (V).

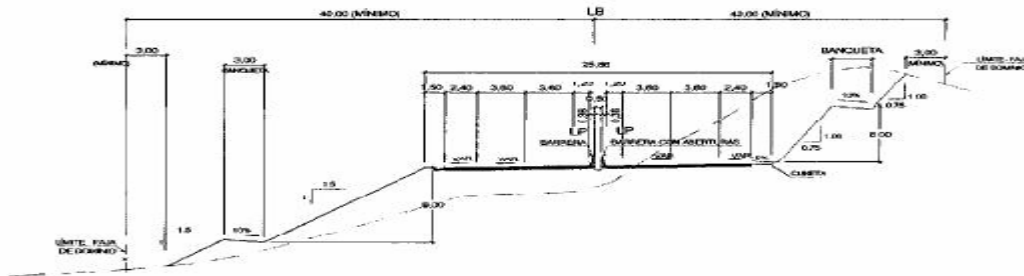


Figura 1 – Sección Típica en Media Ladera

Terraplén

Los coeficientes de esponjamiento adoptados fueron de 1.25 para el suelo y 1.40 para la roca.

Los volúmenes de transporte presentados en la planilla de cantidades fueron determinados geoméricamente en el corte.

Estos coeficientes deberán ser comprobados con ensayos geotécnicos durante el desarrollo de la ingeniería de detalle y en la ejecución de las obras.

En la elaboración del diagrama de masas, se consideró que los volúmenes geoméricos de relleno en suelo resultan de la aplicación de un coeficiente de reducción de 0.80 sobre el volumen geométrico de excavación correspondiente. Para los rellenos en roca, se consideró la aplicación de un coeficiente de incremento de 1.20 sobre el volumen de la excavación correspondiente.

Trechos con Secciones No Típicas

El Diseño Referencial consideró los siguientes trechos con secciones transversales especiales:

Dos intersecciones, una al inicio del trazado, en el empalme con la vía existente, y otra en la intersección con la Carretera Transistmica, en Quebrada López.

Dos retornos operacionales en el tramo entre Quebrada López y Cativá, en la carretera Transistmica.

Una plaza de peaje con 10 casetas de cobro.

Puentes y Viaductos.

- Alineamiento Horizontal

El trazado en planta se diseñará de manera de permitir el continuo tráfico de los vehículos para la velocidad directriz adoptada. El radio mínimo para velocidad directriz está definido así:

$$R_{\min} = \frac{V_D^2}{127(P_{\max} + f_{\max})}$$

Donde:

V_D = Velocidad de diseño. (110 km/h)

P_{\max} = Peralte máximo. (8%)

f_{\max} = Coeficiente de fricción transversal (0.11)

Por lo tanto:

$$R_{\min} = \frac{110^2}{127(0.08 + 0.11)} = 501.45 \text{ m}$$

Así, el radio mínimo adoptado para la velocidad de diseño de 110 km/h es de 500 m.

El peralte máximo es de 8% y el giro del peralte se hace alrededor del eje de la calzada en las curvas de transición y en tangente.

Curvas de transición

Las curvas de transición tienen por finalidad evitar las discontinuidades en las curvaturas del trazo, ofreciendo las mismas condiciones de seguridad, comodidad y estética de los elementos del trazo. En su procesamiento se utilizará la clotoide.

La ecuación paramétrica de la clotoide es dada por:

$$A^2 = R * L$$

Donde:

A : Parámetro de la clotoide, característico de la misma. Define la magnitud de la clotoide.

R : Radio de curvatura en un punto cualquier (m).

L : Longitud de la curva entre el punto de inflexión (R = infinito) y el punto de radio R.

- Alineamiento Vertical

La carretera atraviesa una zona con predominancia de orografía ondulada a montañosa, la cual se ha tenido en cuenta para el trazado del perfil longitudinal.

En general, la rasante se ha ajustado en lo posible a las inflexiones del terreno, teniendo siempre en cuenta las limitaciones impuestas por "A Policy on Geometric Design of Highway and Streets – 2004" de la AASHTO, referidas a las condiciones adecuadas de operación, visibilidad y seguridad. En zonas accidentadas se ha tratado de evitar, en lo posible, el uso de pendientes máximas. En todo el perfil se ha empleado curvas verticales amplias, las cuales atienden las condiciones de visibilidad adecuada para la velocidad de diseño.

- Parámetros Básicos de Diseño

La definición de los criterios de diseño está correlacionada con el tránsito promedio diario proyectado, la velocidad de diseño y el tipo de terreno. En la Tabla siguiente, se presentan los parámetros y elementos adoptados.

Cuadro 3– Parámetros Básicos de Diseño

Parámetros Básicos	Valores
Vehículo de diseño	WB-20 (AASHTO)
Velocidad diseño (km/h)	110
Ancho de calzada (m)	7.20
Ancho de berma lateral (Hombro) (m)	2.40
Ancho de berma interna (m)	1.20
Longitud de visibilidad de detenimiento (m)	220
Bombeo de la calzada (%)	2.0
Sobreancho a compactar en relleno con material permeable (m)	1.50
Cuneta en corte (m)	1.50
Ancho de la plataforma (relleno) (m)	25.86
Ancho de la plataforma (corte) (m)	25.86
Radio mínimo (m)	500
Peralte máx. (%)	8.0
Radio mínimo sin peralte (m)	4,180
Sobre ancho (m)	Variable
Pendiente máxima longitudinal (%)	6
Carriles de ascenso	no previsto
Pendiente mínima longitudinal en corte (%)	0.5
K min. convexo (AASHTO 3-76)	74
K máx. cóncavo (AASHTO 3-79)	55
Talud de relleno	1.5:1.0 (H:V)
Talud promedio de corte	0.75:1.0 (H:V)
Altura de banquetta (m)	8.0
Ancho de banquetta (m)	3.0
Pendiente transversal de la banquetta (%)	10
Ancho de derecho de vía (m)	80m (min.) o 3.0 m del límite del offset
Gálibo vertical (m)	5.50
Coefficiente de incremento en los volúmenes de corte, necesarios para el relleno en roca	1.20
Coefficiente de reducción en los volúmenes de corte, necesarios para el relleno en suelo	0.80

Durante la etapa de la Ingeniería de Detalle y en base a los levantamientos y otras informaciones complementarias de campo, será necesaria la implementación de ajustes en los alineamientos horizontal y vertical, generando una posible variación de las cantidades del terraplén.

1.5 ESTUDIO GEOLÓGICO Y GEOTÉCNICO

1.5.1 GEOLOGÍA

Sobre la alineación de la nueva autopista se espera la ocurrencia o existencia de tres principales tipos de rocas: ígneas, sedimentarias y químico sedimentarias (órgano-sedimentarias).

Las rocas se presentan en varios estados de alteración, desde blandas a fuertemente meteorizadas (intemperizadas).

La meteorización (intemperismo) de la roca puede ser alta, generando una capa de suelo y saprolítica (overborden) de hasta aproximadamente cinco (5) metros de espesor.

A pesar de una aparente buena estabilidad de los cuerpos geológicos, se encontrarán esporádicos sectores de pequeña extensión que presenten baja estabilidad y sean propensos a pequeños derrumbes (deslizamientos) localizados. En la actual Vía Transistmica existen cortes con taludes de declividad superior a los 45°, siendo que la mayor parte de los taludes de cortes son verticales y en muy pocos se han hecho trabajos de terracería.

Haciendo una analogía con la litología existente entre la Vía Transistmica y el trazado de la nueva autopista, podemos esperar una situación geomecánica similar, es decir, estabilidad buena a regular.

Con base a consultas realizadas a geólogos locales, se adoptó la hipótesis de que el suelo duro se encuentra en un promedio de 6 metros abajo de la superficie del terreno, con un espesor de 2 m, siendo seguido por el macizo rocoso.

Se adoptaron las proporciones entre los materiales de la excavación:

Material	Área (m ²)	Proporción (%)
Capa vegetal	15	3,5
Suelo	247	57,2
Suelo duro	66	15,2
Roca	104	24,1

En los rellenos, se consideró la presencia de fangos en aproximadamente 5% de su extensión, conforme previsto en el Diseño Referencial, con necesidad de remoción de 2 m de espesor.

Finalmente, se consideró que los perfilados de taludes y las protecciones con hidrosiembra solamente van a ser empleados en las superficies de suelo y suelo duro, o sea en 85% de las superficies de corte.

1.5.2 MOVIMIENTO DE TIERRAS

Se adoptaron volúmenes de corte en suelo y roca en base a los recorridos a la zona de ubicación de la obra, bien como a la evaluación de datos y documentos técnicos disponibles (mapas, informes y etc.). Los materiales resultantes de los cortes, sean de naturaleza suelo o roca, fueron considerados como totalmente reutilizables para los terraplenes o pedraplenes. Se consideró una capa vegetal de 30 cm.

1.5.3 CANTERAS

Se consideró que, con respecto a las fuentes de materiales de construcción, las rocas más comunes son las sedimentarias, que ocupan aproximadamente un 60 % del área del nuevo trazo. Estos sedimentos aparecen distribuidos a lo largo de toda la carretera, cada 5 km. Debido a las desfavorables condiciones climáticas existentes en la región de la obra, se consideró también que estos materiales rocosos serán integralmente utilizados como material de relleno (pedraplenes) y en las capas de mejoramiento.

Considerando que hasta el momento no fue posible realizar los estudios de caracterización de los materiales de canteras que serán empleados en la construcción de la vía y tampoco definir su localización y capacidad real, fueron estimadas distancias promedio de transporte para suelo y roca de 5 km.

1.5.4 SITIOS DE BOTADERO

Fueron adoptados botaderos en zonas planas a largo de la área de servidumbre con una distancia promedio de 3 km. Para el material de desbroce, fue considerada una distancia hasta 1 km.

1.5.5 CIMENTACIÓN DE PUENTES

Fue admitido que, para la cimentación de puentes y pasos elevados, deberán ser necesarios pilotes empotrados en roca.

1.6 ESTUDIOS HIDRÁULICOS Y DRENAJE

1.6.1 RECONOCIMIENTO DE CAMPO

Fue realizado un reconocimiento de campo con el objetivo de identificar y caracterizar los principales cursos de agua, el tipo de suelo y las características de la vegetación existente en la región de implantación de la obra.

- Caracterización de las cuencas principales

La cobertura vegetal natural de la región está caracterizada por una condición de predominancia de matas densas con árboles de gran porte. Las cuencas fueron caracterizadas en base a los planos cartográficos proporcionados por el Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia (IGNTG) y por las restitutiones aerofotogramétricas.

- Recolección de Información

La zona donde se proyecta la vía se caracteriza por atravesar zonas rurales en puntos aislados, bien como diversas quebradas y ríos, siendo los más significativos el Chagres y el Gatún.

Durante el recorrido, en los locales donde se encontraron viviendas, se consultó a los habitantes sobre el comportamiento de las avenidas máximas en época de lluvias.

Estas informaciones, referenciadas en coordenadas y niveles, serán importantes para los estudios hidráulicos de cada cruce de agua, contribuyendo directamente para la determinación de las dimensiones de la obra, bien como para la altura necesaria de la rasante.

- Obras de Drenaje Existentes

En el tramo de la carretera Transistmica desde Quebrada López hasta Cativá, se consideró que las obras existentes son suficientes desde los puntos de vista de capacidad hidráulica y estructural, siendo necesarios solamente servicios rutinarios de mantenimiento.

1.6.2 DRENAJE SUPERFICIAL

El proyecto de drenaje superficial fue desarrollado con base en el proyecto geométrico y de terraplenes. Se analizaron las secciones transversales definidas, las pendientes transversales de los terrenos adyacentes y los trechos en corte y relleno.

En los terraplenes con alturas mayores a 3 m fueron diseñados bordillos.

Los dispositivos de drenaje superficial (cunetas, zanjás y tuberías) fueron dimensionados considerando régimen uniforme, y para ello fue empleada la fórmula de Manning asociada a la ecuación de la continuidad.

Las zanjás trapezoidales en concreto para protección en taludes de corte (coronación) y terraplén fueron diseñadas considerando el área de contribución.

1.6.3 DRENAJE DE QUEBRADAS

- Alcantarillas

Teniendo en cuenta que la región se caracteriza por presentar un clima tropical húmedo con abundante vegetación, fueron consideradas alcantarillas de concreto, dimensionadas considerando el control de entrada para los siguientes períodos de retorno:

$T = 25$ años con $H_w/D \leq 1.20$, para alcantarillas tubulares

$T = 50$ años con $H_w/D \leq 1.20$, para alcantarillas tipo marco no sumergidas.

Donde:

H_w es la carga hidráulica en la entrada

D es el diámetro del tubo o la altura del cajón

Las alcantarillas también fueron verificadas con control de entrada para el caudal con período de retorno de 50 años, sin embargo la carga hidráulica máxima deberá estar como mínimo a 1.0 m abajo del gálibo de la carretera.

No fueron considerados efectos de socavación.

1.6.4 SUBDRENAJE

El proyecto de drenaje subterráneo contempló drenes longitudinales profundos en los cortes con la finalidad de disminuir el impacto causado por el nivel freático y drenes longitudinales en los rellenos para la protección de la estructura del pavimento.

1.6.5 DRENAJE DEL PAVIMENTO

Fueron previstos drenes longitudinales al nivel del pavimento en las dos pistas para eliminar el agua infiltrada en la estructura del pavimento.

1.6.6 PUENTES

Los puentes fueron diseñados para permitir el pasaje de la avenida centenaria de modo que resulte un *freeboard* mínimo de 1.50 m con relación a la cota inferior de la viga longitudinal.

Siempre que fue posible, los puentes se implantaron en locales atravesando trechos rectos de ríos. Las cimentaciones de los puentes y pontones que atraviesan pequeños cursos de agua deberán localizarse en las orillas de los ríos.

Debido a la falta de datos técnicos específicos, no fueron considerados efectos de socavación en el Diseño Referencial.

1.7 DISEÑO ESTRUCTURAL DE PUENTES

Las obras de arte especiales contempladas para el tramo en estudio son de tres tipos: Puentes, paso superior y paso inferior a desnivel. Todos los puentes y pasos inferiores a desnivel son compuestas por dos obras paralelas por local de implantación; los pasos superiores a desnivel son obras únicas.

Los puentes fueron proyectados para las obras listadas a continuación:

- Un Puente de 40 m;
- Un Puente de 60 m;
- Un Puente de 80 m;
- Un Puente de 140 m;
- Un Puente de 190 m;
- Un Puente de 390 m;
- Un paso inferior de 30 m;
- Un paso inferior de 50 m;
- Un paso inferior de 60 m;
- Once pasos superiores de 50 m cada uno;
- Un paso superior de 120 m;

Todas las obras con una longitud mayor a 60 m tienen superestructura con sección transversal constante de 10.40 m; los puentes con longitud menores a 60 m tienen sección transversal de 11,60 m. Los puentes y pasos inferiores son compuestos por dos carriles de tránsito de 3.60 m, berma de 1.20 m o de 2.40 m, faja de seguridad de 1.20 m y barreras rígidas a ambos lados. Los pasos superiores son compuestos por dos carriles de tránsito de 3.60 m, dos bermas internas de 1.80 m y barreras rígidas a ambos lados.

Los tableros isostáticos son compuestos por losa en concreto armado y vigas pre-moldeadas. Para mejor distribución de los esfuerzos, los tableros poseen travesaños de apoyo y de luz de modo a formar una malla plana.

Todas las obras tienen losa de aproximación.

1.7.1 PUENTES

- Puente de 40 m

Para el puente de 40 m, la superestructura es constituida por una luz 40 m. Fueron considerados estribos compuestos por una viga pre-moldeada en concreto, apoyada sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

- Puentes de 60 m

Para los puentes de 60 m, la superestructura es constituida por dos tramos de 30 m. Los estribos son compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

- Puentes de 80 m

Para el puente de 80 m, la superestructura es constituida por dos tramos de 40 m. Los estribos son compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

- Puente de 140 m

Para el puente de 140 m, la superestructura es constituida por dos luces de 50 m y una luz de 40 m. Los estribos son compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

- Puente de 190 m

Para el puente de 190 m, la superestructura es constituida por 3 tramos de 50 y uno tramo de 40 m de luz. Los estribos son compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

Cada apoyo intermediario es formado por pilar único, de sección variable y apoyado en un bloque. Los bloques están proyectados para que el fondo de estos coincida con el nivel de agua y cada uno de ellos esté apoyado sobre pilotes excavados.

- Puente de 390 m

Para el puente de 390 m, la superestructura es constituida por 9 tramos de 40 m y uno de 30 m. Los estribos son compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

1.7.2 PASOS INFERIORES A DESNIVEL

Para los pasos inferiores a desnivel de 30, 50 y 60 m, las superestructuras son constituidas por un tramo único. Se consideraron estribos compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

1.7.3 PASOS SUPERIORES A DESNIVEL

Para el paso superior a desnivel de 50 y 120 m, las superestructuras son constituidas por un tramo único. Se consideraron estribos compuestos por vigas pre-moldeadas en concreto, apoyadas sobre pilotes. Los aparatos de apoyo son de neopreno reforzado.

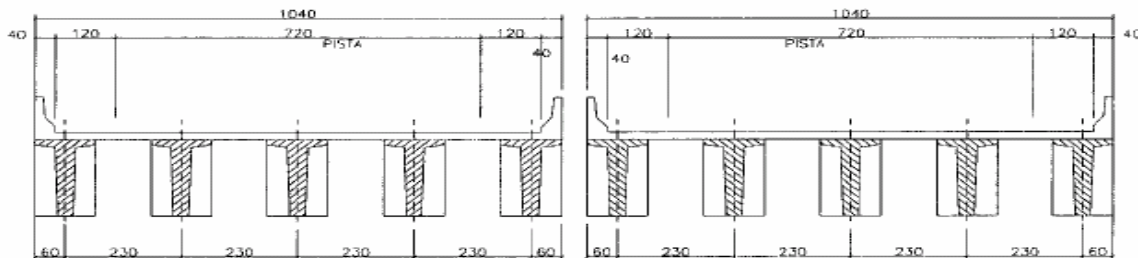


Figura 2 – Secciones típicas para puentes con largos mayores que 60m

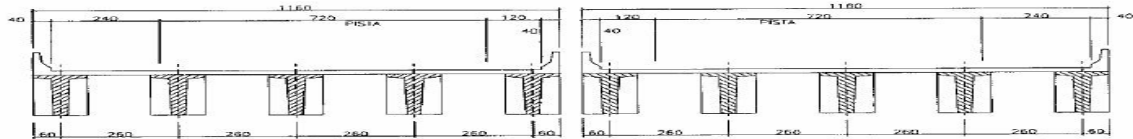


Figura 3 – Secciones típicas para puentes con largos menores que 60 m

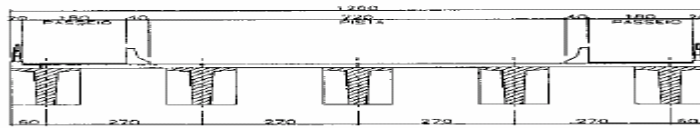


Figura 4 – Sección tipo para pasos superiores a desnivel

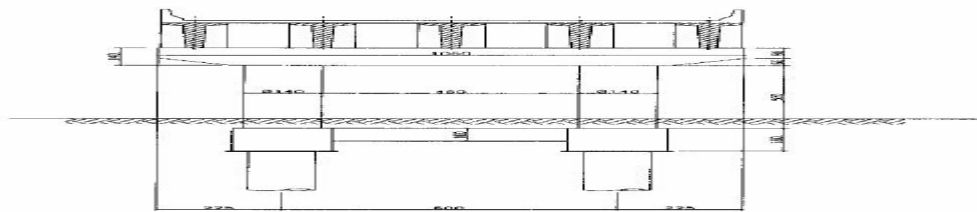


Figura 5 – Detalle Típico de Meso-estructura Central

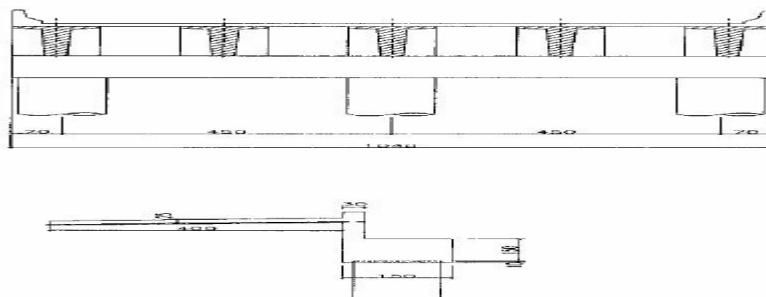


Figura 6– Detalle típico de estribos y losa de aproximación

1.8 DISEÑO DEL PAVIMENTO

1.8.1 TRAFICO

Fue calculado el Número “N” de solicitaciones del eje estándar de 8,2 toneladas por la metodología AASHTO llegándose al valor de 3.31×10^7 solicitaciones para los 20 primeros años de la concesión y de 6.00×10^7 solicitaciones para los 30 años de concesión.

A partir de los datos disponibles se estimó el CBR de diseño de la subrasante siendo de 8% para el tramo.

1.8.2 SOLUCIONES ADOPTADAS

Trecho Madden - Quebrada López: vía nueva, con pista doble, 4 carriles en pavimento rígido y hombros en pavimento flexible.

Para el primer tramo fue considerada para los carriles la estructura indicada a continuación, con hombros exteriores de pavimento flexible.

Losa de Hormigón: 24 cm;

Base Granular de Piedra Triturada: 20 cm; (CBR 80%)

Mejoramiento con CBR = 20%: espesor variable entre 20 y 30 cm (Fuentes de materiales disponibles de la excavación obligatoria, con distancia promedio de transporte de 5 km)

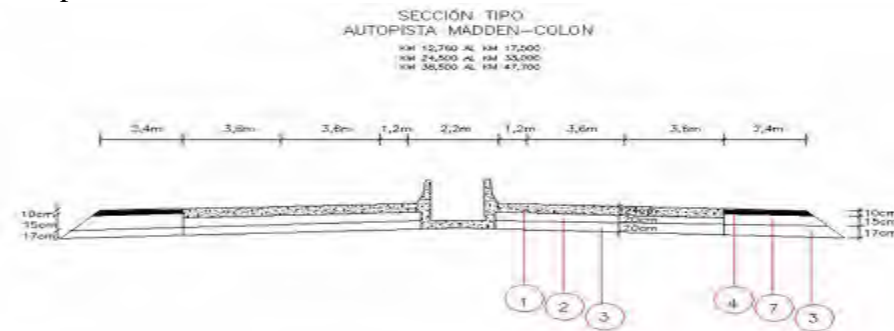
Este Diseño Referencial para el pavimento de las bermas u hombros consideró la siguiente estructura:

Carpeta de Asfalto 10 cm;

Base de BGS + 2% de cemento 15 cm;

Sub base Granular 17 cm.

Sección Típica de este Tramo:



Descripción de los Ítems:

Losa de Hormigón

Base Granular

Mejoramiento de la Subrasante

Carpeta Asfáltica

Base Mejorada con Cemento

Tramo Quebrada López (estación km 47+700) hasta Cativá (estación km 55+0,00):

Ampliación de la vía existente a cuatro carriles y rehabilitación de la vía existente (Transistmica).

El Diseño Referencial consideró las siguientes estructuras del pavimento:

En los tramos ampliados:

Carpeta de Asfalto 10 cm;

Base de BGS + 2% de cemento 15 cm;

Sub base BGTC + 3,5% de cemento 17 cm.

Para los entronques y accesos:

Carpeta de Asfalto 7 cm;

Base de BGS + 2% de cemento 15 cm;

Sub base BGTC + 3,5% de cemento 15 cm.

El Tramo de la Carretera Transistmica ejecutada con 4 carriles, y en donde coincide con los trabajos de la Auto Pista Madden Colon, está actualmente en ejecución de obras bajo contrato de otra constructora, en intervenciones de obras diversas.

Los ensayos geotécnicos previstos en la Ingeniería de Detalle permitirán el conocimiento pormenorizado de la fundación y del propio pavimento, pudiendo generar ajustes en estos espesores estimados en el Diseño Referencial.

1.9 ESTUDIO DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Los proyectos de señalización para la Autopista Panamá - Colón buscaron seguir las normas, padrones y recomendaciones del Manual on Uniform Traffic Control Devices for

Streets and Highways – MUTCD, de la AASHTO, sin dejar de considerar las prácticas y tipicidades adoptadas por el Ministerio de Obras Públicas – MOP en la malla vial existente. En las eventuales situaciones en que las normas o recomendaciones contenidas en el MUTCD sean diferentes a las prácticas locales, los criterios a ser adoptados deberán ser definidos de común acuerdo con los equipos técnicos del MOP.

Los diseños de señalización y de dispositivos de seguridad fueron elaborados considerando la velocidad máxima reglamentaria de 110 km/h en los tramos libres de limitaciones físicas u operacionales y están compuestos de:

Señalización horizontal: compuesta de líneas, fajas, símbolos y leyendas, complementada por dispositivos retrorreflectivos o sonorizadores instalados sobre el pavimento;

Señalización vertical: de reglamentación; de advertencia; de orientación; educativa y de servicios; complementadas por dispositivos auxiliares retrorreflectivos o luminosos como balizas, delineadores, marcadores de peligro, luces intermitentes etc.;

Dispositivos de seguridad: fueron diseñadas barreras de concreto, así como defensas metálicas y cerramiento de los límites del derecho de vía, buscando optimizar las condiciones de seguridad de la carretera.

1.10 PLAZA DE PEAJE

La plaza de peaje fue diseñada para 10 casetas de peaje.

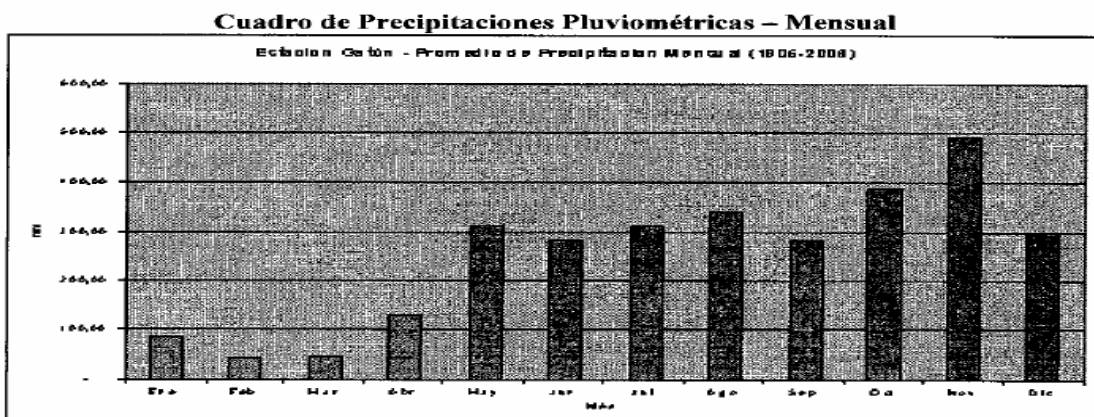
En este punto, el ancho de la plaza de peaje es de aproximadamente 70 metros e la longitud igual a 250 metros.

No fueron consideradas redes eléctricas o telefónicas o de agua potable en el área.

1.11 PREMISAS DE PLANEAMIENTO

Los plazos y productividad de ejecución para las frentes de trabajo tuvieron en cuenta que la liberación de las áreas por cuestiones ambientales o de expropiación se dará dentro del cronograma de obras y en la secuencia de construcción; por esta razón, no fueron considerados costos con paralizaciones de obra, personal directo e indirecto así como manutención de campamentos.

Con respecto a las condiciones de trabajo al año teniendo en cuenta los datos estadísticos de lluvia, se adoptó como base para el cálculo de los días trabajados la estación pluviométrica de Gatún la cual presentamos a continuación:



Para el cálculo de los días trabajados, fueron considerados factores de retomada distintos para cada tipo de servicio y el concepto de días inhábiles cuando exista la ocurrencia de lluvias arriba de 5mm.

Función de estos datos básicos, presentase a continuación tabla de días hábiles mes a mes por tipo de servicio:

Cuadro de calculo de la Practibilidad adoptada para ejecución de los servicios

CARRTERA MADDEN COLÓN																
Cálculo de los Días Hábiles para los Servicios																
Factores de Impacto de la Lluvia				LL Estación Lluviosa						SE Estación Seca						
				TR Estación Transición						Foor, - Dora/Feridos = 0,33						
				SE	SE	SE	SE	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL	Totales
				ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
				31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
	LL	TR	SE	4	3	2	5	12	13	14	15	12	15	17	11	
Relleno en Suelo	1,5	1,00	0,50	2,2	1,3	1,2	2,5	18,3	19,5	20,6	22,3	18,7	22,7	26,12	16,7	
Relleno en Roca	0,50	0,30	0,10	0,4	0,3	0,2	0,5	6,1	6,5	6,9	7,4	6,2	7,6	8,7	5,6	
Excavación en Suelo	1,00	0,80	0,30	1,3	0,8	0,7	1,5	12,2	13,0	13,8	14,3	12,3	15,2	17,4	11,1	
Concreto/ Escav, EM Roca	0,50	0,30	0,10	0,4	0,3	0,2	0,5	6,1	6,5	6,9	7,4	6,2	7,6	8,7	5,6	
Pavimentación	0,60	0,36	0,12	0,5	0,3	0,3	0,6	7,3	7,8	8,2	8,9	7,5	9,1	10,4	6,7	
RELLENO EN SUELO				23,9	22,2	24,5	22,9	10,6	8,7	8,6	7,3	9,4	6,9	3,2	11,9	161
RELLENO EN ROCA				25,4	23,1	25,6	24,6	20,7	19,6	20,1	19,5	19,1	19,5	17,7	21,2	257
ESCAVACIÓN EN SUELO				24,7	22,7	25,2	23,7	15,6	14,2	14,4	13,5	14,4	13,2	10,5	16,6	209
CONCRETO/ESCAV, EM ROSA				25,4	23,1	25,6	24,6	20,7	19,6	20,1	19,5	19,1	19,5	17,7	21,2	257
PAVIMENTACIÓN				25,4	23,1	25,6	24,5	13,7	18,5	18,0	18,4	18,1	18,2	16,3	20,3	248

PREMISAS GENERALES

1.11.1 ÍTEMS NO COMPUTADOS EN LOS METRADOS

Además de lo que fue presentado, no fueron considerados en la tabla de cantidades y precios los servicios e ítems descritos a continuación:

Pasivo y manejo ambiental y costos asociados (Costos del Plan de Manejo Ambiental);

Remoción y limpieza de derrumbes, que sean generados por causas extraordinarias.

Puentes peatonales y pasajes para ganado y cualquier otra obra necesaria para la comunicación de las fincas o propiedades a lo largo de la carretera;

Vías marginales permanentes para el tráfico local;

Reubicaciones de personas cuyas viviendas o propiedades sean afectadas directa o indirectamente por el trazado;

Remoción o reubicación de cualquier tipo de interferencia;

Costos con excavación y remoción de descapote para todas las canteras a ser explotadas para adquirir materiales para la obra.

ANEXO B

CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y PAGO

PRIMERA: Definiciones

En este Anexo, las siguientes palabras y expresiones tendrán los significados que constan a continuación, a menos que el contexto lo requiera de otra manera:

“Acta de Aceptación Final de la Obra”	significa el acta emitida por el MOP de conformidad con la cláusula 12.12 al momento de la Conclusión Final de la Obra;
“Condiciones Particulares”	Documento cuyo principal objeto es desarrollar procedimientos y reglamentar con mayor detalle algunas de las disposiciones de este Anexo, el cual, una vez acordado por las partes, se adjuntará como parte integral de

	este Anexo;
"Consentimiento"	significa, los consentimientos, permisos, aprobaciones y autorizaciones para (i) posibilitar la implantación de la Obra y/o (ii) permitir que EL CONCESIONARIO pueda cumplir con las disposiciones de este Anexo, de acuerdo con las condiciones aquí establecidas.
"Estudio de Impacto Ambiental"	significa el Estudio de Impacto Ambiental de la Obra que debe presentar EL CONCESIONARIO.
"Institución Financiera Aceptable"	significa un banco, compañía de seguros u otra compañía financiera satisfactoria para el Contratante, que actúe razonablemente y esté autorizada para llevar a cabo negocios en la República de Panamá y los Estados Unidos;
"Protocolo de Revisión y Aprobación del Diseño"	significa los pasos y procedimientos que se deben cumplir con relación a la revisión y aprobación de los Documentos de Diseño;
"Buenas Prácticas de Construcción"	significan aquellas prácticas, métodos, técnicas, y procedimientos que prevalezcan durante el plazo de la construcción de la Obra y que generalmente son aceptados y observados por contratistas prudentes, diligentes, hábiles y experimentados en la industria de la construcción de carreteras, y que toman en cuenta las estipulaciones de este Anexo;
"Buenas Prácticas de Ingeniería"	significan aquellas prácticas, métodos, técnicas, normas y procedimientos que prevalezcan durante la ejecución de la Obra y que son generalmente aceptados en la industria internacional de la construcción de carreteras;
"Acta de Conclusión Sustancial"	tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 12.2;
"Adenda N°5"	significa la Adenda N°5 al Contrato de Concesión No.98 de 29 diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No.2 de 18 junio de 1999, la adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999 y la adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001, relativo al estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación, entre otros, del Tramo Madden-Colón de la Autopista Panamá-Colón;
"EL CONCESIONARIO"	significa CONCESIONARIA MADDEN-COLON, S.A.;
"Condiciones Ambientales Preexistentes"	significa las condiciones ambientales de los sitios de la Obra anteriores a la fecha de la firma de la Adenda N°5;
"Conclusión Final"	significa la fecha en la que se han cumplido los requisitos establecidos para que el MOP expida el Acta de Aceptación Final de la Obra;
"Conclusión Sustancial de la Obra"	significa la fecha en la cual cada uno de los requisitos establecidos en la cláusula 12.1 hayan sido cumplidos o satisfechos, tal como lo certifique el MOP en el Acta de Conclusión Sustancial;

“Contraloría General de la República”	Se refiere a la Contraloría General de la República de Panamá;
“Cronograma de Construcción”	inicialmente, significa el cronograma para la realización de la Obra que se adjunta a este instrumento como parte del Anexo A – Condiciones Referenciales de la Obra y, posteriormente, el cronograma plenamente detallado para la realización de la Obras al que se refiere la cláusula 7.7, así como cualquier programa revisado que se produzca de común acuerdo entre las Partes;
“Cronograma para Presentación del Diseño”	significa el cronograma preliminar para las presentaciones de diseños por EL CONCESIONARIO al MOP y que será entregado por EL CONCESIONARIO al MOP antes de la Fecha de Inicio de la Construcción, según sea actualizado periódicamente de conformidad con este Anexo;
“Documentos del Diseño”	significan todos los planos, especificaciones, cálculos pertinentes e información técnica pertinente de similar naturaleza, que serán preparados y presentados por EL CONCESIONARIO al MOP, de conformidad con el Cronograma para Presentación del Diseño del Proyecto Referencial y aprobados por el MOP de conformidad con las estipulaciones del Protocolo de Revisión y Aprobación del Diseño, conforme sean actualizados periódicamente de acuerdo con el Anexo;
“Equipos Permanentes”	significa todos los equipos, maquinarias, aparatos y elementos similares que se suministren con el propósito de formar parte de la Obra en forma permanente;
“Estándares”	significan, excepto si de otra manera lo requieren las leyes, normas o reglamentos aplicables, los requisitos, especificaciones, estándares, normas y prácticas aplicables al diseño, ingeniería de detalle del Proyecto Referencial, suministros y construcción de la Obra, vigentes al momento de realizar el diseño, ingeniería de detalle del Proyecto Referencial, suministros y construcción de la Obra;
“Evento Geológico”	se refiere a cualquier condición geológica en los sitios de la Obra que no se halle en línea con las Condiciones Referenciales de la Obra;
“Evento Político”	significa cualquier acción u omisión por la República de Panamá o cualquier autoridad competente (incluso y sin limitación (a) cualquier cambio (ya sea mediante introducción, modificación o aplicación de cualquier ley, decreto o reglamento o en otra forma) después de la fecha de la firma de la Adenda N°5; (b) cualquier Expropiación; (c) cualquier embargo, expropiación, nacionalización o acto de domino eminente que no constituye expropiación; (d) cambio en la moneda de la República de Panamá o cualquier devaluación posterior de la misma; (e) cualquier

	<p>modificación de los pagos adeudados al MOP o a EL CONCESIONARIO bajo este instrumento, o cualquier introducción o modificación de tarifas, tasas, derechos, Impuestos u otros cargos recaudados o por ser recaudados en o con respecto a la Obra o, de otro modo, sin el consentimiento previo por escrito de EL CONCESIONARIO, según sea aplicable); y (f) cualquier falta o demora de la República de Panamá o de cualquier autoridad competente para actuar de conformidad con las leyes vigentes, o cualquier acción u omisión de actuar o de actuar en forma oportuna que cambie adversamente la situación legal, económica o comercial de EL CONCESIONARIO o cualquier Subcontratista suyo, o de la Obra de lo que era en la fecha de la firma la Adenda N°5 o de lo que es o hubiera sido si dicha acción u omisión no hubiese ocurrido;</p>
“Afectaciones Privadas”	<p>Significan todas las negociaciones, juicios de expropiación, conciliaciones y demás gestiones pertinentes, a fin de permitir que los sitios de las Obras se encuentren a disposición de EL CONCESIONARIO libre de cualquier tipo de impedimento físico y legal antes del inicio de las Obras</p>
“Fecha de Conclusión Final”	<p>se refiere a la fecha de Conclusión Final de la Obra contemplada en el Acta de Aceptación Final de la Obra;</p>
“Fecha de Conclusión Sustancial”	<p>se refiere a la fecha de Conclusión Sustancial de la Obra contemplada en el Acta de Conclusión Sustancial de la Obra;</p>
“Fecha de Inicio de la Construcción”	<p>tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.2;</p>
“Fecha Efectiva”	<p>Tiene el significado que se le atribuye en la cláusula 7.1;</p>
“Fianza de Cumplimiento y Buen Manejo”	<p>significa una garantía de cumplimiento, emitida por una Institución Financiera Aceptable a nombre de EL CONCESIONARIO o de cualquier Subcontratista, en la que se nombra al MOP como beneficiario por un monto igual al diez por ciento (10%) del Monto Total Recuperable;</p>
“Fideicomiso”	<p>se refiere al fideicomiso de que trata la Adenda N°5;</p>
“Fiduciario”	<p>se refiere al Fiduciario del Fideicomiso;</p>
“Financistas”	<p>significa las instituciones bancarias que hayan otorgado financiamiento al Fiduciario, en representación del Fideicomiso, para el desarrollo de la Obra;</p>
“Fuerza Mayor”	<p>se refiere a cualquier acontecimiento, que no sea un Evento Político, más allá del control del MOP o de EL CONCESIONARIO, que no pudo haber sido razonablemente previsto en la fecha de la firma de la Adenda N°5, incluyendo, pero sin limitarse a, guerra, ya sea declarada o no, revolución, tumulto, insurrección, huelgas,</p>

	<p>excepto huelgas de los empleados del MOP, de EL CONCESIONARIO, de cualquier Subcontratista o de cualquier otra Persona que lleva a cabo cualquier parte de la Obra (a menos que la huelga sea parte de una huelga general en la República de Panamá, o una huelga general en el sector correspondiente de la República de Panamá), conmoción civil, invasión, conflicto armado, acto hostil del enemigo extranjero, bloqueo, embargo, acto de terrorismo, sabotaje, disturbios civiles (incluso acción física de cualquier grupo ambientalista, político, social u otros grupos, o dueños de terrenos que nieguen acceso o uso de cualquier Derecho de Vía o a los sitios de la Obra), radiación o contaminación química, radiación por ionización, explosión, incendio, Fenómeno de El Niño y Caso Fortuito. No obstante lo que antecede, Fuerza Mayor no incluirá (i) condiciones climáticas que no sean un Caso Fortuito o un Fenómeno de El Niño que razonablemente pudiera ser previsto por contratistas experimentados que operan en Panamá;; (ii) si sucede cualquier escasez de mano de obra o de materiales; o (iii) cualquier demora, falta o falla (directa o indirecta) en la obtención de materiales, o si cualquier Subcontratista o trabajador que lleva a cabo algún trabajo incurre en mora, o cualquier otra demora, falta o falla (financiera u otra) de un Subcontratista, vendedor o proveedor, excepto si dicha demora, falta o falla resulta de cualquier acto, evento o condición que, con respecto de dicho Subcontratista, proveedor o vendedor, según el caso, pudiera constituir un caso de Fuerza Mayor, si dicho proveedor, Subcontratista o vendedor fuera parte de este Acuerdo.</p>
“Informe Mensual de Avance”	Significa el informe mensual de avance de Obra que se describe en la cláusula 6.2.2;
“Ingeniero de los Financistas”	significa el ingeniero o experto o firma de ingenieros consultores que podrá ser nombrado periódicamente por los Financistas;
“Interrupción No Autorizada”	Significa cualquier acción del MOP, el Ingeniero de los Financistas o cualquier representante debidamente autorizado de cualquiera de esas personas, que tenga un efecto adverso en la Obra, excepto cuando dicha acción o interrupción se permite efectuar según los términos de este Anexo, o cuando dicha acción o interrupción se requiere para (i) mitigar daños provenientes de la falta de EL CONCESIONARIO en el cumplimiento de sus obligaciones bajo este Anexo, o (ii) se refieren a cualquier condición, situación o acontecimiento por el cual peligre la seguridad de la Obra, o fuera probable que ocurra una lesión personal

	o muerte o daños a la propiedad situada en cualquiera de los sitios de la Obra, en la medida en que dicha condición, situación o acontecimiento es causada por culpa o negligencia de EL CONCESIONARIO;
“Manual de Mantenimiento Técnico”	significa el manual preparado por EL CONCESIONARIO que establezca los procedimientos y requisitos detallados para la operación y mantenimiento de la Obra;
“Obra”	significa el Tramo Madden-Colón, según se describe con carácter general en el Anexo A de la Adenda N°5 (Condiciones Referenciales de la Obra);
“Obras Adicionales”	significa las obras adicionales referidas en la cláusula 6.1.3;
“Obras Temporales”	significan todos los trabajos y materiales temporales de toda clase (que no sean los Equipos de Construcción) que se requieren para la ejecución y conclusión de la Obra, y la reparación de cualquier defecto en ellos;
“Orden de Proceder”	se refiere a la orden de proceder para el inicio de la Obra que se menciona en la cláusula 7.2.2;
“Ordenes de Cambio”	significa órdenes que causen una variación en el cronograma, alcance, diseño, calidad, forma, carácter, clase, posición, dimensión, nivel o alineación de la Obra como resultado de cualesquiera omisiones, modificaciones, adiciones, sustituciones o alteraciones sustanciales al Proyecto Referencial o los Documentos del Diseño, o cualquier reforma al Estudio de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo solicitado por el Ministerio de Obras Públicas o propuesto por EL CONCESIONARIO para aprobación del Ministerio de Obras Públicas;
“Patrimonio Fideicomitado”	Se refiere al patrimonio separado del Fideicomiso, representado por el Fiduciario, quien a su vez es titular del derecho a percibir el flujo de Peajes de la Concesión Madden-Colón;
“Planilla de Servicios”	se refiere a la planilla de servicios y precios que se incluye dentro de las Condiciones Referenciales de la Obra;
“Planos ‘Como Construido’”	significa los planos finales de los Documentos de Diseño de la Obra que serán preparados por EL CONCESIONARIO durante la construcción de la Obra;
“Monto Total Recuperable Ajustado de la Obra”	Significa el monto total recuperable de la Concesión Madden-Colón, según la cláusula 6.1.4;
“Monto Total Recuperable”	Se refiere al Monto Total Recuperable Referencial o al Monto Total Recuperable Ajustado de la Obra, el que se encuentre vigente;
“Monto Total Recuperable Referencial”	Se refiere al monto total recuperable referencial de la Obra descrito en la cláusula 5.1;
“MOP”	Significa Ministerio de Obras Públicas de la República de Panamá;
“Proyecto Referencial”	significa el diseño de la Obra contenido en el Anexo A de la

	Adenda N°5 (Condiciones Referenciales de la Obra).
“Referencial”	es sinónimo de conceptual;
“Rubros de la Lista de Comprobación”	significan aquellos rubros que están pendientes al momento de la Conclusión Sustancial de la Obra y que son certificados por EL CONTRATANTE como de naturaleza menor, y cuya falta de conclusión no afecta a la operación completa, segura y confiable de la Obra;
“Subcontratista”	significa cualquier Persona (excepto EL CONCESIONARIO, pero incluyendo a cada Subcontratista Mayor) que lleva a cabo cualquier parte de la Obra, ya sea contratado por EL CONCESIONARIO o por una persona contratada por EL CONCESIONARIO, e incluyendo cada categoría de contratista, subcontratista, sub-subcontratista, y así sucesivamente, y cualquier Persona que proporciona la totalidad o una parte de los materiales requeridos por cualquier Persona para realizar cualquier parte de la Obra, ya sea que esté o no incorporada en la Obra;
“Subcontrato”	significa cualquier subcontrato, contrato de suministros o acuerdo similar con cualquier Subcontratista;
“Materiales Potencialmente Peligrosos”	Significan, a los efectos de este Anexo, los aditivos para hormigón y mezclas asfálticas, los explosivos y accesorios, productos identificados como tóxicos por los fabricantes, productos médicos y materiales derivados de petróleo, tales como lubricantes, grasas, asfaltos etc.
Parte	significa el MOP o EL CONCESIONARIO.
Partes	significa el MOP y EL CONCESIONARIO.

Los términos en mayúsculas que no estén definidos en este Anexo tendrá el significado atribuido a ellos en la Adenda N°5.

SEGUNDA: Contenido del Anexo

2.1 Este Anexo contiene las condiciones bajo las cuales debe realizarse el estudio, diseño y construcción de las obras viales correspondientes al Tramo II de la Autopista Panamá-Colón (el “Tramo Madden-Colón”), tal como se describe en las Condiciones Referenciales de la Obra, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión No.98 de 29 diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No.2 de 18 junio de 1999, la adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001 y de esta Adenda N°5, en adelante, el Contrato de Concesión N°98 de 1994 y sus adendas se denominará el “Contrato de Concesión Madden-Colón”.

TERCERA: Obligaciones de EL CONCESIONARIO.

3.1 EL CONCESIONARIO se obliga a:

Llevar a cabo el estudio, diseño y construcción del Tramo Madden-Colón, para lo cual realizará la ingeniería de detalle del Proyecto Referencial, construirá y terminará la Obra y rectificará cualquier defecto en la Obra a que diere causa de conformidad con este Anexo y en cumplimiento con todas las leyes, normas, reglamentos y decretos aplicables, los Consentimientos de instituciones del Estado, el Estudio de Impacto Ambiental, los Estándares, las Buenas Prácticas de Ingeniería y las Buenas Prácticas de Construcción. En

la ejecución de la Obra, EL CONCESIONARIO cumplirá las normas ambientales que le sean aplicables de conformidad con la Ley.

Presentar una (1) copia electrónica y tres (3) copias impresas de los Documentos del Diseño al MOP de conformidad con el Cronograma para Presentación del Diseño a ser proporcionado por EL CONCESIONARIO a más tardar dentro de los sesenta (60) días siguientes a la Fecha de Inicio de la Construcción. En caso de que los Documentos de Diseño contengan uno o más cambios sustanciales al Proyecto Referencial, EL CONCESIONARIO así lo hará saber al presentar las copias electrónicas e impresas al MOP. El MOP examinará los Documentos del Diseño de conformidad con las disposiciones del Protocolo de Revisión y Aprobación del Diseño a ser acordado entre las Partes en el mismo plazo mencionado anteriormente, para aprobación, de haberlos, de aquellos cambios sustanciales al Proyecto Referencial contenidos en dichos Documentos del Diseño de conformidad con las disposiciones del Protocolo de Revisión y Aprobación del Diseño. Para propósitos de dicho Protocolo, se considerará que EL MOP ha recibido los Documentos del Diseño al momento de recibir la copia electrónica de los mismos. Al presentar una copia electrónica de los Documentos del Diseño al MOP, EL CONCESIONARIO pedirá que confirme el recibo de los Documentos de Diseño mediante mensaje electrónico de acuse de recibo.

Proporcionar toda la supervisión, mano de obra, materiales (incluidos materiales fungibles y combustibles), Equipos Permanentes, Equipos de Construcción, herramientas, servicios, mobiliarios y todos los demás bienes e instalaciones, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que se requieran para la ingeniería de detalle del Proyecto Referencial, suministros y construcción.

Responder por la estabilidad y seguridad de todas las operaciones y métodos de construcción de la Obra y las Obras Temporales.

Cooperar con EL MOP y los Financistas y/o sus representantes formalmente indicados, en las inspecciones que se realicen a los sitios de la Obra.

Una vez puestos a disposición los sitios de las Obras, remover todas las estructuras, edificaciones y demás impedimentos de naturaleza física que obstaculicen la preparación de los sitios de la Obra y la construcción en los mismos, así como en áreas de los derechos de vía, según sea el caso;

Efectuar la limpieza de los sitios de la Obra durante y después de la conclusión de la Obra; Sin perjuicio de las demás cláusulas y condiciones de este Anexo, en la medida requerida por las leyes, normas, reglamentos y decretos aplicables y/o según lo solicite EL MOP, la remoción de los sitios de la Obra y la eliminación de todos los Materiales Potencialmente Peligrosos utilizados durante, o resultantes de, la realización de la Obra por EL CONCESIONARIO;

Celebrar arreglos o cartas de intención que establezcan que se podrá acceder a los servicios públicos (tanto las conexiones como los servicios públicos) requeridos para la construcción de la Obra.

1) Responder por reclamos relacionados con el pago de las prestaciones laborales del personal de EL CONCESIONARIO, incluyendo salarios, vacaciones, décimo tercer mes, riesgos profesionales, cuotas obrero-patronales de seguro social, y prestaciones derivadas de convenciones de trabajo específicas. En el cumplimiento de esta obligación, EL CONCESIONARIO cumplirá con todas las leyes laborales y observará el mínimo de los beneficios que las leyes otorgan a los empleados.

- m) Contratar los seguros de todo riesgo de construcción, de responsabilidad civil (por el valor de US\$ 5,000,000.00), de vehículos y de accidentes personales para cubrir, de forma razonable, los daños y perjuicios que puedan ocasionarse con motivo de la ejecución de la Obra.
- n) Prestar una Fianza de Cumplimiento y Buen Manejo por el 10% del valor de la Obra, emitida por una Institución Financiera Aceptable.
- o) Presentar al Fiduciario los informes anuales o periódicos que el MOP o el Fiduciario razonablemente requieran. De igual forma, EL CONCESIONARIO deberá presentar al Fiduciario y al MOP un Informe Mensual de Avance sobre la ejecución de la Obra, en el cual deberá detallarse el avance físico de la Obra.
- p) Permitir razonable acceso a los predios de la Obra a el MOP y/o los Financistas, o a cualquier autoridad competente con el objeto de observar o inspeccionar cualquier parte de la Obra, de conformidad con este Anexo, el Contrato de Concesión Madden-Colón y los contratos de financiamiento que suscriba el MOP para el desarrollo de la Obra.
- q) Implementar las medidas de mitigación de impactos ambientales referentes a (a) la rehabilitación de las áreas afectadas por el campamento de EL CONCESIONARIO y/o de sus Subcontratistas, (b) rehabilitación de las áreas ocupadas por plantas y centrales instaladas por EL CONCESIONARIO y/o sus Subcontratistas, (c) rehabilitación de canteras para préstamos de suelo, (d) rehabilitación de canteras ubicadas en el lecho de ríos, (e) desactivación de pozas de asfalto y (f) rehabilitación de desvíos provisionales, de acuerdo con los requerimientos del Estudio de Impacto Ambiental aprobado.
- r) Obtener los Consentimientos correspondientes a las actividades a su cargo necesarias para la ejecución de la Obra y proporcionar asistencia razonable al MOP para obtener Consentimientos, permisos, aprobaciones y autorizaciones de su responsabilidad.
- s) Mantener, en todo momento, la Obra, así como los materiales y Equipos Permanentes a ser incorporados en ella, libres y sin ningún gravamen, cargo u otra afectación de cualquier Subcontratista.
- u) Dar libre acceso al MOP para que examine y mida cualquier parte de la Obra que considere necesario. EL MOP dará notificación escrita con anticipación de al menos veinticuatro (24) horas a EL CONCESIONARIO cada vez que requiera examinar o medir cualquier parte de la Obra.
- v) Informar de inmediato al Fiduciario y al MOP en caso de que se descubrieran fósiles, monedas, antigüedades u otros artículos de valor histórico, arqueológico o paleontológico en los sitios de la Obra después de la Fecha de Inicio de la Construcción y cumplir con las instrucciones del MOP con respecto a ellos.
- w) Implementar las medidas de mitigación y compensación de impactos ambientales requeridas para la Obra según el Estudio de Impacto Ambiental que sea aprobado, con cargo al Fideicomiso.

CUARTA: Obligaciones del MOP.

4.1 El MOP está obligado a:

- a) Inspeccionar el avance de la Obra e impartir las aprobaciones que al respecto requiera el Fiduciario para efectuar los desembolsos del Monto Total Recuperable a favor de EL CONCESIONARIO a más tardar el quinto día hábil después de recibir los documentos referidos en la Cláusula 6.2.1 de este anexo;
- b) Gestionar, a solicitud de EL CONCESIONARIO, el derecho de vía, derechos de paso y servidumbres, además de la Aprobación del Estudio de Impacto Ambiental y otros Consentimientos que correspondan al MOP de conformidad con la Ley Panameña y con lo

dispuesto en el Contrato de Concesión Madden-Colón, para la ejecución de la Obra, tomando en consideración el Cronograma de Construcción elaborado por EL CONCESIONARIO.

c) Realizar oportunamente en forma directa o indirecta, las Afectaciones Privadas que demande la construcción de la Obra.

d) Poner a disposición de EL CONCESIONARIO el Libre Uso de los sitios de la Obra y los derechos de vía hasta que EL CONCESIONARIO haya completado la Obra y haya remediado cualquier defecto en la Obra de conformidad con este Anexo.

e) Efectuar cualquier determinación, emitir cualquier certificado o instrucciones, otorgar cualquier consentimiento o aprobación, o ejercer cualquier otro derecho o prerrogativa de conformidad con este Anexo, con respecto a asuntos que se relacionan con la ingeniería de detalle del Proyecto Referencial, suministros y construcción de la Obra o la conclusión de la misma,

f) Cooperar razonablemente, a pedido razonable de EL CONCESIONARIO, en los tratos de EL CONCESIONARIO con las autoridades competentes con respecto de la ejecución de la Obra.

g) Proporcionar asistencia razonable a EL CONCESIONARIO para obtener Consentimientos que sean su responsabilidad.

QUINTA: Monto Total Recuperable

5.1 El Monto Total Recuperable es la suma de B/.215,859,446.04 (el “Monto Total Recuperable Referencial”), la cual está calculada sobre la base de las Condiciones Referenciales de la Obra adjuntas como Anexo A de la Adenda N°5. El Monto Total Recuperable se divide así:

B/.200,859,446.04	Obra
B/.10,000,000.00	Indemnización máxima por Afectaciones Privadas
B/.5,000,000.00	Mejoría de la infraestructura vial – Distritos Colón (obras conexas al Proyecto)

5.2 Para evitar toda duda, se aclara que el Monto Total Recuperable Referencial excluye todo y cualquier costo relacionado con las obligaciones del MOP definidas en la Cláusula Cuarta, excepto por el monto máximo de US\$10,000,000.00 para indemnización por Afectaciones Privadas a ser utilizada por cuenta y orden del MOP.

5.3 De la misma manera, se aclara que el Monto Total Recuperable Referencial excluye todo y cualquier costo relacionado con los siguientes eventos y circunstancias, los que estarán a cargo del MOP: (a) el desvío, remoción o reubicación de los servicios públicos e interferencias eventualmente existentes situados en los sitios de la Obra o que interfieran con los derechos de vía, (b) la excavación y remoción de descapote para las canteras a ser exploradas para proveer de materiales la Obra, (c) vías marginales permanentes para el tránsito local, (d) puentes peatonales y pasajes para ganado y cualquier otra obra necesaria para la comunicación de las fincas o propiedades a lo largo de la carretera, (e) pasivos y manejo ambientales que no estén claramente identificados como una obligación de EL CONCESIONARIO y (f) remoción y limpieza de derrumbes por causas no imputables a las Partes.

5.4 Sin perjuicio de las demás condiciones contractuales, el Monto Total Recuperable variará en la medida en que la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos y circunstancias afecte los costos de ejecución de la Obra:

- 5.4.1 Eventos de Fuerza Mayor o de Caso Fortuito no cubiertos por el seguro contratado, que obliguen a EL CONCESIONARIO a incurrir en mayores costos y gastos para llevar a cabo la Obra;
- 5.4.2 5.4.2 Cambios en la legislación aplicable a EL CONCESIONARIO que tengan incidencia sobre el Monto Total Recuperable;
- 5.4.3 5.4.3 La Emisión de Órdenes de Cambio;
- 5.4.4 5.4.4 La falta del MOP en proporcionar o mantener el Libre Uso en los sitios de la Obra de conformidad con este Anexo;
- 5.4.5 5.4.5 El cumplimiento por EL CONCESIONARIO de las instrucciones del MOP referentes al hallazgo de fósiles, monedas, antigüedades u otros artículos de valor histórico, arqueológico o paleontológico en los sitios de la Obra.
- 5.4.6 5.4.6 El cumplimiento por EL CONCESIONARIO de las medidas de remediación de las Condiciones Ambientales Preexistentes (lo cual estará sujeto a la verificación de terceros consultores independientes a opción del MOP);
- 5.4.7 El eventual descubrimiento de un Evento Geológico (lo cual estará sujeto a la verificación de terceros consultores independientes a opción del MOP);
- 5.4.8 La eventual ocurrencia de un Evento Político;
- 5.4.9 Cualquier Interrupción No Autorizada;
- 5.4.10 Cualquier suspensión de la Obra ordenada por el MOP por motivo de cualquier acción u omisión del MOP o debido a cualquier incumplimiento o violación del Contrato de Concesión Madden-Colón, en particular, pero sin limitarse a las condiciones de este Anexo por parte del MOP;
- 5.4.11 Cualquier demora y/o incumplimiento de las obligaciones del MOP (incluyendo sin limitación la demora en la entrega de los permisos y la disponibilidad de fondos);
- 5.4.12 Cualquier interferencia con el desempeño por EL CONCESIONARIO de sus obligaciones bajo este Anexo ocasionada por cualquier representante del MOP que tenga acceso a los sitios de la Obra.
- 5.4.13 Cualquier cambio sustancial introducido en el Proyecto Referencial resultante de la aplicación de criterios de diseño distintos de aquellos establecidos en las Condiciones Referenciales de las Obras, requeridos por el MOP, el Ingeniero de los Financistas, los Financistas o la Autoridad Nacional del Ambiente.
- 5.4.14 Cambios en los precios de los insumos requeridos para llevar a cabo la Obra u otras variaciones macroeconómicas (inflación, tasa de interés, etc.) o cambiarias que afecten al equilibrio económico de EL CONCESIONARIO;
- 5.4.15 Cambios en los estándares o normativas ambientales.
- 5.4.16 Condiciones climáticas y/o hidrológicas que sean más desfavorables por superación del registro de los valores promedio para la zona y época de los trabajos.
- 5.4.17 Condiciones del sitio de obra no consideradas por EL CONCESIONARIO en las Condiciones Referenciales de la Obra.

SEXTA: Forma de Pago, Medición y Facturación

6.1 Forma de pago

- 6.1.1 El Fiduciario hará un abono inicial a EL CONCESIONARIO (el “Abono Inicial”) equivalente al 20% del Monto Total Recuperable Referencial a más tardar diez (10) días después de la Orden de Proceder que dé el MOP a EL CONCESIONARIO. Este abono será amortizado mediante descuentos del 20% del monto de cada factura mensual, de forma tal que al concluirse la Obra, el Abono Inicial haya sido totalmente amortizado. EL CONCESIONARIO consignará a favor de EL FIDUCIARIO una fianza de pago adelantado que se reducirá proporcionalmente según se vaya consumiendo el Abono Inicial.
- 6.1.2 Los servicios y obras contemplados en las Condiciones Referenciales de la Obra serán remunerados a EL CONCESIONARIO por el Fiduciario mediante el sistema de precios unitarios aplicados a las cantidades efectivamente ejecutadas.
- 6.1.3 Los servicios y obras no contemplados en las Condiciones Referenciales de la Obra, o para los cuales no se haya indicado un precio unitario en las Condiciones Referenciales de la Obra (ambos casos, “Obras Adicionales”) serán remunerados a EL CONCESIONARIO mediante una tasa de administración, que será negociada entre EL CONCESIONARIO y EL MOP antes del inicio de las actividades productivas de ingeniería que será incorporada en la Planilla de Servicios del Anexo A sobre todos los costos, directos e indirectos de la obra o servicio en cuestión y se incluirán en la factura mensual que presentará EL CONCESIONARIO al Fiduciario
- 6.1.4 En la medida en que las Condiciones Referenciales de la Obra cambien, EL CONCESIONARIO realizará los ajustes de rigor al Monto Total Recuperable Referencial, de forma que a más tardar dentro de los doce (12) meses a partir del perfeccionamiento de la Adenda N°5 el MOP y EL CONCESIONARIO pactarán el Monto Total Recuperable Ajustado de la Obra con base en las condiciones y especificaciones definitivas de la Obra. En la misma ocasión las Partes definirán, de común acuerdo, el sistema de remuneración de los servicios y obras ejecutados más adecuado a las condiciones generales de la Obra en este entonces, siendo cierto que, mientras las Partes no alcancen un acuerdo a ese respecto, los sistemas de remuneración vigentes seguirán válidos.
- 6.1.5 El Monto Total Recuperable será definido en la medida que los Planos ‘**Como Construido**’ vayan siendo concluidos por EL CONCESIONARIO y entregados al MOP.
- 6.2 Medición y Facturación:
 - 6.2.1. A más tardar el décimo día hábil de cada mes calendario, EL CONCESIONARIO entregará una factura y el Informe Mensual de Avance de Obra al Fiduciario, con copia al MOP, los cuales deberán estar previamente aprobados por el MOP y por la Contraloría General de la República.
 - 6.2.2. El Informe Mensual de Avance de Obra debe especificar:
 - 6.2.2.1 El avance físico mensual de la Obra conforme a Planilla de Servicios que se incluye dentro de las Condiciones Referenciales de la Obra y los costos correspondientes a dicho avance.

- 6.2.2.2 Los ajustes de cantidades existentes debido a la diferencia entre las Condiciones Referenciales de la Obra y el diseño ejecutivo, así como la nueva planilla de servicios y cantidades ajustada según esa diferencia.
- 6.2.2.3 Los servicios que no estén previstos en la Planilla de Servicios vigente en el mes al que se refiere el Informe Mensual de Avance de Obra y que sean ejecutados en dicho mes, con sus debidas justificaciones técnicas y cálculos geométricos.
- 6.2.3. Los servicios no previstos en la Planilla de Servicios vigente que deban ser pagados mediante una tasa de administración, deberán estar debidamente comprobados en el Informe Mensual de Avance de Obra, con sus debidas justificaciones técnicas, cálculos geométricos, cantidades y costos.
- 6.2.4. La factura deberá contemplar el monto acumulativo de todos los valores de los avances mensuales, los avances mensuales de los servicios no previstos y que sean pagados mediante una tasa de administración, y los servicios que hayan sido prestados en meses anteriores y que no hayan tenido un costo reflejado en la Planilla de Servicios en aquel momento vigente y que no hayan sido pagados previamente.
- 6.2.5. Los montos aprobados de las facturas serán pagados por el Fiduciario dentro de los diez (10) días calendarios siguientes a la fecha de emisión de la aprobación respectiva, con sujeción a cualquier compensación, deducción, retención u otro ajuste que fuera aplicable según este Anexo.
- 6.2.6. Las facturas de EL CONCESIONARIO se expresarán, y los pagos pertinentes se realizarán, en Dólares de los Estados Unidos en la cuenta que EL CONCESIONARIO notifique al Fiduciario en la factura.
- 6.2.7. En caso de falta por parte del Fiduciario en efectuar el pago de montos no objetados dentro del plazo establecido en la cláusula 6.2.5, el Fiduciario pagará a EL CONCESIONARIO intereses compuestos calculados a intervalos mensuales y devengados diariamente, sobre todas las sumas impagas desde la fecha en que debieron haber sido pagadas, hasta la fecha en que sean efectivamente pagadas, según una tasa igual al diez por ciento (10%) anual. En los casos en que un tribunal de arbitraje ordene la modificación de cualquier factura o anule cualquier retención, compensación o deducción efectuada de buena fe por el Fiduciario en la confianza de las estipulaciones de este Anexo, cualquier pago adicional que se otorgue a EL CONCESIONARIO devengará intereses según la tasa de intereses referida arriba durante el período (si lo hubiere) que determine dicho tribunal arbitral.

SÉPTIMA: Fecha Efectiva, Fecha de Inicio y Duración de la Construcción

7.1 Fecha Efectiva: Los derechos y obligaciones de las Partes y del Fiduciario bajo este Anexo serán efectivos en la fecha en la cual cada una de las condiciones abajo indicadas haya sido cumplida a satisfacción de – o renunciada por – la Parte o Partes en cuyo beneficio resulte dicha condición (en adelante, dicha fecha se llamará la “Fecha Efectiva”):

- 7.1.1 Se haya suscrito y perfeccionado la Adenda N°5 del Contrato de Concesión Madden-Colón;
- 7.1.2 El Fiduciario haya pagado a EL CONCESIONARIO el Abono Inicial;

- 7.1.3 La Fianza de Cumplimiento y Buen Manejo haya sido entregada por EL CONCESIONARIO al MOP y se encuentre en pleno vigor y efecto.
- 7.2 Fecha de Inicio de la Construcción:
EL CONCESIONARIO iniciará y procederá diligentemente con la Obra, comenzando dentro de los ocho (8) días siguientes al desembolso del Abono Inicial, siempre que no exista impedimento legal y que cada una de las condiciones abajo indicadas haya sido cumplida a satisfacción, o renunciada, por la Parte o Partes para cuyo beneficio resulta dicha condición (la “Fecha de Inicio de la Construcción”):
- 7.2.1 Haya ocurrido la Fecha Efectiva;
- 7.2.2 El MOP haya emitido la notificación u orden de proceder especificando la fecha para dar inicio a la Obra (la “Orden de Proceder”).
- 7.2.3 EL CONCESIONARIO haya obtenido del MOP el Libre Uso y los derechos de vía necesarios para la construcción de la Obra,
- 7.2.4 Se hayan emitido y se mantengan en pleno vigor y efecto todos los Consentimientos que se requieren obtener para el inicio de la Obra;
- 7.2.5 Los contratos para el financiamiento de la Obra hayan sido celebrados y se encuentren en pleno vigor y efecto, habiéndose cumplido o renunciado todas las condiciones precedentes para su efectividad, según el caso, y se haya alcanzado el cierre del financiamiento puente del Proyecto;
- 7.2.6 La póliza de seguro contra todo riesgo haya sido entregada por EL CONCESIONARIO al MOP y se encuentre en pleno vigor y efecto.
- 7.3 En caso de considerarlo conveniente, el MOP podrá solicitar el inicio anticipado de ciertas partes de la Obra o de la Obra como un todo, en cuyo caso, la Fecha de Inicio de la Construcción aún será aquella en la que se hayan cumplido los eventos descritos en los Numerales 7.2.1 y 7.2.2 precedentes.
- 7.4 El plazo para EL CONCESIONARIO alcanzar la Conclusión Sustancial de la Obra de la Obra es de veinte y cuatro (24) meses contados a partir del vencimiento de los sesenta (60) días siguientes a la entrega de la Orden de Proceder, con sus correspondientes prórrogas, de conformidad con las estipulaciones de este Anexo (la “Fecha de de Conclusión Sustancial”).
- 7.5 EL CONCESIONARIO notificará por escrito al MOP acerca de la fecha estimada en la cual sucederá la Conclusión Sustancial de la Obra con al menos noventa (90) días de anticipación a dicha fecha. Sin perjuicio de lo anterior, EL CONCESIONARIO podrá hacer entregas parciales de la Obra, en cuyo caso, el monto de la Fianza de Cumplimiento y Buen Manejo se reducirá proporcionalmente al monto que corresponda a la porción de la Obra que fue entregada, y se mantendrá vigente respecto de las partes de la Obra que queden por concluir.
- 7.6 Sin perjuicio de las demás cláusulas y condiciones de este Anexo, el plazo antes indicado podrá ser ajustado mediante acuerdo entre las Partes en la medida en que la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos y circunstancias afecte efectivamente el plazo de ejecución de la Obra:
- 7.6.1 Eventos de Fuerza Mayor no cubiertos por el seguro contratado, que obliguen a EL CONCESIONARIO a incurrir mayores plazos para llevar a cabo la Obra;
- 7.6.2 Cambios en la legislación aplicable a EL CONCESIONARIO que tengan incidencia sobre los plazos pactados en este Anexo;
- 7.6.3 La Emisión de Órdenes de Cambio;

- 7.6.4 La falta del MOP en proporcionar o mantener el Libre Uso en los sitios de la Obra;
 - 7.6.5 El cumplimiento por EL CONCESIONARIO de las instrucciones del MOP referentes al hallazgo de fósiles, monedas, antigüedades u otros artículos de valor histórico, arqueológicos o paleontológicos en los sitios de la Obra;
 - 7.6.6 El cumplimiento por EL CONCESIONARIO de las medidas de remediación de las Condiciones Ambientales Preexistentes;
 - 7.6.7 El eventual descubrimiento de un Evento Geológico;
 - 7.6.8 La eventual ocurrencia de un Evento Político;
 - 7.6.9 Cualquier Interrupción No Autorizada;
 - 7.6.10 Cualquier suspensión de la Obra ordenada por el MOP por motivo de cualquier acción u omisión del MOP, o debido a cualquier incumplimiento o violación del Contrato de Concesión Madden-Colón, incluyendo, pero sin limitarse a las condiciones de este Anexo;
 - 7.6.11 Cualquier otro incumplimiento por el MOP de sus obligaciones bajo este Anexo;
 - 7.6.12 Cualquier interferencia con el desempeño por EL CONCESIONARIO de sus obligaciones bajo este Anexo ocasionada por cualquier Subcontratista del MOP que tenga acceso a los sitios de la Obra; y
 - 7.6.13 Cualquier cambio sustancial introducido en el Proyecto Referencial resultante de la aplicación de criterios de diseño distintos de aquellos establecidos en las Condiciones Referenciales de las Obras, requeridos por el MOP, o por algún otro funcionario público, el Ingeniero de los Financistas, los Financistas o la Autoridad Nacional del Ambiente;
- 7.7 Dentro de los sesenta (60) días siguientes a la Fecha de Inicio de la Construcción, EL CONCESIONARIO entregará al MOP una versión detallada del Cronograma de Construcción de la Obra, cuyo preliminar se incluye como parte del Anexo A Condiciones Referenciales de la Obra. Dicho Cronograma de Construcción detallado (a) será preparado en consulta y con la aprobación del MOP, y mostrará la secuencia planificada y la interdependencia de las actividades que comprenden la Obra; y (b) será proporcionado en software Primavera, o MS Project, o un software similar, y se presentará en formato electrónico completamente funcional así como en copia impresa. Cada vez que lo requiera razonablemente el MOP o el Ingeniero de los Financistas, EL CONCESIONARIO también proporcionará por escrito, para información del MOP y del Ingeniero de los Financistas, según fuera el caso, una descripción general acerca de los arreglos y métodos que EL CONCESIONARIO se propone adoptar para la ejecución de la Obra. EL CONCESIONARIO estará obligado a llevar a cabo la Obra en forma continua y diligente a fin de cumplir con el cronograma estipulado en el Cronograma de Construcción y, sin limitar la generalidad de lo que antecede, a fin de lograr la Conclusión Sustancial de conformidad con la cláusula 19 de este Anexo.
- 7.8 Si EL CONCESIONARIO propone acelerar el ritmo de los trabajos de forma tal que las Obras sean terminadas antes de la Fecha de Conclusión Sustancial, entonces EL CONCESIONARIO tendrá derecho a una bonificación por día de adelanto efectivamente alcanzado que deberá ser acordada entre el MOP y el Concesionario por escrito previo al inicio de las acciones tendientes a permitir que se logre la aceleración propuesta. Si, por el contrario, EL CONCESIONARIO, por causas

que le sean contractualmente imputables, excede la Fecha de Conclusión Sustancial, entonces pagará al MOP una penalidad que será negociada de igual forma que la bonificación. En caso de que se produzca la aceptación parcial de la Obra, la penalidad o bonificación que sea aplicable tomará en cuenta la parte de la Obra efectivamente retrasada o adelantada, según sea el caso. En cualquiera de los casos, la penalidad establecida será el remedio único y exclusivo del MOP en caso de atraso del CONCESIONARIO. Ni la bonificación ni la penalización podrán exceder el 10% del Monto Total Recuperable.

OCTAVA: Exoneración de Impuestos.

El MOP cooperará con EL CONCESIONARIO, en la medida de lo necesario, para permitirle ejercer todas las exoneraciones a las que tenga derecho EL CONCESIONARIO conforme al Contrato de Concesión Madden-Colón. EL CONCESIONARIO podrá ajustar el Monto Total Recuperable en el evento de que se le niegue el derecho a alguna exoneración de las aquí contempladas.

Las exoneraciones de las que gozará EL CONCESIONARIO, según el Contrato de Concesión Madden-Colón, son:

A) Durante la ejecución de la Obra:

1. El impuesto sobre la transferencia de bienes muebles (ITBMS), y el de importación al territorio de la República de Panamá de las maquinarias, equipos, suministros, materiales y bienes en general que se destinen a la ejecución de la Obra o se incorporen a la misma, quedando entendido que tales bienes no podrán ser destinados a fines distintos ni vendidos o traspasados en la República de Panamá. Tales bienes, maquinarias, equipos, suministros y materiales podrán en cualquier tiempo, ser enviados al exterior o reexportados libres de todo impuesto.
2. Impuesto de reexportación
3. Impuesto de transferencia de bienes muebles
4. Impuesto sobre la renta

B) Durante la administración de las obras o bienes, si fuera el caso:

- 2.1. Impuesto sobre la renta así:
 - 2.1.1. Cien por ciento (100%) durante los primeros cinco (5) años.
 - 2.1.2. Setenta y cinco por ciento (75%) durante los cinco (5) años siguientes.
 - 2.1.3. Cincuenta por ciento (50%) durante el resto de los años de la concesión.
- 2.2. Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de timbres.
- 2.3. Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de importación del equipo de mantenimiento y operación indispensable en la administración de las obras de la concesión.
- 2.4. Exoneración cien por ciento (100%) del impuesto de transferencia de bienes muebles en las importaciones del equipo de mantenimiento y operación indispensable para la administración de las obras de la concesión.

También serán aplicables a EL CONCESIONARIO, en la medida en que lo permita la Ley, la exoneración del impuesto de dividendos, según lo indicado en el Contrato de Concesión Madden-Colón.

NOVENA: Propiedad Intelectual

9.1 Los derechos patrimoniales sobre los diseños y demás información técnica que genere EL CONCESIONARIO, así como los informes técnicos que se produzcan en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Concesión Madden-Colón son de propiedad de EL CONCESIONARIO.

9.2 EL CONCESIONARIO otorgará al MOP una licencia de uso exclusivo de la información antes referida, para que los diseños y demás información técnica que genere EL CONCESIONARIO puedan ser utilizados por el MOP y el Ministerio de Obras Públicas para fines relacionados directamente con el Tramo Madden-Colón.

DÉCIMA: Fuerza Mayor

10.1 EL CONCESIONARIO no será responsable por el incumplimiento de sus obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando los mismos se deban a un evento de Fuerza Mayor o a un evento claramente fuera de su control, siempre que EL CONCESIONARIO haya actuado con debida diligencia, o al incumplimiento del Fideicomiso por parte del Fiduciario o del Primer Fideicomitente. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el evento de Fuerza Mayor.

10.2 El retraso en el cumplimiento de las obligaciones de EL CONCESIONARIO por causa de Fuerza Mayor por un lapso superior a doce (12) meses, dará derecho a EL CONCESIONARIO a que se declare la caducidad del Contrato de Concesión Madden-Colón.

DÉCIMA PRIMERA: Límite de Responsabilidad

EL CONCESIONARIO será responsable frente al MOP o terceros, ya sea contractualmente o por responsabilidad civil, objetiva o de cualquier otro tipo, por cualquier daño indirecto (incluyendo, pero sin limitarse a lucro cesante) con relación al cumplimiento o incumplimiento del Contrato de Concesión Madden-Colón únicamente en caso de dolo. Ninguno de los directivos, dignatarios, Subcontratistas, empleados, subsidiarias o afiliadas de EL CONCESIONARIO incurrirá en responsabilidad por concepto alguno, resultante de actos de EL CONCESIONARIO.

DÉCIMA SEGUNDA: Conclusión y Aceptación de las Obras

12.1 La Conclusión Sustancial de la Obra sucederá en la fecha, determinada de conformidad con la cláusula 12.2, en la que: (a) EL CONCESIONARIO haya completado toda la Obra de conformidad con los requisitos de este Anexo (excepto los Rubros de la Lista de Comprobación); (b) EL CONCESIONARIO haya entregado al MOP una versión actualizada del Manual de Mantenimiento Técnico de la Obra; (c) EL CONCESIONARIO haya entregado al MOP un certificado en que se establezca la ausencia de gravámenes y reclamos con respecto a la Obra, hasta la fecha de la Conclusión Sustancial, de parte de todos los Subcontratistas de la Obra, en forma aceptable para el MOP, certificado en el cual podrá incluirse la existencia de cualquier factura pendiente por pagos adeudados según lo dispuesto en este Anexo así como cualesquiera reclamos pendientes y reclamos basados en la culpa o negligencia del MOP o cualquiera de sus empleados o agentes; y (d) EL CONCESIONARIO haya preparado junto con el MOP y el Ingeniero de los Financistas una Lista de Comprobación de todos los rubros que queden por terminar, corregir o realizar.

12.2 Al haberse satisfecho cada uno de los requisitos establecidos en la cláusula 12.1, EL CONCESIONARIO podrá notificar tal hecho al MOP y al Ingeniero de los Financistas, acompañando tal notificación con un compromiso escrito en el que manifieste que completará con la debida premura (y en todo caso antes de la fecha para Conclusión Final, como se establece de conformidad con las cláusula 12.7, cualquier trabajo pendiente establecido en los Rubros de la Lista de Comprobación. Dicha notificación y compromiso se considerarán como un pedido de EL

- CONCESIONARIO al MOP para que éste emita a EL CONCESIONARIO un acta en ese sentido (el “Acta de Conclusión Sustancial”), la cual deberá ser refrendada por la Contraloría General de la República.
- 12.3 Dentro de los catorce (14) días calendarios siguientes a la fecha de recibo de la notificación, el MOP y el Ingeniero de los Financistas inspeccionarán la Obra y el MOP: (a) emitirá a EL CONCESIONARIO, con copia al o los representantes de los Financistas, el Acta de Conclusión Sustancial, indicando la fecha en que se alcanzó la Conclusión Sustancial de la Obra de conformidad con este Anexo, fecha que será la fecha especificada por EL CONCESIONARIO en dicha notificación como la fecha en que se alcanzó la Conclusión Sustancial de la Obra de conformidad con este Anexo; o (b) dará instrucciones escritas a EL CONCESIONARIO especificando los servicios o trabajos que presenten inconformidades con respecto a este Anexo exceptuando aquellos Rubros de la Lista de Comprobación.
- 12.4 En el caso de la subcláusula (b) de la cláusula 12.3 (o, si se volviera a aplicar el proceso que consta en dicha cláusula, en el caso de la subcláusula (b) de la cláusula 12.5), y a la conclusión de todos los trabajos necesarios, EL CONCESIONARIO podrá notificar al MOP y al Ingeniero de los Financistas en el sentido de que la Obra, excepto cualquier Rubro de la Lista de Comprobación, se halla conforme con este Anexo.
- 12.5 Dentro de siete (7) días calendarios después de recibir dicha notificación, el MOP y el Ingeniero de los Financistas inspeccionarán la Obra y el MOP: (a) emitirá a EL CONCESIONARIO, con copia al o los Representantes de los Financistas, el Acta de Conclusión Sustancial, indicando la fecha en que se alcanzó la Conclusión Sustancial de la Obra de conformidad con este Anexo; o (b) dará instrucciones escritas a EL CONCESIONARIO especificando los servicios o trabajos que presenten inconformidades con respecto a este Anexo exceptuando aquellos Rubros de la Lista de Comprobación.
- 12.6 El proceso establecido en las cláusulas 12.4 y 12.5 continuará hasta que el MOP emita a EL CONCESIONARIO el Acta de Conclusión Sustancial, con copia al representante de los Financistas, indicando la fecha en que se alcanzó la Conclusión Sustancial de la Obra de conformidad con este Anexo.
- 12.7 EL CONCESIONARIO logrará la Conclusión Final de la Obra dentro de un plazo de hasta seis (6) meses después de la fecha de la Conclusión Sustancial de la Obra, según lo certifique el MOP en el Acta de Conclusión Sustancial emitida de conformidad con las cláusulas 12.1 al 12.6. Este plazo de seis (6) meses podrá ampliarse al tenor de los supuestos contemplados en este Anexo.
- 12.8 La Conclusión Final de la Obra sucederá en la fecha en la que EL CONCESIONARIO haya: (a) alcanzado la Conclusión Sustancial de la Obra de conformidad con las cláusulas 12.1 al 12.6; (b) concluido todos los Rubros de la Lista de Comprobación; (c) entregado al MOP los Planos “Como Construido” en forma y sustancia satisfactorias al MOP; y (d) entregado al MOP un certificado donde se establezca la ausencia de gravámenes y reclamos con respecto a la Obra, hasta la Fecha de Conclusión Final, de parte de todos los Subcontratistas, en forma aceptable al MOP y a los Financistas, renunciando que pueden excluir cualquier factura pendiente adeudada según lo dispuesto en este Anexo y cualquier reclamo pendiente y cualquier reclamo basado en la culpa grave o dolo del MOP o cualquier Subcontratista.

- 12.9 Al haberse satisfecho cada uno de los requisitos establecidos en la cláusula 12.8, EL CONCESIONARIO podrá notificar en ese sentido al MOP y al Ingeniero de los Financistas. Dicha notificación se considerará como un pedido de EL CONCESIONARIO para que el MOP emita el Acta de Aceptación Final de la Obra, la cual deberá ser refrendada por la Contraloría General de la República.
- 12.10 Dentro de un plazo de catorce (14) días después de recibir tal notificación, el MOP y el Ingeniero de los Financistas inspeccionarán la Obra, y el MOP: (a) emitirá a EL CONCESIONARIO, al o los representantes de los Financistas, el Acta de Aceptación Final de la Obra en que se indique la fecha en que la Obra alcanzó la Conclusión Final de conformidad con este Anexo, fecha que será aquella especificada por EL CONCESIONARIO en su notificación como la fecha en la cual la Obra alcanzó la Conclusión Final de conformidad con este Anexo; o (b) dará instrucciones escritas a EL CONCESIONARIO especificando aquellos Rubros de la Lista de Comprobación que aún se encuentren pendientes.
- 12.11 En el caso de la subcláusula (b) de la cláusula 12.10 (o, si el proceso de esa cláusula se vuelve a aplicar, la subcláusula (b) de la cláusula 12.12), y al completar los Rubros de la Lista de Comprobación, EL CONCESIONARIO podrá notificar al MOP y al Ingeniero de los Financistas en el sentido de que se han satisfecho los requisitos establecidos en la cláusula 12.8.
- 12.12 Dentro de un plazo de siete (7) días después de recibir tal notificación, el MOP y el Ingeniero de los Financistas inspeccionarán la Obra, y el MOP: (a) emitirá a EL CONCESIONARIO, con copia al o los representantes de los Financistas, el Acta de Aceptación Final de la Obra en que se indique la fecha en que la Obra alcanzó la Conclusión Final de conformidad con este Anexo, fecha que será aquella especificada por EL CONCESIONARIO en su notificación como la fecha en la cual la Obra alcanzó la Conclusión Final de conformidad con este Anexo; o (b) dará instrucciones escritas a EL CONCESIONARIO especificando los Rubros de la Lista de Comprobación aún no terminados.
- 12.13 El proceso establecido en las cláusulas 12.11 y 12.12 continuará hasta que el MOP emita el Acta de Aceptación Final de la Obra a EL CONCESIONARIO, con copia al o los representantes de los Financistas.
- 12.14 Una vez entregada la Obra a satisfacción del MOP, éste impartirá la autorización para que se inicie la operación y administración del Tramo Madden-Colón.

DÉCIMA TERCERA: Anexos

Las Partes acuerdan que con anterioridad a la emisión de la Orden de Proceder será incorporado a este Anexo el documento denominado Condiciones Particulares.

DÉCIMA CUARTA: Misceláneo

14.1 Primacía del Contrato de Concesión Madden-Colón: El CONTRATISTA no asume riesgos ni responsabilidades por el estudio, diseño y construcción del Tramo Madden-Colón, excepto aquellos contemplados en el Contrato de Concesión Madden-Colón.

14.2 Confidencialidad: Tanto EL la CONTRATISTA como el MOP mantendrán como confidenciales todos los planos, registros, datos, libros, informes, documentos e información, ya sea de naturaleza técnica, comercial o financiera, que una de las Partes entregue a la otra con relación a la Obra, y no los divulgará de ninguna manera, excepto que para el propósito de obtener asistencia financiera para la Obra, o con el propósito de cumplir con sus obligaciones aquí estipuladas, o lo que necesariamente se requiera divulgar de conformidad con las leyes o las órdenes de las autoridades reguladoras correspondientes.

14.3 *Variaciones por escrito:*

Todas y cualesquiera modificaciones de este Anexo requerirán las mismas formalidades que las modificaciones al Contrato de Concesión Madden-Colón.

14.4 *Tiempo e indulgencia:*

Cualquier desistimiento por el CONCESIONARIO o el MOP a cualquier incumplimiento total o parcial de la otra Parte en el cumplimiento de cualquiera de las estipulaciones de este Anexo: (a) no obrará ni se interpretará como un desistimiento de cualquier otro incumplimiento, ya sea de la misma o de diferente naturaleza; o (b) no será efectivo, a menos que se haga por escrito, debidamente otorgado por un representante autorizado del CONCESIONARIO o el MOP, según el caso.

14.5 *Cumplimiento distinto o defectuoso de las Obligaciones*

En caso de que cualquiera de las partes permita a la otra ejecutar las obligaciones surgidas del presente Anexo de una manera distinta a la establecida en el mismo o no ejerza oportunamente los derechos contractuales o legales que le correspondan, esto no implicará una modificación de dichas obligaciones, entendiéndose que la parte afectada podrá, en cualquier momento, exigir a la parte en incumplimiento la ejecución de las obligaciones tal y como aparecen consignadas en el presente Anexo, los demás documentos que forman parte integral del mismo y las normas vigentes y aplicables.

14.6 *Divisibilidad:*

Si cualquier estipulación de este Anexo es o se torna total o parcialmente inválida, ilegal o inexigible:

- (a) la validez, legalidad y exigibilidad de las restantes estipulaciones continuarán vigentes sin ser afectadas; y
- (b) el CONCESIONARIO y el MOP se reunirán tan pronto como sea posible y negociarán de buena fe acerca de una estipulación de reemplazo que sea válida legalmente y que tan cerca como sea posible logre los objetivos del CONCESIONARIO y el MOP con respecto de este Anexo y produzca un efecto económico equivalente. Se aplicará una estipulación de reemplazo desde la fecha en que la estipulación reemplazada hubiese quedado inválida, ilegal o inexigible. Si el CONCESIONARIO y el MOP no pueden llegar a un acuerdo de buena fe, el CONCESIONARIO o el MOP podrán invocar el procedimiento para solución de Controversias del Contrato de Concesión Madden-Colón, y el tribunal arbitral nombrado tendrá la autoridad de determinar una estipulación de reemplazo que sea legalmente válida y que, tan cercanamente como sea posible, logre los objetivos del CONCESIONARIO y el MOP con respecto de este Anexo y produzca un efecto económico equivalente.

14.7 *Sucesores y cesionarios:*

El Contrato de Concesión Madden-Colón y sus Anexos obligarán a los sucesores legales y cesionarios permitidos del CONCESIONARIO y el MOP.

14.8 *Subcontratistas*

El CONCESIONARIO podrá subcontratar la Obra.

14.9 *Modificación y terminación:*

La modificación o terminación de las condiciones de este Anexo requerirá del común acuerdo entre las partes, salvo en caso de terminación por incumplimiento.

14.10 *Autorizaciones y Aprobaciones del MOP*

El MOP deberá actuar razonablemente cuando sea necesaria alguna aprobación y autorización relacionada con la ejecución de la Obra.

En el caso que el MOP no manifieste su autorización y aceptación en el plazo de 30 días contado de la solicitud de EL CONCESIONARIO, dichas autorizaciones y aceptaciones serán consideradas aceptadas por el MOP.

14.11 *Exclusividad*

El MOP no podrá contratar terceros para ejecutar el objeto del Contrato de Concesión Madden-Colón, mientras éste se encuentre vigente.

14.12 *Responsabilidad ambiental*

Sin perjuicio de los servicios que prestará EL CONCESIONARIO de conformidad con el Anexo A de la Adenda N°5 en materia ambiental, las partes reconocen y aceptan que EL CONCESIONARIO no asume responsabilidad ambiental derivada del Estudio de Impacto Ambiental o que pueda derivar de las Condiciones Ambientales Preexistentes.

En todo caso, cualesquiera medidas de mitigación y compensación ambiental establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por EL CONCESIONARIO o aquellas medidas de mitigación y compensación ambiental no establecida en el Estudio de Impacto Ambiental que el MOP solicite sean llevadas a cabo por EL CONCESIONARIO de conformidad con este Anexo, se realizarán a costo del MOP.

14.13 *Título de propiedad y cuidado de la Obra*

El título de propiedad (pero no la posesión) de cualquier Equipo Permanente o materiales que sean incorporados en la Obra pasará al MOP cuando ocurra el primero de estos hechos: (a) la fecha en que el MOP efectúe el pago de dichos Equipos Permanentes o materiales, o (b) la fecha en la que dichos Equipos Permanentes o materiales sean entregados en los sitios de la Obra.

Si ocurre alguna pérdida o daños a la Obra o a cualquiera de sus partes, o a los materiales o a los Equipos Permanentes para su incorporación en ella durante el período durante el cual EL CONCESIONARIO es responsable del cuidado, seguridad e integridad de ellos, EL CONCESIONARIO, en ese caso, y a menos que el MOP lo ordene de otra manera y sin perjuicio de los derechos de EL CONCESIONARIO en caso de Fuerza Mayor o Evento Político, rectificará dicha pérdida o daño a fin de que la Obra esté conforme en todo respecto con las estipulaciones de este Anexo.

El MOP no dará a ninguna parte de la Obra el uso propuesto antes de la fecha de la Conclusión Sustancial de la Obra.

14.14 *Régimen de responsabilidad del MOP.*

La demora del MOP en expedir un aval, acuerdo, visto bueno, Consentimiento o pronunciamiento, verbal o escrito, según lo dispuesto en este Anexo, exonerará de responsabilidad a EL CONCESIONARIO cuando el cumplimiento de sus obligaciones dependa de dicho aval, acuerdo, visto bueno, Consentimiento o pronunciamiento, verbal o escrito del MOP.

14.15 *Notificaciones, Consentimientos, aprobaciones, certificados y determinaciones:*

Cuando en éste Anexo se estipule que debe darse o emitirse alguna notificación, consentimiento, aprobación, certificado o determinación por parte de cualquier Persona y a menos que se lo especifique de otra manera, dicha notificación, consentimiento, aprobación, certificado o determinación se hará por escrito, y las palabras “notificar”, “consentir”, “aprobar”, “certificar” o “determinar” se interpretarán de acuerdo con ello. Cada vez que en este Anexo se requiera la aprobación del MOP y del Ingeniero de los Financistas, el MOP será responsable de coordinar consultas entre el MOP y el Ingeniero de los Financistas con relación al tema para el cual se requiere dicha aprobación, y el MOP será responsable de comunicar la aprobación (o la falta de ella) a EL CONCESIONARIO;

estipulándose, sin embargo, que cuando se da alguna notificación bajo este instrumento con respecto de cualquier aprobación, y si el período pertinente expira y las Partes en cuestión no han otorgado expresamente su aprobación respectiva, se considerará que dicha aprobación ha sido dada.

14.16 *Subcontratistas:*

EL CONCESIONARIO tiene el derecho de subcontratar la totalidad o cualquier parte de la Obra con cualquier Persona, pero no obstante los términos de cualquier Subcontrato celebrado de conformidad con este Anexo, EL CONCESIONARIO continuará obligado y será responsable hacia el MOP por la ejecución de la Obra de conformidad con el Contrato de Concesión Madden-Colón y, en todo lo demás, será responsable por las acciones y omisiones de cualquier Subcontratista al llevar a cabo cualquier Subcontrato tan plenamente como si se tratara de las acciones y omisiones de EL CONCESIONARIO.

14.17 *Calidad de contratistas independientes*

Las Partes asumen sus obligaciones como contratistas independientes entre sí, y frente a terceros.

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
ADENDA No. 6

Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994

Entre los suscritos a saber, **FEDERICO JOSÉ SUÁREZ**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No. 8-230-1437, actuando en su calidad de Ministro de Obras Públicas en representación del Estado, debidamente facultado para este acto por la Resolución de Gabinete No. 93 de 31 de mayo de 2011, quien en lo sucesivo se denominará **EL ESTADO**, por una parte; y por la otra, **ANASTACIO RUÍZ DE LEÓN**, varón, panameño, ingeniero, mayor de edad, casado, con cédula de identidad personal 8-505-311, actuando en su condición de Secretario de la Junta Directiva, facultado para este acto mediante Acta de Junta Directiva de fecha treinta (30) de mayo de 2011, quien actúa en nombre y representación de **EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTAS, S. A.**, empresa debidamente inscrita a Ficha 723197, Documento 1903738 del Departamento de Mercantil del Registro Público, quien en lo sucesivo se denominará **EL CONCESIONARIO**; han convenido en celebrar la presente Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y los tramos componentes del Corredor Norte.

CONSIDERANDO

Que el Ministerio de Obras Públicas (en lo sucesivo el MOR), actuando en nombre y representación de **EL ESTADO** y la empresa **PYCSA Panamá, S.A.** (en lo sucesivo **PYCSA**) celebraron el Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal como quedó modificado en virtud de la adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001, la adenda No. 5 de 26 de enero de 2007, la Adenda No. 5-A de 13 de marzo de 2009, la Adenda No. 5-B de 23 de junio de 2009, la Adenda No. 5-C de 23 de junio de 2009, la Adenda No. 5-D de 8 de abril de 2010, la Adenda No. 5-E de 16 de septiembre de 2010, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de Autopista Panamá - Colón y los tramos componentes del Corredor Norte (en lo sucesivo el Contrato de Concesión).

Que mediante acuerdo privado de fecha 26 de mayo de 2010, **MAXIPISTA DE PANAMÁ, S. A.** (en adelante **MAXIPISTA**) y **PYCSA** acordaron la cesión parcial del Contrato de Concesión con respecto al tramo componente de la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf - Tocumen (Tramo Entronque Lajas - 24 de Diciembre), en lo sucesivo **LA CONCESIÓN DE LA FASE II DEL CORREDOR NORTE**.

Que mediante Resolución No. 206-10 de 27 de mayo de 2010, el MOP autorizó la cesión parcial de derechos y obligaciones efectuada por **PYCSA** a la empresa **MAXIPISTA** a que se refiere el párrafo anterior.

Que **MAXIPISTA** e **INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMÁ, S. A.** celebraron un Contrato de Ejecución de Obra el pasado cuatro (4) de abril de 2011, mediante el cual **INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMÁ, S. A.** se comprometió a ejecutar los estudios, diseños, memorias de cálculo, planos, programas, procedimientos e insumos necesarios para la realización de las obras de construcción de la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf - Tocumen (Tramo Entronque Lajas - 24 de Diciembre), de acuerdo con las Especificaciones y Normas de Calidad vigentes en la República de Panamá y aprobadas por el MOP.

↓

Que en virtud de la creación por el Estado de la EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTAS, S. A. (en adelante ENA) mediante la Ley 76 de 2010, MAXIPISTA cedió LA CONCESIÓN DE LA FASE II DEL CORREDOR NORTE a ENA, cesión ésta que fue debidamente aprobada por el MOP a través de la Resolución No. 200 de treinta (30) de mayo de 2011.

Que mediante la resolución descrita en el punto anterior, se establece el reconocimiento y validación de la Cesión por MAXIPISTA a ENA del Contrato de Ejecución de Obra celebrado con INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMÁ, S. A. para la ejecución de los estudios, diseños, memorias de cálculo, planos, programas, procedimientos e insumos necesarios para la realización de las obras de construcción de la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre), de acuerdo con las Especificaciones y Normas de Calidad vigentes en la República de Panamá y aprobadas por el MOP, cesión ésta que fue expresamente aprobada por INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMÁ, S. A.

Que el Estado considera que es de prioritario interés público la construcción de la FASE II DE CORREDOR NORTE a la mayor brevedad posible para contribuir a aliviar el congestionamiento vehicular diario que se registra entre el centro y el este de la Ciudad de Panamá.

Que los trabajos necesarios para la construcción de la FASE II DEL CORREDOR NORTE son de gran envergadura y complejidad técnica, tomando en consideración la celeridad con que los mismos deben estar finalizados a fin de que la puesta en ejecución de esta fase contribuya al mejoramiento del flujo vehicular en la Ciudad de Panamá.

Que ENA procurará la estructuración jurídica, técnica y financiera de la FASE II DEL CORREDOR NORTE. Para tales efectos, definirá las fórmulas, medios y mecanismos que hagan factible la ejecución y operación del proyecto. ENA presentará a EL ESTADO propuestas de estructuras de financiamiento costo-eficientes conforme lo establecido por los Artículos 2 y 2-A de la Ley 5 de 1988, conforme fue modificada por la Ley 76 de 2010.

En virtud de los considerandos que anteceden, EL ESTADO y EL CONCESIONARIO acuerdan celebrar la **presente** Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, de acuerdo a las siguientes cláusulas.

CLÁUSULAS

PRIMERA: Mediante esta Adenda, EL ESTADO da su consentimiento y aprobación a las siguientes cesiones parciales de LA CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE: (1) Cesión parcial de PYCSA a MAXIPISTA y (2) Cesión parcial de MAXIPISTA a ENA.

SEGUNDA: ENA no será responsable de las obligaciones, responsabilidades, perjuicios y riesgos que surjan por hechos, actos u omisiones del ESTADO, con anterioridad a la firma de esta adenda, en su calidad de concedente de la LA CONCESION DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

TERCERA: Mediante esta Adenda se aprueba el Contrato de Ejecución de Obra fechado cuatro (4) de abril de 2011, celebrado entre ENA y la empresa INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMÁ, S. A., sociedad organizada y existente de conformidad con las Leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita a Ficha 312530, Rollo 48821, Imagen 76 de la Sección de Micropelículas (Mercantil) del Registro Público de Panamá (de ahora en adelante ICA CONSTRUCCIÓN), el cual fue cedido por MAXIPISTA a ENA, luego de las observaciones y cambios introducidos a dicho contrato por el MOP, para que ICA CONSTRUCCIÓN realice los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes a la Fase II del Corredor Norte.

Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre), por un monto que no supere los CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTISÉIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO BALBOAS (B/144,826,224.00). Esta cifra se desglosa como sigue a continuación: (1) CIENTO CATORCE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTISÉIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO BALBOAS (B/114,826,224.00) – Costo de la Obra Civil y (2) TREINTA MILLONES DE BALBOAS (B/30,000,000.00) – para atender las indemnizaciones por la liberación de los derechos de vía; importe que podrá variar como resultado de las sumas efectivamente pagadas por este concepto. Este Contrato está contenido en el Anexo A de esta Adenda.

Por este medio declara EL ESTADO que expresamente libera a MAXIPISTA de cualquier obligación o responsabilidad con respecto del tramo componente de la FASE II DEL CORREDOR NORTE.

CUARTA: Para los efectos de LA CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Primero de LA CONCESIÓN conforme fue modificado por la Adenda 1, la Adenda 2 y la Adenda 5, será el siguiente:

PRIMERO:

EL CONCESIONARIO se obliga formalmente a llevar a cabo el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, de acuerdo con el Pliego de Bases y el Contrato de Ejecución de Obra fechado cuatro (4) de abril de 2011, celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., el cual fuera cedido por Maxipista de Panamá, S.A. a Empresa Nacional de Autopistas, S.A., y el Ministerio de Obras Públicas, en representación del ESTADO, otorga a EL CONCESIONARIO en Concesión Administrativa el uso de dicho tramo.

Para los efectos de la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, las siguientes expresiones tendrán el significado atribuido a las mismas a continuación:

"Obra": se refiere a la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre).

"Obras Adicionales": son aquellas obras que el ESTADO y EL CONCESIONARIO de mutuo acuerdo reconozcan que deben formar parte de la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, con posterioridad a la puesta en operación del mismo. lo cual se hará constar en una Adenda.

EL CONCESIONARIO se compromete a realizar:

- a. El diseño y construcción completo de LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.
- b. La construcción de las infraestructuras accesorias para el buen funcionamiento de los dos tramos descritos en el párrafo "a" anterior, con capacidad para cuatro (4) carriles iniciales, dos (2) en cada sentido, incluyendo drenaje, iluminación, señalización y paisajismo, según se describen en el Contrato de Ejecución de Obra fechado cuatro (4) de abril de 2011, celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., el cual fuera cedido por Maxipista de Panamá, S.A. a Empresa Nacional de Autopistas, S.A.
- c. El diseño y construcción completos de las intersecciones e intercambios propuestos por EL CONCESIONARIO para la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

d. La administración y el mantenimiento de la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE por el período de la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

e. El estudio de impacto ambiental de la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, en el entendido que el Ministerio de Obras Públicas cooperará con EL CONCESIONARIO para gestionar y obtener prontamente las aprobaciones del referido estudio de impacto ambiental frente a las entidades competentes.

La concesión de ENA de la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE es por un período de 30 años, a partir de la fecha de autorización de la operación de la SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

Ninguna cláusula de este documento puede interpretarse como que el ESTADO renuncia a los derechos sobre la Obra motivo de este contrato. Por el contrario, al terminar la vigencia de la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, la Obra revertirá al ESTADO, libre de costos y gravámenes, y salvo el deterioro normal, en buen estado de conservación y funcionamiento, debiendo por tanto EL CONCESIONARIO darle un adecuado mantenimiento.

Esto implica que EL CONCESIONARIO declara que renuncia al derecho que le otorga el Artículo 1770 del Código Civil en concordancia con el Artículo 1444 del Código Judicial, por lo que las partes acuerdan que EL CONCESIONARIO no podrá solicitar en la vía ordinaria justificación de título constitutivo de dominio sobre las mejoras u obras permanentes efectuadas en el área dada en concesión."

QUINTA: Para los efectos de LA CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Segundo de LA CONCESIÓN conforme fue modificado por la Adenda 1, la Adenda 2, la Adenda 4 y la Adenda 5, será el siguiente:

"SEGUNDO:

El ESTADO otorga a EL CONCESIONARIO, por medio del presente contrato, el derecho de desarrollar, operar y explotar la Segunda Fase del Corredor Norte en concesión administrativa, de conformidad con las especificaciones técnicas referenciales adjuntas como el Contrato de Ejecución de Obra fechado cuatro (4) de abril de 2011, celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles Asociados Panamá, S.A., el cual fuera cedido por Maxipista de Panamá, S.A. a Empresa Nacional de Autopistas, S.A. y las contenidas en el Contrato de Concesión N°98 de 29 de diciembre de 1994, así como las modificaciones y/o adiciones técnicas, extensiones o prolongaciones de la Obra u otras Obras Adicionales y cualesquiera adendas o modificaciones a los mismos que sean pactadas de común acuerdo entre EL CONCESIONARIO y el ESTADO, con sujeción a lo previsto en la Ley.

La CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE está sujeta a los términos y condiciones del presente contrato.

Se entiende que forman parte de este contrato: el Contrato de Concesión y sus adendas y modificaciones; el Pliego de Bases y su adenda; la propuesta presentada por PYCSA en lo que no contradiga la Adenda N°6 del Contrato de Concesión, los diseños, planos, especificaciones técnicas y los cambios o modificaciones a tales diseños o especificaciones técnicas propuestos por EL CONCESIONARIO, aprobadas por el MOP".

SEXTA: Para los efectos de LA CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Décimo Primer párrafo del Artículo Tercero de LA CONCESIÓN conforme fue modificado por la Adenda 1, la Adenda 2 y la Adenda 5, será el siguiente:

"Una vez terminada la Obra y habiéndose autorizado su operación por parte del Ministerio de Obras Públicas, EL CONCESIONARIO tendrá todas las obligaciones, al igual que todos los derechos relativos al mantenimiento, operación y explotación de LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

En tal caso, cesará la obligación de mantener la Fianza de Cumplimiento.

Sin perjuicio de lo anterior y durante el tiempo de ejecución de la obra, la Fianza de Cumplimiento se reducirá proporcionalmente al monto de las inversiones realizadas por EL CONCESIONARIO."

SEPTIMA: No se aplicará a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el décimo quinto párrafo de la cláusula tercera.

OCTAVA: Para los efectos de LA CONCESION DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Décimo de LA CONCESION conforme fue modificado por la Adenda 1, la Adenda 2 y la Adenda 5, será el siguiente:

"LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE será construido en un periodo de VEINTISÉIS (26) meses contados a partir de los sesenta (60) días siguientes a la expedición de la Orden de Proceder por parte del Ministerio de Obras Públicas, sujeto a las prórrogas previstas en la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE y en las leyes aplicables.

EL CONCESIONARIO someterá a la aprobación de la Autoridad Nacional del Ambiente el estudio de impacto ambiental correspondiente a la Obra.

EL CONCESIONARIO podrá explotar la vía al momento en que dos (2) carriles de circulación estén operativos y sea autorizado por el Ministerio de Obras Públicas."

NOVENA: Para los efectos de LA CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Décimo Primero de LA CONCESIÓN conforme fue modificado por la Adenda 1, la Adenda 2, la Adenda 3 y la Adenda 5, será el siguiente:

"Se conviene que el Monto Total Recuperable, que incluye la inversión y la ganancia razonable será de CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTISÉIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO BALBOAS (B/.144,826,224.00), ajustable a los valores y tiempos según lo establecido en el párrafo tercero de esta cláusula.

Se habrá obtenido el Monto Total Recuperable en la fecha en que la suma de los ingresos netos (luego de deducir los costos y gastos de mantenimiento y operación, los costos y gastos financieros y los impuestos) provenientes de las tarifas de peajes de LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, al valor presente, hayan alcanzado la suma arriba indicada.

El Monto Total Recuperable está basado en los diseños referenciales, especificaciones generales y premisas básicas referidas en el Anexo A de esta adenda ("Contrato de Construcción")

e incluye hasta un máximo de Treinta Millones de Balboas en concepto de afectaciones a propiedades privadas requeridas para la ejecución de la obra (las "Afectaciones Privadas").

En caso de que ocurran las variaciones contempladas en el Contrato de Obra que consta en el Anexo A y/o en los costos de Afectaciones Privadas que tengan incidencia sobre el Monto Total Recuperable, EL CONCESIONARIO tendrá el derecho de realizar ajustes en dicho monto, ya sea para reducirlo o incrementarlo (el "Monto Total Recuperable Ajustado"), y a que se modifique el plazo otorgado para la ejecución de la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, según corresponda. Las afectaciones privadas serán pagadas previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, de conformidad con los avalúos realizados por la Contraloría General de la República y la Dirección General de Catastro de la Autoridad Nacional de Tierras (ANATI).

Para los efectos del presente contrato, todas las sumas expresadas en Balboas se entenderán equivalentes a Dólares de los Estados Unidos de América, a razón de un (1) Dólar por cada Balboa de la suma así expresada. Por consiguiente, en caso de que el Balboa panameño dejase de tener ~~paridad con~~ el Dólar de los Estados Unidos de América las cantidades expresadas en Balboas se entenderán automáticamente ~~ajustadas~~ a los efectos de mantener el valor en Dólares, de los Estados Unidos de América del Contrato tomando para ello, como tasa de cambio, la tasa por la cual el Balboa sea convertible en Dólares de los Estados Unidos de América en un mercado de divisas en el cual no existan restricciones a la libre convertibilidad de Balboas por Dólares."

DÉCIMA: No será aplicable a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Décimo Quinto de la Adenda N°1.

DÉCIMA PRIMERA: No será aplicable a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Décimo Séptimo de la Adenda N°1.

DÉCIMA SEGUNDA: No será aplicable a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Décimo Cuarto de la Adenda N°2.

DÉCIMA TERCERA: No será aplicable a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Primero de la Adenda N°3.

DÉCIMA CUARTA: No será aplicable a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE el Artículo Primero de la Adenda N°4.

DÉCIMA QUINTA: No serán aplicables a la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE las Adendas 5, 5-A, 5-B, 5-C, 5-D, ni 5-E.

DÉCIMA SEXTA: El Estado y EL CONCESIONARIO podrán convenir por escrito cualesquiera mejoras, expansiones o interconexiones adicionales a LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE.

DÉCIMA SEPTIMA: EL CONCESIONARIO entregará la Fianza de Cumplimiento por el diez por ciento (10%) del valor de la inversión al Ministerio de Obras Públicas en el acto de la firma de la Adenda N°6 de la CONCESIÓN.

DÉCIMA OCTAVA: ENA, en su condición de CONCESIONARIO, deberá obtener los recursos financieros necesarios a fin de que pueda cumplir puntualmente con los pagos contemplados en el contrato de ejecución de obra contenido en el Anexo A de esta Adenda y se lleve a cabo la obra correspondiente a LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE. Para lo cual, ENA presentará a EL ESTADO propuestas de estructuras de financiamiento costo-eficientes conforme lo


establecido por los Artículos 2 y 2-A de la Ley 5 de 1988, conforme fue modificada por la Ley 76 de 2010.


DÉCIMA NOVENA: Queda entendido entre las partes que el Contrato N° 98-94 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda N° 1, adenda N° 2, Adenda N° 3, Adenda N° 4, Adenda No. 5, Adenda No. 5-A, Adenda No. 5-B, Adenda No. 5-C, Adenda No. 5-D, Adenda No. 5-E, y la presente Adenda N° 6, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna de sus demás términos y condiciones, en lo que atañe a LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE, salvo que se modifique según lo establecido en la presente Adenda N° 6, la CONCESIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL CORREDOR NORTE y la Ley 5 de 1988 y sus reglamentaciones, en especial, pero sin limitarse a las exenciones fiscales.

Para constancia se extiende y firma este documento en la ciudad de Panamá a los Veinte (20) días del mes de mayo de dos mil once (2011)

EL ESTADO

EL CONCESIONARIO


FEDERICO JOSE SUAREZ CEDEÑO
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS


ANASTACIO RUIZ DE LEON
EMPRESA NACIONAL DE
AUTOPISTAS, S. A (ENA)

REFRENDO:

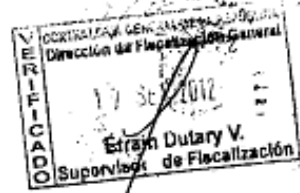

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Panamá, 22 de Julio de 2011.

192825

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ADENDA No.7
CONTRATO DE CONCESIÓN No. 98
(de 29 de diciembre de 1994)



Los suscritos, a saber: **JAIME FORD CASTRO** varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No. **8-505-57**, Ministro de Obras Públicas, actuando en nombre y representación del Estado, debidamente autorizado por la Resolución de Gabinete No. 61 de 19 de junio de 2012, quien en lo sucesivo se denominará el **MOP**; y **LARISSA LANDAU**, mujer, panameña, mayor de edad, soltera, abogada en ejercicio, con cédula de identidad personal No. 8-381-984, debidamente autorizado para actuar en nombre y representación de **AUTOPISTA NORTE, S.A.**, sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, constituida mediante Escritura Pública No. 3803 del 15 de febrero de 2012 de la Notaría Quinta del Circuito de Panamá, inscrita en la Sección Mercantil de la Oficina del Registro Público de la República de Panamá, a la Ficha 761051, Documento 2125537, desde 15 de febrero de 2012, quien en lo sucesivo se denominará, **EL CONCESIONARIO**, han convenido en celebrar la presente Adenda No. 7 al Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y los tramos componentes del Corredor Norte.

CONSIDERANDO:

Que la empresa PYCSA Panamá, S.A. (en adelante, "PYCSA PANAMA") y el Ministerio de Obras Públicas ("MOP"), suscribieron el Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de agosto de 2001, la Adenda No. 5 de 26 de enero de 2007, la Adenda No.5-A de 3 de marzo de 2009, la Adenda No. 5-B de 23 de junio de 2009, la Adenda No. 5-C de 23 de junio de 2009, la Adenda No. 5-D de 8 de abril de 2010, la Adenda No. 5-E de 16 de septiembre de 2010 y la Adenda No. 6 de 20 de mayo de 2011; por el cual PYCSA PANAMA se obligó a ejecutar el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación de la Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas); Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas – El Golf; y el Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden).

Que PYCSA PANAMA, S.A. celebró un Acuerdo de Capitalización con AUTOPISTA NORTE S.A., (en adelante "AUTOPISTA NORTE"), EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTA, S.A. (en adelante, "ENA") e INGLEWOOD FINANCIAL, INC. (en adelante, "INGLEWOOD"), con fecha de 3 de abril de 2012, por el cual, entre otras cosas, PYCSA PANAMA, acordó ceder a favor de AUTOPISTA NORTE a manera de aporte a capital, ciertos activos identificados en dicho Acuerdo de Capitalización, relacionados con la operación del Corredor Norte, incluyendo, sin limitación, la Concesión Administrativa otorgada por EL ESTADO a PYCSA PANAMA, conforme al Contrato de Concesión sobre los tramos con respecto a los cuales PYCSA PANAMA, continúa siendo el concesionario, de conformidad con las modificaciones al Contrato de Concesión, a saber: la Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas); Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas – El Golf; y el Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden), junto con todos los ramales, accesos y demás componentes conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Que PYCSA PANAMA, e INGLEWOOD, en calidad de vendedores, ENA, en calidad de comprador, y MMG TRUST, S.A. (en adelante, "MMG TRUST"), actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, han suscrito un

12

Adenda No. 7 al Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994

Página No. 2

Contrato de Compraventa de Acciones con fecha de 9 de mayo de 2012 (el "Contrato de Compraventa de Acciones"), mediante el cual PYCSA PANAMA e INGLEWOOD acuerdan vender todas las acciones del capital social de AUTOPISTA NORTE a ENA.

Que PYCSA PANAMA e INGLEWOOD, como fideicomitentes y MMG TRUST, como fiduciario, han suscrito un fideicomiso con fecha de 9 de mayo de 2012 (en adelante, el "Fideicomiso de Acciones"), a favor del cual AUTOPISTA NORTE emitirá todas las acciones de su capital social (en base a la cesión del derecho de recibir las mismas por parte de PYCSA PANAMA e INGLEWOOD) y cuyos beneficiarios son: (i) PYCSA PANAMA e INGLEWOOD, como beneficiarias transitorias, para garantizar la obligación de ENA de pagar el precio de compra por las acciones; y (ii) ENA, para garantizar el cumplimiento de la obligación de PYCSA PANAMA, S.A., e INGLEWOOD de entregar las acciones del capital social de AUTOPISTA NORTE a ENA.

Que, en relación con lo anterior, una vez sean liberados todos los gravámenes que pesan sobre la Concesión, y obtenido la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, PYCSA PANAMA traspasará todos los derechos de la Concesión a MMG TRUST, actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones.

Que el 28 de mayo de 2012, PYCSA PANAMA, presentó al Ministerio de Obras Públicas formal solicitud de autorización y consentimiento para la cesión y traspaso de la Concesión a AUTOPISTA NORTE y de los derechos de la Concesión a MMG TRUST, conforme a la información que ésta proporcionó al Ministerio de Obras Públicas en la solicitud antes mencionada.

Que el Ministerio de Obras Públicas, mediante Resolución 49-12 del 28 de mayo de 2012, autorizó a PYCSA PANAMA, para que ceda y traspase la Concesión a la empresa AUTOPISTA NORTE y a su vez para que ceda y traspase en Fideicomiso a favor de MMG TRUST, actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, los derechos que tiene bajo el Contrato de Concesión.

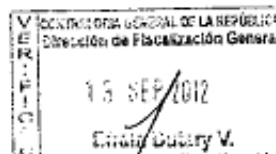
Que, en base al traspaso de la Concesión de acuerdo a lo expuesto anteriormente, los derechos bajo el Contrato de Concesión, en lo que se refiere a la Fase I del Corredor Norte (Albrook – Tinajitas); Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas – El Golf; y el Tramo I de la Autopista Panamá – Colón (Panamá – Madden), junto con todos los ramales, accesos y demás componentes, que se encuentran cedidos actualmente, deberán ser traspasados de acuerdo a lo aquí establecido.

Que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 27 del Decreto Ejecutivo No. 17 de 1989, modificado por el artículo 24 del Decreto Ejecutivo No. 272 de 30 de noviembre de 1994, la entidad concedente podrá autorizar al CONCESIONARIO tanto en el contrato de Concesión como posteriormente para que ésta ceda y traspase sus derechos a terceros.

Que según lo estipulado en el numeral 8 de la Cláusula Cuarta del Contrato de Concesión, el concesionario está facultado para – previo consentimiento de EL ESTADO – ceder y traspasar a terceros total o parcialmente los derechos de cualquier índole derivados de dicho contrato.

Que según lo establecido en el artículo 28 de la Ley 5 de 15 de abril de 1988, el Ministerio de Obras Públicas está facultado para expedir las autorizaciones que sean indispensables para la mejor ejecución de dicha ley.

Que esta Adenda ha recibido el concepto favorable del Consejo Económico Nacional mediante Nota CENA/126 de 31 de agosto de 2012, modificada por la Nota CENA/132 de 5 de junio de 2012 y, ha sido aprobada mediante Resolución de Gabinete 61 con fecha de 19 de junio de 2012.



Adenda No. 7 al Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994

Página No. 3

En virtud de los considerandos que anteceden, EL ESTADO y EL CONCESIONARIO acuerdan celebrar la presenta Adenda No.7 al Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, de acuerdo a las siguientes cláusulas:

CLAÚSULAS:

PRIMERA: Mediante esta Adenda, EL ESTADO da su consentimiento y aprobación a la cesión del Contrato de Concesión por parte de PYCSA PANAMA, S.A. a AUTOPISTA NORTE, S.A., y se cede y traspasa en Fideicomiso los derechos del Contrato de Concesión a MMG TRUST S.A., en su calidad de fiduciario.

SEGUNDA: TÉNGASE a la empresa AUTOPISTA NORTE, S.A., como la nueva concesionaria del Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal como quedó modificado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No.5-A de 13 de marzo de 2009, la Adenda No. 5-B de 16 de julio de 2009, la Adenda No. 5-C de 16 de julio de 2009, la Adenda No. 5-D de 3 de mayo de 2010, la Adenda No. 5-E de 29 de octubre de 2010 y la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y los tramos componentes del Corredor Norte.

TERCERA: Queda entendido entre las partes que el Contrato N° 98 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No.5-A de 13 de marzo de 2009, la Adenda No. 5-B de 16 de julio de 2009, la Adenda No. 5-C de 16 de julio de 2009, la Adenda No. 5-D de 3 de mayo de 2010, la Adenda No. 5-E de 29 de octubre de 2010 y la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011 y la presente Adenda No. 7, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna de sus demás términos y condiciones.

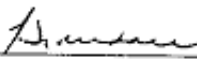
Dado en la ciudad de Panamá, a los diecisiete [17] días del mes de septiembre de 2012.

POR: EL ESTADO

POR: AUTOPISTA NORTE, S.A.



JAIME FORD CASTRO



LARISSA LANDAU

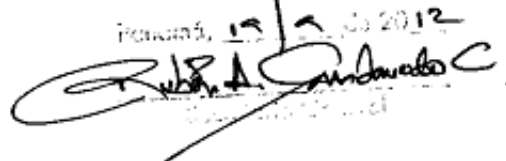
REFRENDO:



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA

Panamá, 17 de septiembre de 2012

VERIFICADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA
Dirección de Fiscalización General
13 SEP 2012
Esterita Portales V.
Supervisora de Fiscalización


Panamá, 19 de Septiembre de 2012



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
ADENDA No. 8 AL
CONTRATO No. 98
(de 29 de diciembre de 1994)

Los suscritos, a saber: JAIME JOSÉ FORD CASTRO, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No. 8-505-57, Ministro de Obras Públicas, actuando en nombre y representación del Estado, debidamente autorizado por la Resolución de Gabinete No. 126 con fecha de 28 de septiembre de 2012, quien en lo sucesivo se denominará EL ESTADO; y RICCARDO FRANCOLINI, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de la ciudad de Panamá, con cédula de identidad personal No. 8-336-255, debidamente autorizado para actuar en nombre y representación de ENA NORTE, S.A., una sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, constituida mediante Escritura Pública No. 9968 del 20 de abril de 2012 de la Notaría Décima del Circuito de Panamá, inscrito en la Sección Mercantil de la Oficina del Registro Público de la República de Panamá, a la Ficha 767262, Documento 2162734, desde 25 de abril de 2012, quien en lo sucesivo se denominará, EL CONCESIONARIO,

CONSIDERANDO:

Que la empresa PYCSA Panamá, S.A. ("PYCSA PANAMA") y EL ESTADO, suscribieron el Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011 y la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, por el cual PYCSA PANAMA se obligó a ejecutar el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación de la Fase I del Corredor Norte (Albrook-Tinajitas); Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas- El Golf); y el Tramo I de la Autopista Panamá-Colón (Panamá-Madden);

Que PYCSA PANAMA celebró un acuerdo de capitalización con AUTOPISTA NORTE, S.A., (en adelante, "AUTOPISTA NORTE"), EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTA, S.A. (ENA) (en adelante, "ENA") e INGLEWOOD FINANCIAL, INC. (en adelante, "INGLEWOOD") con fecha de 3 de abril de 2012 (en lo sucesivo, el "Acuerdo de Capitalización"), por medio del cual, entre otras cosas, PYCSA PANAMA acordó ceder a favor de AUTOPISTA NORTE, a manera de aporte a capital, ciertos activos identificados en dicho Acuerdo de Capitalización, relacionados con la operación del Corredor Norte, incluyendo, sin limitación, la concesión administrativa otorgada por EL ESTADO a PYCSA PANAMA conforme al Contrato de Concesión sobre los tramos con respecto a los cuales PYCSA PANAMA era el concesionario de conformidad con las modificaciones al Contrato de Concesión, a saber: la Fase I del Corredor Norte (Albrook - Tinajitas); Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas - El Golf); y el Tramo I de la Autopista Panamá - Colón (Panamá - Madden), junto con todos los ramales, accesos y demás componentes conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión (en adelante, la "Concesión");

Que PYCSA PANAMA e INGLEWOOD, en calidad de vendedores, ENA, en calidad de comprador, y MMG TRUST, S.A. (en adelante "MMG TRUST") actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, han suscrito un contrato de compraventa de acciones con fecha de 29 de mayo de 2012 (el "Contrato de Compraventa de Acciones"), mediante el cual PYCSA e INGLEWOOD acordaron vender todas las acciones del capital social de AUTOPISTA NORTE a ENA.

Que PYCSA PANAMA e INGLEWOOD, como fideicomitentes y MMG TRUST, como fiduciario, han suscrito un fideicomiso con fecha de 29 de mayo de 2012 (en adelante, el "Fideicomiso de Acciones"), a favor del cual AUTOPISTA NORTE ha emitido todas las acciones de su capital social (en base a la cesión del derecho de recibir las mismas por parte

Stamp: Escribanía General de la Asamblea Nacional, Dirección de Ejecución y Control, - 6 OCT 2012, Asamblea Nacional, Panamá, Panamá

e





Digitizado por la Asamblea Nacional

Adenda No. 8 al Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994



de PYCSA PANAMA e INGLEWOOD) y cuyos beneficiarios son: (i) PYCSA PANAMA e INGLEWOOD, como beneficiarias transitorias, para garantizar la obligación de pagar el precio de compra por las acciones de AUTOPISTA NORTE; y (ii) ENA, para garantizar el cumplimiento de la obligación de PYCSA PANAMA e INGLEWOOD de entregar las acciones del capital social de AUTOPISTA NORTE a ENA.

Que, perfeccionadas todas las transacciones contempladas en el Contrato de Compraventa de Acciones, MMG TRUST se convirtió en el titular de las acciones de AUTOPISTA NORTE, para beneficio de ENA;

Que mediante Resolución 49-12 del 28 de mayo de 2012, el Ministerio de Obras Públicas autorizó la cesión de la Concesión por parte de PYCSA PANAMA a AUTOPISTA NORTE, la cesión de los derechos de la Concesión a MMG TRUST, actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, y la respectiva Adenda No. 7 al Contrato de Concesión para formalizar los mismos;

Que, conforme a las autorizaciones antes mencionadas, EL ESTADO y AUTOPISTA NORTE suscribieron la Adenda No. 7 al Contrato de Concesión con fecha de 17 de septiembre de 2012, por medio de la cual se formalizó la cesión y traspaso de la Concesión a AUTOPISTA NORTE y la cesión de los derechos de la Concesión a MMG TRUST, actuando en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones;

Que, conforme a las autorizaciones antes mencionadas, MMG TRUST, como fiduciario del Fideicomiso de Acciones y de conformidad con instrucciones giradas por ENA, disolvió AUTOPISTA NORTE, pasando así la Concesión y demás activos de AUTOPISTA NORTE a ser propiedad de MMG TRUST, actuando únicamente en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, para beneficio de ENA.

Que MMG TRUST, como titular de los activos de AUTOPISTA NORTE, incluyendo la Concesión, los ha vendido a EL CONCESIONARIO conforme a un contrato de compraventa de activos suscrito por las partes el 21 de septiembre de 2012 y refrendado por la Contraloría General de la República con fecha de 3 de octubre de 2012 (en adelante, el "Contrato de Compraventa de Activos") que MMG TRUST ha suscrito con EL CONCESIONARIO conforme a lo establecido en el Fideicomiso de Acciones;

Que mediante Resolución, el Ministerio de Obras Públicas autorizó la cesión y traspaso de la Concesión, por razón de la disolución de AUTOPISTA NORTE, a favor de MMG TRUST, en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones y de accionista de AUTOPISTA NORTE, así como la cesión y traspaso de la Concesión y todos los activos relacionados con la misma, por parte de MMG TRUST, en su calidad de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, a favor de ENA NORTE según los términos del Contrato de Compraventa de Activos;

Que las operaciones mencionadas en el considerando anterior y esta Adenda, han recibido el concepto favorable del Consejo Económico Nacional mediante Nota CENA /240 de 20 de septiembre de 2012, y han sido aprobadas mediante Resolución de Gabinete 126 con fecha de 28 de septiembre de 2012.

En virtud de los considerandos que anteceden, EL ESTADO y EL CONCESIONARIO acuerdan celebrar la presente Adenda No. 8 al Contrato de Concesión No. 98 de 29 diciembre de 1994, de acuerdo a las siguientes cláusulas:

CLÁUSULAS

PRIMERO: Mediante esta Adenda, EL ESTADO da su consentimiento y aprobación a i) la cesión y traspaso de la Concesión, por razón de la disolución de AUTOPISTA NORTE, a favor de MMG TRUST, en su condición de fiduciario del Fideicomiso de Acciones y de

Stamp: - 4 OCT 2012, Marcos Marín





Digitalizado por la Asamblea Nacional

Adenda No. 8 al Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994

ccionista de AUTOPISTA NORTE: y (ii) la cesión y traspaso de la Concesión por parte de MMG TRUST, actuando en su condición de fiduciario del Fideicomiso de Acciones, a EL CONCESIONARIO conforme al Contrato de Compraventa de Activos.

SEGUNDO: TÉNGASE a la empresa ENA NORTE, S.A. como la nueva concesionaria del Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011 y la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y los tramos componentes del Corredor Norte.

TERCERO: Queda entendido entre las partes que el Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012 y la presente Adenda No. 8, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones por este medio convenidos.

Dado en la ciudad de Panamá, a los [] días del mes de [] de 2012.

POR EL ESTADO

Signature of Jaime José Ford Castro
JAIME JOSÉ FORD CASTRO
Ministro de Obras Públicas

POR ENA NORTE, S.A.

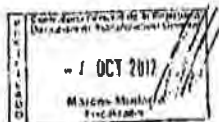
Signature of Riccardo Francolini
RICCARDO FRANCOLINI
Vicepresidente

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
ES COPIA AUTÉNTICA
Panamá, 19 de octubre de 2012



REFRENDO

Signature of Contraloría General de la República
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Panamá, 17 de octubre de 2012



e



1930246

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
ADENDA No. 9 AL
CONTRATO No. 98
(de 29 de diciembre de 1994)



Los suscritos, a saber: **JAIME JOSÉ FORD CASTRO**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No. 8-505-57, Ministro de Obras Públicas, actuando en nombre y representación del Estado, debidamente autorizado por la Resolución de Gabinete No. 169 con fecha de 18 de diciembre de 2012, quien en lo sucesivo se denominará **EL ESTADO**; y **RICCARDO FRANCOLINI**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de la ciudad de Panamá, con cédula de identidad personal No. 8-336-255, debidamente autorizado para actuar en nombre y representación de **ENA ESTE, S.A.**, una sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita a Ficha 785725, Documento 2274305 de la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, quien en lo sucesivo se denominará, **EL CONCESIONARIO**,

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Obras Públicas, actuando en nombre y representación de **EL ESTADO** y la empresa **PYCSA Panamá, S.A.** (en adelante "**PYCSA PANAMA**") celebraron el Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 20 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 19 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012 por el cual **PYCSA PANAMA** se obligó a ejecutar el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación de la Fase I del Corredor Norte (Albrook-Tinajitas) Fase II del Corredor Norte (Segmento Tinajitas-El Golf); y el Tramo I de la Autopista Panamá-Colón (Panamá-Madden) y la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012 por la cual se cede y traspasa la Concesión por razón de la disolución de Autopista Norte, S.A. a favor de **MMG TRUST, S.A.**, en la condición de fiduciario quien a su vez, cede y traspasa la concesión a **ENA NORTE, S.A.**;

Que la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, aprobó la cesión parcial de la Concesión de la Segunda Fase del Corredor Norte de la siguiente forma: (1) Cesión parcial de **PYCSA PANAMA** a **MAXIPISTA DE PANAMA, S.A.** (en adelante **MAXIPISTA**) y (2) Cesión Parcial de **MAXIPISTA PANAMA, S.A.**, a Empresa Nacional de Autopista, S.A. (**ENA** en adelante)

Que mediante la referida Adenda No. 6 se aprobó el Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril de 2011, celebrado entre **MAXIPISTA** y la empresa **INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMA, S.A.** (en adelante **ICAPSA**), el cual fue cedido por **MAXIPISTA** a **ENA**, para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes a la Fase Segunda del Corredor Norte Segmento El Golf - Tocumen (Tramo Entronque Lajas - 24 de Diciembre) por un monto de CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS VENTISÉIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO CON 00/100 (B/.144,826,224.00). Esta cifra se desglosó de la siguiente forma: (1) CIENTO CATORCE MILLONES OCHOCIENTOS VENTISÉIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO BALBOAS CON 00/100 (B/.114,826,224.00) - Costo de Obra Civil y (2) TREINTA MILLONES CON 00/100 (B/.30,000,000.00) - para atender las indemnizaciones por la liberación de los derechos de vía.

Que en reunión extraordinaria de Junta Directiva de **ENA**, de 8 de noviembre de 2012, se autorizó a la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (**ENA**), a solicitar la cesión de la concesión parcial de la Segunda Fase del Corredor Norte Segmento El Golf - Tocumen adquirida mediante la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión



8 FEB 2013





Digitalizado por la Asamblea Nacional

Adenda No. 9 al Contrato 98 de 29 de diciembre de 1994
Panamá, de _____ de 2013
Pág. No. 2



El Golf – Tocumen adquirida mediante la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, a favor de la sociedad ENA ESTE, S.A. Además, se autorizó ceder a ENA ESTE, S.A., el Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril de 2011, celebrado entre Maxipista de Panamá, S.A. e Ingenieros Civiles y Asociados Panamá, S.A., el cual fuere cedido a ENA.

Que el día 3 de diciembre de 2012, el Gerente General de la Empresa Nacional de Autopista, S.A. (ENA), presentó al Ministerio de Obras Públicas, formal solicitud de autorización y consentimiento para la cesión de todos los derechos y obligaciones adquiridas a través de la Adenda No. 6 al contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994.

Que a ENA en su condición de CONCESIONARIO le corresponda obtener los recursos financieros necesarios a fin de que pueda cumplir con los pagos contemplados en el Contrato de Ejecución de Obra que forma parte de las obligaciones adquiridas mediante la Adenda No. 6 y llevar a cabo la obra correspondiente a la Segunda Fase del Corredor Norte Segmento El Golf – Tocumen (Entronque Lajas – 24 de Diciembre)

Que ENA / ENA ESTE, S.A., presentará al Estado propuesta de estructura de financiamiento del costo total de la obra que supone dos etapas: (1) un préstamo puente o interino y (2) un financiamiento a largo plazo, para lo cual requiere ceder y traspasar los derechos y obligaciones adquiridos mediante la Adenda No. 6 a ENA ESTE sociedad con capital cien (100) por ciento de ENA, a través de la cual se obtendrá el financiamiento requerido.

Que ENA es una sociedad que mantiene compromisos administrativos con los fideicomisos de las emisiones de bonos de las transacciones para la compra de los Corredor Norte / Sur, por lo que no puede dar sus acciones en garantía, en consecuencia se prevé que a través de ENA ESTE, S.A., sociedad con capital 100% de ENA se structure el financiamiento necesario.

Que una vez ENA ESTE, S.A. sea titular de la Concesión Parcial correspondiente a la Segunda Fase del Corredor Norte, y le sea cedida la obligación de ejecutar el Contrato de Ejecución de Obra para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes al Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre) (todo ello contenido en la Adenda No. 6 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, que aprobó la cesión parcial de la Concesión de la Segunda Fase del Corredor Norte, deberá obtener el financiamiento para la cancelación de las obligaciones adquiridas.

Que mediante Resolución No. 171-12 de 11 de diciembre de 2012, el Ministerio de Obras Públicas autorizó la cesión y traspaso de la concesión parcial de la Segunda Fase del Corredor Norte Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre) a favor de la sociedad ENA ESTE, S.A.

Que tal y como lo requiere el Decreto Ley No. 7 de 2 de julio de 1997, el Consejo Económico Nacional comunicó el Concepto Favorable a la Adenda No. 9 al Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, mediante la Nota CENA /304 de 18 de diciembre de 2012.

Que de conformidad con el Artículo 12-A de la Ley 5 de 15 de abril de 1988, se podrá modificar el contrato de concesión mediante adenda y requerirá las mismas autorizaciones que el contrato de concesión original.

CLÁUSULAS

PRIMERO: Mediante esta Adenda, EL ESTADO da su consentimiento y aprobación a: (I) la cesión y traspaso de la Concesión parcial de Segunda Fase del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Entronque Las Lajas – 24 de



SECRETARÍA DE LA PRESIDENCIA
- 8 FEB / 2013
VICERREASADO





Digitalizado por la Asamblea Nacional

Adenda No. 9 al Contrato 98 de 29 de diciembre de 1994
Panamá, 23 de enero de 2013
Pág. No. 3



Diciembre; y (ii) la cesión y traspaso de la obligación de ejecutar el Contrato de Ejecución de Obra para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes al Segmento El Golf - Tocumen (Entronque Las Lajas - 24 de Diciembre), ambas contenidas en la Adenda No. 9 del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de Diciembre de 1994, prevaleciendo los mismos términos y condiciones.

SEGUNDO: TÉNGASE a la empresa ENA ESTE, S.A., como la nueva concesionaria del de la Segunda Fase del Corredor Norte que comprende el Segmento El Golf - Tocumen (Entronque Las Lajas - 24 de Diciembre).

TERCERO: Autorizar la cesión a la empresa ENA ESTE, S.A., de la obligación de Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril de 2011, celebrado entre MAXIPISTA y la empresa INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS PANAMA, S.A. (en adelante ICAPSA), el cual fue cedido por MAXIPISTA a la EMPRESA ANCIIONAL DE AUTOPSTA, S.A. (ENA), para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes a la Fase Segunda del Corredor Norte Segmento El Golf - Tocumen (Tramo Entronque Lajas - 24 de Diciembre).

CUARTO: Queda entendido entre las partes que el Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012 y la presente Adenda No. 9, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones por este medio convertidos.

Dado en la ciudad de Panamá, a los 23 días del mes de enero de 2013.

POR EL ESTADO

POR ENA ESTE, S.A.

JAIME JOSÉ FORD CASTRO
Ministro de Obras Públicas

RICARDO FRANCOLINI
Vicepresidente

REFRENDO:

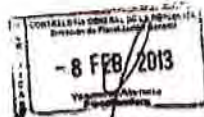
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA

Panamá, 15 de febrero de 2013

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
BO COPIA AUTÉNTICA

Panamá, 18/2 de 2013

Secretaría General





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
ADENDA No. 10 AL
CONTRATO No. 98
(de 29 de diciembre de 1994)

Los suscritos, a saber: **JAIME JOSÉ FORD CASTRO**, varón, panameño, mayor, casado, vecino de esta ciudad, con cédula de identidad personal No. 8-505-57, Ministro de Obras Públicas, actuando en nombre y representación del Estado, debidamente autorizado por la Resolución de Gabinete No. 126 con fecha de 28 de septiembre de 2012, quien en lo sucesivo se denominará **EL ESTADO**; y **RICCARDO FRANCOLINI**, varón, panameño, mayor de edad, casado, vecino de la ciudad de Panamá, con cédula de identidad personal No. 8-336-255, debidamente autorizado para actuar en nombre y representación de la **ENA ESTE, S.A.**, una sociedad anónima organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República de Panamá, debidamente inscrita a Ficha 785725 Documento REDI 2274305 de la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, quien en lo sucesivo se denominará, **EL CONCESIONARIO**,

CONSIDERANDO:

Que la empresa PYCSA Panamá, S.A. ("PYCSA PANAMA") y EL ESTADO, suscribieron el Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, tal y como el mismo quedó enmendado en virtud de la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012 por la cual se cede y traspasa la Concesión por razón de la disolución de Autopista Norte, S.A., a favor de MMG TRUST, S.A., en su condición de fiduciario quien a su vez, cede y traspasa la concesión a ENA NORTE, S.A. y la Adenda No. 9 de 15 de febrero de 2013, mediante la cual se cede a ENA ESTE, S.A., la cesión y traspaso de la Concesión parcial de Segunda Fase del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Entronque Las Lajas- 24 de Diciembre).

Que la Adenda No. 9 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994, aprobó la cesión parcial de la Concesión de la Segunda Fase del Corredor Norte a ENA ESTE, S.A., y el Contrato de Ejecución de Obra para realizar los estudios, diseños, suministro de materiales y construcción de los trabajos correspondientes al Segmento El Golf – Tocumen (Entronque Las Lajas- 24 de Diciembre) ambas contenidas originalmente en la Adenda No. 6 del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de Diciembre de 1994, prevaleciendo los demás términos y condiciones.

Que en reunión extraordinaria de Junta Directiva de ENA ESTE, S.A., de 5 de junio de 2013, se resolvió: (i) Autorizar a ENA ESTE, S.A., para que solicite al Ministerio de Obras Públicas la incorporación del Tramo denominado Gonzalillo – Pedregal a la Concesión Parcial de la Segunda Fase del Corredor Norte Segmento El Golf – Tocumen adquirida mediante la Adenda No. 9 al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994; (ii) Aprobar que se incluya dentro de Contrato de Ejecución de Obra fechado 4 de abril del 2011, los trabajos adicionales correspondientes al Tramo Gonzalillo – Pedregal y rediseños autorizados por el Ministerio de Obras Públicas; (iii) Autorizar a cualquiera de los Directores de la sociedad, para que suscriban los documentos que sean necesarios a fin de formalizar lo autorizado.

Que mediante Nota 359-AL-ENA de 30 de abril de 2013, la concesionaria ENA ESTE, S.A., somete a consideración del Ministerio de Obras Públicas la construcción del Tramo Gonzalillo – Pedregal, por considerarlo necesario para interconectar al Corredor Norte con sectores que hoy en día no tienen acceso al mismo, siendo su construcción es de interés público.

Que el Proyecto Gonzalillo – Pedregal consiste en una vía de cuatro (4) carriles que tiene una longitud aproximada de 885 metros lineales discurriendo de Norte a Sur. En su extremo Norte se conecta a la vía Pedregal-Gonzalillo mediante un entronque "tipo rotonda" que debe estar inscrita dentro de la servidumbre de 40 metros. En el extremo Sur se conecta al Intercambio Lajas mediante un puente sobre el río Lajas con sección de cuatro (4) carriles de circulación de longitud aproximada de 120 metros lineales.

Que aproximadamente a la mitad de su longitud se situará una segunda rotonda, con las mismas restricciones geométricas que la anterior, para conexión de las futuras vías marginales de los desarrollos urbanísticos colindantes a la vía.

Handwritten initials "E" and "A" in the bottom right corner.

Handwritten signature in the middle right area.

Adenda No. 10
Panamá, de _____ de 2013
Pág. No. 2



Que la Oficina de Proyectos Especiales del Ministerio de Obras Públicas, mediante la Nota No. OPE – 0889-13 de 11 de julio de 2013, dio la No Objeción a las especificaciones técnicas de los trabajos a realizar y al estimado del monto de la obra que es por la suma de Diecinueve Millones Cuatrocientos Noventa Mil Quinientos Dieciséis Balboas con 53/100 (B/.9,490,516.53)E OBRAS PÚBLICAS

Que mediante Resolución No. 082 de 12 de agosto de 2013, el Ministerio de Obras Públicas autorizó la incorporación de la construcción del tramo del Ramal Gonzalillo – Pedregal, a la concesión otorgada a ENA ESTE, S.A., mediante la Adenda No. 9 al Contrato 98 de 29 de diciembre de 1994, cesión parcial de derechos y obligaciones del Contrato de Concesión Administrativa No. 98 del 29 de diciembre de 1994, en lo que se refiere al tramo componente de la Fase II del Corredor Norte, Segmento El Golf – Tocumen (Tramo Entronque Lajas – 24 de Diciembre).

Que tal y como lo requiere el Decreto Ley No. 7 de 2 de julio de 1997, el Consejo Económico Nacional emitió Concepto Favorable mediante Nota CENA /129 de 22 de agosto de 2013, y fue autorizada por el Consejo de Gabinete mediante Resolución de Gabinete No.150 de 27 de agosto de 2013.. ✓

Que de conformidad con el Artículo 12-A de la Ley 5 de 15 de abril de 1988, se podrá modificar el contrato de concesión mediante adenda y requerirá las mismas autorizaciones que el contrato de concesión original.

CLÁUSULAS:

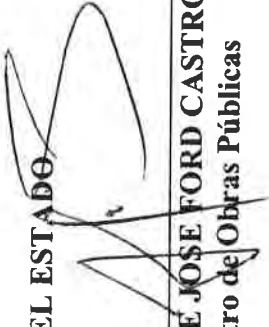
PRIMERO: Mediante esta Adenda, EL ESTADO da su consentimiento y aprobación a: adicionar un párrafo al Artículo Primero, enmendado, previamente mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007 y la Adenda No. 9 de 15 de febrero de 2013, a efecto de incorporar a “LA CONCESIÓN el Tramo denominado Gonzalillo – Pedregal de conformidad con las especificaciones técnicas aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, por la suma de Nueve Millones Cuatrocientos Noventa Mil Quinientos Dieciséis Balboas con 53/100 (B/.9,490,516.53)”.


SEGUNDO: Queda entendido entre las partes que el Contrato de Concesión No. 98 de 29 de diciembre de 1994, con las modificaciones hechas mediante la Adenda No. 1 de 26 de diciembre de 1996, la Adenda No. 2 de 18 de junio de 1999, la Adenda No. 3 de 30 de agosto de 1999, la Adenda No. 4 de 20 de septiembre de 2001, la Adenda No. 5 de 30 de enero de 2007, la Adenda No. 6 de 22 de julio de 2011, la Adenda No. 7 de 17 de septiembre de 2012, la Adenda No. 8 de 28 de septiembre de 2012, la Adenda No. 9 de 15 de febrero de 2013 y la presente Adenda No. 10, continuará vigente sin cambio, modificación o alteración alguna, con excepción únicamente de los cambios, adiciones o modificaciones por este medio convenidos.

Dado en la ciudad de Panamá, a los _____ días del mes de _____ de 2013.

POR EL ESTADO

POR ENA ESTE, S.A.


JAIME JOSÉ FORD CASTRO
Ministro de Obras Públicas


RICCARDO FRANCOLINI
Vicepresidente

REFRENDO

Panamá, 23 de Enero de 2014
SECRETARÍA GENERAL

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
ES COPIA AUTÉNTICA


CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Panamá, 23 de Enero

2014
de 2013

