

93325

Corporación Quiport S.A.

*Estados Financieros por el Año Terminado
el 31 de Diciembre del 2010 e Informe de
los Auditores Independientes*



SUPERINTENDENCIA
DE COMPAÑÍAS

12 JUL. 2011

OPERADOR 2
QUITO

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Señores Accionistas y Junta de Directores de
Corporación Quiport S.A.:

Informe sobre los estados financieros

Hemos auditado los estados financieros que se adjuntan de Corporación Quiport S.A. ("la Corporación"), que comprenden el balance general al 31 de diciembre del 2010 y los correspondientes estados de patrimonio de los accionistas y de flujos de caja por el año terminado en esa fecha y un resumen de las políticas contables significativas y otras notas explicativas.

Responsabilidad de la Gerencia por los estados financieros

La gerencia de la Corporación es responsable de la preparación y presentación razonable de estos estados financieros de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en el Ecuador, y del control interno determinado por la gerencia como necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de errores materiales, debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros basados en nuestras auditorías. Nuestras auditorías fueron efectuadas de acuerdo con normas internacionales de auditoría. Dichas normas requieren que cumplamos con requisitos éticos y planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener certeza razonable de si los estados financieros no contienen errores importantes.

Una auditoría comprende la realización de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los saldos y revelaciones presentadas en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación del riesgo de errores importantes en los estados financieros por fraude o error. Al efectuar esta evaluación de riesgo, el auditor toma en consideración los controles internos relevantes para la preparación y presentación razonable de los estados financieros de la Corporación a fin de diseñar procedimientos de auditoría adecuados a las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Corporación. Una auditoría también comprende la evaluación de que los principios de contabilidad utilizados son apropiados y de que las estimaciones contables hechas por la gerencia son razonables, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión, los referidos estados financieros presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la posición financiera de Corporación Quiport S.A. al 31 de diciembre del 2010, sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en el Ecuador.

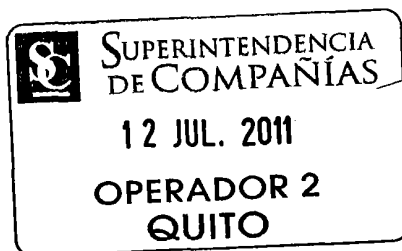
Asunto de énfasis

Sin calificar nuestra opinión, informamos lo siguiente:

Tal como se explica con más detalle en la Nota 1, con fecha 31 de enero del 2011, la Corporación firmó con el Municipio de Quito y los Prestamistas el "Certificado de Efectividad", donde se confirma el Acuerdo de Alianza Estratégica "AAE", firmado el 9 de agosto del 2010, relacionado con la renegociación de la concesión para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito "NAIQ". Los principales acuerdos de la renegociación del contrato de concesión, incluyen: a) participación del Municipio en los beneficios financieros derivados del Proyecto sobre las tarifas reguladas como sigue: antes de la apertura del NAIQ, la tarifa de Concesión de acuerdo con el Contrato, y después de la apertura del NAIQ, la participación en los beneficios económicos será equivalente al 11% de las Tarifas reguladas del NAIQ. Este valor se incrementaría a un 12% durante los últimos 5 años del periodo de concesión; b) las tarifas reguladas no se incrementarán antes de la fecha de apertura del Nuevo Aeropuerto. Adicionalmente, el AAE establece que las tasas del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre "AIMS" son fondos públicos de propiedad del Municipio e incluye el derecho de recaudar, recibir y usar los mismos de acuerdo a lo establecido en los contratos. Estos montos serán recaudados por Quiport a nombre de la Municipalidad y depositados en un fideicomiso y posteriormente transferidos a Quiport. Estos fondos se usarán para pagar a Quiport una suma que cubra los costos y gastos que Quiport incurrirá en la operación del AIMS. Todos los fondos restantes se utilizarán para el desarrollo, financiamiento y la construcción del NAIQ. En el momento en que los fondos sean transferidos desde la cuenta del Fideicomiso del Municipio por el pago de la factura a Quiport y como contribución al NAIQ, estos fondos serán propiedad de Quiport. Por la contribución hecha por el Municipio e independientemente del monto de la contribución realizada, este tendrá derecho a recibir el 26% de los beneficios económicos basados en el modelo financiero elaborado y aprobado por las partes durante el proceso de renegociación. Debido a la demora en el proceso de renegociación, el contrato de construcción será enmendado para reconocer las pérdidas ocasionadas por la interrupción en el período de construcción. La renegociación final de los costos de construcción está en proceso. La nueva fecha de apertura del NAIQ se estima para octubre del 2012.

Deloitte & Touche

Quito, Mayo 10, 2011
Registro No. 019



Jorge Brito
Jorge Brito
Licencia No. 21540

**PASIVOS Y PATRIMONIO
DE LOS ACCIONISTAS**

Notas **2010** **2009**
(en miles de U.S. dólares)

PASIVOS CORRIENTES:

Vencimientos corrientes de préstamos a largo plazo	16	13,016	4,387
Cuentas por pagar		3,654	3,230
Cuentas por pagar a compañías relacionadas	12	7,534	5,571
Obligaciones contractuales	13	10,000	10,000
Otros gastos acumulados y otras cuentas por pagar	14	<u>10,040</u>	<u>24,083</u>
Total pasivos corrientes		<u>44,244</u>	<u>47,271</u>

**CUENTAS POR PAGAR A COMPAÑÍAS
RELACIONADAS LARGO PLAZO**

12 18,482 13,279

PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO

16 305,635 312,747

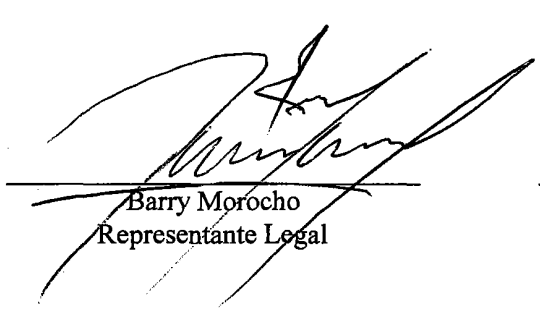
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS:

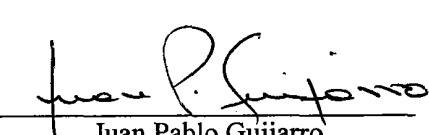
17

Capital social	1,000	1,000
Aportes para futuras capitalizaciones	21,000	
Déficit acumulado	<u>(3)</u>	<u>(3)</u>
Patrimonio de los accionistas	<u>21,997</u>	<u>997</u>

TOTAL

390,358 374,294


Barry Morocho
Representante Legal

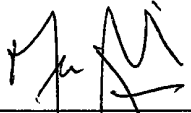

Juan Pablo Guijarro
Contador

CORPORACION QUIPORT S.A.

**ESTADO DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2010**

	<u>Capital Social</u>	<u>Aportes para Futuras Capitalizaciones</u> ...(en miles de U.S. dólares)...	<u>Déficit Acumulado</u>	<u>Total</u>
Saldos al 31 de diciembre del 2009, 2008	1,000		(3)	997
Aportes de capital	—	<u>21,000</u>	—	<u>21,000</u>
Saldos al 31 de diciembre del 2010	<u>1,000</u>	<u>21,000</u>	<u>(3)</u>	<u>21,997</u>

Ver notas a los estados financieros



Philippe Baril
Presidente



Barry Morocho
Representante Legal



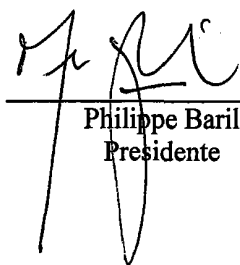
Juan Pablo Guijarro
Contador

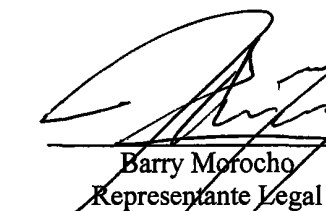
CORPORACION QUIPORT S.A.

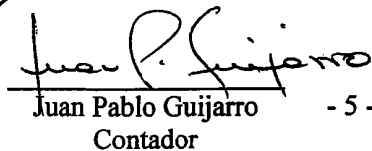
**ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2010**

	<u>Nota</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>
(en miles de U.S. dólares)			
FLUJOS DE EFECTIVO EN ACTIVIDADES DE INVERSIÓN:			
Fondos en fideicomiso		1,401	(672)
Fondos restringidos		-	(290)
Incremento de activos intangibles		(45,574)	(90,899)
Adquisición de equipo, neto		<u>(466)</u>	<u>(225)</u>
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		<u>(44,639)</u>	<u>(92,086)</u>
FLUJOS DE EFECTIVO DE ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO			
Obligaciones a largo plazo con inversionistas, accionistas y otros, neto		1,517	87,191
Aportes de capital		21,000	
Efectivo neto generado por la operación del actual aeropuerto	11	<u>54,417</u>	<u>51,434</u>
Efectivo neto proveniente de actividades de financiamiento		<u>76,934</u>	<u>138,625</u>
EFFECTIVO Y BANCOS:			
Incremento neto durante el año		32,295	46,539
Comienzo del año		<u>69,167</u>	<u>22,628</u>
FIN DEL AÑO		<u>101,462</u>	<u>69,167</u>

Ver notas a los estados financieros


Philippe Baril
Presidente


Barry Morocho
Representante Legal


Juan Pablo Guijarro
Contador

CORPORACION QUIPORT S.A.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2010

1. OPERACIONES

Corporación Quiport S.A. (la "Corporación", el "Concesionario" o "Quiport") fue constituida en Ecuador en junio 11 del 2002, una entidad conformada por Aecon Construction Group Inc., Andrade Gutiérrez Concession S.A. y ADC Management BVI. Su función principal es actuar como concesionario responsable de administrar y operar el Aeropuerto Mariscal Sucre y el de desarrollar, construir, administrar así como operar y mantener el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) y la ejecución de todas las actividades inherentes al contrato de concesión otorgado por la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ).

En el año 2001, la Corporación Comercial Canadiense (CCC) presentó una propuesta para el diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (el "proyecto") (NAIQ) (el "Nuevo Aeropuerto") a la CORPAQ. El 22 de junio de 2005, después de que la CCC fue seleccionada por medio de una licitación internacional abierta (denominada Modalidad Competitiva Abierta o "Swiss Challenge"), la CCC y CORPAQ firmaron un contrato para el diseño y construcción del nuevo aeropuerto.

El costo y los términos del contrato fueron pactados tras varios análisis efectuados por terceras partes, incluyendo empresas de consultoría e ingeniería internacionales (Knowles Consultancy Services de Canadá en representación de la CCC, Mott MacDonald del Reino Unido en representación de los prestamistas y Louis Berger de los Estados Unidos en representación de CORPAQ), que examinaron el proyecto propuesto para asegurar, entre otros, que su costo fuera justo y razonable. Las conclusiones de las mencionadas empresas consultoras fueron analizadas y en último término aceptadas por los organismos crediticios internacionales Overseas Private Investment Corporation - OPIC, Interamerican Development Bank - IDB, Export Import Bank of the United States - US EXIM BANK y Export Development Canada - EDC así como también por el Gobierno local antes de la firma del contrato.

Quiport administra el actual aeropuerto desde noviembre del 2002 bajo el acuerdo de servicios interinos de operación y administración (Contrato de Delegación). De acuerdo con el mencionado contrato, los ingresos y gastos relacionados con el actual aeropuerto y hasta la fecha efectiva, fueron recibidos y asumidos por CORPAQ. A partir de la fecha efectiva y durante el período de concesión, los ingresos y gastos generados por la administración del AIMS son responsabilidad de Quiport. El resultado neto de operación del AIMS se reconoce como una disminución de valor de la inversión para la construcción del nuevo aeropuerto que es responsabilidad de la Corporación por el tiempo que dure la concesión.

Con fecha enero 27 del 2006, la Corporación alcanzó la fecha efectiva conforme se establece en el contrato de concesión. El haber alcanzado la fecha efectiva ha significado principalmente que el contrato de delegación firmado con la CORPAQ, quede sin efecto y que la Corporación tome a su cargo el control operativo del actual aeropuerto.

En junio 28 del 2006, la Corporación alcanzó la fecha del crédito inicial (ICD) mediante la recepción del primer desembolso de los préstamos provistos por BID, OPIC, EXIM BANK y EDC. El desembolso permitió a Quiport entregar el anticipo a EPC (Constructor) y también permitió arrancar con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito el 12 de julio del 2006, fecha de inicio de la construcción (CCD).

El 17 de noviembre del 2008, el Municipio aprobó la Ordenanza Municipal N° 0289, publicada en el Registro Oficial No. 628 con fecha 7 de julio del 2009, que entre otras cosas, estableció a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito "CORPAQ", como una entidad pública municipal de derecho público para reemplazar y ser el sucesor legal de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito "CORPAQ".

El 5 de mayo del 2010, de acuerdo al Registro Oficial No. 186, el Consejo Metropolitano de Quito mediante la ordenanza No. 309 correspondiente a la creación de Empresas Públicas Metropolitanas, estableció la creación de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zona Francas y Regímenes Especiales (Unidad de Gestión) como sucesora de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito - CORPAQ, responsable de "Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general explotar la infraestructura aeroportuaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito".

Renegociación del Contrato de Concesión

Antecedentes - Como resultado del examen especial realizado por la Contraloría General del Estado al Contrato de Concesión el cual empezó en el año 2008, se llegó a la conclusión de que el Contrato de Concesión debe ser renegociado. En julio 29, 2009, el Tribunal Constitucional del Ecuador declaró que los cargos y las tasas pagadas por los servicios del aeropuerto son fondos públicos y que, como resultado de estas situaciones, Quiport informó a la Municipalidad de Quito y los Prestamistas, la existencia de un evento político que afectaba legal, económica y comercialmente al proyecto bajo la cláusula 17.2.1 del Contrato de Concesión.

El 12 de agosto de 2009, la República del Ecuador fue notificada que una controversia había surgido y afectaba el Contrato de Inversión de fecha 24 de junio de 2003. De conformidad con la cláusula 14 del contrato de inversión, esta carta le da una advertencia al Estado de una controversia, e invita al Estado a realizar las consultas y negociaciones en un intento de resolver el litigio de forma amistosa.

Como resultado del evento político los prestamistas habían suspendido la entrega de fondos o cualquier otro desembolso hasta que el evento político se haya resuelto. Esta situación había afectado el progreso del proyecto y causado un retraso en la construcción del nuevo aeropuerto.

El 30 de octubre de 2009, el Bank of America NA, como sucesor por la fusión con LaSalle Bank National Association, actuando como agente de garantía envió al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito una propuesta de "Protocolo de Negociación". Los principales temas relacionados con el proyecto para resolver el conflicto surgido fueron los siguientes:

- La Corte Constitucional del Ecuador (la "Corte"), autorizó un período de transición de conformidad con el fallo N° 003-09-SIN-CC del 23 de julio de 2009, y la decisión posterior del Tribunal de Justicia de 29 de septiembre de 2009 ("los Fallos").
- Las Partes ordenaron llevar a cabo consultas y negociaciones sobre determinados temas relacionados con el proyecto, incluyendo las derivadas de las resoluciones. Las Partes designarán a los representantes apropiados para participar en la consulta y la negociación, y se establecerán

cuatro grupos de trabajo, como sigue: (a) cuestiones técnicas; (b) cuestiones económicas y financieras; (c) cuestiones contractuales y legales, y (d) materia de construcción. Además, el Contralor General del Estado nombrará a sus representantes para participar en dichas consultas y negociaciones.

- Las Partes que participan en la consulta y las negociaciones actuaron de buena fe y sin perjuicio o renuncia de cualquiera de sus derechos y recursos de cualquiera de los documentos de transacciones (como se define en el Acuerdo de Términos Comunes contraídos por varias de las Partes con respecto al Proyecto). Sujetas a la misma, las Partes se esforzarían por celebrar dicha consulta y las negociaciones a más tardar el 15 de diciembre de 2009, y designarán un breve período de implementación a partir de entonces.
- Las Partes entenderían que, hasta que una alternativa de arreglo sea acordada por todos ellos y que dicho acuerdo sea efectivo, (i) todos los fondos derivados de la operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (los “Cargos de Aeropuerto”), se recalculará y entregarán de acuerdo con y en todas las otras formas de sujeción a los términos de los documentos de la transacción, los cuales deberán ser respetados, y (ii) Quiport informará a la Municipalidad y CORPAQ sobre las tasas aeroportuarias.
- A menos que y hasta que se acuerde otra cosa por todas las partes por escrito, todos los documentos de la transacción continuarán en pleno vigor y efecto.

Resultado del proceso de renegociación - Con fecha 4 de febrero del 2010, la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito - CORPAQ y la Corporación suscribieron el “Acta dentro del proceso de negociación relacionado con el Aeropuerto Internacional de Quito” en la que las Partes Negociadoras han alcanzado en principio un acuerdo que incluye tres temas principales: a) la participación en los beneficios económicos relacionados con el Proyecto; b) las Tarifas Reguladas / tasas (dado que las Tarifas Reguladas han sido definidas como tasas en las Resoluciones) relacionadas con el Proyecto; y c) la documentación y condiciones correspondientes.

- a) **Participación en los beneficios económicos** - La Municipalidad tendrá derecho a participar en los beneficios económicos del Proyecto como sigue: hasta la fecha de apertura del NAIQ de conformidad con el Contrato de Concesión, y después de la fecha de apertura del NAIQ la Tarifa de Concesión equivale al pago trimestral del 11% de las Tarifas Reguladas del NAIQ el mismo que se incrementará al 12% durante los últimos 5 años del período de concesión. Esta tarifa de concesión reemplazará a las Tarifas de Concesión previstas en la cláusula 2.4 del Contrato de Concesión.

La participación de CORPAQ en los beneficios económicos está basada en el cálculo del 26% de los beneficios económicos del Proyecto. La participación de los beneficios económicos no estará sujeta a ajustes en caso de que el rendimiento económico real del Proyecto fuera mayor o menor a la proyección de las Partes Negociadoras.

- b) **Tarifas Reguladas** - Las tarifas reguladas no serán aumentadas en ningún momento antes de la fecha de apertura del nuevo aeropuerto. En la fecha de apertura del nuevo aeropuerto, las tarifas reguladas serán establecidas en el tope del nivel permitido de conformidad con el Anexo 9 del Contrato de Concesión y desde allí en adelante serán ajustadas por inflación de acuerdo con el Contrato de Concesión.

- c) Documentación e Implementación - Las partes convienen en establecer un período de implementación que continuará hasta el 15 de marzo del 2010 o la fecha en que se acuerde entre las partes. Durante este período de implementación, las partes negociadoras procurarán concluir y suscribir un Acuerdo de Alianza Estratégica (que contemplará la clasificación y distribución de los ingresos del Proyecto conforme lo acordado entre las partes negociadoras).

El 23 de diciembre del 2010, el Consejo Metropolitano de Quito emitió la Ordenanza Municipal No. 0335, mediante la cual el Municipio retomó todas las competencias para actuar como cedente de los Derechos de Concesión bajo el Contrato de Concesión y para todos los demás propósitos de la documentación de la transacción y del proyecto.

Acuerdo de Alianza Estratégica - Firmado el 9 de Agosto del 2010, entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zona Franca y Regímenes Especiales (Unidad de Gestión) como sucesora de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito - CORPAQ y la Corporación Quiport S.A.. El referido acuerdo establece que las tasas del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre son recursos públicos de propiedad del Municipio e incluye el derecho a recaudar, recibir y usar los mismos de acuerdo a lo establecido en los contratos. Estos valores serán recolectados por Quiport en representación del Municipio y depositados en el fideicomiso de tasas y subsecuentemente transferidos a Quiport y se utilizarán para pagar a Quiport suma que cubra los costos y gastos que Quiport incurrirá en la operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. El resto será usado en el desarrollo, financiamiento y construcción del NAIQ. En el momento en que dichos fondos sean transferidos desde la cuenta del fideicomiso o del Municipio como concepto de pago de la factura a Quiport y como contribución del NAIQ, pasan a ser propiedad de Quiport. En contraprestación a la contribución del Municipio e independiente del monto contribuido, este tendrá derecho a recibir el 26% de los beneficios económicos del proyecto basados en las proyecciones financieras efectuadas a la fecha de celebración del Acuerdo de Alianza Estratégica firmado en el proceso de negociación. Adicionalmente, Quiport entregará al Municipio un certificado preparado por sus auditores independientes en el que se indique:

- .. El importe de las tarifas reguladas recaudadas por el Concesionario en relación con el Nuevo Aeropuerto.
- .. La participación del Municipio de los beneficios económicos.

La fecha efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica será mediante el cumplimiento de cada una de las condiciones suspensivas, que se detallan a continuación:

- Suscripción de acuerdos
- Instrucciones a las líneas aéreas: cada aerolínea durante el período de recaudación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre pagarán directamente a la cuenta de recaudación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
- Regulación de los cargos aeroportuarios (de acuerdo a la Nueva Ley de Competencias)
- Aprobación del Programa de Trabajo y fecha de terminación garantizado por el Municipio
- Confirmación de Competencia Municipal para establecer las tarifas aeroportuarias
- Confirmación de la fecha efectiva del Acuerdo de Protección de Inversiones
- Consentimiento de la República
- Opiniones legales (del Procurador General del Estado, el Procurador Metropolitano y el Asesor Legal de la Unidad de Gestión)
- Enmienda y reformulación del consentimiento del concedente

- Aprobación y autorización de los prestamistas principales
- Patio de combustible: Quiport quedará satisfecha de que las autoridades competentes han confirmado el derecho exclusivo de proporcionar servicios de abastecimiento de combustible de aviación en el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito

Una vez que las precedentes condiciones se han cumplido, en el Acuerdo de Alianza Estratégica entra en vigencia. La fecha efectiva certificada fue alcanzada el 4 de febrero de 2011.

Acuerdo de Implementación - Ejecutado el 9 de agosto del 2010. Aclara algunos puntos del Acuerdo de Alianza Estratégica con el fin de evitar dudas en cuanto a: (i) Procedimiento para la reconciliación de los recargos del AIMS para el período a partir del 29 de julio de 2009 y la fecha efectiva del AAE; (ii) Criterios y procedimiento para la administración de los ingresos del proyecto, (iii) Procedimiento para la interrupción del proceso de arbitraje, (iv) Procedimiento para el cumplimiento de las condiciones precedentes que involucra a la Municipalidad y/o la Unidad de Gestión y (v) Procedimiento para la ejecución del acuerdo del fideicomiso de tasas y el acuerdo de depositario de tasas.

Segunda Enmienda al Contrato de Concesión

El 9 agosto del 2010, se suscribe la Segunda Enmienda al Contrato de Concesión del Proyecto del NAIQ entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Corporación. La segunda enmienda establece:

Aeropuerto Actual - Dentro de seis meses de la fecha de apertura del aeropuerto, el concesionario podrá, a costos y expensas del Municipio (inclusive a modo de compensación contra el pago de cualquier transferencia de la participación del Municipio en los beneficios económicos), tomar las acciones que el concesionario juzgue necesarias o recomendables con relación al retiro de los servicios del aeropuerto actual, y reemplazar las acciones adoptadas por el Municipio, o si el Municipio no adopta tales acciones, llevar a cabo el desmantelamiento del actual aeropuerto.

Costo del Equipo de Seguridad - Sin perjuicio de las obligaciones del Municipio, Quiport directamente asume el costo de los equipos de seguridad hasta por US\$10 millones en lugar de la contribución de autopista, la cual estaba obligado Quiport de acuerdo al Contrato de Concesión.

Fecha Efectiva - Cada parte acepta y reconoce que los derechos, obligaciones y modificaciones en la Enmienda al Contrato de Concesión entrará en vigor cuando cada una de las siguientes condiciones sean cumplidas:

- La fecha efectiva del Acuerdo de Alianza Estratégica haya ocurrido.
- Quiport haya recibido la confirmación por escrito de los prestamistas de su acuerdo de encargar al agente de la garantía en el extranjero para devolver los fondos retenidos por los prestamistas como garantía con respecto a la cantidad retirada de la carta de crédito para el equipo de seguridad (como se define en el Acuerdo de Cuentas sobre el equipo de seguridad) para la Unidad de Gestión. El Municipio ha proporcionado a Quiport y los prestamistas senior una copia del informe de seguimiento sobre las recomendaciones contenidas en el informe final emitido por el Contralor General del Estado.

- Las autorizaciones indicadas en la comunicación N° 13627 del 23 de abril de 2010 de la Fiscalía General del Estado han entrado en pleno vigor y efecto y cualquier otra condición en la referida comunicación haya sido ya satisfecha.
- Cada una de las partes y los prestamistas principales, una vez analizado el informe final del contralor y las propuestas respectivas, acuerdan que el informe final del contralor es satisfactorio y confirman lo siguiente:
 - .. Las acciones adoptadas por el Municipio, la Unidad de Gestión y el concesionario, y la firma y ejecución del Acuerdo de Alianza Estratégica, el acuerdo de ejecución y otros documentos relacionados, constituye el pleno cumplimiento de las recomendaciones contenidas en el informe final de la Contraloría.
 - .. La legalidad y la validez del contenido y los efectos del Acuerdo de Alianza Estratégica, el acuerdo de implementación y otros documentos relacionados del Acuerdo de Alianza Estratégica hayan sido analizados y evaluados.

Una vez que las condiciones anteriores han sido cumplidas, las partes firmaron un certificado el 4 de febrero 2011, confirmando que todas las condiciones respectivas han sido cumplidas, con lo que se establece la fecha de vigencia de este contrato.

Confirmación de Consentimiento de la República - Ejecutado el 9 de agosto del 2010, por la cual la República de Ecuador confirma las garantías a los inversores, prestamistas y Quiport para la ejecución de este proyecto.

Acuerdo de Cobro de Tarifas - Ejecutado el 24 de enero del 2011, por la que el Municipio designa a Quiport como su agente de cobro de todas las tarifas.

Acuerdo de Depósito de Tarifas - Ejecutado el 24 de enero del 2011, establece el proceso para depositar todos los recargos en la cuenta del fideicomiso y las instrucciones para las subsecuentes transferencias a la cuenta del concesionario durante la operación del AIMS y a las cuentas del Municipio y Concesionario después de la fecha de apertura del nuevo aeropuerto tal como se acordó en el AAS.

Acuerdo Maestro de Consentimiento y Reestructuración

Los prestamistas, Quiport y los patrocinadores, acordaron a firmar un documento denominado Maestro de consentimiento y acuerdo de reestructuración para restablecer las condiciones del préstamo y la actualización de las obligaciones contractuales. (Ver Nota 20)

2. POLÍTICAS CONTABLES SIGNIFICATIVAS

Los estados financieros han sido preparados en U.S. dólares. Las políticas contables de la Compañía son las establecidas por la Federación Nacional de Contadores del Ecuador y autorizadas por la Superintendencia de Compañías del Ecuador. Dichas políticas requieren que la Administración realice ciertas estimaciones y establezca algunos supuestos inherentes a la actividad económica de la entidad, con el propósito de determinar la valuación y presentación de algunas partidas que forman parte de los estados financieros. En opinión de la Administración, tales estimaciones y supuestos

estuvieron basados en la mejor utilización de la información disponible al momento, los cuales podrían llegar a diferir de sus efectos finales.

A continuación se resumen las principales prácticas contables seguidas por la Corporación en la preparación de sus estados financieros:

Efectivo y Bancos - Representa el efectivo disponible y saldos en bancos. Adicionalmente, se incluye los fondos mantenidos en las cuentas corrientes del Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust.

Cuentas por Cobrar Comerciales - Están valuadas a su valor nominal y están presentadas netas de provisión para cuentas dudosas, la cual es estimada de acuerdo con las políticas establecidas por la Gerencia, considerando, entre otros factores, la posibilidad de recuperación y la evidencia de dificultades financieras del deudor que incrementan más allá de lo normal el riesgo de incobrabilidad de los saldos pendientes de cobro, de modo que su valor tenga un nivel que la Gerencia estima adecuado para cubrir eventuales pérdidas en las cuentas por cobrar a la fecha del balance general.

Valuación de Equipos - Al costo de adquisición. El costo de equipos se deprecia de acuerdo con el método de línea recta en función de los años de vida útil estimada de 10 para muebles y enseres, 5 para vehículos y 3 para equipos de computación. Los gastos de mantenimiento y reparaciones ordinarias se cargan como parte del resultado neto de operación del actual aeropuerto.

Activo Intangible - Incluyen los costos y gastos relacionados con la obtención de la concesión del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. Adicionalmente, se incluyen los costos y gastos relacionados con la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. La Corporación ha definido como parte de su política contable registrar como un menor valor del activo intangible, el resultado operacional que genera las operaciones del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (actual aeropuerto) durante el período de construcción del nuevo aeropuerto, conforme los términos y acuerdos firmados para la concesión del nuevo aeropuerto, excluyendo otros costos y gastos capitalizados. Los costos y gastos relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto menos el resultado de operación del actual aeropuerto, serán amortizados una vez concluida la construcción del nuevo aeropuerto y durante el período remanente de la concesión.

Los ingresos del actual aeropuerto están registrados en base a la emisión de la factura y a la provisión de los servicios. Los ingresos se clasifican como siguen:

- ***Regulados*** - Calculados y facturados de acuerdo con las tarifas establecidas en el contrato de concesión.
- ***No Regulados*** - Calculados y facturados de acuerdo con los contratos de concesión y arrendamiento de locales y otras actividades aeronáuticas.

El resultado de operación del actual aeropuerto constituye una contribución al proyecto de construcción del nuevo aeropuerto y se presenta como un menor valor del activo intangible relacionado con la construcción del nuevo aeropuerto registrado a su valor histórico. (Ver Nota 11).

Activos a Largo Plazo - Los activos a largo plazo son evaluados sobre bases periódicas para determinar un eventual deterioro que afecte su importe recuperable. Tal evaluación se basa en la comparación del valor en libros de los activos en relación con sus flujos de caja futuros descontados. Si se identifica un deterioro del valor en libros de los activos es ajustado a su valor razonable.

Costos Financieros - Los costos financieros directamente atribuibles a la adquisición y construcción de activos calificados, que inicialmente tienen un período sustancial de tiempo para estar listos para su uso, son considerados como parte del activo hasta la fecha en que los activos están sustancialmente listos para su uso. Todos los otros costos financieros son reconocidos como resultados de la operación en el período en el que se incurran y son parte del activo intangible.

Provisiones - Las provisiones se reconocen sólo cuando la Corporación tiene una obligación presente (legal o implícita) como resultado de un evento pasado, es probable que se requieran recursos para liquidar la obligación y se puede estimar confiablemente el monto de la obligación. Las provisiones se revisan en cada ejercicio y se ajustan para reflejar la mejor estimación que se tenga a la fecha de los estados financieros.

Impuestos - La Corporación no genera impuesto a la renta por cuanto se encuentra calificada como usuario de la Zona Franca Aeropuerto Mariscal Sucre. Los principales beneficios tributarios se detallan en la Nota 15.

Reclasificaciones - Ciertas cifras de los estados financieros del año 2009, fueron reclasificados para hacerlas comparables con la presentación del año 2010.

Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera - Mediante Resoluciones No. 08.G.DCS.010 del 20 de noviembre del 2008 y SC.DS.G.09.006 del 17 de diciembre del 2009, la Superintendencia de Compañías estableció el cronograma de implementación obligatoria y de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) por parte de las compañías y entes sujetos a su control y vigilancia. De acuerdo con este cronograma Corporación Quiport S.A. utilizará las NIIF a partir del 1 de enero del 2011, siendo el 1 de enero del 2010, su fecha de transición.

3. EFECTIVO Y BANCOS

Un resumen de efectivo y bancos es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Bancos del exterior	101,416	69,165
Bancos locales	43	
Efectivo	<u>3</u>	<u>2</u>
Total	<u>101,462</u>	<u>69,167</u>

Bancos del Exterior - Constituyen valores manejados en cuentas corrientes del exterior en LA SALLE BANK NATIONAL ASSOCIATION requeridos por los acuerdos de financiamiento para asegurar el pago de las obligaciones bancarias contraídas por Quiport.

4. FONDOS RESTRINGIDOS

Corresponden a fondos mantenidos en cuentas corrientes del exterior bajo control y por requerimiento de los prestamistas, con uso restringido para cubrir contingencias y futuros eventos del contrato de concesión.

5. FONDOS EN FIDEICOMISO

Corresponden a fondos manejados en cuentas corrientes locales mantenidos en el PRODUBANCO. Los fondos restringidos son requeridos por los acuerdos de financiamiento para asegurar el pago de las obligaciones contraídas por Quiport. (Ver Nota 20 - Fideicomiso Mercantil Quiport On Shore Trust).

6. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

Un detalle de las cuentas por cobrar comerciales es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Cuentas por cobrar entregadas al Fideicomiso:		
Facturas emitidas	2,700	2,904
Provisión para cuentas dudosas	<u>(663)</u>	<u>(427)</u>
Total (Ver Nota 20)	<u>2,037</u>	<u>2,477</u>
Provisión por servicios prestados	<u>3,670</u>	<u>3,606</u>
Total	<u>5,707</u>	<u>6,083</u>

Los movimientos de la provisión para cuentas dudosas fueron como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Saldos netos al comienzo del año	427	367
Provisión del año	<u>236</u>	<u>60</u>
Saldos netos al fin del año	<u>663</u>	<u>427</u>

Las facturas emitidas forman parte del Fideicomiso Mercantil de Administración y Garantía Quiport Onshore Trust. (Ver Nota 20).

Provisión por Servicios Prestados - El total de cuentas por cobrar incluye US\$3.6 millones por cada año de valores provisionados como facturación por los servicios prestados a las aerolíneas en el mes de diciembre del 2010 y 2009 respectivamente, debido a que la base de datos para facturar por los servicios prestados no se encuentra disponible al final del mes. En enero del 2011 y 2010, se emitieron las facturas correspondientes por los valores provisionados.

Provisión para Cuentas Dudosas - La provisión acumulada incluye la cuenta por cobrar a Air Madrid, cuyo saldo al 31 de diciembre del 2010 y 2009 asciende a US\$168 mil y US\$ 170 mil respectivamente. Esta aerolínea cerró operaciones en el Ecuador en el 2009.

7. GASTOS ANTICIPADOS Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

Un resumen de gastos anticipados y otras cuentas por cobrar es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Seguros prepagados	2,124	1,794
Anticipos a contratistas	2,172	1,381
Retenciones en la fuente	141	39
Otras	<u>3</u>	<u>9</u>
Total	<u>4,440</u>	<u>3,223</u>

Seguros Prepagados - Constituyen las pólizas de seguro contratadas para cubrir la operación del aeropuerto actual y la construcción del nuevo aeropuerto.

8. CUENTAS POR COBRAR A ACCIONISTAS Y COMPAÑÍAS RELACIONADAS

Un resumen de cuentas por cobrar a accionistas y compañías relacionadas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
ADC & HAS Management Ecuador	1,256	1,542
ADC & HAS Management Ltd.	71	71
Quito Airport Consortium Inc.	<u>275</u>	<u>-</u>
Total	<u>1,602</u>	<u>1,613</u>

ADC & HAS Management Ecuador - Constituye principalmente anticipos realizados a ADC & HAS Management Ecuador de acuerdo con el contrato de mantenimiento y operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

Quito Airport Consortium Inc. - Constituye principalmente anticipos realizados a Quito Airport Consortium Inc. por servicios legales y técnicos del exterior.

9. EQUIPOS, NETO

Los movimientos de equipos, neto fueron como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Saldos netos al comienzo del año	701	692
Adiciones	466	254
Reclasificaciones		(29)
Depreciación acumulada	<u>(202)</u>	<u>(216)</u>
Saldos netos al fin del año	<u>965</u>	<u>701</u>

10. OTROS ACTIVOS

Representa el 26.51% del total del préstamo otorgado por Export-Import Bank (exposure fee), calculado sobre los desembolsos recibidos. Tales valores han sido registrados como un valor pagado por anticipado para ser amortizado durante el periodo del préstamo basados en la tasa efectiva promedio anual del contrato de préstamo (8.21%). La amortización del préstamo durante el periodo de construcción del nuevo aeropuerto ha sido registrada como parte del activo intangible relacionado con la construcción del nuevo aeropuerto. Una vez que el nuevo aeropuerto se encuentre operando, los valores relacionados con la amortización del exposure fee serán reconocidos en los resultados del periodo.

11. ACTIVO INTANGIBLE

Un detalle del activo intangible es como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	... Diciembre 31, ... (en miles de U.S. dólares)	
Servicio de construcción del nuevo aeropuerto:		
Anticipo a constructora	309,814	300,072
Costos financieros	80,638	60,211
Seguros	<u>8,330</u>	<u>7,374</u>
Subtotal	<u>398,782</u>	<u>367,657</u>
Costos relacionados con la obtención de la concesión:		
Costos de desarrollo	84,650	71,111
Obligaciones contractuales	14,140	14,140
Construcción del conector Alpachaca	<u>4,000</u>	<u>4,000</u>
Subtotal	<u>102,790</u>	<u>89,251</u>
Total	501,572	456,908
Menos resultado operacional aeroportuario	<u>244,080</u>	<u>183,492</u>
Total	<u>257,492</u>	<u>273,416</u>

Servicio de Construcción del Nuevo Aeropuerto - De acuerdo con el contrato de concesión, Quiport debe proveer los servicios de construcción del nuevo aeropuerto a cambio del derecho a cobrar directamente a los usuarios, los servicios aeroportuarios del actual aeropuerto Mariscal Sucre y del nuevo aeropuerto NAIQ mientras dure el período de concesión. Durante la etapa de construcción los pagos realizados por Quiport para proveer el servicio de construcción del nuevo aeropuerto son clasificados y registrados como parte de los activos intangibles. Una vez terminada la construcción, este activo será amortizado en línea recta en el tiempo que reste para completar el período de concesión.

Anticipo a Constructora - Constituyen anticipos entregados a la CCC para la construcción del NQIA conforme el contrato de construcción. La CCC ha contratado a Aecon Construction Group Inc., que actúa como subcontratista principal, éste a su vez ha contratado a Aecon AG Constructores S.A., como subcontratista local. De acuerdo con el contrato de construcción, la CCC ha entregado a la Municipalidad de Quito una garantía de ejecución, la misma que asegura la culminación y calidad de los trabajos y materiales usados en la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional Quito, tal garantía expira 24 meses después de que los trabajos han sido sustancialmente completados.

CORPAQ en cumplimiento del “Acuerdo Master de Asignación y Consentimiento” ha asignado a Quiport todas sus obligaciones, pasivos, deberes y tareas originados en el contrato de construcción incluyendo la obligación de financiar la construcción.

Seguros - Incluye el valor pagado por las pólizas de seguros contratadas para la construcción del nuevo aeropuerto.

Costos Financieros - Incluye el interés financiero, así como los costos y comisiones establecidos en los respectivos contratos de préstamos, los mismos que están siendo capitalizados mientras dure el período de construcción del nuevo aeropuerto.

Un detalle de los costos financieros es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Exposure Fee (Ver Nota 10)	3,584	3,584
Intereses	70,786	51,029
Comisiones y Commitment Fee	<u>6,268</u>	<u>5,598</u>
Total	<u>80,638</u>	<u>60,211</u>

Exposure Fee: Corresponde al 26.51% del total del préstamo otorgado por el Export - Import Bank, el mismo que será cobrado por una sola vez, conforme se realicen los desembolsos.

Intereses: Corresponden a los intereses generados por los préstamos otorgados por las entidades encargadas de financiar el proyecto, compañías relacionadas y de accionistas. La tasa promedio de interés de los fondos préstamos está alrededor del 6.54% anual.

Comisiones y Commitment Fee: Corresponde al 0.50% de comisión calculada sobre el monto no desembolsado del total del crédito aprobado.

Costos Relacionados con la Obtención de la Concesión:

Costos de Desarrollo - Incluyen valores pagados a los Sponsors (compañías relacionadas) y otros proveedores por servicios de asesoría prestados en la obtención de la concesión para la construcción del NAIQ y otros valores pagados para mantener la concesión.

Obligaciones Contractuales - Conforme se explica con más detalle en la Nota 13, constituyen gastos relacionados con las obligaciones contractuales, originados en el contrato de concesión.

Construcción del Conector Alpachaca - Corresponden a valores pagados para la construcción de la vía de acceso Alpachaca, al nuevo aeropuerto de Quito. El costo de construcción incluye US\$213 mil de costos financieros relacionado con la obligación bancaria contratada para financiar esta obra.

Resultado Operacional Aeroportuario - Constituye el valor de la facturación por los servicios aeroportuarios generados en la operación del actual aeropuerto, a partir de la fecha efectiva y mientras dure la construcción del nuevo aeropuerto; después que se han pagado todos los costos directos incurridos para la provisión de los servicios aeroportuarios, excluyendo costos y gastos capitalizados.

Quiport administró el actual aeropuerto desde noviembre del 2002 hasta enero del 2006, bajo el acuerdo de servicios interinos de operación y administración firmado con CORPAQ y por lo cual cobraba un honorario de administración. A partir de la fecha efectiva (enero 27, 2006) y durante el período de concesión, el 100% de la facturación por servicios aeroportuarios, costos y gastos generados por la administración del actual aeropuerto son responsabilidad de Quiport. Durante el período de construcción estos rubros constituyen una contribución a la inversión del nuevo aeropuerto.

Los movimientos del resultado aeroportuario, fueron como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
SalDOS al inicio del año	183,492	127,247
Resultado del año	<u>60,588</u>	<u>56,245</u>
SalDOS al fin del año	<u>244,080</u>	<u>183,492</u>

Hasta el 31 de diciembre del 2010, la Corporación adicionalmente, ha realizado directamente pagos relacionados con la operación del actual aeropuerto por US\$33 millones, los mismos que han sido capitalizados.

El resultado del año se detalla como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Facturación de servicios operacionales	81,177	75,628
Costos operacionales	(20,606)	(19,702)
Otros intereses, neto	<u>17</u>	<u>319</u>
Total	<u>60,588</u>	<u>56,245</u>

Facturación de Servicios Operacionales - Un detalle de facturación de servicios operacionales, es como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Facturación de servicios regulados:		
Tarifas por servicios aeroportuarios	25,085	24,514
Tarifas de pasajeros	<u>42,352</u>	<u>39,578</u>
Subtotal	67,437	64,092
Facturación de servicios no regulados	<u>13,740</u>	<u>11,536</u>
Total	<u>81,177</u>	<u>75,628</u>

Costos Operacionales - Un detalle de los costos operacionales, es como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Operación y mantenimiento	10,792	10,801
Generales y administrativos	6,026	5,232
Honorarios de concesión CORPAQ	1,724	1,676
Seguros	1,864	1,777
Depreciación	<u>200</u>	<u>216</u>
Total	<u>20,606</u>	<u>19,702</u>

El resultado de operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS) no constituye el aporte real en efectivo provisto para inversión en la construcción del NQIA, como se demuestra a continuación:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Resultado contable del AIMS	60,588	56,245	53,820
Más ajustes que no significan flujo de efectivo	<u>2,301</u>	<u>2,180</u>	<u>1,758</u>
Resultado ajustado del AIMS	62,889	58,425	55,578
Cambios en el capital de trabajo:			
Cambios en activos	(15,154)	(10,392)	(8,686)
Cambios en pasivos	<u>6,682</u>	<u>3,401</u>	<u>322</u>
Flujo de efectivo de actividades operativas del AIMS	54,417	51,434	47,214
Movimiento neto de cuentas bancarias utilizadas en el AIMS	1,616	(709)	(2,711)
Transferencia de efectivo a fondos restringidos	<u> </u>	<u>(289)</u>	<u>(1,900)</u>
Efectivo neto restringido para inversiones en NAIQ	<u>56,033</u>	<u>50,436</u>	<u>42,603</u>
Efectivo neto restringido acumulado para inversión en el NAIQ	<u>192,688</u>	<u>136,655</u>	<u>86,219</u>

12. CUENTAS POR PAGAR A COMPAÑÍAS RELACIONADAS

Un resumen de cuentas por pagar a compañías relacionadas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
<u>Corto Plazo:</u>		
ADC & HAS Management Ltd.	3,957	2,030
ADC Management Ltd.	2,894	1,594
Quito Airport Consortium Inc	280	1,407
AECON Construction Group Inc.	363	363
AECON Concessions	<u>40</u>	<u>177</u>
Total	<u>7,534</u>	<u>5,571</u>
<u>Largo Plazo:</u>		
Interés por pagar:		
AG Concessions Inc.	6,329	4,522
AECON Investment Corp.	6,318	4,525
Icaros Development Corp.	4,670	3,391
Black Coral Investment Inc.	<u>1,165</u>	<u>841</u>
Total	<u>18,482</u>	<u>13,279</u>

Interés por Pagar - De acuerdo con la Primera Enmienda y Reestructuración del acuerdo de Deuda Subordinada, firmada por los accionistas y Corporación Quiport el 26 de abril de 2006, en cada fecha de pago de intereses, Quiport pagará, utilizando sus Fondos Disponibles, a cada prestamista de Deuda Subordinada el valor proporcional o los intereses devengados de la Deuda Subordinada. Si, en cualquier fecha de pago de los intereses antes de la fecha de vencimiento final, no hubieran suficientes Fondos Disponibles de Quiport para pagar en su totalidad los intereses pagaderos en dicha fecha de pago, se utilizará los Fondos Disponibles de Quiport en la medida posible y, si no se ha producido ningún Evento de Incumplimiento o que se mantenga, el valor de la deficiencia será capitalizado y los intereses serán devengados a la tasa de interés de conformidad con la cláusula 7.1, siempre que en la fecha del pago final todos los intereses devengados sean pagados en su totalidad por Quiport.

13. OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Conforme el contrato de concesión, Quiport tiene la obligación de pagar a CORPAQ US\$10 millones que serán utilizados para el mejoramiento de la vía Interoceánica en Quito o para la construcción de la nueva vía de acceso al nuevo aeropuerto.

14. OTROS GASTOS ACUMULADOS Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

Un detalle de otros gastos acumulados y otras cuentas por pagar es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Canadian Commercial Corporation	5,689	19,947
Provisiones por servicios (1)	2,380	2,109
Intereses y comisiones por pagar	1,843	1,904
IVA por pagar	112	97
Retenciones en la fuente por pagar	13	24
Otros	<u>3</u>	<u>2</u>
Total	<u>10,040</u>	<u>24,083</u>

(1) Incluye US\$829 mil por pagar a ADC & HAS Management Ecuador relacionados con el honorario de administración del actual aeropuerto (US\$1 millón en el año 2009).

Canadian Commercial Corporation - De acuerdo con el Contrato de Concesión firmado entre la CCC y CORPAQ, Quiport tiene 45 días para efectuar los pagos correspondientes aprobados por los prestamistas. Al 31 de diciembre del 2010, el saldo incluye una provisión para cubrir el avance de la construcción correspondiente al período de enero 2010 a noviembre 2010 pendientes de pago desde que los prestamistas suspendieron los desembolsos para pagos de la construcción.

15. IMPUESTO A LA RENTA

La Corporación no está sujeta al pago de impuesto a la renta, debido a que con fecha 3 de enero del 2007, el Directorio de la empresa CORPAQ, conoció y aprobó la solicitud presentada por la Corporación Quiport S.A. como usuaria de la Zona Franca.

Según el capítulo XII del Régimen Tributario de la Ley de Zonas Francas los principales beneficios tributarios son como sigue:

- Las Empresas Administradoras y los usuarios de las zonas francas, para todos sus actos y contratos que se cumplan dentro de las zonas francas, gozarán de una exoneración del ciento por ciento del impuesto a la renta o de cualquier otro que lo sustituya, así como del impuesto al valor agregado, del pago de impuestos provinciales, municipales, y cualquier otro que se creare, así requiera de exoneración expresa.
- Los usuarios de las zonas francas gozarán así mismo de una exoneración total del impuesto sobre patentes y de todos los impuestos vigentes sobre la producción, el uso de patentes y marcas, las transferencias tecnológicas y la repatriación de utilidades.
- Las empresas administradoras y los usuarios de una zona franca gozarán de las exenciones señaladas en este capítulo por un período de 20 años contados desde la resolución que autorice su instalación, que podrán ser prorrogables, a criterio del CONAZOFRA.

- Los pagos que realicen los usuarios por concepto de servicios ocasionales a técnicos extranjeros estarán exonerados del pago del impuesto a la renta y no causarán retención en la fuente.

Con fecha diciembre 29 del 2007, mediante Registro Oficial No. 242, se publicó la Ley Reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador, la cual introduce cambios importantes respecto al impuesto a la renta y su determinación con efecto a partir de enero 1 del 2008; sin embargo, basado en el “Contrato de Inversión” firmado el 24 de junio del 2003, entre Corporación Quiport S.A. y el Estado Ecuatoriano, la administración de la Corporación estima que las reformas tributarias no le afectan porque el referido Contrato establece una estabilidad legal y del régimen tributario de 20 años desde su fecha efectiva.

Con fecha abril 1 del 2008, el Servicio de Rentas Internas comunicó a la Corporación la revisión de las obligaciones tributarias correspondientes a los tributos de los ejercicios fiscales de los años 2004, 2005 y 2006. El 27 de marzo del 2009, la Administración Tributaria emitió el Acta de Determinación Definitiva No. 1720090100180, por concepto de Impuesto a la Renta por el ejercicio económico 2004, sin determinar diferencias en la declaración de Ingresos, Costos y Gastos ni valores pendientes de pago por el ejercicio económico sujeto a revisión. Posteriormente el 6 de abril del 2009, la Administración Tributaria emitió las Actas de Determinación Definitivas No. 1720090100181 y No. 1720090100182, por concepto de Impuesto a la Renta de los ejercicios económicos 2005 y 2006 respectivamente, sin determinar diferencias en la declaración de Ingresos, Costos y Gastos ni valores pendientes de pago por los ejercicios económicos revisados.

Con fecha marzo 26, 2009, el Servicio de Rentas Internas reconoció a favor de la Corporación US\$13 mil y US\$268 mil de retenciones en la fuente de Impuesto a la Renta por los ejercicios económicos 2005 y 2006, más los respectivos intereses.

Con fecha diciembre 29 del 2010, mediante Registro Oficial se publicó el Código Orgánico de la Producción, que elimina el régimen de las Zonas Francas, sin embargo se mantiene para las Empresas Administradoras y los usuarios de las zonas francas previamente registradas, todos los derechos y obligaciones establecidas al momento que los usuarios se registraron.

16. PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO

Un detalle de préstamos a largo plazo es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos por pagar a compañías relacionadas con vencimiento en julio del 2037 y con una tasa de interés nominal anual que fluctúa entre el 5% y el 9.36%	72,850	68,850
Préstamo por pagar a Overseas Private Investment Corporation con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo 2021 y con una tasa de interés nominal anual que fluctúa entre el 4.30% y 8.59% (6.85 y 8.59% en el año 2009)	125,718	126,988
Préstamo por pagar a Export - Import Bank con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo 2021 y con una tasa de interés nominal anual de 4.9% (A)	47,045	47,520
Préstamo por pagar a Inter - American Development Bank con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo 2021 y con una tasa de interés nominal anual que fluctúa entre el 6.25% y 9.22% (7.40% y 9.22% en el año 2009)	48,852	49,345
Préstamo por pagar a Export Development Canada con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo 2021 y con una tasa de interés nominal anual que fluctúa entre el 10.19% y 10.65% (en el año 20010 y 2009)	<u>24,186</u>	<u>24,431</u>
Total	318,651	317,134
Menos vencimientos corrientes	<u>13,016</u>	<u>4,387</u>
Total obligaciones largo plazo	<u>305,635</u>	<u>312,747</u>

(A) Al 31 de diciembre del 2010 y 2009, el préstamo otorgado por Export - Import Bank incluye US\$10 millones correspondiente al 26.51% del exposure fee que forma parte del financiamiento.

Un detalle del total de líneas de crédito aprobadas para la construcción del nuevo aeropuerto es como sigue:

	... Diciembre 31...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Overseas Private Investment Corporation	200,000	200,000
Inter-American Development Bank	75,000	75,000
Export-Import Bank	63,888	63,888
Export Development Canada	<u>37,500</u>	<u>37,500</u>
Total	376,388	376,388
Valores desembolsados hasta el 31 de diciembre del 2010 y 2009	<u>248,284</u>	<u>248,284</u>
Saldo a ser desembolsado entre el 1 de enero del 2010 y el 31 de diciembre del 2010	<u>128,104</u>	<u>128,104</u>

Bajo la estructura establecida por Corporación Quiport S.A. y sus prestamistas "Project Finance" no existen garantías financieras por los préstamos otorgados más que los contratos suscritos por la Corporación, relacionados con el Contrato de Concesión. Los contratos incluyen, aquellos relacionados con la generación de ingresos con los clientes de la Corporación, así como los servicios contratados con sus proveedores, y todos los contratos relacionados con la Concesión y no limitados a los celebrados con CORPAQ y/o el Municipio de Quito. En adición, se encuentra prendado el capital de los accionistas de la Corporación entregado directamente o a través de compañías intermediarias. De acuerdo con la Sección 6.1.20 y 6.1.21 de los Términos Comunes de préstamos suscritos entre la Corporación y sus prestamistas, la Corporación debe cumplir con todos los contratos colaterales suscritos con sus prestamistas, los cuales, a la fecha de reporte, han sido cumplidos.

Como resultado de la controversia entre Quiport, CORPAQ y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, los prestamistas hasta el 31 de diciembre del 2010 suspendieron la entrega de desembolsos.

Corporación Quiport conforme establecen los contratos de crédito, a partir del mes de noviembre del 2010, realizó el primer pago de capital de las deudas contraídas con los diferentes bancos que financian el proyecto.

Préstamos por Pagar a Compañías Relacionadas - Un detalle de los préstamos por pagar a compañías relacionadas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Aecon Investment Corp.	25,495	23,495
AG Concessions Inc.	25,495	23,495
Icaros Development Corp.	17,213	17,213
Black Coral Investment Inc.	<u>4,647</u>	<u>4,647</u>
Total	<u>72,850</u>	<u>68,850</u>

17. PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

Capital Social - El capital social autorizado consiste de 1,000,000 de acciones de US\$1.00 valor nominal unitario.

Requerimientos Externos de Capital - La Corporación está sujeta a satisfacer a sus prestamistas con requerimientos mínimos de acuerdo con la Cédula de Eventos de Crédito (CES) aprobada por los prestamistas. Tales cédulas determinan los requerimientos mensuales de capital provenientes del flujo de operaciones, contribución de los accionistas y desembolsos de los prestamistas de acuerdo con los compromisos de crédito. Como resultado de esta situación los accionistas de la Corporación deben contribuir con US\$74 millones para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, así como se le ha requerido una garantía de US\$43 millones como patrimonio contingente de los cuales US\$21.5 millones deben ser entregados a la terminación técnica del proyecto y el saldo a la terminación financiera. Los referidos valores están respaldados con cartas de crédito emitidas por los accionistas.

Aportes para Futuras Capitalizaciones - Corresponde a los pagos efectuados por AG Concesiones Inc. y AECON Investment Corp., que se acreditaron en las cuentas bancarias de la Corporación desde abril a diciembre de 2010. Estos fondos fueron aportados por los inversionistas del proyecto para cumplir sus obligaciones con terceros.

18. TRANSACCIONES SIGNIFICATIVAS CON COMPAÑÍAS RELACIONADAS

Las principales transacciones con compañías relacionadas, se desglosan como sigue:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos:		
Aecon Investment Corp.	2,000	1,194
AG Concessions Inc.	2,000	1,194
Icaros Development Corporation		875
Black Coral Investments Inc.		<u>236</u>
Total	<u>4,000</u>	<u>3,499</u>
Gastos administrativos y logísticos:		
ADC & HAS Management Ecuador S.A.	8,864	8,492
Quito Airport Consortium Inc.	7,469	3,800
Airport Development Corporation	<u>776</u>	<u>1,035</u>
Total	<u>17,109</u>	<u>13,327</u>
Intereses por préstamos:		
Icaros Development Corporation	1,279	1,264
Aecon Investment Corp.	1,804	1,696
AG Concessions Inc.	1,797	1,692
Black Coral Investments Inc.	<u>324</u>	<u>320</u>
Total	<u>5,204</u>	<u>4,972</u>
Gastos por servicios técnicos:		
ADC & HAS Management Ltd	1,842	1,475
ADC Management Ltd.	1,301	1,237
Aecon Concessions Inc.	<u>311</u>	<u>970</u>
Total	<u>3,454</u>	<u>3,682</u>

19. PRECIOS DE TRANSFERENCIA

La Corporación no dispone del estudio de precios de transferencia correspondiente al año 2010, requerido por disposiciones legales vigentes, en razón de que el plazo para su presentación ante las autoridades tributarias, vence en el mes de junio del año 2011. Dicho estudio constituye una base para determinar si las operaciones con partes relacionadas han sido efectuadas a precios razonables que se aproximan a valores de plena competencia. A la fecha de emisión de los estados financieros, dicho estudio se encuentra en proceso de ejecución y la Administración de la Corporación considera que los efectos del mismo, si hubiera, carecerían de importancia relativa. Al 31 de diciembre del 2009, la Corporación efectuó el estudio de precios de transferencia en el cual se estableció que las transacciones con partes relacionadas han sido efectuadas a precios razonables que se aproximan a valores de plena competencia.

20. COMPROMISOS

Al 31 de diciembre del 2010, los compromisos más importantes son como sigue:

Contrato de Concesión:

Contribuciones viales: El concesionario debe pagar a CORPAQ la cantidad de US\$10 millones que serán utilizados para el mejoramiento de la vía Interoceánica o para la construcción de la nueva vía de acceso. La cantidad mencionada será pagada al Agente del Colateral en el Exterior para depósito en cuenta de contribución para la autopista dentro de treinta días después de que CORPAQ entregue al Concesionario y al representante de los prestamistas, no más tarde que dos años antes de la fecha de terminación del aeropuerto contratos o acuerdos definitivos para el diseño final, financiación y construcción de la nueva vía de acceso. Como parte de la segunda enmienda al contrato de concesión, esta contribución ha sido revisada. Adicionalmente, deberá pagar la cantidad de US\$4 millones para permitir que CORPAQ adquiera los terrenos necesarios para la vía de acceso.

Garantía de cumplimiento: En o antes de la fecha efectiva, el concesionario deberá presentar una garantía de cumplimiento a favor de CORPAQ, el monto de esta garantía será de US\$5 millones hasta la fecha de operación del nuevo aeropuerto y de US\$10 millones para el tiempo restante del período de concesión.

Contrato de Construcción - El contrato fue firmado el 22 de junio del 2005 entre CCC y la CORPAQ, en el cual se establece que ellos pueden realizar las subcontrataciones del exterior y locales para la construcción del nuevo aeropuerto. El 24 de agosto del 2005, se firma el contrato de subcontratación entre CCC y AECON Group y posteriormente el 28 de junio del 2006 se da inicio a la construcción del nuevo aeropuerto, los cuales se comprometen a realizar la construcción en 57 meses a partir de la fecha efectiva por un monto aproximado de US\$413.7 millones.

Durante el tercer trimestre del 2008, una orden de variación del contrato de construcción fue emitida y aprobada en agosto 19 del 2008. La variación corresponde a trabajo adicional que no estuvo previsto en el plan original y está relacionado con cambios en el planeamiento, extensión de la pista, edificio de pasajeros, incremento del tamaño de la torre de control y varios otros ítems. El total de los trabajos adicionales asciende a US\$27.1 millones.

Al 31 de diciembre de 2010, existen seis (6) Las órdenes de variación adicional pendientes de aprobación por un monto igual a US\$8.3 millones.

Acuerdo de Instalaciones para Servicio de Combustible

Allied Ecuatoriana como operador de las instalaciones de combustible firmó un acuerdo de 20 años con Quiport el 1 de abril de 2009, para la construcción, operación y mantenimiento de las instalaciones para servicio de combustible en el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, y el suministro de combustibles y servicios relacionados en el Nuevo Aeropuerto.

Allied Ecuatoriana construirá, mantendrá y operará el Servicio de Combustible con los estándares satisfactorios de Quiport y los representantes de los prestamistas. Allied Ecuatoriana pagará a Quiport una tarifa de Concesión y una tarifa anual como un porcentaje de los ingresos derivados de los servicios de instalaciones de combustible.

La responsabilidad de Quiport entre otros son proveer una cooperación razonable buscando la asistencia de las autoridades pertinentes, proveer el derecho de acceso a Allied y sus subcontratistas a las facilidades de combustible y las áreas relevantes del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, y proporcionar información sobre cualquier evento que pueda potencialmente afectar al proyecto.

Acuerdo de Protección de Inversión - Con fecha 23 de junio del 2003, el Estado Ecuatoriano a través del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad y las Empresas Aecon Construction Group Inc., Adc Management Ltd.; Corporación Quiport S.A celebraron un contrato de inversión de cuantía indeterminada. Mediante Oficio N° 75 de junio del año 2003, el Subsecretario de Comercio del Exterior emitió un informe favorable para la suscripción de este Contrato. Un resumen de las principales cláusulas es como sigue:

Inversionistas:

- . Aecon Construction Group Inc.
- . ADC Management Ltd.

Empresa receptora:

- . Corporación Quiport S.A.

Objeto - Establecer las garantías y seguridades generales y específicas que protegerán a los Inversionistas y a la Empresa Receptora con respecto de las Inversiones que habrán de efectuarse o recibirse, según el caso, así como el régimen, contenido, duración y alcance de dichas garantías y seguridades generales y específicas.

Art. 5 Garantías y Seguridades Totales:

5.1. De conformidad con el Art. 16 del Reglamento, el Estado garantiza que ni el Estado ni ninguna Institución del Estado obstruirán, demorarán ni afectarán en ninguna forma los derechos de los Inversionistas o de la Empresa Receptora de conformidad con las garantías específicas y generales establecidas en este Contrato de Inversión y en los Acuerdos del Proyecto,

Art. 6. Garantías y Seguridades Específicas:

El Estado otorga a los Inversionistas y a la Empresa Receptora las siguientes garantías y seguridades específicas:

- 6.1. Estabilidad Jurídica Específica
- 6.2. Estipulación Expresa con Respecto a Aspectos Tributarios
- 6.3. Libre Remisión o Repatriación de Capital, Utilidades y otros Pagos al Exterior
- 6.4. Exportación, importación y comercialización
- 6.5. No discriminación
- 6.6. Propiedad y no Expropiación sin indemnización

Art. 7. Plazo del Contrato y Período de Estabilidad

7.1. El contrato entrará en vigencia en la Fecha Efectiva, y se mantendrá durante todo el plazo de vigencia del Contrato de Concesión y hasta que el Contrato de Concesión sea válidamente terminado de conformidad con sus términos.

7.2. La estabilidad sobre Aspectos Tributarios se mantendrá vigente por un plazo mínimo 20 años contados desde la Fecha de Suscripción.

7.3. El Ministerio de Industrias Comercialización y Pesca informará al SRI acerca de las ampliaciones del plazo de estabilidad tributaria.

Art. 14. Arbitraje - El arbitraje tendrá lugar en los Estados Unidos de América, país que es parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.

Art. 15. Indemnización - El Estado indemnizará y mantendrá indemne al Inversionista y a la Empresa Receptora, por todos los Daños y Perjuicios que se relacionen a:

(a) cualquier infracción por el Estado o por cualquier Institución del Estado, ya sea culposa, de cualquiera de las obligaciones del Estado bajo este Contrato de Inversión,

(b) cualquier incumplimiento por cualquier Institución del Estado, ya sea culposos, de cualquiera de las obligaciones asumidas por dicha Institución del Estado bajo cualquier Acuerdo del Proyecto,

(c) el acontecimiento de algún Evento Político.

Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust - El 24 de marzo del 2006, se firmó el contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración y Garantía (Fideicomiso Mercantil Quiport Onshore Trust), un resumen del contrato es como sigue:

Constituyentes:

- Corporación Quiport S.A.

Beneficiarios:

- Export Development Canadá (EDC)
- Export Import Bank of the United States (Ex-Im Bank)
- Inter-American Development Bank (IDB)
- Overseas Private Investment Corporation (OPIC)
- La Salle Bank National Association (Agente Colateral en el Exterior)

Patrimonio Autónomo - Forma parte del patrimonio autónomo lo siguiente:

- Todos los derechos de cobro del Proyecto presentes y futuros de propiedad de la prestataria y de propiedad de CORPAQ con respecto a la parte aportada por ella.
- Todos los documentos de crédito y garantía presentes y futuros de la prestataria y cualquier rédito que ellos generen.
- Todos los fondos depositados eventualmente en las cuentas locales y todos los fondos existentes en las demás cuentas de ahorro, otras cuentas presentes y futuras de la prestataria mantenidas en cualquier institución financiera en el Ecuador.
- Además, el patrimonio del Fideicomiso local incluirá todas las sumas de dinero y activos ya sea que se deriven o no del patrimonio del fideicomiso local.
- Las rentas locales del proyecto entregadas a título de fideicomiso mercantil.

Objeto del Fideicomiso - El objeto del fideicomiso local es la creación de un patrimonio autónomo para garantizar el pago total y el cumplimiento de las obligaciones.

Un resumen de los estados financieros del fideicomiso es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	2010	2009
	(en miles de U.S. dólares)	
Activos corrientes:		
Cuentas corrientes en bancos locales	802	2,083
Cuentas por cobrar clientes, neto	<u>2,527</u>	<u>2,477</u>
Total activos	<u>3,329</u>	<u>4,560</u>
Patrimonio	<u>3,329</u>	<u>4,560</u>

Acuerdo de Términos Comunes - Con fecha 23 de mayo del 2006, Quiport firmó un acuerdo de términos comunes para normar la entrega de financiamiento con Overseas Private Investment, Inter - American Development Bank, Export - Import Bank of The United States y Export - Development Canadá (entidades encargadas de financiar la construcción del nuevo aeropuerto) y el ABN Amro Bank N.V. en su calidad de agente facilitador y administrador. Este acuerdo básicamente norma los procedimientos a aplicarse en los desembolsos, garantías, pagos, incumplimientos de pagos, seguros, calendario de vencimientos, fijación de las tarifas y otros asuntos misceláneos.

Los préstamos están garantizados con los flujos futuros del proyecto para lo cual se ha constituido un fideicomiso como respaldo, entregado a los prestamistas en el exterior.

Líneas de Crédito Aprobadas - Un detalle del total de líneas de crédito aprobadas para financiar la construcción del nuevo aeropuerto es como sigue:

	(en miles de U.S. dólares)
Overseas Private Investment	200,000
Inter - American Development Bank	75,000
Export - Import Bank of The United States	63,888
Export - Development Canadá	<u>37,500</u>
Total	<u>376,388</u>

21. GARANTÍAS

Al 31 de diciembre del 2010, existen las siguientes garantías según lo establecido en el contrato de concesión:

<u>Activos en Garantía</u>	<u>Valor Asegurado</u> (en miles de U.S. dólares)	<u>Pasivos Garantizados</u>
Póliza de seguro	534,000	Todo riesgo por la construcción del nuevo aeropuerto.
Póliza de seguro	25,000	Responsabilidad civil con respecto al cumplimiento de obligaciones del personal.
Póliza de seguro	460,000	Eventuales incidentes en caso de terrorismo.
Póliza de seguro	230,000	Multiriesgo con respecto a la seguridad del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
Póliza de seguro	500,000	Fiel cumplimiento del contrato de la construcción del nuevo aeropuerto.

22. EVENTOS SUBSECUENTES

Entre el 31 de diciembre de 2010 y la fecha de la emisión de estados financieros (mayo 10 del 2011) a excepción de los nuevos acuerdos, como resultado de la renegociación que entró en vigencia a partir de febrero 5 del 2011, tal como se describe a continuación, no se produjeron otros eventos que, en opinión de la Administración podrían tener un efecto material sobre los estados financieros.

Acuerdo de consentimiento y reestructuración

Los prestamistas, Quiport y los patrocinadores, firmaron el acuerdo de consentimiento y reestructuración en febrero 4 del 2011, para restablecer las condiciones de financiamiento, y actualizar las obligaciones contractuales del préstamo.

Los principales acuerdos del documento son los siguientes:

- Liberar los US\$11,633,631.05 de fondos restringidos mantenidos como reserva.
- Liberar un valor de US\$52,341,454 al contratista de la obra como sigue: (i) US\$29,689,105 para pagos aprobados y pagos certificados de avance por el período agosto del 2009 y noviembre 30 del 2010 y (ii) US\$22,652,349 para anticipos de acuerdo al contrato de construcción enmendado.
- Compromiso para pagar US\$5 millones como cuota de reestructuración a los prestamistas
- Dividir la deuda con los prestamistas en dos tramos: Tramo A: los valores desembolsados desde la fecha inicial de crédito y hasta julio 2009 (fecha del evento político) por el valor de US\$248,283,589; y, tramo B: los desembolsos a ser hechos desde agosto del 2009 y hasta el final del período de disponibilidad de cada banco por el valor de US\$128,103,962. Cada tramo

tiene un cronograma de repago diferentes.

- Intercambio de obligaciones de la contribución a la vía de acceso por el equipo de seguridad por US\$10 millones.

Acuerdo de Alianza Estratégica

- La fecha efectiva de la declaración fue el 4 de febrero del 2011, seguida de la firma de los documentos incluyendo el Acuerdo de Alianza Estratégica.
- Con fecha diciembre 24 del 2010, el Consejo Municipal emitió la ordenanza publicada en el Registro Oficial No. 358 de enero 8, 2011 estableciéndose las tarifas para el proyecto.

Acuerdo de Recaudación de las Tasas

- Quiport y el Municipio firmaron el Acuerdo de cobro de tarifas en enero 24 del 2011; el principal compromiso de este acuerdo es que Quiport es designado como agente de cobro de los impuestos aeroportuarios del Municipio. Desde el 5 de febrero del 2011, el fideicomiso de tarifas empezó a operar conforme el acuerdo de cobro de tarifas.