

## **CORPORACIÓN QUIPORT S.A.**

### **NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2011**

---

#### **1. OPERACIONES E INFORMACION GENERAL**

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 Internacional Mariscal Sucre (AIMS) 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), entre otros. Estas compañías estuvieron involucradas en revisar 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 ha estado administrando 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.

Con fecha enero 27 del 2006, la Corporación alcanzó la fecha efectiva conforme se establece en la primera enmienda del 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 de 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".

### **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 los términos del Contrato de Concesión deben ser renegociados. 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 afectó el progreso del proyecto y causó 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".

**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 periodo 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 los beneficios económicos no estarán sujetos a ajustes en el caso en el que el desempeño real del proyecto sea mayor o menor que las cantidades previstas por 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 el contrato de Alianza Estratégica. 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 una 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 del Municipio como concepto de pago de 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.

## **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 nueve 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 a 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 haya proporcionado a Quiport y los prestamistas 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, 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.

## 2. ADOPCIÓN DE NORMAS NUEVAS Y REVISADAS

### 2.1 Normas e Interpretaciones emitidas pero aún no efectivas

La Corporación no ha aplicado las siguientes Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), nuevas y revisadas que han sido emitidas pero aún no son efectivas:

<u>NIIF</u>	<u>Título</u>	<u>Efectiva para los periodos anuales que empiecen en o después de</u>
NIIF 7	Instrumentos Financieros: Revelaciones - Enmiendas resultantes de las Actualizaciones a las NIIF emitidas en mayo del 2010.	Julio 1, 2011.
NIIF 9	Instrumentos Financieros: -Introducción de la nueva clasificación y medición de activos financieros que reemplaza a la clasificación y medición previamente incluidos en la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y valoración (NIC 39).	Enero 1, 2013
NIIF 12	Revelación de participación en otras entidades	Enero 1, 2013
NIIF 13	Mediciones a valor razonable	Enero 1, 2013

La Administración anticipa que estas enmiendas que serán adoptadas en los estados financieros de la Corporación en los períodos futuros tendrán un impacto sobre los importes de los activos y pasivos y las revelaciones de la Corporación. Sin embargo, no es posible proporcionar una estimación razonable de ese efecto hasta que un examen detallado haya sido completado.

### 2.2 Normas e Interpretaciones efectivas en el periodo corriente sin efecto

<u>NIIF</u>	<u>Descripción</u>
NIC 1	Presentación de los Estados Financieros - Modificaciones resultantes de las Mejoras en las NIIF emitidas en mayo del 2010.
NIC 24	Estado de flujos de efectivo - Modificaciones resultantes de las Mejoras en las NIIF emitidas en abril del 2009.
NIC 32	Instrumentos Financieros: presentación - enmiendas relacionadas con la clasificación de la emisión de derechos.
CINIIF 19	Cancelación de Pasivos Financieros con Instrumentos de Patrimonio.

La Administración considera que la aplicación de las normas nuevas y revisada durante el año 2011, detalladas anteriormente, no ha tenido un efecto material sobre la posición financiera de la Corporación, los resultados de sus operaciones o sus flujos de efectivo.

### **3. POLÍTICAS CONTABLES SIGNIFICATIVAS**

**Declaración de Cumplimiento** - Los estados financieros fueron preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

**Aplicación por primera vez de NIIF en Ecuador** - Para propósitos de elaboración de los estados financieros presentados a la Superintendencia de Compañías del Ecuador, la Corporación preparó sus estados financieros hasta el 31 de diciembre del 2010, de acuerdo con principios generalmente aceptados en el Ecuador, los cuales difieren de las Normas Internacionales de Información Financiera.

La Superintendencia de Compañías del Ecuador estableció mediante Resolución No. 06.Q.ICI.004 del 21 de agosto del 2006, la adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y su aplicación obligatoria por parte de las compañías y entidades sujetas a su control y vigilancia, a partir del 1 de enero de 2009, la cual fue ratificada con la Resolución No. ADM 08199 del 3 de julio del 2008. Adicionalmente, se estableció el cumplimiento de un cronograma de aplicación según lo dispuesto en la Resolución No. 08.G.DSC.010 del 20 de noviembre del 2008. De acuerdo con este cronograma, la Corporación está obligada a presentar sus estados financieros de acuerdo con NIIF en el Ecuador a partir del 1 de enero del 2011.

La Corporación no adoptó NIIF por primera vez en el Ecuador considerando la Norma Internacional de Información Financiera - Adopción por primera vez (NIIF 1), en razón de que la referida norma no es de aplicación cuando la Compañía ha emitido en años anteriores estados financieros que contenían una declaración de cumplimiento con las NIIF y que son de uso público; por lo tanto, para la preparación de los presentes estados financieros, la Corporación mantuvo las políticas contables utilizadas en la elaboración de los estados financieros en NIIF emitidos en años anteriores.

Adicionalmente, para cumplir con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Compañías del Ecuador, la Corporación disgregó de las utilidades retenidas las diferencias entre las políticas contables basadas en NIIF y las normas aplicables en el Ecuador. Un resumen de las referidas diferencias se presenta en la Nota 19.3.

**Bases de Presentación** - Los estados financieros fueron preparados en U.S. dólares en base al costo histórico, excepto por la valoración de determinados activos no corrientes y de instrumentos financieros.

**Uso de Estimaciones** - Los estados financieros fueron preparados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera requiere que la administración efectúe ciertas estimaciones y establezca varios supuestos inherentes a la actividad económica de la entidad con el propósito de determinar la valoración y presentación de determinados elementos que forman parte de los estados financieros. En opinión de la gerencia, dichas estimaciones y suposiciones se basaron en la información disponible en ese momento, pero los resultados reales podrían diferir de las estimaciones.

Las estimaciones y juicios subyacentes se revisan de forma regular. Las revisiones y estimaciones contables son reconocidas en el período de revisión y en los períodos futuros, si la revisión afecta al período actual como a los subsiguientes.

Un resumen de las principales prácticas contables utilizadas por la Corporación en la preparación de sus estados financieros es como sigue:

**Reconocimiento de Ingresos** - 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.

Desde el 5 de febrero del 2011, como resultado del proceso de renegociación, Quiport está reconociendo cómo único ingreso las tarifas de los no regulados. Las tarifas de los regulados son reconocidos como un ingreso diferido debido a que constituye una contribución.

**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.

**Activos Intangibles** - Quiport aplica el modelo de activos intangibles de acuerdo con la CINIIF 12 *Acuerdo de Concesión de Servicios* and SIC 29 *Revelación - Acuerdo de Concesión de Servicios* para la contabilización del Contrato de Concesión y las revelaciones correspondientes en los estados financieros.

- **Nuevo Aeropuerto** - Incluye costos y gastos relacionados con la obtención de la concesión para el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. Además, incluye costos y gastos relacionados con la construcción del NAIQ. A partir del 04 de febrero 2011, la Corporación modificó su política contable con respecto a la capitalización de los costos y gastos relacionados con la construcción de la NAIQ.

Estos gastos se amortizarán una vez que la construcción del NAIQ se haya terminado y se encuentre en funcionamiento. El plazo de amortización será durante el período de servicio remanente de la concesión.

- **Actual Aeropuerto** - Corresponde a activos intangibles procedentes de los derechos concedidos en virtud del Contrato de Concesión para el uso de los flujos de efectivo de las operaciones del AIMS. El valor de este derecho es calculado con el valor razonable de los flujos futuros netos que se generen de la operación durante el período de construcción. Estos valores se amortizan durante el período de construcción del NAIQ.

**Deterioro del Valor de los Activos Tangibles e Intangibles** - A la fecha de cada estado de situación financiera, la Corporación revisa el valor en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos activos han sufrido una pérdida por deterioro. En tal caso, se calcula el importe recuperable del activo a fin de determinar el valor de la pérdida por deterioro. Cuando no es posible estimar el importe recuperable de un activo individual, la Corporación calcula el importe recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece dicho activo. Los activos intangibles con una vida útil indefinida o todavía no disponibles para su uso deben ser sometidos a una comprobación de deterioro anualmente, o con mayor frecuencia si existe cualquier indicación de que podría haberse deteriorado su valor.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos el costo de vender el activo y el valor en uso. Al estimar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados son descontados del valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleja las valoraciones

actuales del mercado respecto al valor temporal del dinero y los riesgos específicos para el activo para los cuales no se han ajustados los estimados de flujo de efectivo futuros.

Si el importe recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) calculado es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su importe recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados, salvo si el activo se registra a un importe revaluado, en cuyo caso se debe considerar la pérdida por deterioro como una disminución en la revaluación

Cuando una pérdida por deterioro es revertida, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) aumenta al valor estimado revisado de su importe recuperable, de tal manera que el valor en libros incrementado no excede el valor en libros que se habría calculado si no se hubiera reconocido la pérdida por deterioro para dicho activo (o unidad generadora de efectivo) en años anteriores. El reverso de una pérdida por deterioro es reconocido automáticamente en resultados, salvo si el activo correspondiente se registra al importe revaluado, en cuyo caso el reverso de la pérdida por deterioro se maneja como un aumento en la revaluación.

**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.

**Ingresos Diferidos** - La contribución proveniente de la valorización de las operaciones del actual aeropuerto ha sido registrada como ingreso diferido y será amortizada una vez que el nuevo aeropuerto haya sido construido y se encuentre operando durante el remanente del período de la concesión.

**Impuestos** - Quiport 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.

**Estimación del Valor Razonable** - Quiport ha determinado al valor razonable de ciertos activos utilizando la información disponible en el mercado, y los métodos adecuados de valoración. Sin embargo, al interpretar la información del mercado para la estimación del valor razonable, el uso de juicios es necesario. El valor razonable de caja y bancos, cuentas por cobrar, deuda a corto plazo y cuentas por pagar son iguales a los valores registrados debido a que los vencimientos de estos instrumentos financieros son de corto plazo.

**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. Cuando el efecto monetario en el tiempo es importante, la cantidad provisionada es el valor presente de los gastos que se esperan incurrir para cumplir con la obligación.

**Compensación de Saldos y Transacciones** - Como norma general en los estados financieros no se compensan los activos y pasivos, tampoco los ingresos y gastos, salvo aquellos casos en los que la compensación sea requerida o permitida por alguna norma y esta presentación sea el reflejo de la esencia de la transacción.

Los ingresos y gastos con origen en transacciones que, contractualmente o por una norma legal, contemplan la posibilidad de compensación y la Corporación tiene la intención de liquidar por su importe neto o de realizar el activo y proceder al pago del pasivo de forma simultánea, se presentan netos en resultados.

**Activos Contingentes y Pasivos contingentes** - Los activos y pasivos contingentes no son reconocidos en los estados financieros, pero se dan a conocer en una nota a los estados financieros a menos que la posibilidad de entrada o salida de los recursos, sea probable. Los activos y pasivos contingentes son reconocidos en los estados financieros por el período en el que las probabilidades, ocurran, es decir, en el caso de los pasivos cuando sea probable o de virtual certeza, y en el caso de los activos, cuando la entrada o salida de los recursos, respectivamente, pueda ocurrir.

### **Instrumentos Financieros**

Los activos y pasivos financieros son reconocidos en el balance de la Corporación, cuando la Corporación forma parte de las disposiciones contractuales del instrumento, como sigue:

- **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.
- **Fondos restringidos del Fideicomiso** - Corresponde al manejo de efectivo restringido en cuentas del fideicomiso onshore, bajo acuerdos financieros.
- **Cuentas por Cobrar Comerciales** - Las cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinables, que no cotizan en un mercado activo. El período de crédito promedio para la venta de servicios es de 30 días.

Las cuentas por cobrar comerciales incluyen una provisión para reducir su valor al de probable realización. Dicha provisión se constituye en función de un análisis de la probabilidad de recuperación de las cuentas.

- **Baja de activos financieros** - La Corporación da de baja un activo financiero únicamente cuando expiren los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Corporación no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Corporación reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los valores que tendría que pagar. Si la Corporación retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de un activo financiero transferido, la Corporación continúa reconociendo el activo financiero y también reconoce un préstamo colateral por los ingresos recibidos.
- **Pasivos financieros**- Representan pasivos financieros que se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos de la transacción incurridos. Estos préstamos se registran subsecuentemente a su costo amortizado usando el método de interés efectivo.

El método de interés efectivo es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y la distribución de un gasto financiero durante un período pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los pagos en efectivo o ingresos futuros a través del tiempo de la deuda financiera.

- **Préstamos bancarios** - Incluyen los intereses devengados de los préstamos bancarios y sobregiros de los ingresos percibidos, netos de cualquier costo de emisión. Los gastos financieros, incluyen las primas pagadas en la liquidación o redención, y los costos directos de emisión y se contabilizan en valores devengados en los resultados, utilizando el método de interés efectivo y se añaden al importe en libros de los instrumentos ya que no se liquidan en el período que se producen.
- **Cuentas por pagar** - Las cuentas por pagar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en un mercado activo.

El período de crédito promedio para la compra de ciertos bienes es de 30 días.

La Corporación tiene implementadas políticas de manejo de riesgo financiero para asegurar que todas las cuentas por pagar se paguen de conformidad con los términos crediticios preacordados.

- **Baja de un pasivo financiero** - La Corporación da de baja un pasivo financiero si, y solo si, expiran, cancelan o cumplen las obligaciones de la Corporación.

#### 4. CAJA Y BANCOS

Un resumen de caja y bancos es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Bancos del exterior	83,633	101,416
Bancos locales	136	43
Efectivo	<u>4</u>	<u>3</u>
Total	<u>83,773</u>	<u>101,462</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.

#### 5. FONDOS RESTRINGIDOS

Al 31 de diciembre del 2010, 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. Desde febrero 5 del 2011, estos fondos fueron liberados y han sido declarados de libre disposición (Ver Nota 1).

#### 6. FONDOS EN FIDEICOMISO

Corresponden a fondos manejados en cuentas corrientes locales mantenidos en el Banco de la Producción S.A. PRODUBANCO. Los fondos restringidos son requeridos por los acuerdos de financiamiento para asegurar el pago de las obligaciones contraídas por Quiport. (Ver Nota 25 - Fideicomiso Mercantil Quiport On Shore Trust).

## 7. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Cuentas por cobrar entregadas al Fideicomiso:		
Facturas emitidas	1,279	2,700
Provisión para cuentas dudosas	<u>(796)</u>	<u>(663)</u>
Subtotal	483	2,037
Provisión por servicios prestados	<u>667</u>	<u>3,670</u>
Total	<u>1,150</u>	<u>5,707</u>

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

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Saldos al comienzo del año	663	427
Provisión del año	<u>133</u>	<u>236</u>
Saldos al fin del año	<u>796</u>	<u>663</u>

Las facturas emitidas forman parte del Fideicomiso Mercantil de Administración y Garantía Quiport Onshore Trust (Ver Nota 25).

Los principales clientes constituyen las aerolíneas por los servicios prestados. Al 31 de diciembre del 2011 y 2010, el total de aerolíneas ascienden a 44 y 40 respectivamente.

El total de cuentas por cobrar con vencimientos de más de 60 días es de US\$1 millón (US\$1.2 millones en el 2010). Un detalle de los vencimientos de las facturas emitidas es como sigue:

<u>Días de mora</u>	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
0 a 60 días	289	1,478
61 a 90 días	50	15
91 a 120 días	8	44
En adelante	<u>932</u>	<u>1,163</u>
Total	<u>1,279</u>	<u>2,700</u>

**Provisión de Ingresos** - Corresponde a la provisión de ingresos por los servicios prestados en diciembre, no facturados todavía, en razón de que la base de datos por los servicios prestados a las aerolíneas no se encuentra disponible hasta fin de mes. En enero del 2012 y 2011, se emitieron las facturas correspondientes al monto provisionado.

**Provisión para Cuentas Dudosas** - La provisión para cuentas de cobro dudoso, incluye sobre todo las aerolíneas que han cerrado sus operaciones en Ecuador.

**Administración de Riesgo Crediticio** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales dando como resultado una pérdida financiera para la Corporación. Como forma de mitigar el riesgo de pérdidas financieras derivadas de incumplimientos, la Corporación ha iniciado un proceso de obtener garantías razonables, cuando sea apropiado, de nuevos clientes comerciales que operan y/o arriendan instalaciones en el aeropuerto. La Corporación ha heredado la mayor parte de las contrapartes actuales y se encuentra en el proceso de revisar estas entidades para determinar si cumplen con las exigencias de solvencia y buen crédito a través de referencias bancarias y comerciales. La administración monitorea, en forma diligente, eventos potenciales que podrían afectar el riesgo de la contraparte.

Las cuentas por cobrar se componen de operadores de líneas aéreas y clientes comerciales, con una concentración significativa de la exposición al riesgo crediticio de un pequeño grupo de contrapartes en la misma industria. La Corporación monitorea el desarrollo de las contrapartes más significativas y considera que no representan un riesgo material de incumplimiento o pérdidas financieras para la Corporación.

## 8. GASTOS ANTICIPADOS Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Anticipos a contratistas	2,841	2,172
Seguros prepagados	2,401	2,124
Retenciones en la fuente	3	141
Otras	<u>          </u>	<u>      3</u>
Total	<u>5,245</u>	<u>4,440</u>

**Anticipos a Contratistas** - Constituye principalmente una cuenta por cobrar a Corpaq y la EMAAP - Q por US\$1 millón y US\$898 mil, respectivamente, relacionados con la construcción de la carretera conector Alpachaca.

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

## 9. 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>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
ADC & HAS Management Ecuador	2,195	1,256
ADC Management Ltd.	458	71
Quito Airport Consortium Inc.	<u>263</u>	<u>275</u>
Total	<u>2,916</u>	<u>1,602</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.

**ADC Management Ltd.** - Constituye principalmente anticipos realizados a ADC Management Ltd. para proporcionar todas las facilidades y servicios necesarios para la administración de la operación, supervisión, coordinación y mantenimiento de Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

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

## 10. EQUIPOS, NETO

Los movimientos de equipos, neto fueron como sigue:

	Maquinaria y equipo	Equipos de computación	Vehículos	Otros	Total
	... (en miles de U.S. dólares)...				
Saldos netos al 31 de diciembre del 2009	392	164	145		701
Adiciones	33	5	68	360	466
Depreciación	<u>(47)</u>	<u>(113)</u>	<u>(42)</u>	<u>—</u>	<u>(202)</u>
Saldos netos al 31 de diciembre del 2010	378	56	171	360	965
Adiciones	6	8	86	1,459	1,559
Reclasificaciones	(109)	109			
Depreciación	<u>(25)</u>	<u>(131)</u>	<u>(176)</u>	<u>(153)</u>	<u>(485)</u>
Saldos netos al 31 de diciembre del 2011	<u>250</u>	<u>42</u>	<u>81</u>	<u>1,666</u>	<u>2,039</u>

## 11. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

Representa el 10.93% del total del préstamo otorgado por Export-Import Bank (exposure fee), calculado sobre los desembolsos recibidos. Los referidos valores han sido registrados como un valor pagado por anticipado para ser amortizado durante el período del préstamo basados en la tasa efectiva promedio anual del contrato de préstamo (8.21%). La amortización del préstamo durante el período 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 período.

## 12. ACTIVO INTANGIBLE

Un detalle del activo intangible es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Activo intangible - actual aeropuerto	22,674	27,603
Activo intangible - nuevo aeropuerto	<u>668,989</u>	<u>501,572</u>
Total	<u>691,663</u>	<u>529,175</u>

**Activo Intangible Actual Aeropuerto** - Como parte de la concesión para la construcción y operación del NQIA, Quiport ha recibido el derecho para operar el aeropuerto Mariscal Internacional Sucre,

durante el período de construcción del nuevo aeropuerto. Este derecho fue otorgado como parte de la concesión. El derecho a recibir el resultado neto operacional del actual aeropuerto durante el período de construcción inicialmente previsto (de junio 2006 y hasta octubre del 2010) debido a la extensión del período de construcción (octubre del 2010 a octubre del 2012) ha sido reevaluado en la parte relacionada con los ingresos no regulados a su valor razonable, basados en los flujos futuros que el actual aeropuerto genere durante el período de construcción restante. Estos flujos han sido descontados utilizando el método de flujos de caja descontados, utilizando una tasa de descuento del 15.2% para el período inicial y del 11.99% por el período extendido.

Un detalle del activo intangible del actual aeropuerto es como sigue:

... Diciembre 31, ...  
2011                      2010  
(en miles de U.S. dólares)

**ACTIVO INTANGIBLE - ACTUAL AEROPUERTO:**

Intangible (PRE ICD)	8,564	8,564	(i)
Intangible (POST ICD)	<u>173,495</u>	<u>150,073</u>	(ii)
Total intangible	182,059	158,637	
Menos amortización acumulada	<u>159,385</u>	<u>131,034</u>	
Activo intangible, neto	<u>22,674</u>	<u>27,603</u>	

- (i) Intangible / Contribución del aeropuerto existente por el período del 27 de enero del 2006 (Fecha Efectiva) al 28 de junio de 2006 (ICD). Para propósitos del cálculo, se asume que el ICD es al 30 de junio.

En este período, Quiport todavía no había recibido la totalidad de los derechos de la concesión y, por lo tanto, se registró el Activo Intangible a su valor nominal y fue amortizado en el período 2006.

- (ii) Intangible / Contribución del aeropuerto existente por el período del 1 de julio del 2006 (post - ICD) al 12 de octubre del 2010. Sin embargo, como resultado del proceso de renegociación, la nueva fecha estimada para concluir la construcción del NAIQ es octubre del 2012. Como consecuencia de esta circunstancia, al 31 de diciembre del 2010, Quiport recalculó la amortización tomando en cuenta octubre del 2012 como la fecha de terminación del NAIQ. Los activos intangibles fueron registrados a sus valores razonables y se amortizan de acuerdo con el tráfico de pasajeros durante las operaciones del actual aeropuerto.

Los movimientos del activo intangible del actual aeropuerto son como sigue:

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Saldo al inicio del año	27,603	42,564
Adiciones	23,422	
Amortización	<u>(28,351)</u>	<u>(14,961)</u>
Saldo al fin del año	<u>22,674</u>	<u>27,603</u>

**Adiciones** - Corresponde al valor del activo intangible relacionado con los ingresos no regulados por la extensión del período de construcción del NQIA, como resultado del proceso de renegociación.

**Activo Intangible - Nuevo Aeropuerto** - Un resumen del activo intangible del nuevo aeropuerto es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
<b>Servicio de construcción del nuevo aeropuerto:</b>		
Anticipo a constructora	449,938	309,814
Costos financieros	109,133	80,638
Seguros	<u>10,797</u>	<u>8,330</u>
Subtotal	<u>569,868</u>	<u>398,782</u>
<b>Costos relacionados con la obtención de la concesión:</b>		
Costos de desarrollo	90,981	84,650
Obligaciones contractuales	4,140	14,140
Construcción del conector Alpachaca	<u>4,000</u>	<u>4,000</u>
Subtotal	<u>99,121</u>	<u>102,790</u>
Total	<u>668,989</u>	<u>501,572</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 NAIQ, 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.

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>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Intereses	91,163	70,786
Comisiones y commitment fee	12,368	6,268
Exposure fee	<u>5,602</u>	<u>3,584</u>
Total	<u>109,133</u>	<u>80,638</u>

*Intereses:* Los intereses generados sobre los préstamos otorgados por las entidades con la responsabilidad de financiar el proyecto, compañías relacionadas y accionistas. La tasa de interés promedio en estos préstamos es aproximadamente 6.81% anual.

*Comisiones y Commitment Fee:* Representan el 0.5% de la comisión calculada sobre el valor no desembolsado del total del crédito aprobado. (Ver Nota 18).

*Exposure Fee:* Corresponde al 26.51% del total de los préstamos otorgados por Export and Import Bank, pagados por una sola vez en base a los desembolsos realizados.

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

**Costos Relacionados con la Obtención de la Concesión:**

Costos de Desarrollo - Incluyen valores pagados a los Sponsors (compañías relacionadas) por servicios de asesoría prestados en la obtención de la concesión. Adicionalmente, incluye costos de la gestión del proyecto, estudios ambientales, costos de transición para el NAIQ y otros pagos para mantener la concesión.

Obligaciones Contractuales - Conforme se explica con más detalle en la Nota 17, constituyen gastos relacionados con las obligaciones contractuales, originados en el contrato de concesión. Durante el año 2011, US\$10 millones fueron reversados como consecuencia de la segunda enmienda al contrato de concesión en la que se establece que Quiport asumirá el costo de los equipos de seguridad en lugar de la contribución para la construcción del nuevo conector para el nuevo aeropuerto.

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 en el año 2005

US\$213 mil de costos financieros relacionados con la obligación bancaria contratada para financiar esta obra.

### 13. CUENTAS POR PAGAR A COMPAÑÍAS RELACIONADAS

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
ADC & HAS Management Ltd.	1,991	3,957
Quito Airport Consortium Inc.	143	280
AECON Construction Group Inc.	363	363
ADC Management Ltd.	364	2,894
ADC & HAS Management Ecuador	1	
AECON Concessions Inc.	<u>          </u>	<u>40</u>
Total	<u>2,862</u>	<u>7,534</u>

### 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>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Canadian Commercial Corporation	11,530	5,689
Provisiones por servicios (1)	7,591	2,380
IVA por pagar		112
Retenciones en la fuente pro pagar		13
Otros	<u>43</u>	<u>26</u>
Total	<u>19,164</u>	<u>8,220</u>

(1) Incluye US\$1.1 millones por pagar a ADC & HAS Management Ecuador relacionados con el honorario de administración del actual aeropuerto correspondiente al mes de diciembre 2011 (US\$829 mil para el año 2010).

***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.

## 15. IMPUESTO A LA RENTA

El 3 de enero de 2007, el Consejo de Administración de CORPAQ, aprobó una solicitud presentada por la Corporación Quiport S.A. para ser un usuario en la Zona de Libre Comercio ("Zona Franca"). A través del Decreto Ejecutivo N° 2126 R.O. N° 416 de 13 de diciembre de 2006, CORPAQ otorgó la concesión para operar, establecer y administrar la Zona de Libre Comercio del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

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 crease, 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 Consejo Nacional de Zonas Francas - 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 Reformatoria 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.

Las declaraciones de impuestos han sido revisadas por las autoridades tributarias hasta el año 2006 y son susceptibles de revisión las declaraciones de los años 2008 al 2011.

El Código de la Producción Orgánica publicado en el Registro Oficial el 29 de diciembre de 2010, elimina el régimen de Zona Franca, pero mantiene todos los derechos y obligaciones a los usuarios previamente registrados con tal designación.

El 30 de noviembre de 2011, el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y de la Competitividad extiende la calificación como usuario de Zona Franca a la Corporación para el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, seguido de la extensión del período de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito hasta octubre del 2012.

El 24 de noviembre de 2011, la Ley para el Desarrollo del Medio Ambiente y la optimización de los ingresos del Estado promulgó en el Suplemento del Registro Oficial N° 583. El mismo que incluye entre otros aspectos tributarios los siguientes:

La tarifa del Impuesto a la Salida de Divisas - ISD se incrementó del 2% al 5%. Por presunción se considera hecho generador de este impuesto el uso de dinero en el exterior y se establece como exento de este impuesto el pago de dividendos a compañías o personas naturales que no estén domiciliadas en paraísos fiscales. Los pagos de este impuesto en la importación de materias primas, insumos y bienes de capital, que consten en el listado aún no emitido que establezca el Comité de Política Tributaria y que sean utilizados en procesos productivos, pueden ser utilizados como crédito tributario de impuesto a la renta.

Con respecto a los posibles efectos de la presente resolución, los Asesores Jurídicos de la Corporación creen que, como usuario de Zona Franca, Quiport no debe ser considerada como contribuyente de este impuesto. Los asesores también opinan de que las instituciones financieras están obligadas a actuar como agentes de retención y que las cantidades han sido retenidas sin ningún tipo de fallo de las autoridades fiscales. Si este es el caso, existe un pago en exceso que podría ser reclamado durante un período de tres años. Al 31 de diciembre de 2011, Quiport ha pagado US\$7.4 millones, como impuesto de remesas en el Extranjero (ISD). Sin embargo, no ha tomado una decisión en cuanto a si se presentará un reclamo de pago indebido desde el año 2008.

## 16. INGRESO DIFERIDO

Un detalle del ingreso diferido es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	2011	2010
	(en miles de U.S. dólares)	
Ingreso diferido inicial	182,059	158,637
Ingreso diferido adicional	<u>37,102</u>	<u>          </u>
Total	<u>219,161</u>	<u>158,637</u>

**Ingreso Diferido Inicial** En relación con la concesión para construir y operar el nuevo aeropuerto, a Quiport también se le ha concedido el derecho de operar el aeropuerto existente hasta que el nuevo aeropuerto inicie sus operaciones. Por tanto, Quiport determinó el valor razonable del derecho del intangible de las operaciones del aeropuerto existente, concedidos a Quiport por el Municipio, tal como se explica en la Nota 12.

Corporación Quiport ha registrado este Derecho de Concesión como un activo intangible y un ingreso diferido. Este ingreso diferido se amortizará una vez que comiencen las operaciones comerciales del nuevo aeropuerto y hasta el final de la concesión

**Ingreso Diferido Adicional** - Como resultado del proceso de renegociación y como consecuencia del Acuerdo de Alianza Estratégica, a partir del 5 de febrero del 2011 Quiport reconoce los valores pagadas por el Municipio de Quito en forma mensual como ingreso diferido (Ver Nota 1). Estos valores corresponden a los ingresos regulados del AIMS menos los costos y gastos generados durante el período. Estos valores se registrarán como ingresos una vez que el nuevo aeropuerto comience sus operaciones basándose en el tráfico de pasajeros durante el período de la concesión.

Un detalle del cálculo es como sigue:

(en miles de U.S. dólares)

Ingresos regulados	58,101
Costos de operación del AIMS (1)	<u>(20,999)</u>
Contribución neta	37,102
Cuentas por cobrar de los ingresos regulados (See Note 29):	
En el fideicomiso Quiport	4,302
En el fideicomiso del Municipio	<u>16</u>
Total ingresos del Municipio	<u>41,420</u>

- (1) De conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Fideicomiso (Surcharge Trust Agreement), a partir del primer día de cada mes (o, si dicha fecha no es un día laborable, a partir del primer día hábil siguiente) (cada fecha, una "Fecha de la Factura"), Quiport entregará al Municipio una factura que indica la cantidad que se pagará a Quiport por los costos y gastos que incurra el AIMS en dicho mes calendario, (dicho valor representa el "Valor Inicial de Factura").

Un resumen de los ingresos de operación obtenidos por Quiport y la Municipalidad al 31 de diciembre del 2011, basados en el Acuerdo de Alianza Estratégica, tal como indica la Nota 1, es como sigue:

	QUIPORT (Del 1 de enero al 31 de diciembre) <u>2011</u>	MUNICIPIO (Del 5 de febrero al 31 de diciembre) <u>2011</u>	<u>TOTAL</u>
	... (en miles de U.S. dólares) ...		
<b><i>Ingresos regulados:</i></b>			
Tarifas pasajeros	2,474	39,898	42,372
Servicios aeroportuarios	<u>3,756</u>	<u>22,521</u>	<u>26,277</u>
Subtotal	6,230	62,419	68,649
<b><i>Ingresos no regulados:</i></b>	<u>15,749</u>	—	<u>15,749</u>
Total (Ver Nota 22)	21,979	62,419	84,398
Otros ingresos	<u>35</u>	—	<u>35</u>
Total ingresos operacionales	22,014	62,419	84,433
Gastos operacionales (Ver Nota 23)	<u>(5,475)</u>	<u>(20,999)</u>	<u>(26,474)</u>
Total ingresos, neto	<u>16,539</u>	<u>41,420</u>	<u>57,959</u>

## 17. OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Conforme al contrato de concesión, Quiport tiene la obligación de pagar a la EPM (Ex CORPAQ) US\$4 millones por la expropiación de las tierras para la vía de acceso al NAIQ. Al 31 de diciembre del 2010, el saldo pendiente de cancelar a la EPM es de US\$10 millones (contribución a la carretera).

Como parte de la segunda enmienda, Quiport asumirá el costo del equipo de seguridad en lugar de la contribución a la CORPAQ. (Ver Nota 1, Acuerdo Maestro de consentimiento y restructuración).

## 18. PRÉSTAMOS POR PAGAR

Un detalle de los préstamos por pagar es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	2011	2010
	(en miles de U.S. dólares)	
<i>No garantizados - al costo amortizado:</i>		
Bancos del exterior	313,444	247,644
Compañías relacionadas	<u>92,431</u>	<u>91,332</u>
Total	<u>405,875</u>	<u>338,976</u>
<i>Clasificación:</i>		
Corriente	20,934	13,016
No-corriente	<u>384,941</u>	<u>325,960</u>
Total	<u>405,875</u>	<u>338,976</u>

Al 31 de diciembre del 2011, el préstamo otorgado por Export - Import Bank incluye US\$10 millones correspondiente al 26.51% del exposure fee que forma parte del financiamiento.

***Préstamos con bancos del exterior*** - La Corporación entro en un "Proyecto Financiero" estructurado con los prestamistas como medio de financiamiento para la inversión del NAIQ. Bajo esta estructura no existen garantías de los préstamos entregados a la Corporación, a parte de un sinnúmero de contratos en los que participa la Corporación con respecto a la concesión.

Dichos contratos incluyen los contratos de generación de ingresos con los clientes de la Corporación, el contrato de servicio con sus proveedores, y todos los contratos relacionados con la concesión suscritos pero no limitados a CORPAQ y/o el Municipio de Quito, en adición se incluye en garantía las acciones propiedad de los accionistas de la Corporación poseídas directa o a través de compañías intermediarias.

De acuerdo con la Sección 6.1.20 y 6.1.21 del Acuerdo de Términos Comunes celebrado entre la Corporación y sus prestamistas principales, la Corporación debe hacer todos los esfuerzos para salvaguardar todos los activos de garantía pignorados a sus prestamistas.

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Overseas Private Investment Corporation	200,000	200,000
Inter-American Development Bank	75,000	75,000
Export and Import Bank	63,888	63,888
Export Development Canada	<u>37,500</u>	<u>37,500</u>
Total	376,388	376,388
Valor desembolsado al 31 de diciembre del 2011 y 31 de diciembre del 2010	<u>324,228</u>	<u>248,284</u>
Saldo a desembolsar	<u>52,160</u>	<u>128,104</u>

Al 31 de diciembre del 2011, y durante todo el año, la Corporación ha cumplido con todas las condiciones crediticias incluidas en los acuerdos comunes de crédito.

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. Los desembolsos fueron reanudados en febrero del 2011. Un resumen de los préstamos de los bancos del exterior es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamo por pagar a Overseas Private Investment Corporation con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual que fluctúa entre el 4.3% y el 9.58%	194,726	126,431
Préstamo por pagar a Export and Import Bank con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo de 2021 con una tasa de interés anual del 4.9% (A)	48,143	47,340
Préstamo por pagar a Inter-American Development Bank con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual que fluctúa entre el 7.58% y el 10.07%.	47,162	49,353
Préstamo por pagar a Export Development Canada con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2011 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual del 10.65%.	<u>23,413</u>	<u>24,520</u>
Total	<u>313,444</u>	<u>247,644</u>

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos	68,850	72,850
Interés	<u>23,581</u>	<u>18,482</u>
Total	<u>92,431</u>	<u>91,332</u>

**Préstamos** - Préstamos por pagar a compañías relacionadas que vencen a partir del año 2037 y hasta el 2040, cuando un excedente de efectivo esté disponible para pagarlo, tienen una tasa de interés anual que oscila entre el 5% y el 9,36%.

Un detalle de los préstamos por pagar a compañías relacionadas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
AECON Investment Corp.	23,495	25,495
AG Concessions Inc.	23,495	25,495
Icaros Development Corp.	17,213	17,213
Black Coral Investment Inc.	<u>4,647</u>	<u>4,647</u>
Total	<u>68,850</u>	<u>72,850</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 de lo 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, sin embargo, en la fecha del pago final todos los intereses devengados serán pagados en su totalidad por Quiport.

Un detalle de los intereses por pagar a las compañías relacionadas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
AECON Investment Corp.	8,079	6,329
AG Concessions Inc.	8,065	6,318
Icaros Development Corp.	5,948	4,670
Black Coral Investment Inc.	<u>1,489</u>	<u>1,165</u>
Total	<u>23,581</u>	<u>18,482</u>

## 19. PATRIMONIO

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

**19.2 Aportes para Futuras Capitalizaciones** - Corresponde a los pagos efectuados por AG Concesiones Inc. y AECON Investment Corp. y Black Coral, que se acreditaron en las cuentas bancarias de la Corporación desde abril 2010 hasta septiembre 2011. Estos fondos fueron aportados por los inversionistas del proyecto para cumplir sus obligaciones con terceros.

Al 31 de diciembre del 2011, Quiport está en proceso de obtener la aprobación por parte de la Superintendencia de Compañías el incremento de su capital social a US\$43 millones, con US\$28 millones de esta cuenta y US\$15 millones con la capitalización de cuentas por pagar a compañías relacionadas.

**19.3 Utilidades Retenidas Restringidas** - De acuerdo con el contrato de concesión, las utilidades generadas durante el período de construcción del nuevo aeropuerto están restringidas y no pueden repartirse.

Un detalle de las utilidades retenidas restringidas es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Déficit de acuerdo con PCGA anteriores	(11,815)	(3)
Resultados acumulados provenientes de la adopción de las NIIF	<u>113,046</u>	<u>113,046</u>
Total	<u>101,231</u>	<u>113,043</u>

**Resultados acumulados provenientes de la adopción de las NIIF** - Corresponde a los valores resultantes de las diferencias originadas entre las políticas contables de acuerdo a NIIF de la Corporación y los principios contables anteriores aplicables en el Ecuador (PCGA). El saldo acreedor podrá ser utilizado para compensar pérdidas acumuladas. Este saldo no es disponible para el pago de dividendos y no podrá ser capitalizado. Podrá ser devuelto a los accionistas únicamente en caso de liquidación de la Corporación. El principal ajuste realizado por la Corporación, está relacionado con la aplicación de la CINIIF 12, relacionada con el registro de

contratos de concesión y por tanto reconoció como parte del estado de resultado integral, los ingresos y gastos relacionados con la operación del AIMS. Bajo PCGA anteriores se consideró que la Corporación durante el período de construcción del NAIQ se encuentra en etapa de preoperación y por tanto no genera resultados. El ingreso neto proveniente de la operación del actual aeropuerto fue registrado como un menor valor del activo intangible.

Los efectos de este ajuste fueron como sigue:

	Diciembre 31, <u>2010</u>
Incremento del activo intangible	271,683
Incremento del ingreso diferido	<u>(158,637)</u>
Total efecto aplicación NIIF en el patrimonio	<u>113,046</u>

## 20. TRANSACCIONES SIGNIFICATIVAS CON COMPAÑÍAS RELACIONADAS

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

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos:		
Aecon Investment Corp.		2,000
AG Concessions Inc.	<u>          </u>	<u>2,000</u>
Total	<u>          </u>	<u>4,000</u>
Gastos administrativos y logísticos:		
ADC & HAS Management Ecuador S.A.	9,836	8,864
Quito Airport Consortium Inc.	4,400	7,469
Airport Development Corporation	<u>1,229</u>	<u>776</u>
Total	<u>15,465</u>	<u>17,109</u>
Intereses por préstamos:		
Icaros Development Corporation	1,278	1,279
Aecon Investment Corp.	1,749	1,804
AG Concessions Inc.	1,747	1,797
Black Coral Investments Inc.	<u>324</u>	<u>324</u>
Total	<u>5,098</u>	<u>5,204</u>
Gastos por servicios técnicos:		
ADC&HAS Management Ltd.	1,876	1,842
ADC Management Ltd.	1,207	1,301
Aecon Concessions Inc.	<u>560</u>	<u>311</u>
Total	<u>3,643</u>	<u>3,454</u>

## 21. PRECIOS DE TRANSFERENCIA

La Corporación no dispone del estudio de precios de transferencia correspondiente al año 2011, 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 2012. 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 preparación y la Administración de la Corporación considera que los efectos del mismo, si hubiere, carecen de importancia relativa. Al 31 de diciembre del 2010, la Corporación efectuó el estudio de precios de transferencia en el cual se estableció que las transacciones con partes relacionadas fueron afectadas a valores de plena competencia.

## 22. INGRESOS OPERACIONALES

Un detalle de los ingresos operacionales es como sigue:

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Ingresos regulados:		
Servicios aeroportuarios	2,474	25,085
Tarifas pasajeros	<u>3,756</u>	<u>42,352</u>
Total	<u>6,230</u>	<u>67,437</u>
 Ingresos no regulados	 <u>15,749</u>	 <u>13,749</u>
Total	<u>21,979</u>	<u>81,186</u>

## 23. GASTOS OPERACIONALES

Un detalle de los gastos operacionales es como sigue:

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Gastos de operación y mantenimiento	8,925	8,146
Gastos generales y administrativos (1)	10,512	6,026
Honorarios de operación y mantenimiento	2,873	2,646
Seguros	1,706	1,864
Honorario concesión CORPAQ	1,973	1,724
Depreciación	485	200
Recuperación costos operación MSIA (Ver Nota 16)	<u>(20,999)</u>	<u>          </u>
Total	<u>5,475</u>	<u>20,606</u>

(1) Incluye remuneraciones de directores y personal clave por US\$969,218 para el 2011 (US\$762 mil para el 2010)

## 24. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

**24.1 Gestión de riesgos financieros** - En el curso normal de sus negocios y actividades de financiamiento, la Corporación está expuesta a distintos riesgos de naturaleza financiera que pueden afectar de manera más o menos significativa al valor económico de sus flujos y activos y, en consecuencia, sus resultados.

La Corporación dispone de una organización y de sistemas de información, administrados por el Comité Financiero, conformado por los representantes de los lenders y los sponsors que permiten identificar dichos riesgos, determinar su magnitud, proponer al Directorio medidas de mitigación, ejecutar dichas medidas y controlar su efectividad.

A continuación se presenta una definición de los riesgos que enfrenta la Corporación, una caracterización y cuantificación de éstos y una descripción de las medidas de mitigación actualmente en uso por parte de la Corporación, si es el caso.

**24.1.1 Riesgo en las tasas de interés** - La Corporación no está expuesta a riesgos significativos de tasas de interés ya que los préstamos se mantienen a tasas fijas.

**24.1.2 Riesgo de liquidez** - La Gerencia Financiera es la que tiene la responsabilidad final por la gestión de liquidez. La Gerencia Financiera ha establecido un marco de trabajo apropiado para la gestión de liquidez de manera que la gerencia pueda manejar los requerimientos de financiamiento a corto, mediano y largo plazo así como la gestión de liquidez de la Corporación. La Corporación maneja el riesgo de liquidez manteniendo reservas, facilidades financieras y de préstamo adecuadas, monitoreando continuamente los flujos de efectivo proyectados y reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros.

**24.1.3 Riesgo de capital** - La mayor parte de la estructura del capital de Quiport comprende los préstamos concedidos por las entidades de inversión extranjeras, el capital aportado por los accionistas y los ingresos netos del actual aeropuerto durante el período de construcción. Las entidades de inversión extranjeras que están financiando el proyecto han creado una serie de fideicomisos para garantizar la recuperación de los valores invertidos y para garantizar el manejo adecuado de los recursos y, en consecuencia, el pago de obligaciones.

Los principales indicadores financieros de la Corporación se detallan a continuación:

Capital de trabajo	US\$50.6 millions
Índice de liquidez	2.1 times
Pasivos totales / patrimonio	4.5 times
Deuda financiera / activos totales	51%

La administración considera que los indicadores financieros antes indicados están dentro de los parámetros adecuados para una organización del tamaño y nivel de desarrollo de la Corporación.

**24.2 Categorías de los instrumentos financieros** - El detalle de los activos y pasivos financieros mantenidos por la Corporación es como sigue:

	... December 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
<i>Activos financieros:</i>		
Al costo amortizado:		
Efectivo y bancos (Nota 4)	83,773	101,462
Fondos restringidos (Nota 5)		11,634
Fondos en fideicomiso (Nota 6)	3,134	682
Cuentas por cobrar comerciales (Nota 7)	1,150	5,707
Cuentas por cobrar a accionistas y compañías relacionadas (Nota 9)	<u>2,916</u>	<u>1,602</u>
Total	<u>90,973</u>	<u>121,087</u>
<i>Pasivos financieros:</i>		
Al costo amortizado:		
Cuentas por pagar	2,599	3,654
Cuentas por pagar a compañías relacionadas (Nota 13)	2,862	7,534
Préstamos (Nota 18)	<u>405,875</u>	<u>338,976</u>
Total	<u>411,336</u>	<u>350,164</u>

**24.3 Valor razonable de los instrumentos financieros** - La Gerencia considera que los importes en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en los estados financieros se aproximan a su valor razonable.

## 25. COMPROMISOS

Al 31 de diciembre del 2011, los compromisos de la Corporación son como sigue:

### Contrato de Concesión:

Expropiación de Tierra: El concesionario deberá pagar el saldo pendiente (US\$56 mil) de US\$4 millones para que la EPM (CORPAQ) adquiera la tierra necesaria para la vía de acceso.

Garantía de Fiel Cumplimiento: En o antes de la fecha efectiva, el concesionario presentará una garantía de fiel cumplimiento a favor de Corporación CORPAQ por el valor de US\$5 millones hasta la fecha de la transferencia al nuevo aeropuerto y US\$10 millones por el periodo faltante de la concesión.

Contrato de Construcción - El contrato fue firmado por un monto de aproximadamente US\$413.7 millones 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.

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.

Como parte del proceso de renegociación, el Contrato de Construcción también fue enmendado. Al 31 de diciembre del 2011, existen un total de 15 órdenes aprobadas por US\$18.3 millones actualmente en ejecución. Por otra parte, existen 4 órdenes de variación pendientes por un monto de US\$300 mil.

#### **Acuerdo de Facilidades 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 facilidades 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.

El 22 de marzo del 2006, el Ministerio (MICIP) emitió el acuerdo N° 06 132, mediante el cual se reconoce que los anteriores accionistas, Aecon y ADC, deberán transferir sus acciones a Quiport Holdings S.A. e Icaro Development Corporation S.A., y aceptar que ellos son los nuevos inversionistas en Quiport y deberán tener las mismas garantías que los anteriores accionistas.

La empresa beneficiaria y todos los demás elementos del Contrato de Inversión se mantienen.

**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 de 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 culposo, 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.
- CORPAQ

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 al 31 de diciembre del 2011 y 2010 es como sigue:

	... Diciembre 31,...	
	<u>2011</u>	<u>2010</u>
	(en miles de U.S. dólares)	
Activos corrientes:		
Cuentas corrientes en bancos locales	3,134	802
Cuentas por cobrar de clientes, neto	<u>458</u>	<u>2,527</u>
Activos totales	<u>3,592</u>	<u>3,329</u>
Patrimonio	<u>3,592</u>	<u>3,329</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.

**Contrato de consultoría con Aeropuertos Munich** - El contrato incluye las siguientes actividades que deben ser desarrolladas por Aeropuertos Munich: Revisión, ajuste y corrección del Plan de Transición de Quiport, implementación de la versión final del Plan de Transición de acuerdo con la plataforma de disponibilidad operacional y transferencia del aeropuerto (ORAT) proporcionada por el aeropuerto de Munich, que ha demostrado ser efectiva en 25 Proyectos de Transición de Aeropuertos alrededor del mundo.

Aeropuertos Munich también revisará y llenará los vacíos en el Plan Logístico y de Transferencia que DHL presentará a Quiport a principios del 2012.

Aeropuertos Munich planificará y supervisará la ejecución de las pruebas operativas antes de la apertura del Nuevo Aeropuerto.

Aeropuertos Munich se establecerá en Quito de acuerdo a un cronograma establecido y acordado, con el fin de apoyar las actividades de la transición e implementación del plan de traslado de Quiport, ADC & HAS, agencias gubernamentales y operadores comerciales al Nuevo Aeropuerto de Quito.

**Contrato con DHL** - Quiport firmó un contrato con DHL, para preparar el plan de logística y traslado desde el Aeropuerto Mariscal Sucre al Nuevo Aeropuerto de Quito.

DHL deberá presentar a Quiport el mencionado plan a principios del 2012. El plan incluirá una lista de las principales partes interesadas, incluidos organismos gubernamentales, operadores comerciales, proveedores de camiones, las autoridades de transporte, etc., con el rol que cada una de ellas representa en el proceso de logística y transferencia.

Una evaluación de la ruta de acceso para planear el plan de transferencia del equipo especializado y el material para el Nuevo Aeropuerto.

Una aproximación a los clientes potenciales para indagar acerca de la lista de empaque de los materiales y equipos que deberán ser trasladados al Nuevo Aeropuerto de acuerdo a prioridades y crear un cronograma.

**Acuerdo de Depósito de Tasas** - Ejecutado el 24 de enero del 2011, establece el proceso de depósito de todos los recargos en cuentas del fideicomiso y las instrucciones para la transferencia a las cuentas de los concesionarios durante la operación del AIMS y la Municipalidad y las cuentas de los concesionarios después de la apertura del Nuevo Aeropuerto de acuerdo al AAE.

El nuevo acuerdo es el resultado de la renegociación que entra en vigor, como se describe a continuación:

### **Acuerdo Maestro de Consentimiento y Restructuración**

Los Prestamistas, Quiport y los Patrocinadores firmaron un Acuerdo Maestro de Consentimiento y Restructuración el 3 de febrero del 2011, para reestablecer las condiciones de financiamiento y actualizar las obligaciones contractuales del préstamo.

Los principales términos del documento son los siguientes:

- Liberar US\$11,633,631.05 de la reserva de fondos restringidos.
- Liberar un monto de US\$52,341,454 al contratista que consisten en: (i) US\$29,689,105 por pagos aprobados y certificados de avance por el período del 1 de agosto del 2009 al 30 de noviembre del 2010, y (ii) US\$22,652,349 como pago anticipado de acuerdo con la enmienda al Contrato de Construcción.
- Compromiso de pagar US\$5 millones como honorario de restructuración a los Prestamistas.
- Dividir el total de Deuda Senior en dos tramos: Tramo A: los montos desembolsados desde la fecha de crédito inicial hasta julio de 2009 (hecho político) por la suma de los US\$248.283.589, y el tramo de desembolsos B que se harán a partir de agosto de 2009, y hasta el final del período de acuerdo a la disponibilidad de cada Banco en la cantidad de US\$128.103.962. Cada tramo tiene planes de pago ligeramente diferentes.
- Intercambio de obligaciones para la contribución de la vía de acceso por los costos del equipo de seguridad, con el fin de utilizar el dinero de la contribución de la vía de acceso (US\$10 millones) para pagar el equipo de seguridad.
- Cualquier incremento en el precio del contrato debido al Evento Político deberá ser pagado por Quiport con los fondos necesarios otorgados por los patrocinadores para cubrir dicho incremento al precio del contrato.

### **Acuerdo de Alianza Estratégica**

Declarado efectivo el 4 de febrero del 2011, y con ello la efectividad de los documentos firmados incluidos el Acuerdo de Alianza Estratégica.

El 24 de diciembre de 2011, el Consejo Municipal emitió la Ordenanza 335 publicada en la Gaceta Oficial (RO) número 358 del 8 de enero de 2010, estableciendo los recargos para el proyecto.

### **Convenio de Recaudación de Tasas**

Quiport y la Municipalidad firmaron un Acuerdo de Recaudación de Tasas el 24 de enero del 2011, el principal compromiso de este acuerdo es designar a Quiport como Agente de Recaudación de las Tasas Aeroportuarias Reguladas. A partir del 5 de febrero del 2011, el Fideicomiso de Recaudación empezó a operar de acuerdo al Convenio de Recaudación de Tasas.

## **26. GARANTÍAS**

Al 31 de diciembre del 2011, las siguientes garantías han sido establecidas en el contrato de concesión:

Una Garantía de Fiel Cumplimiento de U\$5 millones emitido por AIG Metropolitana a nombre del Municipio de Quito con fecha de expiración al 28 de enero del 2013.

## 27. SEGUROS

Un detalle de las principales pólizas de seguros al 31 diciembre del 2011 es como sigue:

<u>Póliza</u>	<u>Valor Asegurado</u> (en miles de U.S. dólares)	<u>Pasivos Asegurados</u>
Todo riesgo de construcción	547,084	Contrato por todo riesgo relacionado con la construcción del nuevo aeropuerto.
Responsabilidad del empleador	25,000	Responsabilidad de terceros respecto cumplimiento de obligaciones del personal.
Terrorismo y sabotaje	460,100	Terrorismo en el evento de un incidente.
Propiedad	230,000	Contrato de multi-riesgos para los activos en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
Responsabilidad del Operador del Aeropuerto	500,000	Responsabilidad del Operador en el MSIA

## 28. EVENTOS OCURRIDOS DESPUÉS DEL PERÍODO SOBRE EL QUE SE INFORMA

Entre el 31 de diciembre del 2011 y la fecha de emisión de los estados financieros (abril 18, 2012) no se registraron eventos que en opinión de la Administración puedan tener un efecto significativo en los estados financieros.

## 29. CUENTAS DE ORDEN

Al 31 de diciembre del 2011, corresponden el total de cuentas por cobrar pendientes de recuperación relacionadas con los ingresos regulados por los servicios prestados a las líneas aéreas en razón de que Quiport está actuando como agente recaudador de la Municipalidad desde febrero 5 del 2011.

### **30. APROBACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS**

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta de Directores y autorizados para su emisión en abril 5 del 2012.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Juan P. Guijarro', written over a horizontal line.

Juan Pablo Guijarro  
Contador General  
RUC 1714575196001

---