

CORPORACIÓN QUIPORT S.A.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2012

1. OPERACIONES E INFORMACION GENERAL

Corporación Quiport S.A. (la "Corporación", el "Concesionario" o "Quiport") fue constituida en Ecuador en septiembre 11 del 2002, una entidad conformada por Aecon Construction Group Inc., Andrade Gutierrez Concession S.A. y ADC Management BVI. Durante el 2012, Andrade Gutierrez Concession S.A. transfirió sus participaciones a CCR S.A. Su función principal es actuar como concesionario responsable de administrar y operar el Aeropuerto Mariscal Sucre y el de diseñar, 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 septiembre 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 terceros partes, incluyendo empresas de consultoría e ingeniería internacionales (Kiewit Consulting 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 internos 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 el contrato de concesión. El haber alcanzado la fecha efectiva ha significado principalmente que el contrato de delegación firmado con la CORPAQ, quedó sin efecto y que la Corporación toma a su cargo el control operativo del actual aeropuerto.

En septiembre 28 del 2006, la Corporación alcanzó la fecha del crédito inicial (ICD) mediante la recepción del primer desembolso de los préstamos provistos por IDB, OPIC, EXIM BANK y EDC.

El desmantelamiento permitió a Quiport entregar el anticipo a EPC (Construactor) y también permitió avanzar 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, establece a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito "CORPAQ", como una entidad pública municipal de derecho público para cumplir 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 al cual antecedió 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 Prestatarios, 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 al Contrato de Inversión de fecha 24 de septiembre 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 prestatarios 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 La Salle Bank National Association, actuando como agente de garantía envió al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito una propuesta de "Premio 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 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 periodo de implementación que continuará hasta el 15 de marzo del 2010 o la fecha en que se acuerde entre las partes. Durante este periodo 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 0125, 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 una suma que cubra los costos y gastos que Quiport incurra 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 tasas 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 11% 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 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, Quitoport 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 Quitoport 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.
- Quitoport haya recibido la confirmación por escrito de los prestamistas de su acuerdo de encargar el 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 Quitoport 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 estado 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 Compromisos 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 Quitoport para la ejecución de este proyecto.

Tercera enmienda al Contrato de Concesión - En agosto 31 del 2012, se firmó la tercera enmienda al contrato de la concesión entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zona Franca y Regímenes Especiales y la Corporación Quiport S.A. y se acordó principalmente, que la nueva fecha de apertura del NAIQ sea el 20 de Febrero del 2013 como resultado del pedido al Municipio de Quito por parte de terceras partes. El periodo entre la terminación substancial de la construcción del aeropuerto, octubre 10 del 2012 y la nueva fecha de apertura Febrero 20 del 2013, no constituye un incumplimiento con ninguna obligación del acuerdo firmado entre las partes.

Certificado de Cumplimiento Substancial - Conforme la cláusula 16.2.2 (a) del contrato de construcción, Corporación Quiport S.A. certifica que el cumplimiento substancial de construcción de NAIQ se alcanzó en octubre 10 del 2012.

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:

NIIF	Título	Efectiva para los periodos anuales que empiecen en o después de
NIIF 9	Instrumentos Financieros	Enero 1, 2015
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 periodos 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.

- (1) La NIIF 9 Instrumentos financieros, emitida en noviembre del 2009 y modificada en octubre del 2010 introduce nuevas regulaciones para la clasificación y medición de activos financieros y pasivos financieros y para su reconocimiento. La NIIF 9 requiere que todos los activos financieros reconocidos que están dentro del alcance de la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición sea medidos posteriormente a su costo amortizado o a su valor razonable. Específicamente, las inversiones en deuda que se mantienen dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es recaudar flujos de efectivo contractuales y que tienen flujos de efectivo contractuales que son únicamente los pagos del capital e interés sobre el capital, generalmente se miden al costo amortizado al fin del siguiente periodo contable. Todas las demás inversiones de deuda e inversiones de capital se miden a su valor razonable al final del periodo contable. El efecto más importante de las NIIF 9 en cuanto a la clasificación y medición de los pasivos financieros se refiere a la contabilización de los cambios en el valor razonable de un pasivo financiero (designado como a valor razonable con cambios en resultados), atribuíble a cambios en el riesgo de crédito de ese pasivo. En particular, según NIIF 9, para los pasivos financieros que se han designado como a valor

razonable con cambios en resultados, el valor del cambio en el valor razonable del pasivo financiero, que sea atribuible a los cambios en el riesgo de crédito de dicho pasivo, es reconocido en otros ingresos integrales, a menos que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo de crédito del pasivo en otros ingresos integrales crearía o ampliaría un desfase en la contabilidad en resultados. Los cambios en el valor razonable atribuible al riesgo de crédito no son posteriormente reclasificados a resultados. Actualmente, según NIC 39, la totalidad del valor de los cambios del valor razonable del pasivo financiero designado a valor razonable con cambios en resultados es reconocido en resultados.

LA NIIF 9 es efectiva para periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2013, con la aplicación temprana permitida.

Los directores prevén que la NIIF 9 será adoptada en los estados financieros de la Corporación para el período anual comenzando el 1 de enero de 2013 y que la aplicación de la nueva norma tendrá un impacto significativo en los montos reportados con respecto a los activos financieros y pasivos financieros de la Corporación. Sin embargo, no es factible proporcionar una estimación razonable de tal efecto hasta que se realice un examen detallado.

- (2) La NIIF 12 es una norma nueva y extendida sobre los requisitos de revelación para todas las formas de participación en otras entidades, incluso acuerdos conjuntos, asociados y los vehículos fuera del balance. La Corporación no tiene ningún interés en otras entidades.
- (3) La NIIF 13 aplica cuando otra NIIF requiere o permite la medición del valor razonable o la revelación de información sobre medidas del valor razonable, salvo en las circunstancias que se especifican. La norma explica cómo medir el valor razonable de los activos, pasivos o de sus instrumentos de capital para propósitos de informes financieros. La Corporación aplicará esta norma en ejercicios futuros.

2.2 Normas e Interpretaciones efectivas en el período corriente sin efecto

NIIF	Descripción
Emendas a la NIIF 7	Revelaciones - Transferencias de activos financieros
Emendas a la NIC 1	Presentación de Items en Otro resultado integral

La Administración considera que la aplicación de las normas nuevas y revisada durante el año 2012, 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.

Base 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.

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 aerodromáticas.

Desde el 5 de febrero del 2011, como resultado del proceso de renegociación, Quiport está reconociendo como único ingreso las tarifas de los ingresos no regulados. Las tarifas de los ingresos regulados menos los gastos relacionados con la operación de ADMS, son reconocidos como un ingreso diferido debido a que constituye una contribución.

Valoración de Equipos - Al costo de adquisiciones. 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 CINIF 12 *Acuerdo de Concesión de Servicios* and NIC 29 *Revaluación* - *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 Quipco. Además, incluye costos y gastos relacionados con la construcción del NAIQ. A partir del 4 de febrero del 2011, la Corporación revisó su política con respecto a la capitalización de los costos y gastos relacionados con la construcción del 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 periodo de servicio restante 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 Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. El valor de este derecho es calculado con el valor razonable de los flujos futuros netos que se generen de la operación durante el periodo de construcción. Estos valores se amortizan durante el periodo 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 alcance por la pérdida de 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 venta 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 impuesto 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 futuro.

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 revaluado 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 incurren.

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 - 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 11.

Estimación del Valor Razonable - Quipport ha determinado montos a valor razonable 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 considerables 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 por el vencimiento a corto plazo de estos instrumentos.

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 pueda 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 aquellas 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.

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 periodo en el que las probabilidades, ocurren, 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 en Fideicomiso** - Corresponde al efectivo manejado en cuentas corrientes del exterior conforme los acuerdos financieros firmados con los prestamistas, los mismos que se encuentran restringidos.
- **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 estime adecuado para cubrir eventuales pérdidas en las cuentas por cobrar a la fecha del balance general.
- **Pasivos Financieros e Instrumentos de Patrimonio Emitidos por la Corporación** - Los instrumentos de deuda y patrimonio son clasificados como pasivos financieros o como patrimonio de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual.

Los pasivos financieros se clasifican como pasivo corriente a menos que la Corporación tenga derecho incondicional de diferir el pago de la obligación por lo menos 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera.

- **Préstamos Bancarios** - Incluyen los intereses devengados de los préstamos bancarios y cobregiros 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 Comerciales y Otras Cuentas por Pagar** - Son pasivos financieros, no derivados con pagos fijos o determinables, que no cotizan en un mercado activo.

Después del reconocimiento inicial, a valor razonable, se mide al costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

- **Baja de un Pasivo Financiero** - La Compañía da de baja un pasivo financiero si, y solo si, expiran, cancelan o cumplen sus obligaciones.

4. EFECTIVO Y BANCOS

Un resumen de efectivo y bancos es como sigue:

	Diciembre 31,...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Bancos del exterior	71,233	83,613
Bancos locales	136	136
Efectivo	<u>6</u>	<u>4</u>
Total	71,395	83,773

Bancos del Exterior - Constituyen valores manejados en cuentas corrientes del exterior en el Banco de América requeridos por los acuerdos de financiamiento para asegurar el pago de las obligaciones bancarias contraídas por Quiport.

5. FONDOS RESTRINGIDOS EN FIDEICOMISO

Corresponden a fondos manejados en cuentas corrientes locales mantenidas en el Banco de la Producción S.A. PROOUBANCO. Los fondos restringidos son requeridos por los acuerdos de financiamiento para asegurar el pago de las obligaciones contraídas por Quiport. (Ver Nota 24 - Fideicomiso Mercantil Quiport On Shore Trust).

6. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Cuentas por cobrar entregadas al Fideicomiso:		
Facturas emitidas	1,983	1,279
Provisión para cuentas dudosas	<u>(826)</u>	<u>(796)</u>
Subtotal	1,157	483
Provisión por servicios prestados	<u>737</u>	<u>607</u>
Total	<u>1,894</u>	<u>1,100</u>

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

	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Saldo neto al comienzo del año	796	867
Provisión del año	<u>30</u>	<u>133</u>
Saldo neto al fin del año	<u>826</u>	<u>796</u>

Las facturas emitidas forman parte del Fideicomiso Mercantil de Administración y Garantía Quipon Ondare Trani. (Ver Nota 25).

Los principales clientes constituyen las aerolíneas por los servicios prestados. Al 31 de diciembre del 2012 y 2011, el total de aerolíneas es de 37 y 44 respectivamente.

El total de cuentas por cobrar con vencimientos de más de 60 días es de US\$1.2 millones y US\$1 millón en los años 2012 y 2011, respectivamente. Un detalle de los vencimientos de las facturas emitidas es como sigue:

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
0 a 60 días	791	289
61 a 90 días	14	50
91 a 120 días	39	8
En adelante	<u>1,129</u>	<u>932</u>
Total	<u>1,893</u>	<u>1,279</u>

Provisión por Servicios Prestados - Corresponde a la provisión de ingresos por los servicios prestados a las aerolíneas en el mes de diciembre del 2012 y 2011, 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 2013 y 2012 se emiten las facturas correspondientes por los valores provisionados.

Pérdidas por Cuentas Dudas - La provisión acumulada incluye principalmente aquellas entidades que cerraron sus operaciones en el 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 materiales, cuando sea apropiado, de nuevos clientes comerciales que operen y/o arrienden instalaciones en el aeropuerto. La Corporación ha sometido la mayoría de las contrapartes actuales y se encuentra en el proceso de revisar otras entidades para determinar si cumplen con los estándares 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.

7. GASTOS ANTICIPADOS Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Anticipos a contratistas	4,871	2,841
Seguros prepagados	1,399	2,480
Retenciones en la fuerza	1	1
Otras	49	—
Total	6,320	5,322

Anticipos a Contratistas - Al 31 de diciembre del 2012, consiste principalmente una cuenta por cobrar a EPM (Ex - Corpas) y AECOM AG por US\$1.3 millones y US\$1.2 millones respectivamente, relacionados con el honorario de concesión y costos de construcción pendientes de liquidar. En adición incluye US\$1.3 millones de anticipos relacionados con construcciones complementarias del NAIQ.

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

B. CUENTAS POR COBRAR A ACCIONISTAS Y COMPAÑÍAS RELACIONADAS

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
ADC Management Ltd.	308	438
Quito Airport Consortium Inc.	71	343
ADC & HAS Management Ecuador	—	2,915
Total	380	3,696

ADC & HAS Management Ecuador - Al 31 de diciembre del 2011, constituye principalmente anticipos recibidos a ADC & HAS Management Ecuador de acuerdo con el contrato de mantenimiento y operación del AIMS.

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

ADC Management Ltd. - Constituye principalmente anticipos entregados para la administración, coordinación y supervisión de las operaciones de AIMS.

9. 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 2010	178	56	171	348	653
Adiciones	6	8	86	1,459	1,559
Reclasificaciones	(109)	108			
Depreciación	(25)	(121)	(136)	(132)	(404)
Saldos netos al 31 de diciembre del 2011	250	42	81	1,685	2,058
Adiciones	8	2		21	31
Reclasificaciones	57		(11)	(168)	
Depreciación	(43)	(23)	(60)	(736)	(862)
Saldos netos al 31 de diciembre del 2012	272	19	112	792	1,211

10. OTROS ACTIVOS

Al 31 de diciembre del 2011, representa el 10.83% del total del préstamo otorgado por Export-Import Bank (exposure line), calculado sobre los desembolsos recibidos. Durante el año 2012, este valor fue reclasificado como parte de los préstamos por pagar como resultado de la aplicación del método de costo amortizado, una vez que se dispusieron de las tablas de amortización definitivas que originaron este pago.

11. ACTIVO INTANGIBLE

Un detalle del activo intangible es como sigue:

	... Diciembre 31 ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Activo intangible - actual aeropuerto	1,381	22,674
Activo intangible - nuevo aeropuerto	<u>186,373</u>	<u>668,989</u>
Total	<u>187,754</u>	<u>691,663</u>

Activo Intangible Actual Aeropuerto - Como parte de la concesión para la construcción y operación del NAIQ, Quiport ha recibido el derecho para operar el aeropuerto Mariscal Internacional Sucre, durante el periodo 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 periodo de construcción inicialmente previsto (de septiembre 2006 y hasta octubre del 2010) debido a la extensión del periodo de construcción (octubre del 2010 a octubre del 2012) ha sido revaluado 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 periodo de construcción restante. Estos flujos han sido descontados utilizando el método de flujos de caja descontados, utilizando una tasa de descuento del 13.2% para el periodo inicial y del 11.99% por el periodo extendido.

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

	... Diciembre 31 ...		
	2012	2011	
	(en miles de U.S. dólares)		
Intangible (PRE ICD)	8,364	8,364	(i)
Intangible (POST ICD)	<u>173,491</u>	<u>173,491</u>	(ii)
Total intangible	182,059	182,059	
Menos amortización acumulada	<u>180,674</u>	<u>159,385</u>	
Activo intangible, neto	<u>1,381</u>	<u>22,674</u>	

- (i) Intangible / Concesión del aeropuerto cubriendo por el periodo del 27 de marzo del 2006 (Fecha Efectiva) al 28 de junio de 2006 (ICD). Para propósitos del cálculo, se asume que el ICD es el 30 de junio.

Durante el periodo pre-ICD, Quiport todavía no ha recibido la totalidad de los derechos de la concesión y, por lo tanto, se registró el Activo Intangible a su valor nominal y amortizado en el periodo del año de 2006.

- (R) Intangible / Concesión del aeropuerto existente por el periodo del 1 de julio del 2006 (post - ICD) al 12 de octubre del 2010. Los activos intangibles fueron registrados a sus valores razonables y se amortizan de acuerdo con el tráfico de pasajeros durante la operación del actual aeropuerto. Como resultado de la renegociación y extensión de la fecha de apertura de NAIQ, en febrero 20 del 2013, Quiport ha extendido la fecha de amortización hasta esta fecha.

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

	2012 (en miles de U.S. dólares)	2011 (en miles de U.S. dólares)
Saldo al comienzo del año	22,674	27,609
Adiciones		23,422
Amortización	(21,280)	(28,111)
Saldo al fin del año	1,394	22,920

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

Activo Intangible - Nuevo Aeropuerto - Un resumen del activo intangible - NAIQ es como sigue:

	Diciembre 31,	
	2012 (en miles de U.S. dólares)	2011 (en miles de U.S. dólares)
Servicio de construcción del nuevo aeropuerto:		
Anticipo a construcciones	311,341	449,938
Costos financieros	122,951	109,123
Seguros	12,922	10,797
Subtotal	447,214	569,858
Costos relacionados con la obtención de la concesión:		
Costos de desarrollo	100,839	80,981
Obligaciones contractuales	4,140	4,140
Construcción del sector Alpeyaca	1,000	1,000
Subtotal	106,979	86,121
Total	554,193	655,979

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 Manuel Saca y del nuevo aeropuerto NAIQ mientras dure el periodo 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.

Anticipos a Constructores - 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 Marco de Asignación y Consentimiento" ha asignado a Quiport todas sus obligaciones, pasivas, debidas y tareas originadas 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 periodo de construcción del nuevo aeropuerto.

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 7.67% anual.

Comisiones y Commitment Fee: Representan el 0.5% de la comisión calculada sobre el valor no desembolsado del total del crédito aprobado.

Expense Fee: Es el 26.51% del total de los préstamos otorgados por Export and Import Bank, pagados una sola vez basada en los desembolsos realizados.

La tasa promedio de interés efectiva de los préstamos considerando los costos financieros adicionales es de aproximadamente 9.87% anual.

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) 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 17, constituyen gastos relacionados con las obligaciones contractuales, originados en el contrato de concesión. Durante el año 2012, US\$10 millones fueron reversados como consecuencia de la segunda améndala al contrato de concesión en la que se estableció 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 Alameda - Corresponde a valores pagados para la construcción de la vía de acceso Alameda, al nuevo aeropuerto de Quito. El costo de construcción incluye US\$213 mil el 2005 de costos financieros relacionado con la obligación bancaria contratada para financiar esta obra.

12. CUENTAS POR PAGAR

Un resumen de cuentas por pagar es como sigue:

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Proveedores locales	4,847	3,113
Anticipos de clientes	68	2
Otras cuentas por pagar	274	481
Total	5,189	3,596

Proveedores Locales - Al 31 de diciembre del 2012, principalmente incluye US\$1.2 millones relacionados con la cuenta por pagar por los seguros contratados para el NAJO y el AIMS y US\$380 mil correspondientes a una cuenta por pagar a la Empresa Metropolitana de Agua Potable y Alcantarillado de Quito EMAAP-Q originada por el consumo de agua para la construcción del corredor Alpaicaca.

13. CUENTAS POR PAGAR A COMPAÑÍAS RELACIONADAS

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
ADC & HAS Management Ltd.	916	1,991
AECOM Construction Group Inc.	163	163
ADC Management Ltd.	288	364
AECOM Concessions Inc.	56	—
ADC & HAS Management Ecuador	—	1
Quito Airport Consortium Inc.	—	163
Total	1,423	2,519

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, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Canadian Commercial Corporation - CCC	10,484	11,330
Provisiones por servicios	3,563	7,391
IVA por pagar	137	
Retenciones en la fuente por pagar	58	
Otros	155	43
Total	14,317	18,164

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 prestatarios.

Provisiones por Servicios - Incluye US\$196 mil por pagar a ADC & HAS Management Ecuador relacionados con el honorario por la administración del aeropuerto actual correspondiente al mes de diciembre (US\$1.1 millón para el año 2011). Al 31 de diciembre del 2011, incluye US\$6.5 millones por pagar a la CCC como provisiones por el avance de obra del NOLA.

15. IMPUESTO A LA RENTA

La Corporación no está sujeta al pago de impuestos 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 requiere 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 transformaciones tecnológicas y la explotación de utilidades.
- Las empresas administradoras y los usuarios de una zona franca gozarán de las exenciones señaladas en este capítulo por un periodo de 20 años contados desde la resolución que autoriza su instalación, que podrán ser prorrogables, a criterio del CONAZOFRA.
- Los pagos que realicen los usuarios por concepto de servicios ocasionales a terceros 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.

Las declaraciones de impuestos no han sido revisadas por las autoridades tributarias hasta el año 2006 y son susceptibles de revisarse las declaraciones de los años 2010 al 2012.

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.

El 20 de noviembre del 2011, el Ministerio de Coordinación para la Producción, Empleo y Competitividad extendió a Quiport hasta octubre del 2014, la calificación como usuario de zona franca en el AIMS y al NAIQ.

Aspectos Tributarios de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado -
Con fecha noviembre 24 de 2011, se promulgó en el Suplemento del Registro Oficial No. 383 la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que incluye entre otros aspectos tributarios los siguientes:

- La tarifa del Impuesto a la Salida de Divisas - ISD se incrementa del 2% al 3%. 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 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 al posible impacto de esta resolución, los usuarios legales de la Corporación consideran que Quiport al ser un usuario de zona franca no está sujeto al pago de este impuesto. Los asesores legales también son de la opinión que las instituciones financieras han sido requeridas que actúan como agentes de retención y que tales montos han sido retenidos sin existir ninguna reglamentación por parte de las autoridades fiscales. Si este es el caso, existiría un pago en exceso que podría ser reclamado por el período de tres años. Al 31 de diciembre del 2012, Quiport ha pagado como ISD US\$10.9 millones desde el año 2008. Durante el año 2012, la Corporación ha enviado un reclamo de US\$7.6 millones. Al momento se está esperando una respuesta de las autoridades tributarias.

16. INGRESO DIFERIDO

Un detalle del ingreso diferido es como sigue:

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Ingreso diferido inicial	182,019	182,059
Ingreso diferido adicional	81,188	37,102
Honorario anticipado	<u>(1,431)</u>	<u>—</u>
Total	261,676	219,161

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. Como tal, Quiport debía determinar 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 11.

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

Ingreso Diferido Adicional - Como resultado del proceso de negociación y como consecuencia del Acuerdo de Alianza Estratégica, a partir del 1 de febrero del 2011, Quiport reconoce los valores pagados 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 de la construcción NAIQ. 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	127,666
AIMS costo de operación (1)	<u>(46,478)</u>
Contribución neta	81,188
Cuentas por cobrar de ingresos regulados (Nota 25):	
En Fideicomiso Quiport	4,650
En Fideicomiso Municipalidad	<u>211</u>
Total ingresos Municipio	86,049

(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 incurre el AIMS en dicho mes calendario, (dicho valor representa el "Valor Inicial de Factura").

Un resumen de los ingresos de operación de Quiport y el Municipio desde el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2012, basados en el Acuerdo de Alianza Estratégica descrito en la Nota 1, es como sigue:

	QUIPORT (De enero 1 a Diciembre 31) 2012	MUNICIPIO 2012	TOTAL
	... (en miles de dólares) ...		
Ingresos regulados:			
Tarifas pasajeros		45,070	45,070
Servicios aeroportuarios	—	23,028	23,028
Subtotal		70,109	70,109
Ingresos no regulados	16,194	—	16,194
Total	16,194	70,109	86,303
Otros ingresos	— 37	—	— 37
Total ingresos operacionales	16,231	70,109	86,340
Costos operacionales (Ver Nota 22)	(7,540)	(25,478)	(33,018)
Total ingresos, neto	8,691	44,631	53,322

Honorarios Anticipados - Al 31 de diciembre del 2012, incluye principalmente US\$2.5 millones recibidos de Aerías Ecuador S.A. como derecho de concesión para operar la zona de duty free del NAIQ.

17. PRÉSTAMOS

Un detalle de los préstamos es como sigue:

	... Diciembre 31 ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
No garantizados al costo amortizado:		
Préstamos con bancos del exterior	134,056	313,444
Compañías relacionadas	101,738	92,431
Total	235,794	405,875
Clasificación:		
Corriente	31,621	20,914
No corriente	204,173	384,961
Total	235,794	405,875

Préstamos con Bancos del Exterior - 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 prestando 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.

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

	... Diciembre 31 ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Overseas Private Investment Corporation	200,000	200,000
Inter-American Development Bank	73,000	73,000
Export and Import Bank	63,888	63,888
Export Development Canada	37,500	37,500
Total	374,388	374,388
Valor desembolsado al 31 de diciembre del 2012 y 31 de diciembre del 2011	374,388	324,228
Saldo por desembolsar	—	52,160

Al 31 de diciembre del 2012, y durante todo el año, la Corporación estuvo cumpliendo con todos los convenios incluidos 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 detalle de los préstamos con bancos del exterior es como sigue:

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamo por pagar a Overseas Private Investment Corporation con vencimientos semestrales a partir de noviembre 2010 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual que fluctúa entre el 8.07% y 9.57%	181,740	194,728
Préstamo por pagar a Export - Import Bank con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual del 4.9%	49,808	48,143
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 8.03% y 9.57%	68,121	47,162
Préstamo por pagar a Export Development Canada con vencimientos semestrales a partir de noviembre del 2010 y hasta mayo del 2021 con una tasa de interés anual del 10.65%	24,187	22,613
Total	324,056	313,646

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos	71,000	68,850
Interés	28,758	23,381
Total	101,758	92,231

Préstamos - Constituyen préstamos con vencimientos a parte del 2037 y hasta el 2040 que se pagarán si existe un excedo de caja y que generen una tasa de interés anual que fluctúa entre el 5% y 9.36%.

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

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
AECON Investment Corp.	24,911	23,499
AG Concessions Inc.	24,911	23,499
Icarus Development Corp.	18,230	17,213
Black Coral Investment Inc.	4,928	4,647
Total	73,000	68,850

Interés por Pagar - De acuerdo con la Primera Enmienda y Reestructuración del acuerdo de Deuda Subordinada, firmada por las 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 a 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.

Un detalle de los intereses por pagar es como sigue:

	... Diciembre 31, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
AECOM Investment Corp.	9,846	8,079
AQ Concessions Inc.	9,825	8,061
Isara Development Corp.	1,261	1,548
Black Coral Investment Inc.	<u>1,821</u>	<u>1,489</u>
Total	<u>22,753</u>	<u>19,177</u>

18. PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS

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

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

Al 31 de diciembre del 2012, Quiport está en proceso de obtener la aprobación por parte de la Superintendencia de Compañías para incrementar su capital social a US\$65 millones, con US\$61 millones de esta cuenta y US\$4 millones con la capitalización de cuentas por pagar a compañías relacionadas.

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.

19. TRANSACCIONES SIGNIFICATIVAS CON COMPAÑÍAS RELACIONADAS

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

	Diciembre 31,	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Préstamos:		
AECON Investment Corp.	1,416	—
AG Concessions Inc.	1,416	—
Icarus Development Corporation	1,038	—
Black Coral Investments Inc.	280	—
Total	4,130	—
Gastos administrativos y logísticos:		
ADC & HAS Management Ecuador S.A.	11,548	9,836
Quito Airport Consortium Inc.	5,181	4,400
Airport Development Corporation	1,100	1,329
Total	17,829	15,565
Intereses por préstamos:		
Icarus Development Corporation	1,316	1,278
AECON Investment Corp.	1,767	1,749
AG Concessions Inc.	1,760	1,747
Black Coral Investments Inc.	328	328
Total	5,171	5,099
Gastos por servicios técnicos:		
ADC&HAS Management Ltd.	2,912	1,876
ADC Management Ltd.	1,005	1,207
AECON Concessions Inc.	586	560
Total	4,503	3,643

20. PRECIOS DE TRANSFERENCIA

De conformidad con disposiciones legales vigentes, los contribuyentes sujetos al impuesto a la renta que hayan efectuado operaciones con partes relacionadas locales y/o del exterior, dentro de un mismo periodo fiscal por un importe acumulado superior a US\$6 millones, están obligados a presentar un estudio de Precios de Transferencia. 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 considera que los efectos del mismo, si hubiere, carecen de importancia relativa. Al 31 de diciembre del 2011, 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.

21. INGRESOS OPERACIONALES

Un detalle de los ingresos operacionales es como sigue:

	... Diciembre 31...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Ingresos regulados:		
Tarifa pasajeros		3,756
Servicios aeroportuarios	—	2,474
Total	—	6,230
Ingresos no regulados	16,194	11,748
Total	16,194	21,978

22. GASTOS OPERACIONALES

Un detalle de los gastos operacionales es como sigue:

	... Diciembre 31...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Gastos generales y administrativos (1)	13,300	10,512
Gastos de operación y mantenimiento	10,230	8,925
Honorarios de operación y mantenimiento	2,767	2,873
Honorario concesión CORPAQ	2,078	1,973
Seguros	1,773	1,706
Depreciación	870	483
Recuperación costos operación MSA (Ver Nota 16)	(25,478)	(20,999)
Total	7,540	5,472

(1) Incluye remuneraciones de directores y personal clave por US\$918,000 para el 2012
(US\$969,218 para el 2011)

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 el 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, aplicar 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 préstamos 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 periodo 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\$33.1 millones
Índice de liquidez	1.6 veces
Pasivos totales / patrimonio	4.6 veces
Deuda financiera / activos totales	49.81%

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:

	Diciembre 31,	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Activos financieros:		
Al costo amortizado:		
Efectivo y bancos (Nota 4)	71,399	80,773
Fondos restringidos en fideicomiso (Nota 5)	7,286	1,134
Cuentas por cobrar comerciales (Nota 6)	1,904	1,150
Cuentas por cobrar a accionistas y compañías relacionadas (Nota 8)	380	2,816
Total	80,969	85,873
Pasivos financieros:		
Al costo amortizado:		
Cuentas por pagar (Nota 12)	1,189	1,199
Cuentas por pagar a compañías relacionadas (Nota 13)	1,823	2,862
Primas (Nota 17)	425,814	405,873
Total	428,826	410,934

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 2012, los compromisos de la Corporación son como sigue:

Contrato de Concesión

Expropiación de Tierra: El concesionario deberá pagar el saldo pendiente (US\$56,000) de US\$4 millones para que la EPM (CORPAQ) adquiera la tierra necesaria para la vía de acceso.

Garantía de Pleno Cumplimiento: En 6 años de la fecha efectiva, el concesionario presentará una garantía de fiel cumplimiento a favor de Corporación CORPAQ por el valor de US\$3 millones hasta la fecha de la transferencia al nuevo aeropuerto y US\$10 millones por el período restante de la concesión.

Contrato de Construcción - El contrato fue firmado el 22 de septiembre del 2006 entre OCC 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 2006, se firma el contrato de subcontratación entre OCC y AECÓN Group y posteriormente el 28 de septiembre del 2006 se da inicio a la construcción del nuevo aeropuerto, los cuales se comprometen a realizar la construcción en 37 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.

Como parte del proceso de renegociación, el Contrato de Construcción también fue enmendado.

Al 31 de diciembre de 2012, existen 29 órdenes de variación que han sido aprobadas por un monto igual a US\$19.3 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 Comisión 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 Promoción de Inversión - Con fecha 23 de septiembre del 2003, el Estado Ecuatoriano a través del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad y las Empresas Aeron Construction Group Inc., ADC Management Ltd., Corporación Quiport S.A celebraron un contrato de inversión de cuantía indeterminada. Mediante Oficio N° 79 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:

Inversoras:

- Aeron Construction Group Inc.
- ADC Management Ltd.
- Anshado Gobierno

Empresa receptora:

- Corporación Quiport S.A.

El 22 de marzo del 2006, el Ministerio (MICIP) emitió el acuerdo N° 06 112, mediante el cual se reconoce que los anteriores accionistas, Aeron y ADC, deberán transferir sus acciones a Quiport Holdings S.A. a Iaro 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 alcances de dichas garantías y seguridades generales y específicas.

Art. 5. Garantías y Seguridades Generales

5.1. De conformidad con el Art. 16 del Reglamento, el Estado garantiza que ni el Estado ni ninguna Institución del Estado observarán, disminuirán 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 corridos 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. 11. 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 culposa, 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 Quipart Overseas Trust - El 14 de marzo del 2008, se firmó el contrato de Fideicomiso Mercantil de Administración y Garantía (Fideicomiso Mercantil Quipart Overseas Trust), un resumen del contrato es como sigue:

Contribuyentes

- Corporación Quipart S.A.
- CORPAQ

Beneficiarios

- Export Development Canada (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 título 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 todos las sumas de dinero y activos ya sea que se deriven o no del patrimonio del Fideicomiso local.
- Las sumas 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, ...	
	2012	2011
	(en miles de U.S. dólares)	
Activos corrientes:		
Cuentas corrientes en bancos locales	7,286	3,134
Cuentas por cobro de clientes, neto	1,167	438
Otros	38	-
Total activos	8,491	3,592
Patrimonio y total	8,491	3,592

Acuerdo de Términos Comenzó - Con fecha 23 de mayo del 2006, Quipart firmó un acuerdo de términos cruciales para normar la entrega de financiamiento con Overseas Private Investment, Inter - American Development Bank, Export - Import Bank of The United States y Export - Development Canada (entidades encargadas de financiar la construcción del nuevo aeropuerto) y el AEN Aero

Bank N.V. en su calidad de agente facilitador y administrador. Este acuerdo básicamente recoge 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 manutención 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 Custodio de Fondos - Ejecutado el 24 de enero del 2011, establece el proceso de depósito de todos los recursos 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 e Reestructuración

Los Prestamistas, Quiport y los Patrocinadores firmaron un Acuerdo Maestro de Consentimiento y Reestructuración 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 periodo 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 modificación al Contrato de Construcción.
- Compromiso de pagar US\$3 millones como honorario de reestructuración a los Promotores.
- Dividir el total de Deuda Senior en dos tramos: Tramo A: los montos desembolsados desde la fecha de crédito inicial hasta julio de 2009 (Evento político) por la suma de los US\$248,263,589, y el tramo de desembolsos B que se hacen a partir de agosto de 2009, y hasta el final del periodo de acuerdo a la disponibilidad de cada Franco en la cantidad de US\$128,193,962. 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 inclusive el Acuerdo de Alianza Estratégica.

El 24 de diciembre de 2011, el Consejo Municipal emitió la Ordenanza 133 publicada en la Gaceta Oficial (BO) número 358 del 8 de enero de 2010, estableciendo los recargos para el proyecto.

El 5 de febrero de 2011, para cumplir con el Acuerdo de Alianza Estratégica, Quiport registró la contribución recibida por el Municipio relacionada a los ingresos regulados, que representa el efectivo recibido por el Fideicomiso menos los gastos de operación facturados por Quiport mensualmente. Al 30 de septiembre del 2012, la Corporación no ha recibido una confirmación formal de las cantidades recibidas por el Municipio como contribución.

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.

Contrato de Operación Duty Free

Con fecha julio 30 del 2012, Quiport y Aterras DF Ecuador S.A. firmaron un contrato en el que se acuerda la entrega del espacio comercial "duty free" en el NAIQ para su construcción y operación conforme al acuerdo. El contrato tiene una duración de 12 años a partir de la apertura del NAIQ.

Aerona DF Ecuador pagó US\$2.5 millones como honorario de la transacción y deberá pagar después de la apertura del NAIQ, US\$8 millones como arriendo anticipado.

26. GARANTÍAS

Al 31 de diciembre del 2012, las siguientes garantías han sido establecidas en el contrato de concesión:

Una Garantía de Fiel Cumplimiento de US\$ millones emitida por Produbanco a nombre de la CORPAQ con fecha de expiración al 28 de enero del 2013.

27. SEGUROS

Un detalle de las principales pólizas al 31 de diciembre del 2012 es como sigue:

Póliza	Valor Asegurado (en miles de U.S. dólares)	Cobros Asegurados
Todo riesgo	900,131	Contrato por todo riesgo relacionado con el NAIQ
Responsabilidad del empleador	25,000	Responsabilidad de terceros respecto cumplimiento de obligaciones del personal.
Terrorismo y sabotaje	900,131	Terrorismo en el evento de un incidente en el NQIA.
Propiedad	230,000	Contrato de multi-riesgo para los activos en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
Responsabilidad del Operador del Aeropuerto	1,000,000	Responsabilidad del Operador en el MSLA y el NQIA.
Catástrofe	575,000	Póliza multi-riesgo por daños de propiedad en el NQIA.

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

Entre el 31 de diciembre del 2012 y la fecha de emisión de los estados financieros (Marzo 30, 2013) 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 2012, corresponden al total de cuentas por cobros 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 1 del 2011.

30. APROBACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Los estados financieros fueron aprobados por la Junta de Directores y autorizados para su emisión en febrero 8 del 2013.



Juan Pablo Guíjarro
Contador General
Corporación Quiport S.A.