

# Informe de Riesgos

## *Asociaciones Público Privadas*

**Ministerio de Hacienda**  
**Dirección de Crédito Público**  
**Departamento de Inversión Pública, Unidad de APP**

Responsables:

Kattia Elena Soto Montero, Unidad de Asociaciones Público Privadas

Melisa Oviedo Alfaro, Unidad de Asociaciones Público Privadas

Supervisado:

Melvin Quiros Romero, Sud Director de la Dirección de Crédito Público.



## Contenido

1. Antecedentes .....	4
Marco Legal Asociado a las APPs de Costa Rica: .....	5
Análisis de Riesgos Fiscales .....	7
2. Proyectos de Asociación Público Privadas en Costa Rica .....	8
3. Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de ejecución .....	9
vi. Concesión Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).....	9
4. Contrato de Concesión de obra pública con servicio público de la Carretera San José – Caldera (RUTA 27) .....	10
Ingresos Mínimos Garantizados .....	12
Escenarios de Riesgos Fiscales .....	15
Tráfico Vehicular Carretera San José Caldera .....	15
Escenario Base .....	17
Escenario Pesimista .....	18
Exposición Máxima .....	20
5. Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. ....	20
Ingreso Mínimo Garantizado .....	24
Exposición Máxima .....	26
Escenarios.....	27
Tasa Interna de Retorno .....	29
6. Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).....	31
Ingresos del Concesionario .....	33
7. Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.....	34
Ingresos del Concesionario .....	37
Cantidad de Buques .....	38
8. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera. ....	39
Ingresos del Concesionario .....	42
Granel .....	43
9. Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS). ....	43

Contingencias Fiscales ..... 44

Ingresos del Concesionario ..... 46

Equilibrio Financiero del Contrato..... 47

    10. Recomendaciones ..... 48

Administración Concedente..... 48

Ministerio de Hacienda..... 48

## Antecedentes

El Banco Mundial define las asociaciones público privadas o APPs como un acuerdo entre los sectores públicos y privados en el que la infraestructura y los servicios dados por mandato de Ley al sector público, pueden ser gestionados por el sector privado, de acuerdo a lo contractualmente establecido para mejorar los niveles del servicio y/o la calidad de la infraestructura pública.

Otra definición señalada por Michael Gerard (2001) del FMI, circunscribe una APP como una relación comercial entre los sectores público y privado, en la cual se forma una empresa mediante un contrato a largo plazo en el que los servicios o productos que debe prestar la APP se especifican en detalle. En su modalidad de empresa conjunta entre los sectores público y privado, una APP es una empresa privada con ciertas obligaciones del sector público definidas en sus documentos institucionales o en contratos con el sector público.

A pesar de que las definiciones anteriores son válidas, puntualmente y para efectos de este documento se considera que las Asociaciones Público Privadas se refieren al contrato de largo plazo entre una parte pública y una parte privada para el desarrollo y/o gestión de un activo o un servicio público, en el que el agente privado soporta una parte de los riesgos y responsabilidades derivados de la gestión del proyecto y durante la vida del contrato, y la remuneración está ligada significativamente al desempeño y/o la demanda o uso del activo o servicio.

La experiencia internacional señala que dichos contratos pueden generar pasivos contingentes que se define como aquellas obligaciones que no surgen a menos que un evento o eventos específicos y discretos ocurran en el futuro. Estas contingencias crean riesgos fiscales y pueden ser el resultado de políticas públicas deliberadas o de eventos imprevistos<sup>1</sup>, por lo tanto, los proyectos de APP deben ser registrados desde la perspectiva fiscal de una manera adecuada, no hacerlo podría (i) generar un sesgo a favor de proyectos de inversión en forma de APP reduciendo la eficiencia del gasto público, afectando la integridad del proceso presupuestario, y menoscabando la disciplina fiscal; (ii) reducir la flexibilidad del presupuesto al comprometer recursos fiscales en contratos de largo plazo y (iii) generar pasivos firmes y contingentes para el gobierno, no siempre contrarrestados por activos físicos de calidad.

---

<sup>1</sup> Manual de Estadísticas del Fondo Monetario Internacional

Para efectos de este informe a nivel conceptual los proyectos de APP y los proyectos de Concesión no presentan diferencias.

### Marco Legal Asociado a las APPs de Costa Rica:

En Costa Rica las instituciones públicas tienen a disposición normativa vigente habilitada para generar contratos de APP, el uso de cada uno dependerá de la institución promotora y de las características propias del proyecto. A continuación, se presenta un cuadro resumen sobre las leyes que norman a las asociaciones público privadas en Costa Rica.

Tabla 1 Marco Normativo vigente de Asociaciones Público Privadas

Ley/Reglamento	Capítulo	Artículos	Disposiciones
<b>Ley N°7762:</b> Ley General de concesión de obras públicas y de obras públicas con servicios públicos. Esta Ley fue modificada mediante la <b>Ley N° 8643</b> en el año 2008 y Decreto No.9701 del 2019.	<b>Capítulo I:</b> Ámbito de la Aplicación	<b>Artículo 2:</b> Cobertura	Todas las obras y su explotación pueden ser concesionadas, con excepción de las telecomunicaciones, la electricidad y los servicios de salud (y se impone una limitación para los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, para los que solo se pueden concesionar obras nuevas o ampliaciones de las existentes).
		<b>Artículo 3:</b> Titularidad del derecho de propiedad	Todas las obras entregadas bajo concesión son de propiedad de la administración concedente.
		<b>Artículo 4:</b> Normas Aplicables	Los tribunales nacionales son los únicos competentes para redimir conflictos. No obstante, en el caso de países con los cuales hay tratados de inversión, prevalecen estos tratados.
		<b>Artículo 6:</b> Creación e integración	El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), tiene su fundamento en la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos y es una entidad que gestiona proyectos de concesión de obras y servicios públicos.
		<b>Artículo 8:</b> Atribuciones del Consejo	El Consejo posee las siguientes atribuciones: i) aprobar o modificar el cartel de licitaciones de las concesiones, ii) adjudicar la concesión; iii) solicitar al ejecutivo la declaratoria de interés público del contrato de concesión y el decreto de expropiación.

		<b>Artículo 9:</b> Secretaría Técnica	El CNC tiene una Secretaría Técnica, con atribuciones para contratar los estudios de factibilidad de los proyectos de concesión, con autorización previa del CNC, y elaborar el cartel de licitaciones y sus modificaciones, con potestades de promoción de los proyectos. La Junta del CNC es presidida por el ministro de Obras Públicas y también tienen asiento los ministros de Hacienda y de Planificación, el Presidente Ejecutivo del BCCR y 3 representantes de la sociedad civil (Cámaras empresariales; Asociaciones Solidaritas, Cooperativas y Sindicatos <sup>2</sup> y Colegios Profesionales).
		<b>Artículo 13:</b> Creación del Fondo Nacional de Concesiones	El CNC administra el Fondo Nacional de Concesiones. Los recursos del Fondo deben ser destinados a pagar los estudios de prefactibilidad y factibilidad de los proyectos a concesionar, la adquisición o expropiación de bienes inmuebles o derechos necesarios para la construcción u operación de los proyectos y la contratación de servicios profesionales especializados.
<b>Reglamento-Ley</b>	<b>Capítulo</b>	<b>Artículos</b>	<b>Disposiciones</b>
<b>Reglamento N° 39965:</b> Reglamento para los Contratos de Colaboración Público Privada. El reglamento es creado con fundamento en el artículo N°55 de Ley N°7494: Ley de Contratación Administrativa.	<b>Capítulo I:</b> Disposiciones Generales	<b>Artículo 5:</b> Reglas especiales en servicios público privados	El contratista colaborador será el encargado de brindar los servicios comerciales que se le encarguen como parte del objeto contractual.
		<b>Artículo 6:</b> Plazo del contrato	El cartel y el contrato de colaboración público privada definirán el plazo contractual en función del modelo de negocio que se prevea.
		<b>Artículo 8:</b> Equilibrio Económico	El contratista colaborador tendrá el derecho al equilibrio económico asumiendo los riesgos que le corresponden.
		<b>Artículo 11:</b> Supervisión	La administración debe velar por el cumplimiento del contrato durante su vigencia.
	<b>Capítulo II:</b> Disposiciones para el Procedimiento de Selección	<b>Artículo 17:</b> Procedimiento para la selección del contratista colaborador	El proceso de selección del contratista colaborador debe estar sujeto a los procedimientos ordinarios y su régimen cursivo de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Contratación Administrativa y su Reglamento.

Elaboración propia

Fuente: Sistema Costarricense de información Jurídica. Procuraduría General de la República.

Asimismo, se manejan diferentes marcos normativos para el caso de las instituciones autónomas o descentralizadas, las instituciones también podrían contar con normativas específicas, tal es el caso de la Ley No. 8828 Ley Reguladora de la Actividad de las Sociedades Públicas de Economía Mixta para las Municipalidades y de la Ley No. 7508 para el Instituto Costarricense de Electricidad que en su artículo 13 faculta al instituto a suscribir contratos para la compra de energía (BOT), entre otros.

Es importante mencionar que dentro de la Dirección de Crédito Público se cuenta con un Departamento de Inversión Pública, que establece como objetivo planificar, apoyar, coordinar y controlar actividades

<sup>2</sup> En el caso de la representación de Asociaciones Solidarista, Cooperativas y/o Sindicatos, estos se alternan su participación cada periodo de Gobierno, para el anterior periodo se asignó el espacio a los Sindicatos y para el actual periodo 2018-2022 se cuenta con la participación de las Cooperativas.

relacionadas con inversión del Gobierno Central. Este departamento está dividido por la Unidad de Ejecución de Proyectos y la Unidad de Asociaciones Público Privadas (APPs). Entre sus funciones se encuentran elaborar y proponer a la Dirección de Crédito Público los criterios técnicos y guías metodológicas para la identificación y el análisis de las solicitudes de proyectos de inversión desarrollados bajo esquemas de APPs, asimismo, identificar y cuantificar, en coordinación con la Unidad de Política de Endeudamiento Público de Mediano y Largo Plazo, los pasivos contingentes que se generen por proyectos de APPs, lo anterior, se encuentra normado, en el Artículo 6 del Decreto Ejecutivo N°38305. Reglamento Organizacional de Crédito Público.

### **Análisis de Riesgos Fiscales**

Una de las principales ventajas de las Asociaciones Público Privadas (APP) es que generan bienes y servicios a través de la participación privada, lo cual contribuye a las instituciones aumentar los niveles de servicio que en muchas ocasiones se ven limitadas por la disponibilidad fiscal. Entre las ventajas de los contratos de APP se tiene las ganancias de eficiencia al transferir riesgos a un privado y garantizar la operación y el mantenimiento ante la tendencia de los Gobiernos a inaugurar más que mantener la infraestructura.<sup>3</sup>

Sin embargo, para poder obtener ese espacio fiscal, se debe realizar un buen manejo de la política fiscal y así, lograr obtener el potencial aporte al crecimiento, la estabilidad macroeconómica, la equidad social y lograr significativos y mejores resultados fiscales en consecuencia de impactar a las necesidades de financiamiento, por lo que la identificación y gestión de riesgos fiscales es de suma importancia para una buena gestión fiscal, ya que una inexistente o inadecuada gestión puede, potencialmente, reducir el espacio de la política fiscal y llegar a comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas.

En el presente informe se realiza una identificación de riesgos fiscales que parte de un análisis multidisciplinario dentro de la Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y con otras instituciones involucradas.

---

<sup>3</sup> CAF Banco de Desarrollo de América Latina, Diplomado en Asociaciones Público Privadas.

## Proyectos de Asociación Público Privadas en Costa Rica<sup>4</sup>

En la siguiente tabla se presentan algunos de los proyectos APPs que se han desarrollado en Costa Rica.

Tabla 2 Características de los Principales Contratos de Asociaciones Público Privadas en Costa Rica

	Corredor Vial San José-Caldera (Ruta Nacional N° 27)	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Terminal Granelera de Puerto Caldera	Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera	Terminal de Contenedores de Moín	Aeropuerto Juan Santa María
<b>Ubicación</b>	Caldera - San José	Liberia, Guanacaste	Espíritu Santo, Esparza	Espíritu Santo, Esparza	Moín, Limón	Alajuela, Alajuela
<b>Objeto</b>	Prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera.	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento	Diseño, financiamiento, planificación, construcción, mantenimiento y explotación	Mantenimiento y explotación	Diseño, financiamiento, construcción, explotación y mantenimiento	Operación, financiamiento, administración, mantenimiento, rehabilitación y promoción
<b>Monto</b>	US\$301.377.209,78	US\$ 35.000.000,00	US\$ 29.634.464,00	No aplica	US\$ 956.453.273,00	US\$ 17.850.000,00
<b>Estado Actual</b>	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación Fase 2A	Ampliación
<b>Tipo</b>	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión de la Gestión (LCA)	Concesión	Gestión Interesada
<b>Plazo</b>	25 años	20 años	20 años	20 años	33 años	20 años
<b>Fecha de Inicio</b>	08/01/2008	01/01/2009	11/08/2006	11/08/2006	19/01/2015	01/05/2001
<b>Concesionario</b>	Autopistas del Sol S.A.	CORIPORT	Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, S. A	Sociedad Portuaria de Caldera, S. A	APM Terminals	Aeris Holding Costa Rica
<b>Fecha de Adjudicación</b>	18/12/2001	2010	24/02/2006	N/D	21/03/2012	02/07/1999
<b>Garantías Explícitas</b>	Ingresos mínimos garantizados (IMG)	Ingresos mínimos y TIR garantizada del proyecto. <sup>5</sup>	Garantía de Explotación, Fideicomiso	Garantía de Explotación, TIR garantizada del proyecto. <sup>5</sup>	N/A	N/A
<b>Forma de Remuneración</b>	Cobro de tarifas por peaje	Explotación de áreas comerciales y cobro de impuestos y de tarifas de vuelos	Cobro a los usuarios.	Cobro a los usuarios y servicios complementarios.	Cobro por servicios a la nave y a la carga	Explotación áreas comerciales y cobros de tarifas de los vuelos
<b>Compromisos anuales de pago</b>	N/A	Pago al concesionario por tiendas libres de impuestos	N/A	N/A	N/A	N/A

Elaboración propia

Fuente: Contratos de los proyectos y Administraciones Concedentes

<sup>4</sup> Consejo Nacional de Concesiones, sitio Web, marzo 2018

<sup>5</sup> La TIR del Proyecto, la cual se encuentra establecida en el contrato, es revisada de forma anual por la administración concedente

## **Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de ejecución**

La Unidad de Asociaciones Público Privadas publicó en el mes de mayo del 2018 el procedimiento para la determinación de Riesgos Fiscales en proyectos de Asociaciones Público Privada, asimismo pone a disposición de las instituciones guías metodológicas para la asignación de riesgos en los Contratos de APP<sup>6</sup>, a fin de que la Administración dueña del proyecto cuente con un instrumento para futuros contratos de APP identificando los eventos inesperados y así fortalecer la valoración y asignación de riesgos con este instrumento.

Asimismo, dicha metodología conceptualiza los riesgos entre el sector público y privado, señala de acuerdo con las buenas prácticas internacionales una asignación del riesgo a aquel que esté en mejores condiciones para evaluarlo, controlarlo, mitigarlo y administrarlo.

A continuación, se presenta por proyecto los avances del análisis de riesgos fiscales incorporados en los contratos vigentes y en etapa de explotación:

- i. Concesión para la Carretera San José Caldera Ruta Nacional No.27.
- ii. Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
- iii. Concesión de obra pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la terminal de Contenedores de Moín.
- iv. Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.
- v. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal granelera de puerto Caldera.
- vi. Concesión Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

---

<sup>6</sup> Disponible en el siguiente link <https://www.hacienda.go.cr/contenido/12771-endeudamiento-publico>

## **Contrato de Concesión de obra pública con servicio público de la Carretera San José – Caldera (RUTA 27)**

El Contrato de Concesión de obra pública con servicio público de la Carretera San José-Caldera tiene como objetivo ampliar la capacidad y darle continuidad al corredor vial San José – Caldera y producir un óptimo nivel de servicio en toda la ruta denominada Ruta Nacional N°27, este proyecto se encuentra en la etapa de explotación, ya que la etapa constructiva finalizó en enero 2010. La Sociedad Concesionaria Autopistas del Sol S.A. (con nombre comercial Globalvía) es la sociedad a quien el Estado de Costa Rica a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, encomendó mediante la figura de la Concesión, el diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la Carretera San José – Caldera (Ruta Nacional N°27).

La construcción de la carretera inició en enero 2008, se trata de un proyecto de 76.8 km, que vino a acortar el tiempo de viaje entre la Capital (Gimnasio Nacional en San José) y el Pacífico Central (Caldera en Puntarenas) del país. Trayecto que ha representado un gran desarrollo en el turismo y la industria de Costa Rica.

El plazo de la concesión es de 25 años y 6 meses. El monto del proyecto es de US\$301.377.209,78. El valor de obras adicionales aprobado mediante un convenio complementario es de US\$35.935.741,00.

La construcción completa se llevó a cabo mediante tres secciones:

- Sección 1: San José-Ciudad Colón, correspondió al tramo que se extiende desde el Gimnasio Nacional en San José y al inicio de la construcción del nuevo tramo Ciudad Colón- Orotina, con una longitud de 14.20 km.
- Sección II: Ciudad Colón hasta Orotina, completó el nuevo tramo de carretera a construir entre esas dos localidades, con una longitud de 38.80 km.
- Sección III: Orotina-Caldera, fue el tramo de carretera existente entre Intercambio Orotina (paso superior) y Puerto de Caldera, con una longitud de 23.80 km.

Dicha carretera tiene una estructura tarifaria de siete peajes en total, realizando un cobro de peaje por tipo de vehículo y según la estación de peaje, el costo se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 3 Tarifas vigentes por Tipo de Vehículo y Estación (En colones)

¢	Peaje 1	Peaje 2	Peaje 3	Peaje 4	Peaje 5	Peaje 6		Peaje 7	
	Escazú	Ciudad Colón	San Rafael	Guácima	Siquiaries	Rampa Atenas	Atenas	Pozón	Rampa Pozón
<b>Motos</b>	¢410	¢200	¢620	¢460	¢480	¢410	¢820	¢620	¢200
<b>Automóviles</b>	¢410	¢200	¢620	¢460	¢480	¢410	¢820	¢620	¢200
<b>Buses</b>	¢810	¢410	¢1230	¢920	¢960	¢810	¢1630	¢1230	¢410
<b>2 y 3 Ejes</b>	¢1020	¢510	¢1540	¢1150	¢1200	¢1020	¢2040	¢1540	¢510
<b>4 ejes</b>	¢1800	¢900	¢2730	¢2040	¢2130	¢1800	¢3600	¢2730	¢900
<b>5 ejes</b>	¢2580	¢1290	¢3910	¢2910	¢3050	¢2580	¢5160	¢3910	¢1290

Fuente: Página oficial de Globalvia (Concesionario de la carretera) \*

\*<https://www.globalviaruta27.com/tarifas.php>, visitada el 11 de febrero 2021.

En el contrato de la Ruta Nacional No 27, se identifican riesgos que deben ser administrados por cada una de las partes (sector público, sector privado o compartido), cuya administración dependerá de su asignación.

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 4 Principales Riesgos y su asignación en el Contrato de Concesión Vial San José Caldera

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Tipo de Cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 3.9.3	Usuario
<b>Inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación ya que el cobro de peaje es en colones.	Sección 3.9.3	Usuario
<b>Infraestimación de costos de mantenimiento extraordinario o mantenimiento mayor</b>	Es el riesgo asociado a una mala evaluación de las intervenciones requeridas por una subestimación vinculada al incremento del costo de las intervenciones de reposición y a sus dimensiones reales.	Sección 3.2.2	Estado
<b>Situaciones de fuerza mayor</b>	Es el riesgo que se genera por hechos extraordinarios, inevitables, y ajenos a la voluntad de las partes.	Sección 2.14.7/7.1/8.1	Usuario/Estado
<b>Riesgo político</b>	Es la exposición que posee el concesionario a diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado con relación a impedir los ingresos tarifarios o los compromisos que la administración esté obligada.	Sin especificar	Estado
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	Las modificaciones normativas pueden generar un impacto en costo o en el plazo del contrato.	Sección 8.9	Usuario
<b>Terminación anticipada del contrato</b>			
Por incumplimiento de la administración	Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento de la administración.	Sección 7.4	Estado
Por incumplimiento del privado	Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento de obligaciones contractuales por parte del concesionario.	Sección 7.2	Concesionario
Por causas de fuerza mayor	Imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este de forma definitiva a causa de un evento inesperado.	Sección 7.1	Estado
<b>Riesgos de Ingresos</b>			

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Ingresos mínimos garantizados	Riesgo de que no se cubran los ingresos mínimos garantizados con el cobro de los peajes.	Sección 3.2.1/3.7.4	Estado
Ingresos por desajustes en el equilibrio financiero	Una generación menor de ingresos generados por problemas de índole financiero.	Sección 3.2.1	Estado
Otros	Posibles pérdidas de ingresos por malas decisiones tomadas por el concesionario.	Sección 3.10	Concesionario
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 3.1.1/3.1.6	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión y Administración Concedente

### Ingresos Mínimos Garantizados

Tomando en consideración que; a) el ingreso potencial es el ingreso esperado generado a partir de la sumatoria de los ingresos de las siete estaciones de peaje que se encuentran a lo largo del proyecto, viene definido por  $YP_t$ , b) el ingreso real corresponde al ingreso que se obtuvo realmente y está definido por  $Y_t$  y c) el ingreso mínimo garantizado es el ingreso mínimo que debe recibir la entidad concesionaria,  $Y_{imgt}$ . Lo que el Estado realmente debe pagar es la diferencia entre el ingreso mínimo garantizado y el ingreso real. Es decir:

$$(1) \text{ Pago del Estado} = Y_{imgt} - Y_t$$

La primera columna de la siguiente tabla indica los ingresos entre 2015 - 2018 y a partir del 2019 la proyección de los IMG del 2020 al 2033 dicha proyección fue aportada por el concesionario en el año 2000 y realizada en su momento por la empresa Cartellone. La segunda columna muestra los ingresos reales de la concesionaria del 2015-2019, realizada por la empresa GETINSA-GABINETE S.A. actual supervisora del proyecto, y las proyecciones del 2020 al 2032, la información fue remitida a la Dirección de Crédito Público mediante correo electrónico en enero 2021, por el Consejo Nacional de Concesiones (CNC).

Los ingresos, tanto reales como los proyectados, son deflactados a noviembre del año 2000, de acuerdo con los datos de la tabla 3.5 del IMG del Contrato de Concesión. Cabe considerar, por otra parte, que la Tarifa máxima indicada es para un vehículo de recorrido completo, según lo establece el Contrato de Concesión.

Tabla 5 Ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos reales y potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera (USD del año 2015-2032)<sup>7</sup>

Año	IMG $Y_{imgt}$	Ingresos de Concesión $YP_{t,8*}$	Diferencia
2015	39.332.682,37	66.178.328,77	26.845.646,40
2016	42.261.516,37	72.738.564,18	30.477.047,81
2017	45.777.426,77	74.151.801,43	28.374.374,66
2018	50.226.306,72	74.919.209,19	24.692.902,47
2019	54.515.025,85	67.009.277,85	12.494.252
2020	58.765.560,02	68.349.463,41	9.583.903,38
2021	59.940.871,22	69.716.452,68	9.775.581,45
2022	61.139.688,65	71.110.781,73	9.971.093,08
2023	62.362.482,42	72.532.997,36	10.170.514,94
2024	63.609.732,07	73.983.657,31	10.373.925,24
2025	64.881.926,71	75.463.330,46	10.581.403,75
2026	66.179.565,24	76.972.597,07	10.793.031,82
2027	67.503.156,55	78.512.049,01	11.008.892,46
2028	68.853.219,68	80.082.289,99	11.229.070,31
2029	70.230.284,07	81.683.935,79	11.453.651,71
2030	71.634.889,76	83.317.614,50	11.682.724,75
2031	73.067.587,55	84.983.966,79	11.916.379,24
2032	74.528.939,30	86.683.646,13	12.154.706,83

Fuente: Administración Concedente enviado en el mes de enero 2021, la información tiene corte a diciembre 2020 \*YPt Ingresos reales y proyectados de la Concesión

De acuerdo con el contrato de concesión, para que el Estado esté obligado a cumplir con el ingreso mínimo garantizado debe cumplirse lo siguiente:

- a) El Concesionario se encuentre al día con las condiciones establecidas en el contrato, tales como garantías.
- b) Los ingresos  $YP_t$  del Concesionario en el año calendario "t" de operación, sean inferiores al monto garantizado  $Y_{imgt}$ .

<sup>7</sup> Se utiliza la fecha establecida en el Contrato de Concesión para la entrada en vigencia de la Cláusula de los Ingresos Mínimos Garantizados, siendo que la Orden de Puesta en Servicio Definitivo de la carretera se emitió el pasado 30 de Julio del 2015, siendo esta última la fecha de corte anual para los ingresos de la concesión.

Como se puede observar en la tabla anterior, los ingresos del concesionario no son inferiores al monto garantizado en ningún año, por lo que el Gobierno no tendría que realizar ningún pago.

Ahora bien, debido a la pandemia que llegó a afectar a Costa Rica desde marzo del 2020 se le solicitó a la Administración Concedente un análisis del impacto en la carretera por las restricciones sanitarias, mismo que fue emitido mediante oficio CNC-SJC-OF-0495-2020 con fecha 10 de julio del 2020.

El oficio indica que la información fue analizada por la supervisora Getinsa S.A, quien realizó los análisis bajo los siguientes supuestos: 1) existen dos tipos de efectos que se evidenciaron en el tráfico y por ende en los ingresos de la carretera Ruta N°27 durante la pandemia del Covid-19, a) Psicológico (se refiere a la elección libre de las personas de reducir su circulación por su protección) y b) Regulatorio (se refiere a la implementación de restricción vehicular sanitaria emitida por el gobierno) 2) la información relativa al tráfico de la carretera se encuentra validada por el modelo estadístico hasta el mes de mayo 2020 3) para el análisis, se sumó la totalidad de cada categoría de vehículo para las 9 estaciones de cobro, 4) la información de ingresos incluye los montos descontados unilateralmente por la empresa concesionaria y 5) para la proyección del año 6 del mecanismo de los Ingresos Mínimos (IMG), se utiliza de manera preliminar el último Cpi-u de EUA (mayo 2020).

La supervisora indica que las afectaciones en el tráfico se muestran más pronunciadas en los meses de abril y mayo y concentrado en los vehículos livianos y autobuses, ambas categorías relacionadas altamente con la movilización de personas y/o estudiantes, a diferencia de las categorías que denotan el traslado de mercancías.

El comportamiento de los ingresos muestra una clara correlación con la información del tráfico, considerando que las tarifas para el año 2020 han sido ligeramente superiores a las del 2019 por efectos del ajuste anual correspondiente a la inflación de los EUA, sin embargo, en el mes de abril se presenta la principal disminución de los ingresos por cobro de peaje, ya que los mismos bajan en casi 53.65% con relación al promedio del 2019, mientras que para marzo descienden en 20.11% y mayo en 38.31%.

Es importante mencionar que el Ingreso Mínimo Garantizado comprende un periodo de corte anual de julio a julio, por lo que, la supervisora realiza un corte de los ingresos reales percibidos por el Concesionario del 16 Jul 2019 al 31 mayo 2020 obteniendo un monto real de US \$61.131.324,78, mostrando que se ha superado el IMG del año 5 que es de US\$ 54.515.025,85, esto se debe a que la afectación por la pandemia comenzó a mediados del mes de marzo del 2020, por lo que para el corte del año 5 solamente se consideran

3 meses de afectación por la pandemia, lo que hace que no se refleje un impacto en los ingresos y active el IMG.

No obstante, a la fecha del oficio en mención y debido a que la situación prevaleciente de la Pandemia por el COVID-19 mantiene restricciones sanitarias que podrían continuar impactando el flujo vehicular en la Ruta 27 y que es una situación que por el momento no tiene fecha de finalización por lo que se le dará un seguimiento continuo a la brecha que suponga un ingreso promedio mensual menor al esperado, con el fin de determinar si en julio del año 2021 aumenta la probabilidad de que se active la Garantía de Ingresos Mínimos.

### **Escenarios de Riesgos Fiscales**

En la siguiente sección se analiza el principal elemento que puede originar la materialización de los ingresos mínimos garantizados, la cual se centra en el supuesto de la apertura de una ruta alterna que compita directamente con la concesión de la ruta 27.

La existencia de ingresos mínimos garantizados implica una exposición del Estado Costarricense al riesgo de impago del proyecto en análisis vía tarifa, es decir, existe un pasivo contingente que se materializaría en el momento en que el proyecto no genere los flujos esperados, en cuyo caso, el Estado deberá aportar los recursos para que la concesionaria reciba el ingreso mínimo garantizado.

Dentro del análisis de riesgos de este proyecto, se consideran dos escenarios sobre el comportamiento de los ingresos reales de la concesionaria, uno base y uno pesimista, para valorar el potencial efecto de la materialización del riesgo por garantía de ingresos mínimos.

### **Tráfico Vehicular Carretera San José Caldera**

La empresa Globalvia Ruta 27 realiza el cobro de las tarifas de derecho de circulación de acuerdo a una clasificación por tipo de vehículo y al tramo de carretera por el que circulan. Es importante resaltar, que no todos los vehículos deben realizar el pago, aquellos exentos de acuerdo a lo que establece el contrato tales como ambulancias, entre otros, están exentos del cobro.

La clasificación por tipo de vehículo está dividida por: livianos (motos y automóviles), buses, y camiones de carga (de 2 a 3 ejes; de 4 ejes y de 5 ejes).

En el siguiente cuadro se muestra el flujo vehicular por tipo entre 2015 y 2019.

Tabla 6 Total de Tránsito por año según tipo de Vehículo del Contrato de Concesión Vial San José Caldera (Periodo 2015-2019)

Año	TDPA Total (Anualizado)	Livianos		Buses		Camiones de Carga	
		Total por año	Tasa de Crecimiento	Total por año	Tasa de Crecimiento	Total por año	Tasa de Crecimiento
2015	91.591.386,04	67.521.016,00		5.118.550,00		18.951.820,04	
2016	95.586.670,93	70.855.855,00	4,94%	5.038.638,00	-1,56%	19.692.177,93	3,91%
2017	99.051.094,07	72.513.051,00	2,34%	5.001.852,00	-0,73%	21.536.191,07	9,36%
2018	98.218.338,58	72.433.035,00	-0,11%	4.952.224,00	-0,99%	20.833.079,58	-3,26%
2019	98.452.947,39	73.532.948,00	1,52%	5.048.622,00	1,95%	19.871.377,39	-4,62%

Elaboración propia

Fuente: Administración Concedente , Historial de Tráfico sin Exentos, 2015-2017.

Según el cuadro anterior, la mayor cantidad de vehículos que transitan por la vía de la ruta 27 son de tipo liviano (73.90%) seguido por los camiones de carga (20.89%) y los buses (5.1%).

Debe señalarse que con el paso de los años se han presentado tasas de crecimiento positivas en el flujo vehículos livianos, no siendo así en el tráfico de buses ni en el de camiones para los años 2018 y 2019. Por consiguiente, en los últimos años, el ritmo de crecimiento es menor con respecto al flujo de cada tipo de vehículo.

Es importante mantener un adecuado seguimiento del comportamiento del flujo vehicular que transita por la carretera San José Caldera, a fin de anticipar una gestión oportuna en caso de que para los próximos años experimente una disminución significativa que ocasione la intervención de forma monetaria del Estado para cubrir los ingresos mínimos garantizados.

Por otra parte, en cumplimiento con la normativa establecida por la Superintendencia General de Valores (SUGEVAL) la concesionaria actualizó su prospecto en el año 2019 correspondiente a su programa de emisiones llamado *Prospecto Autopistas del Sol, Sociedad Anónima: Programa de Emisiones de Bonos Estandarizados Costa Rica 2017*. Dicho prospecto contiene un estudio realizado por un ingeniero independiente con el propósito de evaluar la evolución del tráfico vehicular ante distintos escenarios.

Como se mencionó anteriormente, el prospecto contiene un estudio en el que se analizan los flujos futuros de vehículos, las cuales fueron realizadas por un Consultor de Tráfico como parte de la exposición de los riesgos. Lo anterior debido a que en el escenario en que la concesionaria no alcance los volúmenes esperados de tráfico en la autopista, esta podría experimentar un impacto negativo en los ingresos del proyecto y, por ende, su capacidad de amortizar a los bonos adquiridos para financiar el proyecto ocasionándose una activación de los ingresos mínimos garantizados.

Para el logro de las estimaciones generadas, el Consultor calculó los niveles máximos de tráfico durante el periodo que le resta a la concesionaria. Para ello, utilizó un modelo económico con datos históricos de tráfico para ajustar las proyecciones de tráfico e ingresos en el que toma en cuenta los efectos de las mejoras en infraestructura vial en rutas alternas, la congestión que se experimenta actualmente y el impacto de ampliar y mejorar la carretera San José- San Ramón. Esto último porque esa carretera es una vía que actualmente conecta las ciudades de San José y San Ramón, por lo que se constituye como una ruta alterna a una parte de la carretera San José- Caldera. Por tanto, si se da la renovación de la carretera que está en proceso desde octubre del 2004, conductores de la Autopista concesionada podrían elegir transitar por la carretera San José-San Ramón, representando una disminución de los ingresos para el concesionario.

A su vez, el modelo económico del Consultor del Tráfico se basa en tres escenarios donde se proyecta el total de flujo de vehículos por año como Tráfico Diario Promedio Anual (TPDA) y su tasa de crecimiento anual. En este documento se incluyen dos de los tres escenarios analizados por el Consultor de Tráfico, el escenario base y el escenario negativo ya que son los relevantes para el tema de riesgos fiscales. Dichos escenarios se presentan a continuación:

### **Escenario Base**

Este es un escenario en el que se lleva a cabo la renovación de la carretera San José San Ramón con tarifas 50% más bajas que las estimadas en la adjudicación previa. Además, supone que el desarrollo del proyecto se divide en tres fases. La Fase I entra en operación en el 2019; la fase II comienza a operar en el 2021 y la totalidad de la obra se recibe en el 2023. Por último, supone que la radial de Santa Ana comienza a operar en el 2024.

La siguiente tabla muestra los datos proyectados en el escenario base.

Tabla 7 Tráfico Diario y Tasas de Crecimiento según Tipo de Vehículo en Escenario Base del Contrato de Concesión Vial San José Caldera

Año	TDPA Total (Anualizado)	Tasa de crecimiento	Livianos		Buses		Camiones de carga	
			TDPA (Anualizado)	Tasa de crecimiento	TDPA (Anualizado)	Tasa de crecimiento	TDPA (Anualizado)	Tasa de crecimiento
2020	84.968.715		76.531.010		2.795.535		5.642.170	
2021	88.211.010	3,82%	79.424.000	3,78%	2.897.735	3,66%	5.889.640	4,39%
2022	91.801.880	4,07%	82.812.295	4,27%	2.966.720	2,38%	6.022.865	2,26%
2023	88.620.540	-3,47%	79.641.540	-3,83%	3.000.665	1,14%	5.978.335	-0,74%
2024	85.864.425	-3,11%	77.353.355	-2,87%	2.864.885	-4,52%	5.738.165	-4,02%
2025	88.784.425	3,40%	79.957.995	3,37%	2.952.485	3,06%	5.874.310	2,37%
2026	91.612.080	3,18%	82.584.170	3,28%	3.028.040	2,56%	5.999.505	2,13%
2027	94.440.100	3,09%	85.210.710	3,18%	3.103.595	2,50%	6.125.795	2,11%
2028	97.267.755	2,99%	87.837.250	3,08%	3.179.150	2,43%	6.251.720	2,06%
2029	100.095.410	2,91%	90.463.425	2,99%	3.254.340	2,37%	6.377.280	2,01%
2030	102.923.430	2,83%	93.089.965	2,90%	3.329.895	2,32%	6.503.205	1,97%
2031	104.906.475	1,93%	94.892.335	1,94%	3.393.405	1,91%	6.621.100	1,81%
2032	106.889.885	1,89%	96.694.340	1,90%	3.456.915	1,87%	6.738.995	1,78%
2033	108.873.295	1,86%	98.496.710	1,86%	3.520.060	1,83%	6.856.525	1,74%
2034	110.856.340	1,82%	100.298.715	1,83%	3.583.570	1,80%	6.974.055	1,71%
2035	112.839.750	1,79%	102.101.085	1,80%	3.646.715	1,76%	7.091.585	1,69%

Fuente: Autopistas del Sol. Prospecto Autopistas del Sol, Sociedad Anónima, 2017. En el prospecto se utiliza información del 2016.

Con base en las tasas de crecimiento obtenidas en la tabla anterior respecto al tráfico observado durante el 2016 el Consultor de Tráfico proyecta que los ingresos brutos por concepto de peajes en el año 2033 equivaldrán a US \$ 95,2 millones (estimación efectuada utilizando las tarifas de peaje de 2016 sin ajustes inflacionarios), llevando dichos ingresos a dólares del año 2000, el monto alcanza los 67,1 millones de dólares, magnitud que se encuentra por encima de los ingresos mínimos garantizados. Además, el Consultor afirma que con estas proyecciones el ingreso total (sin tomar en cuenta la inflación) recibido por el concesionario por pagos de peajes cotizado se alcanzaría en el 2031, lo que generaría la terminación anticipada del contrato en ese año.

### Escenario Pesimista

Este escenario supone una tarifa más baja que la del caso base para la carretera San José-San Ramón. También, supone que el desarrollo del proyecto se divide en tres fases con una diferencia en la fase III. La fase I entra en operación en el 2019, la segunda fase comienza a operar en el 2021 y en la fase III la totalidad de la obra incluyendo la Radial Santa Ana, se completa en el 2023.

La siguiente tabla muestra los datos proyectados en el escenario pesimista.

Tabla 8 Tráfico Diario y Tasas de Crecimiento según Tipo de Vehículo en Escenario Pesimista del Contrato de Concesión Vial San José Caldera

Año	TDPA Total	Tasa de crecimiento	Livianos		Buses		Camiones de carga	
			TDPA	Tasa de crecimiento	TDPA	Tasa de crecimiento	TDPA	Tasa de crecimiento
2020	77.585.130		69.384.675		2.672.530		5.527.560	
2021	81.108.475	4,54%	72.788.300	4,91%	2.755.385	3,10%	5.564.425	0,67%
2022	69.126.620	-14,77%	63.069.810	-13,35%	2.037.430	-26,06%	4.019.745	-27,76%
2023	71.700.965	3,72%	65.357.265	3,63%	2.126.490	4,37%	4.217.210	4,91%
2024	74.274.945	3,59%	67.644.720	3,50%	2.215.550	4,19%	4.414.310	4,67%
2025	76.848.925	3,47%	69.932.175	3,38%	2.304.610	4,02%	4.612.140	4,48%
2026	79.828.785	3,88%	72.648.140	3,88%	2.403.525	4,29%	4.777.120	3,58%
2027	82.808.280	3,73%	75.364.470	3,74%	2.502.075	4,10%	4.942.100	3,45%
2028	85.788.140	3,60%	78.080.435	3,60%	2.600.625	3,94%	5.107.080	3,34%
2029	88.767.635	3,47%	80.796.400	3,48%	2.699.175	3,79%	5.272.060	3,23%
2030	91.747.130	3,36%	83.512.365	3,36%	2.797.725	3,65%	5.437.040	3,13%
2031	93.510.080	1,92%	85.132.965	1,94%	2.852.110	1,94%	5.524.640	1,61%
2032	95.273.030	1,89%	86.753.930	1,90%	2.906.860	1,92%	5.612.605	1,59%
2033	97.035.980	1,85%	88.374.530	1,87%	2.961.245	1,87%	5.700.205	1,56%
2034	98.798.930	1,82%	89.995.130	1,83%	3.015.630	1,84%	5.788.535	1,55%
2035	100.561.880	1,78%	91.615.730	1,80%	3.070.015	1,80%	5.875.770	1,51%

Fuente: Autopistas del Sol. Prospecto Autopistas del Sol, Sociedad Anónima, 2017 En el prospecto se utiliza información del 2016.

La tabla anterior presenta las proyecciones para el caso pesimista. En este caso el Consultor de Tráfico basado en las tasas de crecimiento obtenidas respecto al tráfico observado durante el 2016 determina que los ingresos brutos por concepto de peajes en el año 2033 equivaldrán a 81,2 millones de dólares (proyección realizada utilizando las tarifas de peajes de 2016 sin ajustes inflacionarios), siendo 14 millones de dólares menos que lo estimado para ese mismo año en el escenario base. Además, llevando dichos ingresos a dólares del año 2000, el monto alcanza los 57,2 millones de dólares, siempre por encima de los ingresos mínimos garantizados.

Cabe resaltar, que el tercer escenario mencionado en el estudio no se describe, debido a que el análisis realizado no aporta información relevante para el logro del objetivo principal de este informe.

Como conclusión al escenario de riesgos fiscales se puede decir que:

- Bajo el escenario base los ingresos de la concesionaria proyectados para el año 2033 equivalen a US\$95,2 millones (67,1 millones en dólares del 2000), monto mayor a los ingresos mínimos garantizados, por lo que no es necesario que el Estado ponga recursos.
- En el escenario Pesimista tampoco se activa la cláusula de los ingresos mínimos garantizados en el año 2033, ya que se proyecta que la concesionaria obtendrá un monto de ingresos de US\$81,2 millones (57,2 millones en dólares del 2000).

- Por lo tanto, se considera que en ambos escenarios los dos elementos característicos en el análisis de riesgo llevan a determinar que el riesgo inherente a los ingresos mínimos garantizados es de nivel bajo.
- Tomando en consideración la afectación de la pandemia, el IMG no se activaría para el año 5, no obstante, se le va a dar seguimiento continuo a la concesión para verificar si continúan los mismos escenarios para el año 6, ya que la evaluación de los 12 meses (de julio 2020 a julio 2021) para el siguiente periodo tendría una mayor afectación que depende del tiempo de la emergencia nacional por la pandemia y las medidas de restricción sanitarias.

Por su parte, la tasa promedio de caída de los ingresos de estos primeros 3 meses (marzo – abril-mayo) fue de un 37.35%, por lo que se puede deducir que de mantenerse la pandemia en los próximos meses existe una posibilidad de que esa tasa aumente y se active el IMG en el año 6, siendo así es importante que la Administración Concedente aumente los mecanismos de supervisión y fiscalización, de manera que tenga informado al Ministerio de Hacienda de forma oportuna.

### **Exposición Máxima**

De acuerdo a la información suministrada por la Administración Concedente a Julio 2020 y aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados se tiene que:

$$Zt (\text{Año } 2020) = (77.945.945,24 - 58.765.560,02)$$

$$Zt (\text{Año } 2020) = \text{US\$}19.180.385,22$$

La exposición máxima muestra el monto que debería de pagar el gobierno en caso de que IMG Yimgt sea menor al YPt, como se puede observar, el IMG no se activó para el año 2020.

### **Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.**

Actualmente, este proyecto se encuentra en la etapa de explotación, ya que la etapa constructiva finalizó en enero 2010, el plazo de la concesión es de 20 años por un monto del proyecto es de US\$35.000.000.00.

La Sociedad Concesionaria CORIPORT S.A. es la sociedad a quien el Estado de Costa Rica, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, encomendó, mediante la figura de la Concesión, el diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (Liberia, Guanacaste).

La construcción del Aeropuerto inició en el 2008 y se trata de un proyecto para el diseño, la construcción, la operación y el mantenimiento de un edificio de Terminal Internacional, así como instalaciones conexas que incluyen entre otras cosas, el acceso terrestre, la circulación de vehículos, estacionamientos, acera para la salida y entrada de pasajeros a la nueva Terminal, procesamiento de pasajeros para el inicio, continuación o finalización de los viajes, procesamiento de documentación y pasajes, manejo de equipajes (documentación y reclamo), controles gubernamentales y seguridad, traslado de pasajeros a las aeronaves y concesiones comerciales, El proyecto ha representado un gran desarrollo en el turismo y la industria de Costa Rica.

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 9 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 8.4.4	Usuario/Estado
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 8.4.4	Usuario/Estado
<b>Riesgo político</b>	Es la exposición que posee el concesionario a diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado con relación a impedir los ingresos tarifarios o los compromisos que la administración esté obligado.	Sección 16.3.1, 16.4.1.2	Estado

<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	<p>Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración.</p> <p>Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.</p>	<p>Sección 3.1.1 inciso 13, 15.3, 1.6, 1.7, 2.6, 3.1.2, 3.2.2, 15.4, 5.3, 6.6, 14.8</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>
<b>Riesgos Ambientales</b>	<p>Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.</p>	<p>Sección 1.6</p>	<p>Concesionario</p>
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	<p>Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.</p>	<p>Sección 15.3, 16.3.1, 15.5, 15.7, 16.4.1, 16.4.2.3, 15.5, 3.2.2</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	<p>El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.</p>	<p>Sección 15.3, 3.1.1, 3.2.2, 8.4.4</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	<p>Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.</p>	<p>Sección 16.3.5, 16.4.1, 16.4.1.3, 16.4.2.2, 16.3.1</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>
<b>Riesgos de Ingresos</b>	<p>Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.</p>	<p>Sección 8.13, 3.2.2, 15.1, 15.6, capítulo 14</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>

<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 8.1, Capítulo 12	Concesionario
----------------------------	--	-----------------------------	---------------

Elaboración propia

Fuente: Contrato Daniel Oduber y Administración Concedente

De acuerdo con el análisis realizado sobre los riesgos contractualmente identificados, es posible determinar que se han transferido riesgos al privado por ejemplo de financiamiento y mitigación ambiental. No obstante, la responsabilidad de la Administración Concedente recae principalmente sobre el riesgo de ingresos.

## Ingreso Mínimo Garantizado

El contrato estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado durante los primeros quince (15) años de operación de la Concesión (el año calendario es de enero-diciembre), contados a partir del momento en que se ponga en operación la Terminal de Pasajeros cuya fecha inició en enero del 2012<sup>9</sup>.

El Ingresos Mínimos Garantizados corresponden a la cantidad de pasajeros de salida que el Estado Costarricense garantizaría a partir del momento en que entre en operación la Terminal de Pasajeros, bajo el supuesto de que en caso de que el Concesionario no alcance los niveles de tráfico definidos en el contrato, la Administración Concedente asumirá el faltante de ingresos mínimos calculados con ese tráfico mínimo.

La fórmula que establece el contrato para calcular el ingreso mínimo garantizado es la siguiente:

$$Z_t = (Q_{min\ t} - Q_t) * T$$

Donde:

$Z_t$  = Corresponde al pago que debe cancelar el Estado al Concesionario por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados.

$Q_{min\ t}$  = Corresponde a la cantidad de Tráfico Mínimo solicitado por el Concesionario en su oferta<sup>10</sup> para el año natural de operación "t", o fracción de este, según corresponda.

$Q_t$  = Corresponde a la cantidad real de tráfico de pasajeros saliendo año calendario de operación "t", o fracción de este, según corresponda.

$T$  = Contraprestación del Contrato de Concesión para el periodo de concesión.<sup>11</sup>

Es importante señalar, que se debe tener en cuenta que, de acuerdo con el contrato de concesión, para que el Estado esté obligado a cumplir con el ingreso mínimo garantizado bajo las siguientes condiciones<sup>12</sup>:

---

<sup>9</sup> Dato suministrado el 29/6/2020 por la Administración Concedente en los Anexos de Seguimiento.

<sup>10</sup> Tabla de Tráfico Mínimo Garantizado de la cláusula 8.13 del contrato

<sup>11</sup> CONTRAPRESTACIÓN: Son los ingresos obtenidos por la porción del impuesto de derecho de salida que pagan los pasajeros internacionales que salgan por la nueva Terminal de Pasajeros y que se le asigna al Concesionario como retribución por sus servicios durante el período de la Concesión, cuyo monto es de siete (US\$7,00) que serán descontados de la porción de impuesto de salida que recibe el Consejo Técnico de Aviación Civil, por la Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

<sup>12</sup> Cláusula 8.13 del contrato.

1. El Concesionario se encuentra al día con los pagos que tenga que hacer a la Administración Concedente y se encuentren vigentes las garantías señaladas en el Contrato de Concesión.
2. Los tráficos de pasajeros saliendo que se hayan dado en la Terminal de Pasajeros en el año natural de operación “t” se encuentran por debajo del monto de ingresos mínimos indicados por el Concesionario en el FORMULARIO 16 de su oferta Económica. Para determinar los ingresos mínimos de ese año, potenciales no se tomará en cuenta el efecto de las políticas comerciales, descuentos o políticas de operación o ineficiencias en el cobro que afecten esos ingresos. Su cálculo se basará únicamente en las tarifas ofertadas, o las que se encuentren vigentes, y los tráficos reales de pasajeros saliendo.

En la tabla siguiente tabla se puede observar la cantidad de pasajeros de salida ( $Q_{\min t}$ ) establecida en el contrato para los primeros 15 años, por su parte en la columna ( $Q_t$ ) se reflejan los ingresos reales entre 2012 – 2019 y a partir del 2020 se presentan proyecciones de la salida de pasajeros, por su parte, la columna T muestra la contraprestación correspondiente a la porción del impuesto de derecho de salida que se le asigna al Concesionario como retribución por sus servicios durante el plazo establecido en el contrato de la Concesión, cuyo monto es de siete dólares (US\$7,00) mediante Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

Tabla 10 Tráfico Internacional de Salida Mínimo Garantizado del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros

Año (t)	Tráfico Mínimo $Q_{\min t}$	Tráfico real y proyectado $Q_t$	T
2012	208.500	325.084	\$7
2013	226.000	338.576	\$7
2014	243.000	389.701	\$7
2015	259.500	438.590	\$7
2016	275.000	586.768	\$7
2017	290.000	532.289	\$7
2018	304.500	554.422	\$7
2019	318.500	603.960	\$7
<b>2020</b>	<b>331.500</b>	<b>247.084</b>	<b>\$7</b>
2021	344.500	565.950	\$7
2022	356.000	608.396	\$7
2023	368.000	654.026	\$7
2024	379.000	703.078	\$7

2025	389.500	755.809	\$7
2026	399.000	812.494	\$7

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

Como se puede observar en la tabla anterior, para el cierre del 2021 el número real de pasajeros de salida reportados por el concesionario es inferior al número de pasajeros garantizado para el año en observación, por lo que el Gobierno tendría que realizar algún pago según contractualmente se establece bajo el cumplimiento efectivo de los requisitos en tiempo y forma sean cumplidos.

Como se puede visualizar la tendencia de la cantidad de pasajeros saliendo por AIDO, presentaba una tendencia creciente y superior a la cantidad mínima requerida, no obstante, la actual emergencia nacional por el Covid 19 y las medidas adoptadas por el Gobierno como a nivel internacional, en restricciones de aeropuertos repercutió de forma negativa en la cantidad de pasajeros salientes conllevando a una activación del IMG.

La cantidad de pasajeros real acumulada al 31 de diciembre del 2020 es de 247.084<sup>13</sup>, da partir de marzo del 2020 se presenta una reducción significativa de pasajeros bajando de 80.655 pasajeros a febrero 2020 a 62.477 a marzo y un cambio abrupto a abril con solo 18 pasajeros, Administración Concedente reportaba 526.465 de pasajeros proyectados para el 2020 situación que por una situación de fuerza mayor como la pandemia afecto las proyecciones.

### **Exposición Máxima**

De acuerdo a la información suministrada por la Administración Concedente y el contrato de concesión, aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados y considerando el número de pasajeros establecidos en el Contrato, se estima que el pago que le correspondería al Concesionario es de US\$590.912, como se muestra a continuación.

$$Zt (\text{Año } 2020) = (331.500 - 247.084) * US\$7$$

$$Zt (\text{Año } 2020) = US\$590.912$$

---

<sup>13</sup> Dato suministrado el 21/1/2021 por la Administración Concedente en los Anexos de Seguimiento.

El procedimiento para la aplicación de los ingresos mínimos garantizados según lo establece el contrato en su artículo 8.13.1 indica que:

El Concesionario deberá presentar su reclamo formal por la diferencia de pasajeros no atendida entre el tráfico calculado, dicho reclamo deberá ser presentado ante la Administración Concedente dentro del primer mes calendario siguiente al año en que se no se cumplió el tráfico mínimo acordado con base en lo estipulado en la cláusula anterior. En este caso el concesionario presentó el respectivo reclamo el 15 de enero del 2021 bajo el oficio COR-GG-21-208. Corresponde a la Administración Concedente en un plazo de tres (3) meses calendario de plazo para analizar y aprobar el pago que corresponda y un (1) mes calendario adicional para efectuar el desembolso correspondiente. Actualmente la Administración Concedente se encuentra en el proceso de revisión de la cantidad de pasajeros salientes con la finalidad de verificar si el reclamo es procedente y estimar el respectivo cálculo.

Debe ser revisado el contrato con la finalidad de verificar a quien corresponde efectuar el desembolso, además de asignar la cuenta a ser utilizada para efectuar el pago en caso que proceda el reclamo, por otra parte, corresponde a la Administración Concedente la responsabilidad de remitir al Ministerio de hacienda en el reporte de Anexos el respectivo incidente, además de formalizar la notificación respectiva de la activación de la contingencia fiscal explícita del contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

## **Escenarios**

En la siguiente tabla, se puede observar la cantidad de pasajeros salientes durante el periodo 2011 al 2020 reportados por la Administración Concedente, dichos datos fueron utilizados para estimar escenarios para el 2021.

Se estima un escenario base partiendo de promedio mensual, donde al totalizar dichos promedios se espera que para diciembre 2021 se contabilice la salida de 428.545 pasajeros, rubro que se ubica por encima del IMG para ese año el cual corresponde a 344.500.

Por otra parte, el escenario optimista parte de un nivel de confianza del 95% con base a los datos reales observados, se espera bajo este supuesto que cierre diciembre 2021 con 615.959 pasajeros salientes, dato que supera el IMG para ese año en 271.459 pasajeros.

Finalmente, el escenario pesimista con un 5% de confianza sobre los datos observados se espera un total de 192.652 pasajeros salientes para diciembre 2021, cifra que se encuentra por debajo del IMG establecido para el 2021, en caso de que los datos reales observados mensualmente se asemejen a los datos estimados en este escenario se estimaría que se activaría la contingencia con alrededor de un faltante de 151.848 pasajeros lo que representa USD\$1.062.937.

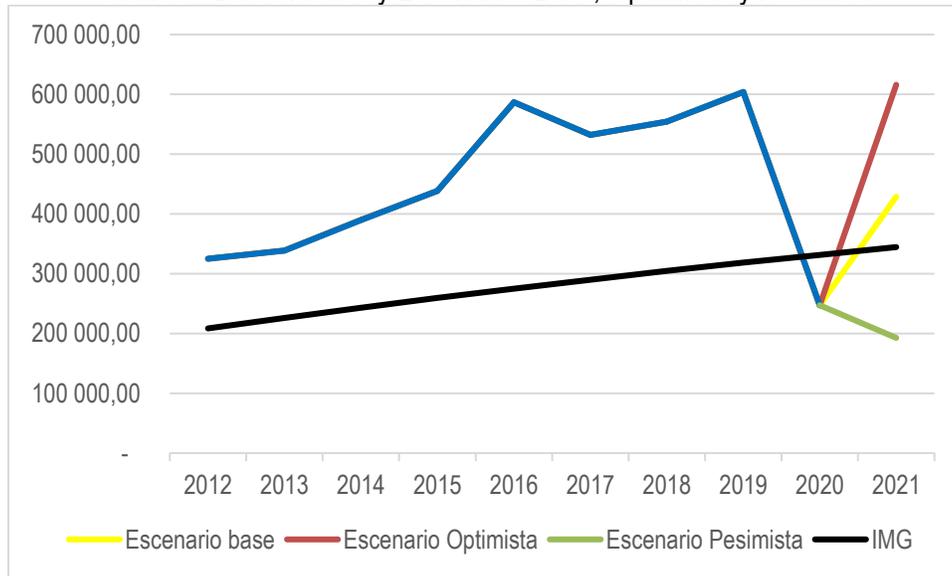
Tabla 11 Cantidad de pasajeros salientes (2011 al 2020) y Escenarios para 2021

Mes	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Escenario Base 2021	Escenario Optimista 2021	Escenario Pesimista 2021
Enero	33.309	25.836	42.139	45.576	53.130	71.510	67.989	66.839	72.982	84.007	56.332	79.046	29.199
Febrero	32.034	40.493	39.372	42.586	48.408	66.816	58.840	62.190	67.841	80.655	53.924	74.889	35.336
Marzo	40.568	50.138	47.677	54.627	62.341	77.188	72.505	75.895	85.400	62.477	62.882	81.705	43.767
Abril	29.269	35.123	36.642	39.933	47.544	60.374	64.686	61.258	63.491	18	43.834	64.148	13.181
Mayo	16.283	20.370	21.002	27.528	27.142	39.942	34.709	36.653	39.043	24	26.270	39.537	7.341
Junio	17.836	25.633	25.473	29.724	28.441	44.656	38.175	42.255	45.038	4	29.724	44.866	8.028
Julio	21.715	29.969	30.491	35.238	34.502	53.866	45.136	46.604	49.438	247	34.721	51.873	9.908
Agosto	17.940	25.090	25.262	32.768	31.511	45.408	33.927	39.543	42.696	19	29.416	44.188	8.083
Septiembre	6.573	10.574	10.329	10.863	12.543	22.149	19.083	18.002	20.870	317	13.130	21.573	3.132
Octubre	7.292	11.057	8.925	10.813	12.314	21.726	19.703	16.806	20.236	1.076	12.995	21.056	3.873
Noviembre	17.996	20.474	18.692	24.537	33.471	34.093	30.795	36.009	39.310	6.078	26.146	37.825	11.441
Diciembre	28.163	30.327	32.572	35.508	47.243	49.040	46.741	52.368	57.615	12.162	39.174	55.254	19.362
Total	268.978	325.084	338.576	389.701	438.590	586.768	532.289	554.422	603.960	247.084	428.545	615.959	192.652
Cambio %		20,86%	4,15%	15,10%	12,55%	33,79%	-9,28%	4,16%	8,94%	-59,09%	73,44%	149,29%	-22,03%

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

Gráfico 1 Datos Reales y Escenarios Base, Optimistas y Pesimista



Elaboración Propia.

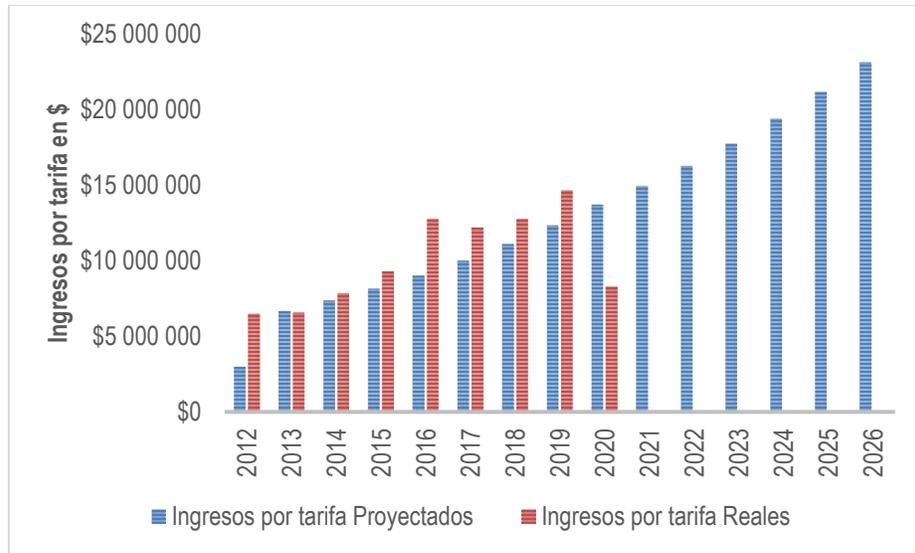
Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

### Tasa Interna de Retorno

El Contrato de Concesión también prevé condiciones de Equilibrio Económico y Financiero en su inciso 15.3, donde se definen elementos de activación a partir de la disminución de más del 20% siendo esta tasa del 12% tomando de referencia la TIR utilizada en el cartel de licitación de un 15%, sin embargo, este indicador lo definen condiciones pactadas en el contrato y a su vez la gestión propia del Concesionario. Dicho indicado es actualizado en el mes de marzo de cada año, por lo que a la fecha del presente informe no es actualizado y se mantiene una TIR de 14.21%, que representa una disminución del 5.27%.

No obstante, el efecto de la Pandemia sobre la TIR y los Ingresos del Concesionaria no pueden ser visualizados, no obstante, es de esperar un efecto negativo como consecuencia del efecto de la pandemia sobre el flujo neto de efectivo que captaría el Concesionario, el cual a su vez afecta el repago del préstamos de los accionistas, los dividendos y la recuperación de la inversión inicial.

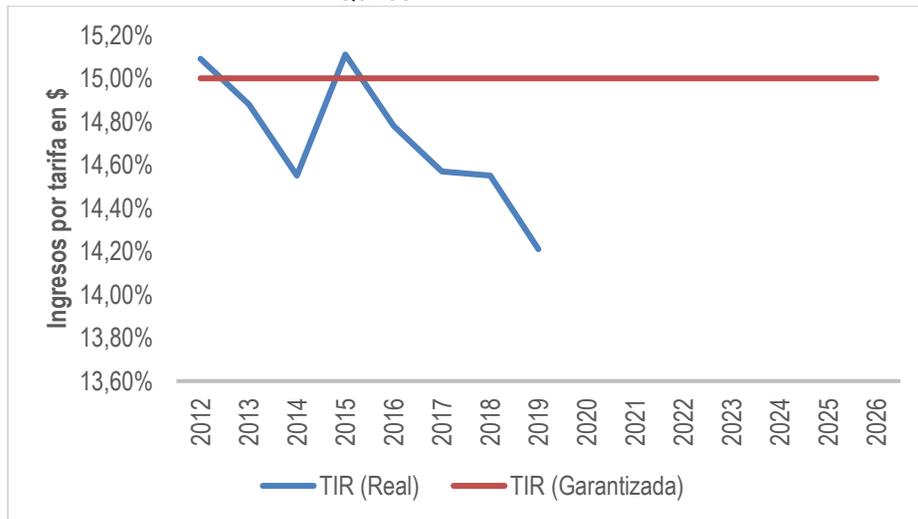
Gráfico 2 Ingresos por tarifa del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros



Elaboración Propia

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

Gráfico 3 Tasa Interna de Retorno del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros



Elaboración Propia

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2019.

## Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

Actualmente, la Fase 2A de este proyecto se encuentra en la etapa de explotación a partir de abril 2019, el plazo de la concesión es de 33 años por un monto del proyecto es de USD\$956.453.273,00.

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) es un proyecto que consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de una terminal de contenedores en la provincia de Limón. Dicha terminal será construida en tres etapas denominadas en el Plan Maestro como etapas 2A, 2B y 3. Las fases 2B y 3 se construirán de acuerdo con el crecimiento de volumen que experimente la nueva terminal.

La fase 2A corresponde a un área de 40 hectáreas y 6 grúas pórticas súper Postpanamax. La fase 2B corresponde a un área de 20 hectáreas adicionales y se agregarán 2 grúas pórticas. La fase 3 corresponde a un área de 20 hectáreas adicionales y agregará 1 grúa pórtica. Al final de las tres fases se contará con un área de 80 hectáreas de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud. El área será rellenada, en gran parte con arena de mar sobre la cual será construida la estructura superficial en concreto de la Terminal. Sobre esta superficie se instalarán los edificios administrativos, patios para contenedores (vacíos, llenos y para mantenimiento), planta de tratamiento de aguas residuales, estación eléctrica y hacia la parte interior de la dársena, la zona de muelle que estará anclada sobre más de 600 pilotes y donde operarán las grúas pórticas.

A continuación, se enumeran los distintos riesgos asociados al proyecto TCM, que se ha identificado.

Tabla 12 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión de obra pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la terminal de Contenedores de Moín

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 6.3.1, 6.4.3	Concesionario / Administración Concedente
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 6.3.4, 11.8.5.1	Administración Concedente /Usuario

<b>Riesgo de tasa de interés</b>	Es habitual en los contratos APP que se puedan producir variaciones en el tipo de interés al cual está referenciado el financiamiento. En particular, en la fase de construcción de una infraestructura, un incremento en el tipo de interés redundará en mayores necesidades de financiamiento y por tanto en un sobre costo de construcción para el privado.	Sección 6.3.4	Concesionario
<b>Riesgos de diseño y construcción</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción	Sección 6.1, 6.3.1, 11.13.2	Concesionario
<b>Riesgos Geológicos</b>	Riesgos geológicos/geotécnico identifica las condiciones previstas en los estudios de la fase de formulación y/o estructuración que redunde en sobre costos o ampliación de plazos de construcción de la infraestructura.	Sección 6.3.1	Concesionario
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 6.1, 6.3.5	Concesionario / Administración Concedente
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 6.3.3	Concesionario / Administración Concedente
<b>Riesgo de explotación</b>	Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 6.1, 6.3.2, 6.3.6, 13.2, 17.9, 17.1,	Concesionario
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 6.3.3	Concesionario
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 6.1, 6.3.1, 6.4.2, 6.4.4, 6.4.3, 12.2, 12.4	Usuario/Administración Concedente

<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 6.3.5, 12.5	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 14.3.3.3, 18.1, 18.3.2, 18.2.1, 18.2.2, 18.3.1, 18.3.3.1, , 18.3.1.2, 18.3.1.3, , 18.3.2, 18.3.3.2, 18.3.3.3	Administración Concedente/ Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 11.8.5.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.7, 12.10	Administración Concedente / Usuario
Alteración del equilibrio de la ecuación económico-financiera	Los beneficios probables y las pérdidas previsibles, equivalencia entre lo que se concede y lo que se exige.	Sección 12.8	Concesionario
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 6.1, 6.4.1	Administración Concedente
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 6.1, 6.3.4, 11.13.1	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión

## Ingresos del Concesionario

Como se puede observar en la siguiente tabla, los ingresos reales percibidos por el Concesionario son superiores a los establecidos en la oferta del Concesionario, incluso el 2020 reporta un ingreso superior por USD\$24.091.491,11 dado en medio de la pandemia, lo que evidencia que la misma no presento efecto sobre los ingresos percibidos por concepto del servicio de contenedores, incluso para el 2020 se cierra con un crecimiento de 13% en el volumen real de contenedores versus el 2019, pasando de 975.680 en el 2019 a 1.103.164 en el 2020.

Tabla 13 Ingresos proyectados y Reales del Contrato de Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la TCM (USD\$).

<b>Año (t)</b>	<b>Ingresos Proyectados</b>	<b>Ingresos Reales</b>
2019	158.384.502,93	169.819.839,00
2020	174.672.097,89	198.763.589,00
2021	192.157.299,21	

2022	210.765.429,24	
2023	231.268.607,47	
2024	253.062.539,83	
2025	275.713.216,44	
2026	297.017.551,00	
2027	319.503.932,27	
2028	343.241.597,00	
2029	368.421.638,53	
2030	394.919.187,40	
2031	422.079.576,33	
2032	447.226.789,82	
2033	472.775.623,62	
2034	499.881.209,63	
2035	527.708.355,04	
2036	554.392.962,09	
2037	579.319.681,31	
2038	605.368.792,30	
2039	633.427.501,62	
2040	657.241.191,78	
2041	682.012.640,82	
2042	709.362.928,01	
2043	735.967.414,40	
2044	763.620.443,88	
2045	792.360.977,45	
2046	823.705.721,27	
2047	854.486.897,46	
2048	886.451.646,02	

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

### **Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.**

Actualmente, este proyecto se encuentra en la etapa de explotación, el plazo de la concesión es de 20 años. La gestión de los servicios públicos de la Terminal de Puerto Caldera consiste en la prestación de los servicios relacionados con las escalas comerciales realizadas por tipo de embarcaciones que soliciten el atraque para tales fines en los puertos uno, dos y tres de Puerto Caldera, así como de los servicios requeridos con relación a la carga general, contenedores, vehículos, saquería y sobre chasis en las

instalaciones portuarias, tales como carga y descarga, transferencia y almacenamiento, bajo el régimen de concesión de gestión de servicios públicos.

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 14 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.6.1	Administración Concedente
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 1.6.1, 2.1, 2.5, 3.2, 2.1.3, 3.4, 5.1, 2.2, 3.4.1, 3.5.1, 4.8.1, 2.1.4, 4.4.1, 4.10.1, 4.7.3,	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 2.1.3, 3.7	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 3.5.1	Concesionario

<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 2.1.3, 4.6, 4.6.1	Administración Concedente
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 4.6, 4.6.1, 5.4	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato o Suspensión Temporal del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 5.2.1, 5.2.2, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 4.6, 4.6.5, 4.7.1, 4.6.1	Administración Concedente
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 2.1.4	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión

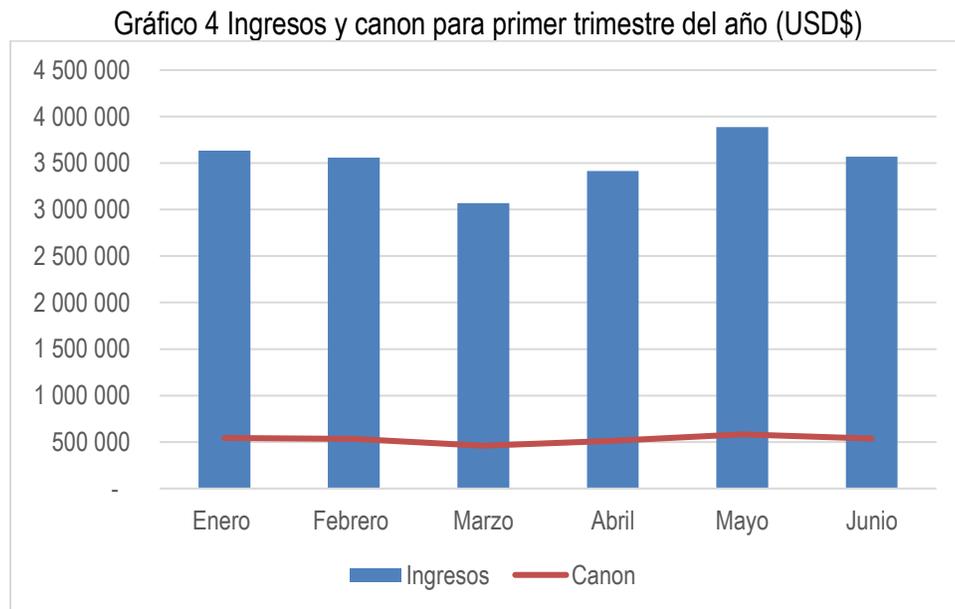
Uno de los principales elementos contractuales se tiene con lo establecido en la “Cláusula 4.6. Principio de Intangibilidad Patrimonial y Equilibrio Financiero de la Concesión” del contrato, donde se denota claramente, las referencias de la tasa Interna de retorno (TIR) y se especifica el monto de esta en (14.3%) para las respectivas comparaciones:

*“...Cuando se altere el equilibrio económico financiero del contrato, y no se alcance la rentabilidad mínima establecida en esta cláusula, por causas que son imputables a la Administración Concedente, o por causas no imputables a ella, pero sobrevinientes e imprevisibles, o por cualquier otra causal no imputable al Gestor o porque la ARESEP autorice tarifas o realice ajustes de tarifas que deriven en un desequilibrio financiero*

del contrato, el Gestor tendrá el derecho y la Administración Concedente el deber de restablecer el equilibrio financiero del contrato el cual tiene una tasa interna de retorno (TIR) de 14.3% (catorce punto tres por ciento) proyectada en la oferta y que garantiza la Administración Concedente como una TIR mínima, siempre y cuando el desequilibrio no sea el resultado de la ineficiencia del Concesionario o por causas imputables a él. Esta tasa corresponde al rendimiento de los flujos en dólares de Estados Unidos de América, calculada después de impuestos, la cual se obtuvo del modelo financiero de la oferta, en adelante denominado “MFO”.

### Ingresos del Concesionario

El gráfico siguiente muestra el comportamiento que han presentado el canon y los ingreso, para el primer trimestre del año ingreso de los servicios portuarios brindados fueron de USD\$21.133.469,52 sobre el cual se aplica el 15% respectivo, obteniéndose un canon respectivo de USD\$3.170.020,43.



Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

Se observa que el ingreso del canon ha tenido un movimiento constante para el primer semestre 2020, con la excepción del mes de marzo que presentó un decrecimiento tanto en el ingreso como en el canon, dicho comportamiento es debido a medidas sanitarias por parte del gobierno de Costa Rica, sobre la economía

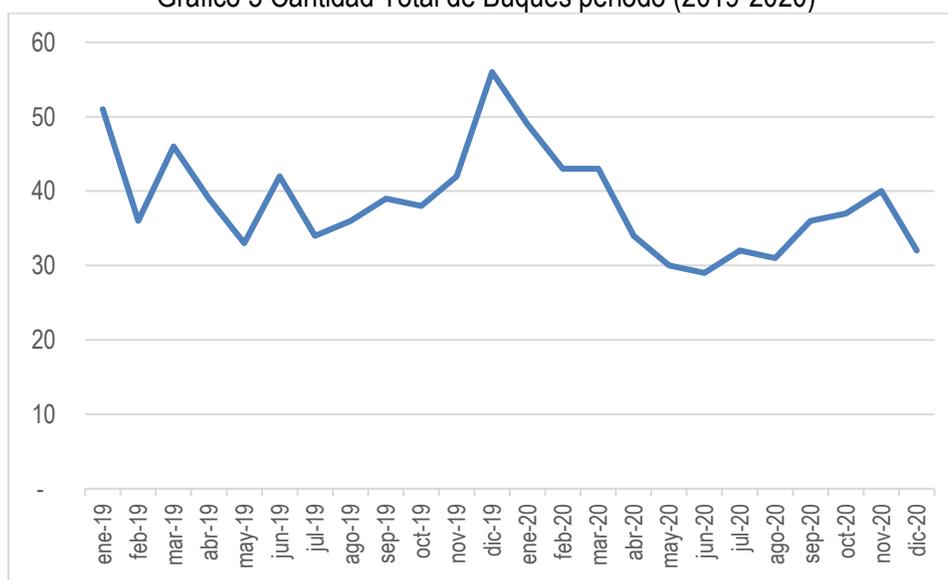
por efecto de la pandemia que ha impactado los ingresos de la Concesionaria, esto ha ocasionado afectación en los flujos de las mercaderías por los cierres de establecimientos.

### Cantidad de Buques

En la siguiente gráfica se puede apreciar la cantidad de buques operados en la Terminal de Carga General, donde los meses de mayor crecimiento fueron marzo, junio y diciembre del 2019, mientras que para el 2020 el crecimiento fue muy constante.

No obstante, si bien se observan crecimiento de buques atendidos en algunos meses el comportamiento promedio ha decrecido a una la tasa promedio es de 0.65% para el periodo 2019 a 2020 en observación. En la serie se observa que para marzo de 2020 hasta julio la tendencia fue decreciente, dicho comportamiento es producto de la recesión económico debido al impacto de la Pandemia COVID-19.

Gráfico 5 Cantidad Total de Buques periodo (2019-2020)

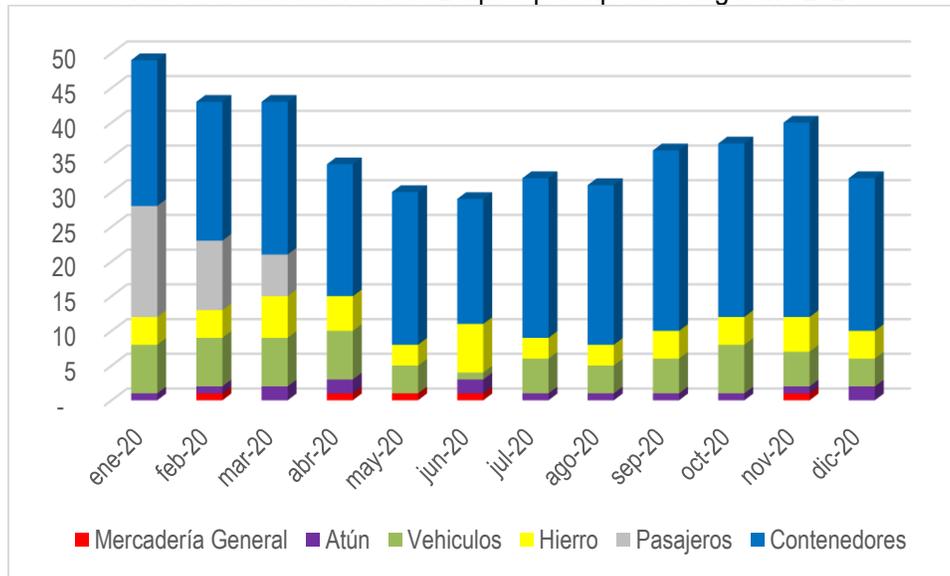


Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

El gráfico a continuación muestra la cantidad de buques por tipo de carga, en el mismo se observa que la mayor cantidad de buques se concentra para contenedores seguido por vehículos, pasajeros y hierro. Se observa que la cantidad de pasajeros solo presenta información para el primer trimestre del año, dicho comportamiento se debe a

Gráfico 6 Cantidad Total de Buques por Tipo de Carga año 2020



Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

### **Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.**

Actualmente, este proyecto se encuentra en la etapa de explotación, el plazo de la concesión es de 20 años por un monto del proyecto es de US\$29.634.464,00.

El 3 de enero de 2002 se adjudicó fue adjudicada y el 12 de agosto de 2006 se da la orden de inicio a la prestación de los servicios públicos de la concesión para la planificación, diseño, financiamiento, construcción, mantenimiento y explotación de la terminal de granos del puerto de Caldera fue asignada a la Sociedad Portuaria Granelera de Puerto Caldera Costa Rica.

El Proyecto consiste en la construcción, mantenimiento y explotación de un nuevo puesto de atraque como Terminal de productos a granel en el Puerto de Caldera. Explotación del servicio de carga y descarga de productos a granel, de las obras y /o la presentación de los servicios objeto del contrato por parte del Concesionario.

Servicios a prestar: a) Amarre y desamarre de las naves, b) Estadía y muellaje, c) Carga y descarga de las mercaderías, d) Estiba y desestiba, e) Manejo de carga y /o transferencias, f) Almacenaje de la carga, g)

Atención a las naves en cuanto a abastecimientos, h) Otros servicios conexos y accesorias a los anteriores, tales como, logístico, operativos y marítimos a los productos a granel y a los buques graneleras. El proyecto será construido en etapas de conformidad con los niveles de servicio y el promedio de productividad establecidos.

La construcción de un nuevo atracadero dotado de una profundidad mínima de 13 metros, de conformidad con el anteproyecto aprobado en agosto del 2010, por la comisión conformada para este efecto.

El atracadero y todos sus accesorios, así como el alcance del equipo de manejo de carga deberá ser diseñados para atender buques de 42.000 toneladas de peso muerto, con una eslora de 210 metros y una manga de 32,50 metros (equivale al buque de diseño).

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 15 Principales Riesgos y su asignación de la Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 4.6.2, 4.6.3	Concesionario
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.7.2, 4.7.4, 4.6.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo de tasa de interés</b>	Es habitual en los contratos APP que se puedan producir variaciones en el tipo de interés al cual está referenciado el financiamiento. En particular, en la fase de construcción de una infraestructura, un incremento en el tipo de interés redundará en mayores necesidades de financiamiento y por tanto en un sobre costo de construcción para el privado.	Sección 4.6.2	Concesionario
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 3.2.5, 3.5, 3.6, 3.11, 4.7.3, 2.1.3, 3.7, 3.11, 3.9, 2.1.4, 3.10, 3.3.5, 3.3.6	Administración Concedente/Concesionario

<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 2.1.4, 3.4	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 3.3.3	Concesionario
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 2.2, 4.7.4, 5.3, 2.1.4	Administración Concedente
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 2.1.4, 4.7.4	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 5.1, 5.2, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10, 4.9, 5.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 2.1, 2.2, 4.7.4, 4.6.1, 4.6.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 1.9	Administración Concedente

<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 3.3.5, 4.1, 4.5, 4.6.2	Concesionario
----------------------------	--	--------------------------------	---------------

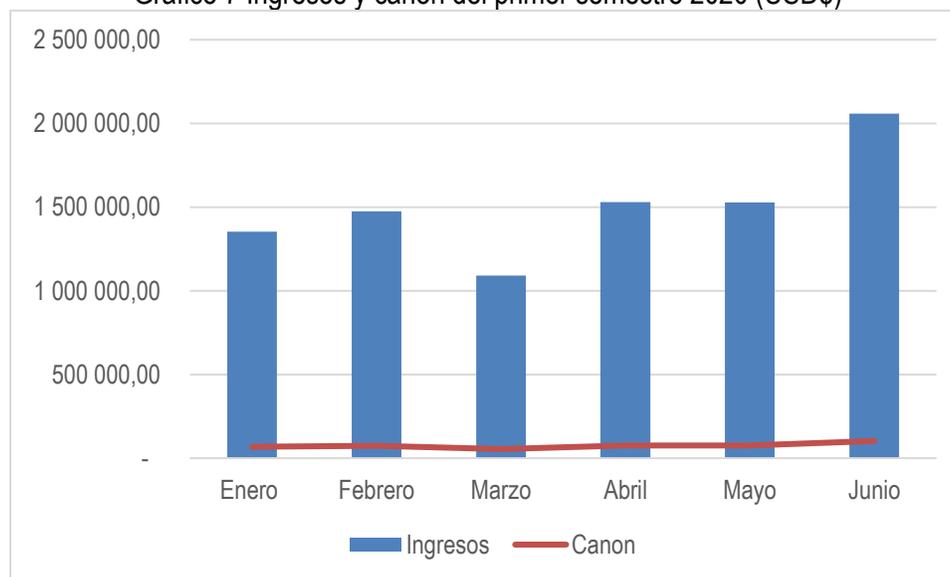
Elaboración propia  
Fuente: Contrato de Concesión

## Ingresos del Concesionario

El ingreso de los servicios portuarios brindados al primer semestre del 2020, así como el cálculo del canon por un ingreso total de USD\$9.035.782.60 sobre los cuales se calcula el 5% del canon obteniéndose la suma de USD\$451.789.13.

Como se aprecia la empresa Concesionaria ha experimentado también una afectación en sus ingresos y por ende del pago del canon, siendo más acentuado el mes de marzo 2020, su causa se debe a la afectación que la pandemia ha traído a la economía, lo que ha generado un lento avance que marca esa variabilidad para los embarques y desembarques de toneladas métricas, se observa para el mes de junio una recuperación importante situación que se esperaría continuará para el semestre siguiente como consecuencia de reapertura de fronteras y activación económica.

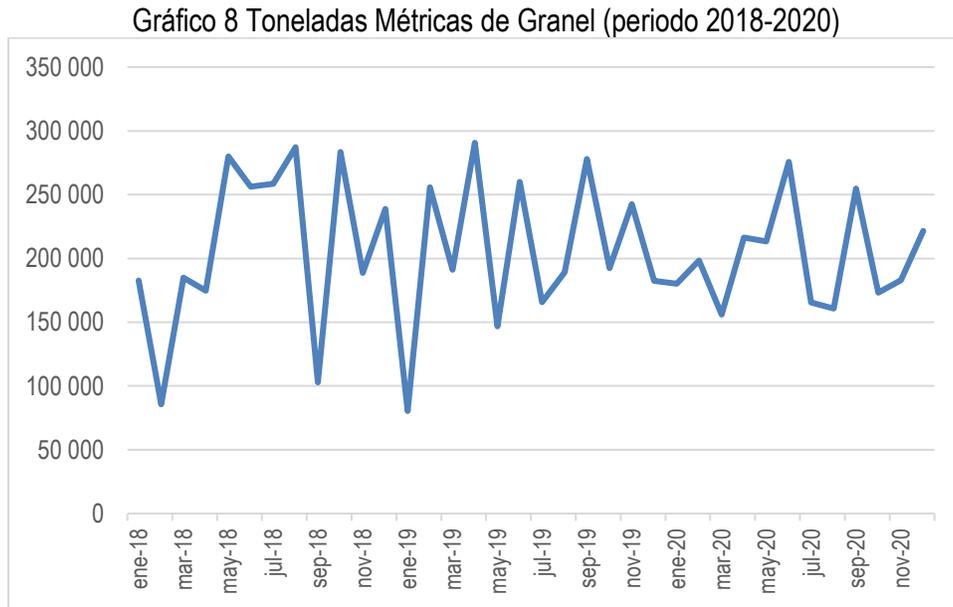
Gráfico 7 Ingresos y canon del primer semestre 2020 (USD\$)



Elaboración Propia.  
Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

## Granel

El gráfico siguiente muestra las toneladas métricas de gráneles que se alcanzaron para el periodo 2018-2020, donde la tasa promedio de creciente en los últimos 3 años fue de 14,05%. El granel se trabaja tanto sólido como líquido, donde la categoría más importante es en estado sólido el cual representa el 99.91%.



Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

## Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

El objeto de este Contrato es la prestación de servicios por parte del Gestor para la operación, administración, mantenimiento, rehabilitación, financiamiento, construcción y promoción del AIJS.

El monto del proyecto es de US\$189.000.000,00, actualmente, se encuentra en etapa de explotación con fecha de finalización en el 2026. La sociedad que realiza la operación y el mantenimiento es Aeris Holding Costa Rica por medio de los diferentes contratistas, con el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) como órgano fiscalizador, quienes buscan asegurar que el Aeropuerto sea operado y desarrollado adecuadamente con el fin de mejorar la eficiencia operativa, la calidad de los servicios, la seguridad aeroportuaria, la expansión de la infraestructura y la promoción internacional del AIJS.

Debe señalarse que la figura jurídica utilizada para la prestación de los servicios objeto de este Contrato es la de la gestión interesada, mediante la cual la Administración explota los servicios y construye las obras necesarias para dicha explotación, sirviéndose del Gestor, a quien retribuirá mediante una participación de los ingresos resultantes de la explotación. Mediante este Contrato no se transfieren la titularidad de los servicios u obras objeto de este Contrato, ni facultades de imperio o de autoridad al Gestor y el Gestor no está autorizado para comprometer o representar al CETAC en ningún asunto, excepto cuando así se estipule expresamente en el Contrato o cuando el CETAC lo haya acordado así de conformidad con los procedimientos legales respectivos.

El CETAC es y será en todo momento el dueño del Aeropuerto y de todas las Mejoras. El Gestor actuará como un contratista independiente contratado para el desempeño seguro y experto de los Servicios del Gestor.

El CETAC podrá actualizar periódicamente el Plan Maestro del AIJS para tomar en cuenta los cambios que se susciten en el nivel de demanda y para mantener los niveles de calidad del servicio, para lo cual deberá considerar las opiniones y recomendaciones técnicas que haga el Gestor. No obstante, el Gestor reconoce su obligación de revisar y proponer actualizaciones periódicas al Plan Maestro.

### **Contingencias Fiscales**

Para el caso de la gestión interesada del AIJS, excepcionalmente podrán revisarse las condiciones financieras de la relación contractual cuando se esté en alguno de los supuestos del Artículo 18 y se demuestre que dicha situación imprevisible no ha sido causada directa o indirectamente por el Gestor, que está fuera de su control y que existe un impacto substancial adverso sobre la capacidad de recuperación razonable de los Costos del Gestor y su condición financiera. Cuando el Gestor demuestre que se está en alguno de los supuestos de excepción y se satisfagan los requisitos, el CETAC procederá a reestablecer el Equilibrio Financiero del Contrato mediante una revisión de los precios firmes, incluyendo el porcentaje de participación en Ingresos Distribuibles y/o el margen sobre la tasa base de financiamiento, una revisión de los requisitos de inversión, incluyendo la programación y alcance de una o varias obras del Plan Maestro, una revisión del monto compartido con el CETAC de costos asociados con obras u operaciones, una modificación en los Ingresos Reservados al CETAC, una modificación al Plazo del Contrato o mediante cualquiera de los mecanismos previstos por la LCA.

En la siguiente tabla se pueden observar los riesgos implícitos en el contrato:

<b>Riesgo</b>	<b>Definición</b>	<b>Ubicación en contrato</b>	<b>¿Quién lo asume?</b>
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Artículo 16.1.3	Usuario/ Estado
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Artículo 16.2 y 18.2	Usuario/Estado
<b>Riesgo político</b>	Es la exposición que posee el concesionario a diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado con relación a impedir los ingresos tarifarios o los compromisos que la administración esté obligado.	Artículo 15 y 16	Estado
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Artículo 18.2	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Artículo 8	Gestor
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Artículo 24, 25,	Administración Concedente / Gestor
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Artículo 6.1.3, 16.3, 18.2	Administración Concedente / Gestor

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Artículo 22.1, 22.3, 24	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Artículo 17, 18	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Artículo 10 y 18	Gestor
<b>Riesgo de Equilibrio Financiero del Contrato</b>	Riesgo del balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado durante el Plazo.	Artículo 18	Administración Concedente / Gestor

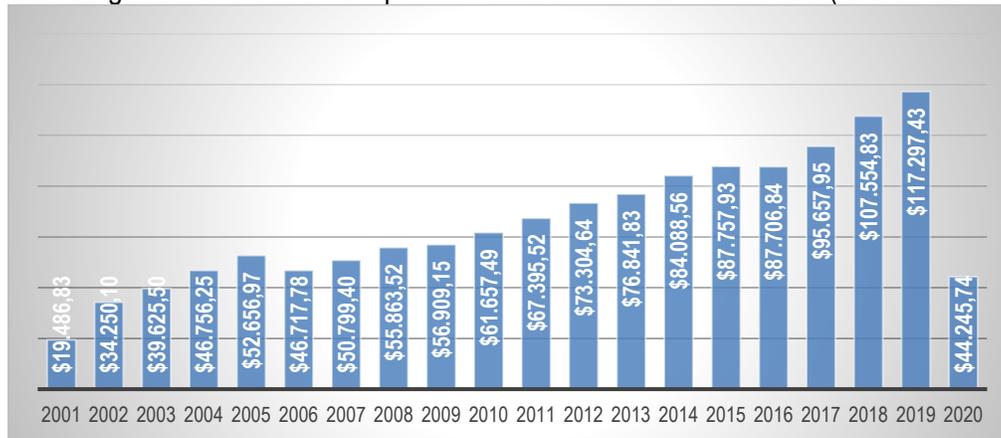
Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión

## Ingresos del Concesionario

El siguiente gráfico muestra los montos por concepto de ingresos totales en el AIJS. Cabe destacar que desde el año 2001, (excepto 2006) los ingresos se incrementaron anualmente, sin embargo, para el año 2020, el ingreso disminuyó en USD\$73.051,69 millones, representando así un -62% con respecto al año 2019.

Gráfico 9 Ingresos Totales del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en millones USD\$)

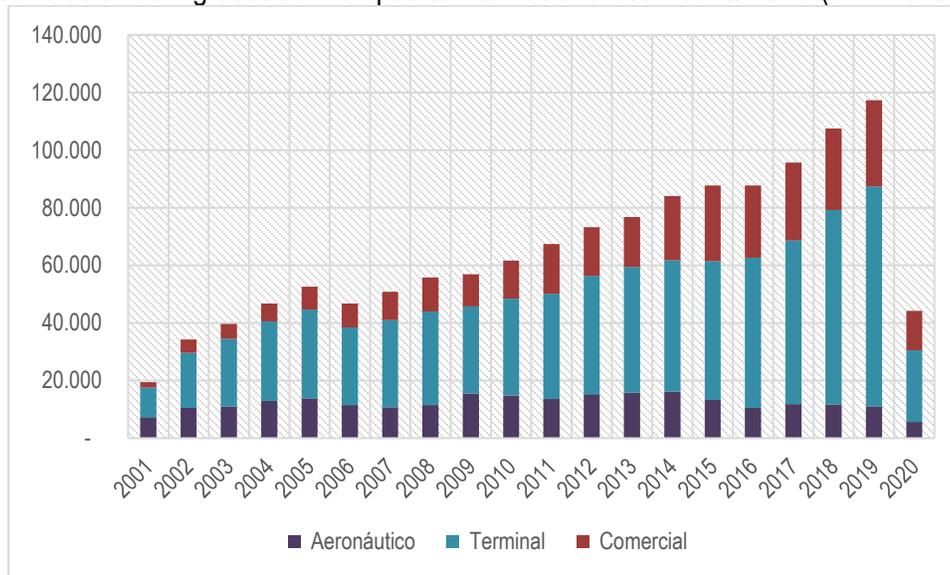


Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020

De igual forma, el siguiente gráfico muestra los ingresos del AIJS segmentados por ingresos aeronáuticos, ingresos por terminal e ingresos comerciales. Con respecto al año 2019, el segmento que presentó la mayor disminución (68%) fue el segmento de Terminal, seguido por la disminución en el segmento Comercial (54%) y por último el segmento Aeronáutico con una disminución del 49%

Gráfico 10 Generación de Ingresos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en millones de dólares)



Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2020.

## Equilibrio Financiero del Contrato

A la fecha de elaboración de este informe se tiene conocimiento que la CETAC recibió por parte del Gestor, una “Propuesta de Ampliación de Plazo del Contrato de Gestión Interesada” que supone un mejoramiento de la competitividad del AIJS debido a los efectos financieros de las inversiones realizadas en las tarifas aeroportuarias y que además pretende solventar el equilibrio financiero del Contrato debido a la afectación sufrida por éste en razón de situación de emergencia nacional por la pandemia del virus COVID 19 ya que el AIJS permaneció cerrado y/o operando a una menor capacidad debido a las restricciones sanitarias.

## **Recomendaciones**

### **Administración Concedente**

Efectuar análisis permanentes de sensibilización o estrés, sobre las variables del contrato que puedan materializar un pago por parte del Estado y comunicarlos a la Dirección de Crédito Público de manera continua.

Registrar los pasivos contingentes de los contratos de APP de una manera adecuada, con el objetivo de aumentar la eficiencia del gasto público y la integridad del proceso presupuestario, así como la generación de la disciplina fiscal.

La Administración Concedente deberá monitorear las medidas de restricción sanitaria que se establezcan para el 2021 por la Pandemia, a fin de determinar si existirá una afectación en los IMG, Ingresos y TIR de los Concesionarios, de forma que se anticipe una activación de alguno de los compromisos fiscales, buscando aplicar oportunamente planes de mitigación o aprovisionamiento para hacer frente a los compromisos.

En caso de materialización de algún incidente ya sea explícito o implícito, corresponderá a la Administración Concedente informar de forma inmediata al Ministerio de Hacienda dicho riesgos, de forma que se pueda prever y aplicar medidas para mitigar o hacer frente a los compromisos.

### **Ministerio de Hacienda**

Continuar con el análisis de los contratos, a fin de ir fortaleciendo el registro de los compromisos fiscales asociados a los contratos, la identificación de los riesgos, así como el respectivo monitoreo de los compromisos fiscales que deba enfrentar el Estado en caso de activación.