

Informe de valoración de compromisos y contingencias fiscales generados por proyectos de Colaboración Público Privada y/o en Concesiones de obra pública con o sin servicio público en ejecución.

Ministerio de Hacienda

Dirección de Crédito Público

Departamento de Inversión Pública, Unidad de APP

Diciembre 2022

Responsables:

Melisa Oviedo Alfaro, Unidad de Asociaciones Público-Privadas

Supervisado:

Walter Ledezma Rojas, Encargado de la Unidad de Asociación Público-Privada.



Contenido

1. Antecedentes	3
Marco Legal Asociado a las APPs de Costa Rica:	4
Análisis de Riesgos Fiscales	6
2. Seguimiento de Proyectos de Asociación Público Privadas en ejecución en Costa Rica	7
3. Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de ejecución	9
4. Contrato de Concesión de obra pública con servicio público de la Carretera San José – Caldera (RUTA 27)	10
Ingresos Mínimos Garantizados	12
Exposición Máxima	13
5. Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.	14
Ingreso Mínimo Garantizado	16
Exposición Máxima	19
Escenarios.....	19
Tasa Interna de Retorno	20
Mitigador del riesgo fiscal	20
6. Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).....	20
Ingresos del Concesionario	22
Exposición Máxima	23
7. Mitigador del riesgo fiscal.....	23
8. Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.....	23
Ingresos del Concesionario	26
Exposición Máxima	27
9. Mitigador del riesgo fiscal.....	27
10. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.	28
Ingresos del Concesionario	30
Exposición Máxima	31
11. Mitigador del riesgo fiscal.....	32
Ingresos del Concesionario	35
12. Recomendaciones de la Unidad de App	38
Administración Concedente.....	38

Ministerio de Hacienda.....	38
Limitaciones del Informe	38

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 imprevistos¹, 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

¹ Manual de Estadísticas del Fondo Monetario Internacional

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.

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 la siguiente normativa vigente y 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
Ley N°7762: Ley General de concesión de obras públicas y de obras públicas con servicios públicos. Esta Ley fue modificada mediante la Ley N° 8643 en el año 2008	Capítulo I: Ámbito de la Aplicación	Artículo 2: 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).
		Artículo 3: Titularidad del derecho de propiedad	Todas las obras entregadas bajo concesión son de propiedad de la administración concedente.
		Artículo 4: 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.
		Artículo 6: 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.
		Artículo 8: 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.

y Decreto No.9701 del 2019.		Artículo 9: 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 Solidaristas, Cooperativas y Sindicatos ² y Colegios Profesionales).
		Artículo 13: 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.
Norma-Reglamento-Ley	Capítulo	Artículos	Disposiciones
NORMAS TÉCNICAS DE INVERSIÓN PÚBLICA	1.21. Operación y mantenimiento de los proyectos de inversión pública	Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986.	... En caso de que el proyecto se opere bajo una Asociación Público-Privada (APP) en cualquier modalidad, la Administración deberá verificar que se realicen las obras de mantenimiento correspondientes y que se aseguren los recursos necesarios para la operación del proyecto según lo definido en el cartel y en el contrato correspondiente
	1.30. Reducción del riesgo de los proyectos de inversión pública	Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986	..., para el caso de proyectos que se realicen mediante APP, es necesario incorporar los riesgos asociados a esta modalidad, así como realizar la distribución de todos los riesgos identificados entre la parte privada y pública.
	1.29. Proyectos de inversión mediante la modalidad de Asociación	Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986.	Los proyectos para desarrollarse por la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) deberán cumplir los mismos requisitos estipulados en estas normas, y lo establecido por otras instituciones involucradas en la materia. Las entidades serán responsables de realizar las actualizaciones en el BPIP según avancen en el proceso de estructuración de la APP; es decir, deberán actualizar los documentos de preinversión según la estructuración financiera y de riesgo que se definan o modifiquen en el proceso, así como las aprobaciones o desaprobaciones de las distintas entidades que participan en el proceso y realizar las modificaciones en la información del proyecto según el resultado de las diferentes solicitudes
		Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	Las entidades, una vez que realicen los estudios de factibilidad, cuenten con los avales correspondientes, la declaratoria de viabilidad del proyecto para dicha etapa y la información del proyecto esté actualizada en el BPIP, determinarán en conjunto con el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) la posibilidad de utilizar la modalidad de concesión para financiar el proyecto. Cuando la Junta Directiva apruebe el proyecto, lo comunicará a la UIP para realizar el cambio de responsable del proyecto en el BPIP. Con respecto a los proyectos de iniciativa privada, una vez que la Administración concedente acepte el proyecto en la etapa de proposición y lo considere de interés público, a partir de los resultados de los estudios de factibilidad elaborados según los instrumentos del SNIP, el CNC deberá realizar los trámites respectivos para su inscripción en el BPIP.

Elaboración propia

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

² 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.

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 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 generar 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.³

Sin embargo, para 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 mejores resultados fiscales en consecuencia con 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

³ CAF Banco de Desarrollo de América Latina, Diplomado en Asociaciones Público-Privadas.

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 y análisis multidisciplinario de riesgos fiscales por parte de la Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y con otras instituciones involucradas.

Seguimiento de Proyectos de Asociación Público Privadas en ejecución en Costa Rica⁴

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
Ubicación	Caldera - San José	Liberia, Guanacaste	Espíritu Santo, Esparza	Espíritu Santo, Esparza	Moín, Limón	Alajuela, Alajuela
Objeto⁵ (PPI)	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
Monto	US\$301.377.209,78	US\$ 35.000.000,00	US\$ 29.634.464,00	US\$ 5.081.000	US\$ 956.453.273,00	US\$ 17.850.000,00
Estado Actual	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación Fase 2A	Ampliación
Tipo	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión de la Gestión (LCA)	Concesión	Gestión Interesada
Plazo	25 años	20 años	20 años	20 años	33 años	20 años
Fecha de Inicio	08/01/2008	01/01/2009	11/08/2006	11/08/2006	19/01/2015	01/05/2001
Fecha de Fin	Junio 2033	2032	12/8/2026	11/08/2026	Febrero 2048	01/05/2026
Concesionario	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
Fecha de Adjudicación	18/12/2001	2010	24/02/2006	21/05/2002	21/03/2012	02/07/1999
Garantías Explícitas	Ingresos mínimos garantizados (IMG)	Ingresos mínimos y TIR garantizada del proyecto. ⁶	Garantía de Explotación, Fideicomiso	TIR garantizada del proyecto. ⁵	N/A	N/A
Forma de Remuneración	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

Elaboración propia

Fuente: Contratos de los proyectos y Administraciones Concedentes

⁴ Información de las Administraciones concedentes al 2023.

⁵ Participación Privada en Proyectos de Infraestructura (PPI)

⁶ 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 de la Dirección de Crédito Público pone a disposición de las instituciones guías metodológicas para la asignación de riesgos en los Contratos de APP⁷, 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 los siguientes proyectos y el seguimiento de los análisis de riesgos fiscales incorporados en los contratos vigentes dentro de su 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).

⁷ Disponible en el siguiente link <https://www.hacienda.go.cr>

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 I: 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.

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

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Tipo de Cambio	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 3.9.3	Usuario
Inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación ya que el cobro de peaje es en colones.	Sección 3.9.3	Usuario
Infraestimación de costos de mantenimiento extraordinario o mantenimiento mayor	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
Situaciones de fuerza mayor	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
Riesgo político	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
Cambios regulatorios y normativos	Las modificaciones normativas pueden generar un impacto en costo o en el plazo del contrato.	Sección 8.9	Usuario
Terminación anticipada del contrato			
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
Riesgos de Ingresos			
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
Riesgos financieros	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:

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

Como se puede apreciar en la segunda columna se tiene los datos observados hasta diciembre 2022, y los años siguientes son proyecciones suministradas por la administración, la tercera columna muestra los ingresos garantizados a la Concesión.

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.

Como se observa en la tabla siguiente, para el año 2033 los ingresos bajan a \$26 998 124,36 dado que para ese año la concesión solo cubre 6 meses, por otra parte, se concediera que puede darse una activación del IMG para los últimos tres años, dado que la capacidad de la ruta llega tope según indica el CNC.

Tabla 4 Ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos reales y potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera (USD del año 2015-2032)

Año	Ingresos de la Concesión	IMG	Diferencia
2016	\$50 809 181,41	\$28 700 000,00	\$22 109 181,41
2017	\$52 863 921,46	\$30 530 000,00	\$22 333 921,46
2018	\$52 863 742,92	\$32 530 000,00	\$20 333 742,92
2019	\$52 260 458,80	\$34 700 000,00	\$17 560 458,80
2020	\$45 851 972,27	\$37 060 000,00	\$8 791 972,27
2021	\$44 169 572,80	\$39 640 000,00	\$4 529 572,80
2022	\$50 314 972,76	\$40 790 000,00	\$9 524 972,76
2023	\$53 996 248,71	\$41 980 000,00	\$12 016 248,71

2024	\$53 996 248,71	\$43 210 000,00	\$10 786 248,71
2025	\$53 996 248,71	\$44 470 000,00	\$9 526 248,71
2026	\$53 996 248,71	\$45 770 000,00	\$8 226 248,71
2027	\$53 996 248,71	\$47 200 000,00	\$6 796 248,71
2028	\$53 996 248,71	\$48 690 000,00	\$5 306 248,71
2029	\$53 996 248,71	\$50 220 000,00	\$3 776 248,71
2030	\$53 996 248,71	\$51 810 000,00	\$2 186 248,71
2031	\$53 996 248,71	\$53 450 000,00	\$546 248,71
2032	\$53 996 248,71	\$54 450 000,00	(\$453 751,29)
2033	\$26 998 124,36	\$27 735 000,00	(\$736 875,64)

Fuente: Información suministrada por la Administración Concedente.

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} .

Como se puede observar, los ingresos del concesionario son inferiores al monto garantizado en los últimos tres años, no obstante, el gobierno cuenta con un fondo de inversión para minimizar el impacto de su activación.

Exposición Máxima

De acuerdo a la información suministrada por la Administración Concedente a diciembre 2022 y aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados se tiene que:

$$Z_t (\text{Año 2022}) = (\$40.790.000,00 - \$50.314.972,76)$$

$$Z_t (\text{Año 2022}) = - US\$9.524.972,76$$

La exposición máxima muestra que para el primer semestre del 2022 el gobierno no deberá pagar en caso de que no sean alcanzado (*IMG Yimgt es menor al YPt*). Como se puede observar, los ingresos reales son superiores al mínimo en US\$9.524.972,76.

Por otra parte, el bono a nombre del Consejo Nacional de Concesiones, por US \$10 millones, para garantizar el pago de la garantía de ingresos mínimos para la concesión de Ruta 27, se encuentra vigente, el mismo tiene una fecha de vencimiento el 01 de agosto del presente año y tiene el nemotécnico T\$CEFR. 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 5 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 8.4.4	Usuario/Estado
Riesgo de inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 8.4.4	Usuario/Estado
Riesgo político	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
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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 3.1.1 inciso 13, 15.3, 1.6, 1.7, 2.6, 3.1.2, 3.2.2, 15.4, 5.3, 6.6, 14.8	Administración Concedente / Concesionario
Riesgos Ambientales	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 1.6	Concesionario
Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor	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 15.3, 16.3.1, 15.5, 15.7, 16.4.1, 16.4.2.3, 15.5, 3.2.2	Administración Concedente / Concesionario
Cambios regulatorios y normativos	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 15.3, 3.1.1, 3.2.2, 8.4.4	Administración Concedente / Concesionario

Riesgo por terminación anticipada del contrato	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 16.3.5, 16.4.1, 16.4.1.3, 16.4.2.2, 16.3.1	Administración Concedente / Concesionario
Riesgos de Ingresos	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 8.13, 3.2.2, 15.1, 15.6, capítulo 14	Administración Concedente / Concesionario
Riesgos financieros	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 2012⁸.

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:

⁸ Dato suministrado el 29/6/2020 por la Administración Concedente en los Anexos de Seguimiento.

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

Qmin t = Corresponde a la cantidad de Tráfico Mínimo solicitado por el Concesionario en su oferta⁹ para el año natural de operación “t”, o fracción de este, según corresponda.

Qt = 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.¹⁰

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 condiciones¹¹:

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 se puede observar la cantidad de pasajeros de salida ($Q_{tmin t}$) establecida en el contrato para los primeros 15 años, por su parte en la columna (Q_t) se reflejan los ingresos reales entre 2012 – 2022 y las protecciones a partir del 2023 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,

⁹ Tabla de Tráfico Mínimo Garantizado de la cláusula 8.13 del contrato

¹⁰ 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.

¹¹ Cláusula 8.13 del contrato.

cuyo monto es de siete dólares (US\$7,00) mediante Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

Tabla 6 Tráfico Internacional de Salida Mínimo Garantizado del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quiros

Año (t)	Tráfico Mínimo $Q_{\min t}$	Tráfico real Qt	Tráfico proyectado	T
2012	208.500	325.084	245.600	\$7
2013	226.000	338.576	270.160	\$7
2014	243.000	389.701	297.176	\$7
2015	259.500	438.590	326.894	\$7
2016	275.000	586.768	359.583	\$7
2017	290.000	532.289	395.541	\$7
2018	304.500	554.422	435.095	\$7
2019	318.500	603.960	478.605	\$7
2020	331.500	247.084	526.465	\$7
2021	344.500	401.680	565.950	\$7
2022	356.000	713.610	608.396	\$7
2023	368.000		507.065	\$7
2024	379.000		532.418	\$7
2025	389.500		559.039	\$7
2026	399.000		586.991	\$7

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

Como se puede observar en la tabla anterior, para la información con corte a diciembre del 2022 el número real de pasajeros de salida reportados por el concesionario es superior al número de pasajeros garantizado para el año en observación, por lo que el Gobierno no tendría que realizar ningún pago por garantía.

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, a excepción del 2020 que presento cifras inferiores a las garantizadas producto de la 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 a diciembre del 2022 es de 713.610, dicha cifra es superior a la cantidad requerida de pasajeros para cubrir la salida mínima requerida de 356.00 establecida contractualmente.

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 no se debe realizar pago al Concesionario.

$$Z_t (\text{Año } 2022) = (Q_{\text{min } t} - Q_t) * T$$

$$Z_t (\text{Año } 2022) = (356.000 - 713.610) * US\$7$$

$$Z_t (\text{Año } 2022) = \text{Negativa}$$

Escenarios

En la siguiente tabla, se puede observar la cantidad de pasajeros salientes que bajo la estimación de la Administración Concedente se espera hasta la finalización *ceteris paribus*.

Se visualiza que bajo los escenarios suministrados no se prevé riesgo de materialización de la garantía de IMG, como se aprecia a continuación:

Tabla 7 Proyección de Escenarios

	2022	2023	2024	2025	2026
Conservador	482 919	507 065	532 418	559 039	586 991
Promedio	608 396	654 026	703 078	755 809	812 494
Optimista	948 938	1 020 109	1 096 617	1 178 863	1 267 278
Garantizado	356 000	368 000	379 000	389 500	399 000

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente 16 marzo del 2022.

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% la Administración ha determinado, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 24 del Cartel de la Licitación, que la TIR que servirá de base para llevar a cabo las operaciones de reequilibrio del Contrato de Concesión, denominada “base para el reequilibrio del contrato”, será de 15% que es la tasa interna de retorno de la combinación deuda y patrimonio del Proyecto. Dicha tasa es actualizada en el mes de marzo de cada año, a la fecha del presente informe la TIR reportada para el cierre del 2022 fue de 13,21%. Por lo que no hubo activación.

Mitigador del riesgo fiscal

Le corresponderá a la Administración Concedente completar el faltante en caso de materialización hasta el tope de ingresos mínimos calculados con ese tráfico mínimo, mediante recursos propios de la Administración DGAC.

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 8 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?
Riesgo de tipo de cambio	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
Riesgo de inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 6.3.4, 11.8.5.1	Administración Concedente /Usuario
Riesgo de tasa de interés	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
Riesgos de diseño y construcción	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
Riesgos Geológicos	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
Riesgos Ambientales	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
Riesgo de obtención de permisos y licencias	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

Riesgo de explotación	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
Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor	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
Cambios regulatorios y normativos	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
Riesgo por terminación anticipada del contrato	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
Riesgos de Ingresos	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
Riesgo por procesos Judiciales	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 6.1, 6.4.1	Administración Concedente
Riesgos financieros	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

Para el cierre del año 2022 la siguiente tabla la se reporta un ingreso por USD\$244.719.050,36, como se puede observar los ingresos reales han crecido año tras año, no obstante, se encuentran por debajo de los ingresos proyectados, posiblemente producto del efecto generado por la pandemia. Se destaca que la TCM no tiene la carga asegurada y por ende los ingresos no están asegurados, lo que implica que es un riesgo propio del concesionario sin repercusión o compromiso para el Estado.

Tabla 9 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\$).

Año (t)	Ingresos Proyectados	Ingresos Reales
2018	USD\$210.765.429,24	USD\$7.177.799,00
2019	USD\$231.268.607,47	USD\$169.819.839,00
2020	USD\$253.062.539,83	USD\$214.185.739,21
2021	USD\$275.713.216,44	USD\$224.020.252,47
2022	USD\$297.017.551,00	USD\$244.719.050,36

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

Exposición Máxima

La Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la TCM transfiere los riesgos de ingresos al Concesionario, así como los riesgos financieros de la concesión y las condiciones de financiamiento. Como se establece en la cláusula 6.3.4 la formalización del “cierre financiero” será de su exclusivo riesgo y responsabilidad y no se reconocerá compensación alguna por eventos que puedan originar condiciones menos favorables a las previstas en la oferta.

Mitigador del riesgo fiscal

Ante un desequilibrio financiero del contrato de concesión como se regula en el capítulo 12, se podrá realizar un ajuste extraordinario de las tarifas para compensar dicho desequilibrio, siempre y cuando el mismo sea por causas externas a la responsabilidad de la sociedad concesionaria.

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 10 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?
Riesgo de inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.6.1	Administración Concedente
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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
Riesgos Ambientales	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
Riesgo de obtención de permisos y licencias	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
Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor	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

Cambios regulatorios y normativos	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
Riesgo por terminación anticipada del contrato o Suspensión Temporal del contrato	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
Riesgos de Ingresos	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
Riesgo por procesos Judiciales	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 es el principio de Intangibilidad patrimonial y equilibrio financiero de la concesión **establecido en la “Cláusula 4.6.** 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

Como se muestra en la siguiente tabla se puede observar que los ingresos percibidos para diciembre del 2022 son USD\$50 001 562,0, la tasa interna de retorno es de 24,98%¹² para el 2022 cifra superior a la requerida del 14,30%.

Tabla 11 Ingresos y Tasa interna de retorno

Año	Utilidad Neta después de impuesto USA\$	Utilidad Neta Real USA\$	Límite mínimo 14,3%		Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos USA\$
			TIR Proyectados	TIR Real		
2006	\$213 872,0	\$213 872,0				\$3 876 822,0
2007	\$1 053 470,0	\$1 053 470,0	14,30	20,44	6,14	\$12 718 047,0
2008	\$1 819 624,0	\$1 819 624,0	14,30	32,97	18,67	\$18 686 907,0
2009	\$451 648,0	\$451 648,0	14,30	44,02	29,72	\$14 367 325,0
2010	\$2 126 680,0	\$2 126 680,0	14,30	64,64	50,34	\$16 983 785,0
2011	\$2 409 092,0	\$2 409 092,0	14,30	69,72	55,42	\$20 742 993,0
2012	\$3 309 207,0	\$3 309 207,0	14,30	22,62	8,32	\$22 191 217,0
2013	\$4 102 168,0	\$4 102 168,0	14,30	21,93	7,63	\$24 331 284,0
2014	\$5 073 481,0	\$5 073 481,0	14,30	24,20	9,90	\$27 471 290,0
2015	\$4 307 588,0	\$4 307 588,0	14,30	25,02	10,72	\$31 519 863,0
2016	\$7 882 178,0	\$7 882 178,0	14,30	25,55	11,25	\$39 401 566,0
2017	\$8 337 817,0	\$8 337 817,0	14,30	25,50	11,20	\$42 632 437,0
2018	\$9 086 961,0	\$9 086 961,0	14,30	25,60	11,30	\$46 309 022,0
2019	\$8 333 812,0	\$8 333 812,0	14,30	25,65	11,35	\$45 653 941,0
2020	\$9 319 100,0	\$9 319 100,0	14,30	25,45	11,15	\$43 345 804,0
2021	\$10 757 981,0	\$10 757 981,0	14,30	24,98	10,68	\$47 038 245,0
2022	\$12 150 957,0	\$12 150 957,0	14,30			\$50 001 562,0

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

¹² La Tasa Interna de Retorno se calcula anualmente, con los Estados Financieros Auditados al cierre del año 2022 y por plazos contractuales de entrega y el plan anual de labores, el modelo financiero de esta concesión y la actualización de la respectiva TIR 2022 se obtendría hasta agosto del año 2023.

Exposición Máxima

El Concesionario percibirá por medio de cobros a los usuarios, la recuperación de sus inversiones, el costo relacionado y sus costos de operación y una utilidad, según las condiciones establecidas en la ley de ARESEP y este contrato.

Existe adicionalmente el riesgo de que no se alcance la rentabilidad mínima establecida, 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%, 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".

Mitigador del riesgo fiscal

En caso de perjuicio del Gestor, la Administración Concedente lo compensará mediante un aumento en el plazo de la concesión, considerando el límite máximo establecido en la ley para estos efectos. De no ser posible aplicar este mecanismo de compensación o este resultare insuficiente, el desequilibrio se compensará con un aporte de la Administración Concedente que podrá ser realizado en un solo pago o por cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente. Teniéndose que en caso de que el pago no se realice en un solo tracto la suma a reconocerse y/o sus saldos devengarán el interés de Ley.

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 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 12 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?
Riesgo de tipo de cambio	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 4.6.2, 4.6.3	Concesionario
Riesgo de inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.7.2, 4.7.4, 4.6.3	Administración Concedente/Concesionario
Riesgo de tasa de interés	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
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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
Riesgos Ambientales	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
Riesgo de obtención de permisos y licencias	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

Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor	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
Cambios regulatorios y normativos	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
Riesgo por terminación anticipada del contrato	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
Riesgos de Ingresos	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
Riesgo por procesos Judiciales	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 1.9	Administración Concedente
Riesgos financieros	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

Como se muestra en la siguiente tabla se puede observar que los ingresos percibidos a diciembre del 2022 son USD\$20.496.642, cifra superior al ingreso proyectado para el 2022, donde según lo reportado por la administración concedente los principales ingresos son producto de la carga y descarga representando el 73,68% ingresos totales.

Tabla 13 Ingresos proyectados y reales

Fecha	Ingresos Proyectados USA\$	Ingresos Reales USA\$
2006		2 929 651,00
2007	6 944 425,11	7 621 865,00
2008	7 124 980,16	6 971 175,00
2009	7 310 229,65	6 633 727,00
2010	9 165 837,25	6 753 649,00
2011	9 404 149,02	8 810 220,00
2012	9 648 656,89	8 695 767,00
2013	9 899 521,97	8 710 843,00
2014	10 156 909,54	8 937 857,00
2015	10 420 989,19	14 902 161,00
2016	10 691 934,91	16 093 896,00
2017	10 969 925,22	16 954 424,00
2018	11 255 143,27	18 625 596,00
2019	11 547 777,00	18 262 951,00
2020	11 848 019,20	17 386 500,00
2021	12 156 068,00	18 410 332,00
2022	12 472 125,00	20.496.642,00

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

Exposición Máxima

Los riesgos asociados a la proyección de demanda de servicios y sus correspondientes ingresos presentada por el Concesionario en su Oferta Económica, corresponden exclusivamente al Concesionario.

El Concesionario tendrá derecho a que se le reajuste el desequilibrio financiero que se le cause por la diferencia entre las tarifas que aplicará durante el período de la contraprestación y las tarifas que, para los mismos servicios, estaban establecidas en el Cartel de Licitación y consideradas en su oferta, de conformidad con la cláusula sobre reajuste del equilibrio financiero de este Contrato.

Mitigador del riesgo fiscal

En caso de desequilibrio financiero del Concesionario, éste podrá ser compensado en primera instancia por vía de ajuste de tarifas. En segunda instancia, el Concesionario será compensado mediante un aumento en el plazo de la concesión, considerando el límite máximo establecido en la ley para estos efectos. En última instancia, el desequilibrio se compensará con un aporte de la Administración Concedente que podrá ser realizado una sola vez o por anualidades, o por cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente.

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 Gestor¹³, 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.

¹³ Gestor: es la sociedad de propósito especial o vehículo de propósito especial.

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.

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:

Tabla 14 Principales Riesgos y su asignación del Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Artículo 16.1.3	Usuario/ Estado
Riesgo de inflación	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Artículo 16.2 y 18.2	Usuario/Estado

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo político	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
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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
Riesgos Ambientales	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
Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor	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
Cambios regulatorios y normativos	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 por terminación anticipada del contrato	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
Riesgos de Ingresos	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
Riesgos financieros	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Artículo 10 y 18	Gestor

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de Equilibrio Financiero del Contrato	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

En la siguiente tabla se muestra los montos por concepto de ingresos totales en el AIJS. Cabe destacar que los ingresos han presentado una tendencia al alza, no obstante, para el 2020 la afectación de la pandemia y las medidas restrictivas que tomo el país afecto el ingreso de pasajeros y por ende el flujo de ingresos recaudados.

Los ingresos totales percibidos en el 2022 son de USD\$113.361 millones. los cuales se distribuyen en USD\$63.696 para el gestor y USD\$49.665 para la Dirección General de Aviación Civil.

Tabla 15 Ingresos totales y su distribución (Dólares)

Año	Ingresos totales	Ingresos del Gestor	Ingresos de la DGAC
2001	19 487	9 712	9 775
2002	34 250	19 118	15 133
2003	39 625	21 679	17 947
2004	46 756	17 365	29 391
2005	52 657	24 457	28 200
2006	46 718	21 505	25 212
2007	50 799	23 525	27 274
2008	55 864	25 717	30 147
2009	56 909	29 169	27 740
2010	61 657	32 256	29 401
2011	67 396	36 053	31 342
2012	73 305	42 167	31 137
2013	76 842	43 268	33 574
2014	84 089	46 467	37 622
2015	87 758	48 459	39 298
2016	87 707	47 524	40 183
2017	95 658	57 546	38 112
2018	107 555	66 637	40 918
2019	117 297	67 389	49 909
2020	41 325	23 295	18 030

2021	71 765	41 388	30 377
2022	113 361	63 696	49 665

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

Exposición máxima:

El contrato permite la revisión de las condiciones financieras de la relación contractual cuando se esté expuesto a diversas condiciones una de ellas la reducción en el volumen de pasajeros y carga transportada y de operaciones aeronáuticas (medidas como el número de operaciones aeronáuticas o cantidad de MTOWs) en el AIJS, en un porcentaje que sume o supere al 15%, en un período mayor a doce meses.

Ante las desviaciones generadas por la pandemia, se aplicó la fórmula 18.2 del contrato y según Adenda N° 4 al Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestado en el aeropuerto Juan Santa María página 11 *las partes acuerdan que, por un hecho de fuerza mayor, no causado directa o indirectamente por el Gestor Interesado, el Contrato de Gestión Interesada ha sufrido un desequilibrio económico que debe reequilibrarse por mandato constitucional, legal y contractual y de la forma en que lo establece el artículo XVIII del CGI. Dicho monto se ha estimado y acordado por las partes en la suma de US\$109.270.679,76 (ciento nueve millones doscientos setenta mil seiscientos setenta y nueve, con setenta y seis centavos), siendo que el valor presente requerido para restituir el equilibrio del CGI, se ha estimado en la suma de US\$155.287.470,12 (ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y siete mil cuatrocientos setenta dólares con doce centavos).*

Como complemento la administración concesionaria para restituir el equilibrio gestionará una nueva tarifa con el único propósito de recuperar el desequilibrio, fijada en USD\$1.56 aplicado por pasajero entrando y USD\$1.56 aplicado por pasajero saliendo, hasta el vencimiento del contrato en 2036 o hasta que el equilibrio sea restituido lo que suceda primero, para lo que se puede apreciar en las siguientes tablas las desviaciones para cierre del 2022, demostrando que la nueva tarifa a aplicar continúa activa.

Tabla 16 Desviaciones en las principales variables de la estimación del equilibrio financiero para el 2022

	Proyectado	Real	Artículo 18,2 inciso (a) 15%
Total de Pasajeros	6 133 076	4 665 946	-24%

Total de Operaciones	54 367	42 741	-21%
Total MTOWS	2 676 223	2 094 829	-22%

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2022.

Como se aprecia en el cuadro anterior, los ingresos reportados reales son inferiores a los proyectados en más del 15%, por lo que aún no se logra estabilizar y recuperar el reequilibrio económico, correspondiendo mantener la tarifa ajustada como se mencionó anteriormente.

Recomendaciones de la Unidad de APP

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.

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.

Limitaciones del Informe

Los datos Coparticipación de Ruta 27 no están disponibles, dado que el Consejo Nacional de Concesiones no ha remitido los mismos a la fecha del presente informe, por lo que no es posible incorporar dicha información en el presente informe.