

● ● ● Informe

MH-DCP-DIP-UAPP-INF-01-2023.

Informe de seguimiento a 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

1 Semestre 2023



MINISTERIO
DE HACIENDA

GOBIERNO
DE COSTA RICA



Responsables:

Unidad de Asociaciones Público-Privadas

Supervisado:

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





CONTENIDO

1. Antecedentes	3
Tabla 2 Características de los Principales Contratos de Asociaciones Público-Privadas en ejecución en Costa Rica. .	13
2. CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIO PÚBLICO DE LA CARRETERA SAN JOSÉ – CALDERA (RUTA 27).	16
3. CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIO PÚBLICO NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS Y OBRAS CONEXAS AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS.	22
4. CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIO PÚBLICO PARA EL DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOÍN (TCM).	29
5. CONTRATO DE GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA TERMINAL DE PUERTO CALDERA.	33
6. CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA TERMINAL GRANELERA DE PUERTO CALDERA.	37
7. CONTRATO PARA LA GESTIÓN INTERESADA DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA (AIJS).	40
8. Recomendaciones de la Unidad de APP:	46

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 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.

¹ Manual de Estadísticas del Fondo Monetario Internacional



Tabla 1 Marco Normativo vigente de Asociaciones Público-Privadas

Ley/Reglamento	Capítulo	Artículos	Disposiciones
<p>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 y Decreto No.9701 del 2019.</p>	<p>Capítulo I: Ámbito de la Aplicación</p>	<p>Artículo 2: Cobertura</p>	<p>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).</p>
		<p>Artículo 3: Titularidad del derecho de propiedad</p>	<p>Todas las obras entregadas bajo concesión son de propiedad de la administración concedente.</p>
		<p>Artículo 4: Normas Aplicables</p>	<p>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.</p>
		<p>Artículo 6: Creación e integración</p>	<p>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</p>



			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.
		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 Solidarias, Cooperativas y Sindicatos ² y Colegios Profesionales).

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



		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	Contratos tipos abiertos	..., para el caso de proyectos que se realicen mediante

anterior periodo se asignó el espacio a los Sindicatos y para el actual periodo 2018-2022 se cuenta con la participación de las Cooperativas.



	proyectos de inversión pública	Artículo 85 Ley 9986	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



			<p>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.</p>
--	--	--	---

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 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 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 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 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 RICA.

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

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



TABLA 2 CARACTERÍSTICAS DE LOS PRINCIPALES CONTRATOS DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN EJECUCIÓN EN COSTA RICA.

Dato:	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	Atajuela, Atajuela
Objeto⁴ (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, planificación, 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	01/05/2036
Concesionario	Autopistas del Sol S.A.	CORIPORT	Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, S. A	Sociedad Portuaria de Caldera, S. A	APM Terminats	Aeris Holding Costa Rica

⁴ Participación Privada en Proyectos de Infraestructura (PPI)



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. ⁵	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

Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de ejecución.

La Unidad de Asociación Público-Privadas, pone a disposición de las instituciones guías metodológicas para la asignación de riesgos en los Contratos de APP⁶, 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.

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



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:

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



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 los anexos del presente documento identidad como la tabla #3 principales riesgos y su asignación en el contrato de concesión vial San José Caldera, para mayor detalle ver cláusulas contractuales.

INGRESOS MÍNIMOS GARANTIZADOS (IMG):

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 2 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.
Nota indicada por administración concedentes: Se proyectan los ingresos para el año calendario Jul 22-Jul 23 con base en la información acumulada y preliminar al mes de marzo 2023. Debido al estado de saturación de la carretera no se proyecta ningún crecimiento en la cantidad de vehículos a futuro, con lo cual la cifra más alta de recaudo se mantiene como el tope de los ingresos para la carretera.

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

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

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

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. La exposición máxima para el proyecto Ruta 27 correspondiente al primer semestre del **2023 es incierta** dado que el Consejo Nacional de Concesiones no actualizó la información solicitada mediante el correo del 10 de julio del 2023 dirigido a los gerentes de cada proyecto.

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.

El mal de los Puentes estado es un riesgo que podría generar un pasivo contingente en un caso de un eventual problemas de funcionamiento.

La retribución de las obras de rehabilitación, mejoramiento o reconstrucción requerida se hará mediante el mecanismo de inversiones adicionales previsto en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4 de este Contrato.

Puentes mayores de Ciudad colón – Orotina Su mantenimiento y reposición de elementos estructurales, solución de eventuales problemas de funcionamiento, o de apoyos de vigas, o por los eventuales trabajos que deban realizarse en este sentido serán efectuado por cuenta de la Administración concedente.

(Fuente 2.2.2 Sección II: Ciudad Colón – Orotina página # 52 del contrato)



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 el anexo del presente documento identificado como Tabla # 5 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.



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 2012⁷.

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:

⁷ Dato suministrado el 29/6/2020 por la Administración Concedente en los Anexos de Seguimiento.



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 oferta⁸ 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.⁹

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 condiciones¹⁰:

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.

⁸ Tabla de Tráfico Mínimo Garantizado de la cláusula 8.13 del contrato

⁹ 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.

¹⁰ Cláusula 8.13 del contrato.



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



TABLA 3 TRÁFICO INTERNACIONAL DE SALIDA MÍNIMO GARANTIZADO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS.

Año (t)	Tráfico Mínimo $Q_{\min t}$	Tráfico real Q_t	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	469.087	654.026	\$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 Junio 2023.



Como se puede observar en la tabla anterior, para la información con corte a junio del 2023 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 presentó 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 junio del 2023 es de 469.087, dicha cifra es superior a la cantidad requerida de pasajeros para cubrir la salida mínima requerida de 368.000 establecida contractualmente.

EXPOSICIÓN MÁXIMA:

El levantamiento de la capa de asfalto de la cabecera de la pista de aterrizaje y cualquier otro deterioro en la misma, podría producir afectaciones al ingreso mínimo garantizado dado que la pista es responsabilidad de la administración concedente se visualiza como un riesgo retenido.

De acuerdo con 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.

$$Z_t (\text{Año } 2023) = (Q_{\min t} - Q_t) * T$$

$$Z_t (\text{Año } 2023) = (368.000 - 469.087) * US\$7$$

$$Z_t (\text{Año } 2023) = \text{Negativa}$$

ESCENARIOS ANALIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN CONCEDENTE:

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 4 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% 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 quedando definido por el contrato, que la TIR tiene que ser de un 12%, para que se active el reequilibrio del contrato del AIDOQ. Dicho indicador es actualizado en el mes de marzo de cada año, a la fecha del presente informe la TIR reportada para el cierre del 2022 fue de 12,87% por lo cual no se requirió la activación del reequilibrio económico.

MITIGADOR DEL RIESGO FISCAL:

Le corresponderá a Consejo Técnico de Aviación Civil, CTAC denominado indistintamente como “Administración Concedente” o “Administración”, 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.

CETAC estará realizando la reparación de la capa asfáltica del AIDOQ con partida presupuestaria de la Comisión Nacional de Emergencias en fechas del 1/3/2024 (información suministrada por administración concedente).



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 porticas 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.



En el anexo del presente documento en la tabla #8 se enumeran los distintos riesgos asociados al proyecto TCM, 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.

INGRESOS DEL CONCESIONARIO:

Como se puede observar en la siguiente tabla, los ingresos reales percibidos por el Concesionario son inferiores a los establecidos en la oferta del Concesionario, para el primer semestre del año 2023 (corte a junio) reporta un ingreso por USD\$134.780.898,00, como se puede observar los ingresos reales han crecido año tras año, no obstante, se aunque el riesgo de demanda y financiero es del Concesionario los ingresos reportados 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 5 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
2023	USD \$319.503.932,00	USD \$134.780.898,00

Elaboración Propia.

Fuente: Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a Junio 2023

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 el anexo del presente documento, en la tabla # 10 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.

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 donde se puede observar que los ingresos percibidos al primer semestre del 2023 (al 30 de junio) son de USD\$24 260 532,00. Y como se puede rescatar de la tabla la tasa interna de retorno es de para el 2022 mostró una cifra superior a la requerida del 24,79%.

TABLA 6 INGRESOS Y TASA INTERNA DE RETORNO

Límite mínimo 14,3%						
Año	Utilidad Neta después de impuesto USA\$	Utilidad Neta Real USA\$	TIR Proyectados	TIR Real	Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos USA\$
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	24,79	10,49	\$50 001 562,0
2023	\$3 591 407,0	\$3 591 407,0	14,30	0,00	0,00	\$24 260 532,0

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a Junio 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 por 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 maga de 32,50 metros (equivale al buque de diseño).

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en el anexo al presente documento identificada como Tabla 7 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.

INGRESOS DEL CONCESIONARIO

Como se muestra en la siguiente tabla se puede observar que los ingresos percibidos al primer semestre del 2023 USD\$11 018 787,00, cifra superior al ingreso proyectado para el 2023, donde según lo reportado por la administración concedente los principales ingresos son producto de la carga y descarga representando el 73,68% ingresos totales.

Fecha	Ingresos Proyectados USAS	Ingresos Reales USAS
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
2023	12 796 400,72	11 018 787,00

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a Junio 2023

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 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.

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.

Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en el anexo al presente documento identificada como Tabla 8 Principales Riesgos y su asignación del Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

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 percibidos en el primer semestre del 2023 son de USD\$70.066 los cuales se distribuyen en USD\$39.606 para el gestor y USD\$30.460 para la Dirección General de Aviación Civil.

TABLA 9 INGRESOS TOTALES Y SU DISTRIBUCIÓN
(DÓLARES)

Ingresos totales	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
2023	70 066	39 606	30 460

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con Corte a junio 2023.

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 2023, demostrando que la nueva tarifa a aplicar continúa activa.

La institución no agrega ningún incidente para el periodo del 1° semestre 2023.

TABLA 10 DESVIACIONES EN LAS PRINCIPALES
VARIABLES DE LA ESTIMACIÓN DEL EQUILIBRIO
FINANCIERO PARA EL 2023.

	<i>Proyectado</i>	<i>Real</i>
Total de Pasajeros	6 443 696	3 393 470
Total de Operaciones	56 877	29 397
Total MTOWS	2 799 792	1 440 787



Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente con corte a junio 2023.

Como se aprecia en el cuadro anterior, los ingresos reportados reales son inferiores a los proyectados 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:

PARA LAS ADMINISTRACIONES CONCEDENTES

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.

PARA EL 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 mismo a la fecha del presente informe**, por lo que no es posible incorporar dicha información en el presente informe.

ANEXOS: LOS PRESENTEN ANEXOS PRESENTAN INFORMACIÓN GENERAL PARA MAYOR DETALLE FAVOR DIRIGIRSE A LOS CONTRATOS RESPECTIVOS.

TABLA # 3:

Carretera Vial San José Caldera			
Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Tipo de Cambio	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.	Sección 3.9.3 La tarifa básica de peaje en dólares se ajustará en forma ordinaria la cual aplica la forma automática y sin necesidad de aprobación, aumentando o disminuyendo, para mantener al Concesionario el mismo valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original, de modo que la amortización de la inversión se mantenga en dólares de los Estados Unidos.	Usuario



Riesgo de Inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 3.9.4 La tarifa básica de peaje cotizada en dólares se ajustará trimestralmente a su equivalente en colones en forma ordinaria la cual aplica de forma automática y sin necesidad de aprobación, para mantener al Concesionario el mismo valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original	Usuario
Riesgo de Subestimación de Costos de Mantenimiento.	Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.	Sección 3.2.2 El precio cotizado por el Concesionario en su oferta es de suma alzada, y la Administración concedente no reconocerá reajustes por variaciones en el valor real de los costos finales de ningún componente de la obra concesionada, los equipos y los costos de operación y mantenimiento ya que los mismos corren por cuenta y riesgo del Concesionario.	Concesionario



<p>Riesgos de fuerza mayor</p>	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto , fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el termino anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	<p>Sección 2.14.7</p> <p>Si durante la ejecución de la obra se produjeran atrasos debido a causas de fuerza mayor, el Concesionario deberá presentar al Gerente del Proyecto la solicitud justificada de prórroga del Plazo de Construcción por escrito antes que transcurran ocho días hábiles desde que se haya producido el evento. La Administración Concedente evaluará la solicitud, y solicitará al Concesionario si fuera necesario que aporte pruebas necesarias para comprobar las razones alegadas para la prórroga así como la cuantificación de la misma. El Concesionario no tiene derecho a prórroga de plazo por los atrasos que puedan experimentar los trabajos a consecuencia del rechazo que efectuó la Administración de materiales u obras que no cumplan con las condiciones del contrato.</p> <p>7.1 En todo caso para que la eximente opere la parte que la invoque debe de notificar puntualmente a la otra parte, describiendo e evento, el efecto del mismo y las acciones tomadas o sugeridas para solucionarlo.</p> <p>8.1 La construcción de las obras o la explotación de la concesión solo podrán suspenderse temporalmente en forma parcial o temporal por los siguientes motivos:</p> <p>1- Por caso fortuito o fuerza</p>	<p>Usuario/ Estado</p>
--------------------------------	--	--	----------------------------



		mayor que impidan temporalmente prestar el servicio .	
Riesgo político / riesgo de impago	Es la exposición que posee el concesionario por diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado, en relación con impedir los ingresos tarifarios o cambios en los compromisos que la Administración contrae o la cancelación temporal o definitiva del proyecto.	3.2.1 Las pérdidas que pudieran generarse debido a la aplicación de políticas de comercialización que resulten inadecuadas son responsabilidad exclusiva del Concesionario. 3.10 El Concesionario tiene la libertad de definir las políticas comerciales que considere pertinente siempre y cuando no sean discriminatorias para el usuario. Las políticas comerciales deben ser comunicadas a la	Concesionario



		<p>Administración Concedente que podrá objetarlas si inciden negativamente el equilibrio del contrato.</p> <p>Entre las políticas permitidas están: Descuentos por pago anticipado, por volumen, por uso frecuente, u otros.</p>	
<p>Riesgos regulatorios o normativos</p>	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.</p>	<p>Sección 8.9</p> <p>El Estado ajustará el equilibrio económico del contrato cuando hubiera cambios en las condiciones y requisitos para la protección del ambiente decretadas por dependencias, así como promulgación de nuevas leyes, o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales que afecten negativamente la rentabilidad de las operaciones del concesionario.</p>	<p>Usuario</p>



<p>Riesgo por Terminación Anticipada del Contrato.</p>	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos:</p> <p>1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho.</p> <p>2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato.</p> <p>Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, relicitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados),</p>	<p>Sección 7.4 / 7.2 / 7.1</p> <p>Sección 7.1 El incumplimiento de algunas de las obligaciones derivadas de este Contrato, no se considerará como incumplimiento si dicha situación se debe a cualquier circunstancia que se encuentre fuera de su control por razones de un Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito. Para que este eximente de responsabilidad opere la parte que la invoque debe notificar puntualmente a la otra, describiendo el evento, el efecto del mismo y las acciones tomadas para solucionarlo.</p> <p>Sección 7.2 Después de la fecha de cualquier evento de fuerza mayor se desea invocar como una causa para el atraso en el cumplimiento de cualquier obligación objeto de este contrato, deberá dar aviso dentro de los cinco días naturales al final del evento o los ocho días hábiles siguientes al conocimiento del hecho. Las partes (a) realizarán todo el esfuerzo para prevenir y reducir a un mínimo y atenuar el efecto de cualquier atraso o incumplimiento ocasionado. La parte (b) utilizarán los mejores esfuerzos para asegurar la reanudación o ejecución normal de este Contrato después de la terminación del evento.</p> <p>Sección 7.4 Cuando el Concesionario solicite a la Administración ampliar el plazo para terminar las obras fundadas en razones de Fuerza Mayor, ésta deberá verificar la verdad real de los hechos y de los elementos de juicio del caso. En caso de discrepancia con</p>	<p>Estado / Concesionario</p>
--	---	--	-------------------------------



	<p>Impacta a los financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p> <p>3- 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>respecto a la procedencia de la prórroga o el plazo fijado por parte de la Adm. Concedente el Concesionario podrá someter esa decisión al procedimiento de Arbitraje.</p>	
--	--	--	--



<p>Ingresos mínimos garantizados</p>	<p>Riesgo de que no se cubran los ingresos mínimos garantizados con el cobro de los peajes.</p>	<p>3.2.1 Los riesgos asociados a la proyección de tránsito y sus correspondientes ingresos presentada por el Consorcio Adjudicatario en la oferta, corresponde exclusivamente al Concesionario, Queda a salvo los casos expresamente señalados en este Contrato para el restablecimiento del Equilibrio Financiero del Contrato y lo indicado en relación con el Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados. Las pérdidas que pudieran generarse debido a la aplicación de políticas de comercialización que resulten inadecuadas son responsabilidad exclusiva del Concesionario.</p> <p>3.7.4 El Concesionario de previo a recibir la orden de puesta en servicio provisional deberá presentar su propuesta de IMG por el Estado para los años del 1 al 15 de operación, la cual puede ser igual o inferior a la máxima ofrecida por la Administración. Cada año individual durante la explotación de la concesión, el Concesionario tiene la opción de tomar o no dicha garantía de Ingreso Mínimo, y de optar por tomarla, deberá pagar el monto que se establece, si opta por tomar la aplicación del Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados y pague el derecho correspondiente, la Administración Concedente le garantizará un monto anual.</p>	<p>Estado</p>
--------------------------------------	---	---	---------------



<p>Ingresos por desajustes en el equilibrio financiero</p>	<p>Una generación menor de ingresos generados por problemas de índole financiero.</p>	<p>3.2.1 Los riesgos asociados a la proyección de tránsito y sus correspondientes ingresos presentada por el Consorcio Adjudicatario en la oferta, corresponden exclusivamente al Concesionario. Queda a salvo los casos expresamente señalados en este Contrato para el restablecimiento del Equilibrio Financiero del Contrato y lo indicado con relación el Mecanismo de los Ingresos Mínimos Garantizados. Las pérdidas que pudieran generarse debido a la aplicación de políticas de comercialización que resulten inadecuadas son responsabilidad exclusiva del Concesionario.</p>	<p>Estado</p>
<p>Otros</p>	<p>Posibles pérdidas de ingresos por malas decisiones tomadas por el concesionario.</p>	<p>3.10 El Concesionario no está obligado a conceder exenciones en favor de ningún usuario, tiene libertad de definir las políticas comerciales que considere pertinentes, siempre y cuando las mismas o sean discriminatorias para los usuarios. Las políticas comerciales deben ser comunicadas a la Administración Concedente que podrá objetarlas si afectan negativamente el equilibrio del contrato, si son discriminatorias o no satisfacen el interés general. Políticas Comerciales (Descuentos por pago anticipado, por volumen, por uso frecuente u otras consideraciones)</p>	<p>Concesionario</p>



<p>Riesgos de Financiamiento.</p>	<p>El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de financiamiento, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.</p>	<p>Sección 3.1.1 El Concesionario se obliga a contar con los recursos financieros para ejecutar en su totalidad las obras de construcción y rehabilitación del corredor San José-Caldera tal y como ha sido requerido en el Cartel de Licitación y de conformidad con el programa de obras presentado en su oferta, así como los recursos necesarios para operar y mantenerla durante el tiempo que dure la Concesión. De conformidad con los demás términos de este Contrato, el Concesionario acepta que él asume exclusivamente las obligaciones financieras así como todos los riesgos relacionados con los costos financieros y que este es un elemento fundamental del Contrato.</p> <p>3.1.6 El Concesionario debe presentar prueba fehaciente de que ha logrado el cierre financiero con el organismo u organismos que financiarán el proyecto. El financiamiento deberá cumplir en su totalidad el proyecto para que la Administración Concedente tenga por cumplida la condición precedente a la orden de inicio. Si los documentos presentados resultan insuficientes para la Administración Concedente y estos no pudiera ser subsanados en el lapso de cinco días de revisión del cumplimiento, la Administración cobrará la multa correspondiente.</p>	<p>Concesionario</p>
--	---	--	----------------------



TABLA # 5:

Aeropuerto Internacional Daniel Oduber			
Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.	Sección 12.3 Las garantías deberán rendirse en dólares de los Estados Unidos, o en su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio de venta del dólar de los Estados Unidos de América de referencia diario publicado por el BCCR, del día anterior de la presentación de la garantía. Queda facultada la Administración Concedente para exigir al consorcio ajustar los montos cuando ocurran variaciones en el tipo de cambio de venta del dólar antes indicado.	Usuario /Estado
Riesgo de inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede	Sección 8.4.4 Se realizará ajustes extraordinarios en las tarifas de los Puentes de Abordaje entre otros casos debidamente demostrados el siguiente: Cambios sustanciales en los costos de operación del	Usuario /Estado



	generar un sobre costo en el proyecto.	aeropuerto que estén fuera del control del prestatario del servicio, tales como riesgos de moneda, incrementos en el costo de la materia prima cuyos precios sean controlados por el Gobierno de Costa Rica y los costos de los servicios públicos.	
Riesgo político	Es la exposición que posee el concesionario por diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado, en relación con impedir los ingresos tarifarios o cambios en los compromisos que la Administración contrajo o la cancelación temporal o definitiva del proyecto.	Sección 16.3.1, 16.4.1.2 Sección 16.3.1 Suspensión temporal: La construcción de las obras o la explotación de la Concesión solo podrán suspenderse en las siguientes situaciones. 1-Por evento de fuerza mayor o fortuita 2-En los casos que la Administración Concedente así lo solicite, motivada en razones de interés público debidamente comprobadas, en cuyo caso deberá indemnizar al Concesionario por medio del mecanismo para el restablecimiento del equilibrio económico y financiero establecidos en las Bases Económicas del Contrato de Concesión y analizar si procede la ampliación del contrato de Concesión. Sección 16.4.1.2 Rescate de la Concesión: Es un derecho irrenunciable de la Administración Concedente,	Estado



		acordar unilateralmente el rescate de la Concesión por razones de interés público, cuando existan fundados motivos para asumir la ejecución de las obras o la prestación directa de los servicios.	
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	<p>Riesgos en etapa del Diseño: Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, 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. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales),</p> <p>Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</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>Sección 3.1.1</p> <p>Son obligaciones de la Administración Concedente:</p> <p>1-Supervisar y fiscalizar, permanentemente toda construcción y explotación de las obras y servicios concesionados, de acuerdo con el programa de ejecución de obras de construcción y plan de mantenimiento de las obras</p> <p>Inciso 13. Con el fin de permitir la llegada de aviones de largo alcance y de promocionar un mayor tráfico a la Terminal de Pasajeros, la Administración promoverá por su cuenta en un plazo no mayor a 9 años la planificación, desarrollo y ejecución de infraestructura requerida tales como: pista de aterrizaje, calle de rodaje, plataformas, iluminación y otras ayudas a la navegación aérea, que permita el aterrizaje de aviones de largo alcance.</p>	Administración Concedente / Concesionario



	<p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva, afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>	<p>15.1: El Concesionario cumplirá el contrato de Concesión asumiendo los riesgos comunes, normales o predecibles que son inherentes a la ejecución de actividades del objeto del Contrato y sus respectivas potenciales consecuencias positivas o negativas entre ellos y como regla general los denominados riesgos de desarrollo, de diseño y de construcción.</p> <p>6.6.4</p> <p>Todo daño ocurrido a las Instalaciones con ocasión de las obras de construcción o de la operación en la Terminal de Pasajeros o en sus instalaciones relacionadas deberá ser reparado por el Concesionario, corriendo estos gastos por su cuenta, Será su obligación mantener una permanente vigilancia de todas las obras, equipo e instalaciones comprendidas en el contrato.</p>	
<p>Riesgos</p>	<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</p>	<p>Sección 1.6</p> <p>Sección 1.6</p> <p>El Concesionario no asume responsabilidad por cualquier impacto ambiental o arqueológico preexistente que al recibo de la posesión pudiere haber en las áreas concesionadas descritas en</p>	



<p>Ambientes</p>	<p>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>Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.</p>	<p>esta cláusula., sin embargo, acordará con la Administración Concedente la adopción de las medidas de mitigación si se requieran, así como el mecanismo de remuneración si lo hubiere. Adicionalmente, cualquier atraso que llegare a haber relacionado con un hallazgo de esta naturaleza, dará derecho al Concesionario para pedir a la Administración Concedente una extensión de plazo por el mismo término del atraso</p> <p>Sección 4.3.1.4</p> <p>Mediante Resolución 2421-2007- SETENA se otorgó viabilidad ambiental al proyecto para la etapa constructiva, por lo tanto el Concesionario se ve obligado a cumplir los compromisos ambientales adquiridos mediante el formulario D1, y así cumplir con las Matrices de Impacto Ambiental incluidas y los dictámenes de esa Resolución.</p>	<p>Concesionario</p>
	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto</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>Sección 15.5</p> <p>Existe un evento de fuerza mayor cuando se produzca un hecho, acto o circunstancia que por su producción o envergadura sea excepcional,</p>	<p>Administración</p>



Riesgos de fuerza mayor	<p>adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el termino anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	<p>imprevisible e imposible de resistir mediante el ejercicio de un comportamiento razonable para dar cumplimiento a las disposiciones del Contrato de Concesión.</p> <p>El Concesionario cuando fuere afectado por una circunstancia de fuerza mayor, deberá tomar las medidas razonables a fin de superar con un mínimo de retardo su imposibilidad de cumplir con sus obligaciones.</p> <p>Si no pudiera cumplir con estas obligaciones que se imponen por el Contrato de Concesión, notificará a la Administración Concedente por escrito tan pronto como sea posible dando las razones del incumplimiento, detalles del Evento de Fuerza Mayor, las obligaciones contractuales afectadas y el tiempo estimado para restablecer los servicios, ejecución de las actividades u obligaciones a su cargo.</p>	Concedente / Concesionario
Riesgos regulatorios o normativos	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en</p>	<p>Sección 15.3, 3.1.1, 3.2.2, 8.4.4</p> <p>Sección 8.4.4</p> <p>Es de aplicación obligatoria realizar ajustes extraordinarios en los siguientes casos: La promulgación de nuevas leyes y regulaciones que impongan costos, tarifas, o impuestos adicionales que afecten la</p>	Administración Concedente / Concesionario



	los costos o en los plazos de la obra.	rentabilidad de la operación del aeropuerto	
Riesgo por terminación anticipada del contrato	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos:</p> <p>1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste.</p> <p>Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho.</p> <p>2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato.</p>	<p>Sección 16.3.5, 16.4.1, 16.4.1.3, 16.4.2.2,</p> <p>Sección 16.3.5</p> <p>Cuando el Concesionario abandone de hecho o de derecho la explotación de la Concesión, la Administración concedente o algún acreedor podrá solicitar que se declare la quiebra del Concesionario. También es aplicable en la Etapa de Construcción de la Concesión.</p> <p>Sección 16.4.1</p> <p>La Concesión podrá extinguirse por las siguientes causas:</p> <p>1-Vencimiento del plazo de la Concesión,</p> <p>2-Imposibilidad del cumplimiento por medida adoptadas por los Poderes del Estado o la Administración Concedente o incumplimiento grave por parte de ésta.</p> <p>3-El rescate por causas de interés público.</p>	Administración Concedente / Concesionario



	<p>Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, re-licitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados),</p> <p>Impacta a los financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p> <p>3- 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>4-Acuerdo mutuo, contando con la aprobación previa de los acreedores del Concesionario.</p> <p>5-Por un evento de Fuerza Mayor, que impidan prestar el servicio en forma definitiva bajo términos iguales o similares a los del contrato de Concesión.</p> <p>6-Cuando se dé un procedimiento de ejecución del fideicomiso de garantía de la titularidad de las acciones y haya transcurrido un plazo de seis meses sin que exista un nuevo adjudicatario autorizado por la Administración Concedente y la Contraloría General de la República.</p> <p>Sección 16.4.2.2</p> <p>Extinción de la Concesión por razones imputables al Concesionario se seguirá con el procedimiento establecido en la cláusula de la garantía del Fideicomiso para dar continuidad a la Concesión y proteger los derechos de los acreedores.</p>	
--	---	---	--



Riesgos de Ingresos	<p>Corresponde a la pérdida de estabilidad y previsibilidad de los flujos de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda, Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del proyecto, donde se generan los diferentes escenarios para percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros.</p> <p>El riesgo de ingreso puede ser positivo generando flujos superiores a los</p>	<p>Sección 8.13, 3.2.2, 15.1, 15.6, capítulo 14</p> <p>Sección 15.6</p> <p>La solicitud de nivelación de la ecuación económica-financiera del Contrato de Concesión planteadas por el Concesionario se tramitarán conforme procedimiento.</p> <p>El Concesionario deberá presentar su solicitud indicando:</p> <p>1-Identificación de los eventos que a juicio del Concesionario desencadenan una alteración de la ecuación económica-financiera de la Concesión.</p> <p>2-Impacto producido por el evento alegado, conteniendo la descripción detallada de los perjuicios directos hubieran producido sobre la ecuación contractual. Se considerarán sólo los resultados de los</p>	<p>Administración Concedente / Concesionario</p>



	<p>previstos por lo que contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.</p>	<p>eventos imprevisibles o bien los resultados imprevisibles de los eventos previsibles, no se consideran los impactos negativos de eventos esperables o en general derivados de riesgos asumidos por el Concesionario.</p> <p>3-Determinación del monto por el que a juicio del Concesionario, corresponde que éste sea compensado por parte de la Administración Concedente.</p> <p>4-Determinación de las técnicas que a juicio del Concesionario, correspondería aplicarse para compensar los daños ocasionados por el referido evento.</p>	
	<p>El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de crédito, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.</p>	<p>Sección 8.1, Capítulo 12</p> <p>Sección 8.1</p> <p>El Concesionario se obliga a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar en su totalidad las obras de construcción de la Terminal de Pasajeros y obras terrestres del AIDO, tal y como es requerido en el Contrato, así como los recursos necesarios para operar y mantener las instalaciones y áreas concedidas de acuerdo con las Bases Técnicas del Contrato de Concesión.</p>	



<p>Riesgos de Financiamiento</p>		<p>La Administración Concedente colaborará con el Concesionario en todo lo que esté a su alcance a efecto de lograr financiamiento, pero en ninguna circunstancia será responsable directa o indirectamente de la obtención del financiamiento para realizar las inversiones ni por las deudas contraídas por el Concesionario. Los riesgos relacionados con el financiamiento deben ser asumidos íntegramente por el Concesionario conforme al presente Contrato de Concesión.</p>	<p>Concesionario</p>
----------------------------------	--	---	----------------------

TABLA # 8:

Terminal de Contenedores de Moín



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.	Sección 6.3.1, 6.4.3 Sección 7.3 Las garantías deberán rendirse en la moneda en que se cotiza o el equivalente en moneda nacional al tipo de cambio de venta de referencia publicada por el BCCR, del día anterior al de la presentación de la garantía, Queda facultada la Administración Concedente para exigir a los oferentes, al Adjudicatario o al Concesionario ajustar los montos de las garantías cuando ocurran variaciones en el tipo de cambio de venta de la moneda cotizada que desmejoren la cobertura que se persigue con dichos instrumentos. En el caso de la negativa del oferente a efectuar dicho ajuste, la Administración Concedente podrá proceder a la ejecución de la garantía.	Concesionario / Administración Concedente
Riesgo de inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 6.3.4, 11.8.5.1 Sección 6.3.4 La Administración Concedente compensará al Concesionario por la inflación internacional reflejada en los índices de precios al consumidor urbano de los Estados Unidos. Sección 11.8.5.1 Las tarifas autorizadas serán ajustadas ordinariamente, una vez al año, en fecha 17 de agosto, a partir del 2010, aplicando el CPI-U de los Estados Unidos de América o el que lo reemplace, Desde el momento que se someta la oferta hasta el momento de la	Administración Concedente / Usuario



		orden de inicio de la Explotación de la Obra, la Administración deberá ajustar las tarifas de la oferta por medio de inflación, medida por el CPI-U de los Estados Unidos, correspondiente al periodo a ajustar.	
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 La Administración Concedente no asumirá responsabilidad por la fluctuación de las tasas de interés de referencia del Mercado Internacional (como la Libor, el Prime Rate o similares) ni por plazos y otras condiciones generales que pudieran afectar adversamente las condiciones del Financiamiento que el Concesionario pudiese obtener.	Concesionario
Riesgos en etapa del Diseño:	Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, que repercuten en el costo o la	Sección 6.1, 6.3.1, 11.13.2 Sección 6.3.1 Los riesgos de diseño y construcción son del Concesionario conforme lo aquí dispuesto. Para la construcción de la fase 2A, siempre y cuando se construya dentro del plazo de seis años	



<p>Riesgos de diseño y construcción</p>	<p>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. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva ,</p>	<p>siguientes a la recepción de ofertas, el concesionario asumirá los incrementos en los costos de construcción salvo cuando éstos sean de una medida propia del Estado de Costa Rica, de acciones de cualquier naturaleza que interrumpen la ejecución, caso fortuito en cuyo caso la Administración Concedente verificará la pertinencia del reequilibrio económico del contrato.</p> <p>Sección 11.13.2</p> <p>El Concesionario se hará cargo de todos los costos de financiación relacionados con la construcción entre ellos los aportes de patrimonio, garantías que pidan las entidades financieras, fondos de reserva, intereses, amortizaciones y comisiones.</p>	<p>Concesionario</p>
--	---	--	----------------------



	afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.		
Riesgos Geológicos	Riesgos geológicos/geotécnico identifica las condiciones previstas en los estudios de mecánica de suelos en 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 Para la estimación de los costos de las inversiones a realizar, el Concesionario deberá considerar que incluyen entre otros, los costos asociados a los riesgos ambientales y sus posibles medidas de mitigación, así como a los riesgos geológicos que conforman el proyecto de concesión.	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	Sección 6.1, 6.3.5 Sección 6.3.5 Actualmente se cuenta con la viabilidad ambiental potencial, como lo dispone la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, aprobada según Resolución No. 274-2009-SETENA, Corresponde al Concesionario la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental requerido para obtener la viabilidad ambiental definitiva, así como la ejecución y los costos de las medidas de mitigación aprobadas por SETENA. En caso de que se requieran de manera sobreviniente medidas de mitigación adicionales a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por SETENA, el riesgo del concesionario para cubrir los	Concesionario / Administración Concedente



	<p>sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato. Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.</p>	<p>costos asociados será por la totalidad del monto consignado en la columna de imprevistos.</p>	
<p>Riesgo de obtención de permisos y licencias</p>	<p>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</p>	<p>Sección 6.3.3 En caso de realización de actividades y provisión de servicios previstos en la Concesión, sean básicos, conexos o complementarios, el Concesionario deberá obtener por sí mismo todas las autorizaciones, permisos y habilitaciones de entidades públicas, nacionales o municipales, en la forma y oportunidad en que sean requeridas por las normas legales y reglamentarias, con el fin de realizar las actividades, actos y operaciones, principales o conexos o accesorios previstos en el contrato de Concesión. La Administración puede colaborar pero la responsabilidad final de la obtención de tales autorizaciones, permisos y habilitaciones, así como el plazo y oportunidad de su obtención será siempre del Concesionario.</p>	<p>Concesionario / Administración Concedente</p>



	para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.		
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, Sección 6.3.2 Dentro de los límites y condiciones que establece el Contrato de Concesión, los riesgos de la operación y explotación de la Concesión, y el mantenimiento durante este período, corresponden exclusivamente al Concesionario.	Concesionario



<p>Riesgos de fuerza mayor</p>	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios</p>	<p>Sección 6.1, 6.3.1, 6.4.2, 6.4.4, 6.4.3, 12.2, 12.4</p> <p>Sección 6.4.2 Cuando se verificaren situaciones calificadas como caso fortuito o fuerza mayor de conformidad con lo previsto en la cláusula 12.4, la Administración Concedente se compromete al restablecimiento del equilibrio económico financiero si las pólizas previstas para estas contingencias no cubren la totalidad de los daños ocasionados, siempre y cuando esto no sea responsabilidad del Concesionario.</p> <p>Sección 12.4 Se entenderá que existe un evento de fuerza mayor cuando se produzca un hecho, acto o circunstancia, que por su producción o envergadura sea excepcional, imprevisible esto es, que excede de lo que el Concesionario pudiere razonablemente prever, o que previsto, no ha podido resistirse, siendo imposible de resistir mediante el ejercicio de un comportamiento razonable para dar cumplimiento a las disposiciones del Contrato de Concesión. El incumplimiento de disposiciones contractuales debido a circunstancias de fuerza mayor será excusado y no será considerado técnicamente un incumplimiento, durante el tiempo y hasta la medida que tal incumplimiento sea causado por un Evento de Fuerza Mayor. No obstante, el concesionario deberá continuar con el cumplimiento de</p>	<p>Usuario/Administración Concedente</p>
---------------------------------------	--	--	--



	<p>que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el termino anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	<p>las obligaciones no afectadas por el evento de fuerza mayor</p>	
<p>Riesgos regulatorios o normativos</p>	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.</p>	<p>Sección 6.3.5, 12.5 Sección 6.3.5 Los cambios regulatorios en esta materia que, luego de la fecha de la apertura de las ofertas afecten el equilibrio económico y financiero del contrato, serán compensados por la Administración Concedente.</p> <p>Sección 12.5 Eventos onerosos corresponden a cualquier acto u omisión del Estado, sus Instituciones, Municipalidades o de la Administración Concedente u incidente relacionado con estos, que impida el cumplimiento de este contrato por la Sociedad Concesionaria o varíe el equilibrio económico financiero del mismo</p>	<p>Administración Concedente</p>



<p>Riesgo por terminación anticipada del contrato</p>	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos: 1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho. 2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato. Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará</p>	<p>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, 18.3.3.2, 18.3.3.3</p> <p>Sección 17.18 En el caso de que un evento de fuerza mayor o caso fortuito impida la ejecución del contrato y origine una terminación anticipada, el producto de las indemnizaciones será utilizado por la Administración Concedente para compensar en forma prioritaria al Concesionario hasta por el monto que de acuerdo con el contrato le corresponda por concepto de terminación anticipada de la Concesión.</p> <p>Sección 18.2.1 La suspensión de la Concesión puede darse en los casos que la Administración Concedente así lo solicite, motivada en razones de interés público debidamente comprobadas, en cuyo caso deberá indemnizar al Concesionario por medio del mecanismo para el restablecimiento del equilibrio económico y financiero establecido en las Bases Económicas del Contrato y analizar si procede la ampliación del plazo de la Concesión.</p> <p>Sección 18.3.3.1 En los casos en que la causa de extinción de la Concesión sea ajena a la conducta del Concesionario incluyendo los eventos onerosos regulados en este contrato, y no obedezca a causa de fuerza mayor, el Concesionario tendrá derecho de percibir como indemnización y salvo pacto en contrario de las</p>	<p>Administración Concedente/ Concesionario</p>
--	---	--	---



	<p>directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, re-licitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados), Impacta a los financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p> <p>3- 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>partes, debidamente aprobado por la Contraloría General de la República las inversiones efectivamente realizadas y no amortizadas, una utilidad de hasta el 50% del lucro cesante así como una indemnización por las pérdidas directas que puedan haberse ocasionado y que no estén contemplados en los anteriores rubros.</p>	
--	--	---	--



<p>Riesgos de Ingresos</p>	<p>Corresponde a la pérdida de estabilidad y previsibilidad de los flujos de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda.</p> <p>Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del proyecto, donde se generan los diferentes escenarios para percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros. El riesgo de ingreso puede ser positivo generando flujos superiores a los previstos por lo que contractualmente debe velarse que se establezca</p>	<p>Sección 11.8.5.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.7, 12.10</p> <p>Sección 11.8.5.2</p> <p>Conforme a la legislación costarricense y al cartel de licitación, cuando se produzca un desequilibrio financiero del contrato de concesión, se podrá realizar un ajuste extraordinario de la tarifas para compensar dicho desequilibrio, siempre y cuando el mismo sea por causas externas a la responsabilidad de la sociedad concesionaria.</p> <p>Sección 12.2</p> <p>La Administración Concedente tendrá la obligación de restablecer el equilibrio económico financiero del contrato para compensar las siguientes causales sin limitación a las mismas:</p> <p>1-La adopción de medidas o políticas u omisiones de obligaciones estatales incluyendo pero no limitando, promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales que afecten negativamente la rentabilidad de las operaciones del Concesionario.</p> <p>2-Los cambios en las condiciones y requisitos para la protección del ambiente decretada por dependencias gubernamentales que motiven aumentos en los costos del contrato,</p> <p>3-Por razones de casos fortuitos o mayor.</p> <p>4-Las condiciones previstas que no hayan podido ser resueltas por la aplicación de los seguros a los que se refiere el contrato y que no sean responsabilidad del Concesionario.</p>	<p>Administración Concedente / Usuario</p>
-----------------------------------	---	--	--



	coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.		
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 La Administración Concedente tendrá derecho al reequilibrio ecuación económica – financiera en su favor en los siguientes casos: 1- Cuando el Estado Costarricense a través de sus instituciones públicas, adopte medidas de carácter general o particular (legislación o actos jurídicos) extraordinarias que no pudieron ser previstas al momento de la suscripción del Contrato, y derivan una ventaja para el Concesionario. 2- En el caso de que RECOPE o alguna institución del Estado realicen parte de las inversiones que son responsabilidad del Concesionario.	Concesionario



		3 -Por razones de caso fortuito o fuerza mayor,	
Riesgo por procesos judiciales	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 6.1, 6.4.1 Sección 6.4.1 La Administración Concedente asume el riesgo por procesos judiciales, que sean de su responsabilidad, que puedan afectar el desarrollo del proyecto.	Administración Concedente
Riesgos de Financiamiento	El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de crédito, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.	Sección 6.1, 6.3.4, 11.13.1 Sección 6.3.4 Los riesgos financieros de la concesión son del Concesionario, así como las condiciones de financiamiento que haya previsto obtener, en su oferta. Sección 11.13.1 El Concesionario se obliga a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar en su totalidad las obras de construcción de la Terminal de Contenedores tal y como ha sido requerido en el cartel de licitación, así como los recursos necesarios para operar y mantener las instalaciones, la maquinaria y equipo de acuerdo con las Bases Técnicas establecidas en el capítulo 8 de este contrato. La Administración colaborará con el Concesionario e todo lo que este a su alcance para lograr el financiamiento del proyecto pero bajo ninguna circunstancia la Administración Concedente será responsable directa o indirectamente de la obtención del financiamiento para realizar las	Concesionario



		<p>inversiones, ni por las deudas contraídas por el Concesionario. Los riesgos relacionados con la consecución del financiamiento deben ser asumidos íntegramente por el Concesionario conforme a las condiciones de este Contrato.</p>	
--	--	---	--

TABLA # 10:



Terminal de Puerto Caldera			
Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume ?
Riesgo de inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 4.6.1 La adopción de medidas o políticas u omisiones de obligaciones estatales, incluyendo pero no limitando, promulgación e nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales, que afecten negativamente la rentabilidad de las Operaciones del concesionario o como consecuencia directa y particular de medidas o actos unilaterales adoptados por el Estado, sus Instituciones, Municipalidades o la Administración Concedente, definidos como eventos onerosos en cláusula 5.4	Administración Concedente



<p>Riesgos de diseño, construcción mantenimiento</p>	<p>Riesgos en etapa del Diseño: Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, 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. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva, afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en</p>	<p>Sección 1.6.1, 2.1, 2.1.3,2.1.4, 2.2,2.5, 3.2, 3.4, 3.4.1, 3.5.1, 4.4.1,4.7,4.8.1, 4.10.1</p> <p>Sección 1.6.1</p> <p>El Concesionario a partir de la orden de inicio se obliga a mantener y conservar las instalaciones preexistentes donde prestará los servicios públicos objeto de la concesión, de forma que se asegure la continuidad y eficiencia del servicio público que a través de esta se presta. Esta obligación se mantendrá aún en los casos en que algunas de estas obras deben ser demolidas o aprovechadas solo parcialmente en el proyecto.</p> <p>Sección 2.2</p> <p>Dentro de las obligaciones de la Administración Concedente ejecutar la construcción y mantenimiento de las obras de abrigo (rompeolas y espigón) que a su criterio considere necesarias para mitigar la acción del mar, tanto en el ataque de las naves como en los procesos de sedimentación en el canal de acceso y las áreas de aguas abrigadas, que garanticen la operación de las instalaciones, objeto de la concesión. La Administración Concedente se fundamentará en un</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>
---	--	---	--



	<p>mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>	<p>estudio técnico para cumplir esta obligación y procurará el sentido económico en un plazo perentorio para construir las obras, de conformidad con lo que determine el estudio.</p> <p>Sección 3.4.1</p> <p>La Administración Concedente es responsable por realizar todos los trabajos de conservación, mantenimiento o reparación de la estructura del rompeolas, por lo que el Concesionario deberá dar todas las facilidades para permitir en forma coordinada el paso de equipos y maquinaria a la zona donde se requiera efectuar mejoras al rompeolas.</p>	
	<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</p>	<p>Sección 2.1.3, 3.7</p> <p>Sección 2.1.3</p> <p>El Concesionario está obligado a adoptar todas las medidas que sean razonables para evitar daños a terceros y al personal que trabaja bajo su responsabilidad en la prestación de los servicios. Igualmente debe tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al ambiente, El Concesionario será el único responsable de todo daño y perjuicio, de</p>	<p>Administración</p>



Riesgos Ambientales	contrato. Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.	cualquier naturaleza, que con motivo de la explotación del servicio ocasione a terceros, al personal, a la propiedad de terceros y al ambiente, a menos que los daños le sean imputables a la Administración Concedente por medidas que ésta le impuso al Concesionario o hubieran sido ocasionados por eventos de fuerza mayor o caso fortuito o se determine culpa de la víctima. Sección 3.7 El Concesionario está obligado a cumplir con la Legislación ambiental con el fin de mitigar los impactos ambientales que la operación del puerto imponga sobre el medio ambiente.	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 Son condiciones precedentes a la Orden de Inicio las siguientes: 1- Que el Concesionario cuente con la viabilidad ambiental del proyecto por parte de SETENA (Secretaría Técnica Nacional Ambiental), y haya presentado la garantía ambiental correspondiente. 2- Que tiene vigente y suscritos los seguros de conformidad con el borrador preliminar que fue presentado a INCOP, según las características indicadas en el contrato. 3- Que el Concesionario ha	Concesionario



		constituido el Fideicomiso para garantizar el pago inicial. 4- Que el Concesionario ha cumplido con la presentación todos los requisitos para contar con la autorización para actuar como Auxiliar de la Función Pública Aduanera. 5- Que el Concesionario tenga aprobada por parte de ARESEP, las tarifas aplicables con la nueva estructura productiva modelo.	
Riesgos de fuerza mayor	Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato. Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación. Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el termino anticipado del contrato no podrán ser pagados a	Sección 2.1.3, 4.6, 4.6.1 Sección 5.3.1 El incumplimiento de las obligaciones derivadas de este contrato no será considerado como incumplimiento de las partes si dicha situación se debe a cualquier circunstancia que se encuentre fuera de control por razones de un evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, en tal caso para eximirse de la responsabilidad debe notificar puntualmente a la otra parte describiendo el evento, el efecto del mismo y las acciones tomadas o sugeridas para solucionarlo. Sección 5.3.3 Para que el incumplimiento del contrato sea atribuible a razones de Fuerza Mayor, es necesario que el hecho sea extraordinario, imprevisible, inevitable y	Adminis tración Conced ente



	través del Fondo de Contingencias.	ajeno a la voluntad de las partes. Sección 5.3.5 Para todos los efectos, se considerará evento de caso fortuito cualquier orden o disposición judicial, administrativa o legal, que impida al Concesionario cumplir con cualquier obligación contractual dentro del plazo previsto, siempre y cuando tal circunstancia no se origine en el dolo o culpa del Concesionario.	
Riesgos regulatorios o normativos	Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.	Sección 4.6, 4.6.1, 5.4 Sección 4.6 De conformidad con el artículo 18 de la Ley de Contratación Administrativa, 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 ellas, pero sobrevinientes e impredecibles o por cualquier otra causal no imputable al Gestor o porque el ARESEP autorice o ajuste tarifas que deriven en un desequilibrio financiero del contrato, el Gestor tendrá el derecho y la Administración Concedente el deber de compensar la diferencia, con el fin de restablecer el	Administración Concedente



		<p>equilibrio financiero del contrato de modo que se alcance como mínimo la tasa interna de retorno.</p> <p>Sección 4.6.1 De las causales en que la Administración está en la obligación de restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato es: -La adopción de medidas o políticas u omisiones de obligaciones estatales, incluyendo pero no limitando, promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales, que afecten negativamente la rentabilidad de las operaciones del Concesionario o como consecuencia directa y particular de medidas o actos unilaterales adoptados por el Estado, sus instituciones, Municipalidades o la Administración Concedente definidos como eventos onerosos (Cláusula 5.4)</p>	
--	--	---	--



<p>Riesgo por terminación anticipada del contrato.</p>	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos: 1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho. 2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato. Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, re-licitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados), Impacta a lo financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p>	<p>Sección 5.2.1, 5.2.2, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7</p> <p>Sección 5.2.2 La Concesión podrá extinguirse por las siguientes causas: a) El vencimiento del plazo pactado. b) La imposibilidad del cumplimiento como consecuencias de medidas adoptadas por los poderes del Estado. c) Por la ocurrencia de eventos de Fuerza Mayor, caso fortuito que imposibiliten el cumplimiento de Concesionarios. d) El rescate por causas de interés público. e) El acuerdo mutuo entre la Administración Concedente y el Concesionario para lo cual se deberá contar con la aprobación previa de los acreedores del Concesionario si los hubiera. f) La resolución por incumplimiento. g) La falta de viabilidad ambiental y su correspondiente garantía. h) La quiebra del Concesionario</p> <p>Sección 5.2.6 En los casos en que la causa de extinción de la Concesión sea ajena a la</p>	<p>Adminis tración Conced ente/Co ncesion ario</p>
---	---	--	---



	<p>3- 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>conducta del Concesionario y no obedezca a causas de fuerza mayor, el Concesionario tendrá derecho a percibir como indemnización los gastos y costos efectivamente realizados y no amortizados aprobados por la Administración Concedente como parte del plan de inversiones del Concesionario.</p> <p>Sección 5.2.7 La Administración Concedente cancelará al Concesionario, como única indemnización, las inversiones aprobadas por el INCOP, como parte del plan de inversiones del Concesionario, efectivamente realizadas y no amortizadas por éste al momento de la firmeza del acto que dispone la resolución del contrato y deduciendo de dicho pago el monto correspondiente a los daños y perjuicios ocasionados a la Administración Concedente por el incumplimiento del Concesionario, si los mismos no han podido ser cubiertos por el monto que obtenga ésta producto de la ejecución de las garantías.</p>	
--	---	---	--



<p>Riesgos de Ingresos</p>	<p>Corresponde a la pérdida de estabilidad y previsibilidad de los flujos de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda, Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del proyecto, donde se generan los diferentes escenarios para percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros.</p> <p>El riesgo de ingreso puede ser positivo generando flujos superiores a los previstos por lo que contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.</p>	<p>Sección 4.6, 4.6.5, 4.7.1, 4.6.1</p> <p>Sección 4.6 De acuerdo con el principio de intangibilidad patrimonial, la Administración Concedente estará siempre obligado a mantener el equilibrio financiero del contrato, para lo cual se indemnizará al Gestor de todos los efectos negativos que se originen en las propias decisiones de la Administración Concedente, sea como efecto de principio de mutabilidad, sea por razones de conveniencia o de interés público o por cualquier otra razón que afecte la condición financiera del Gestor.</p> <p>Sección 4.6.1 En el tanto que el TIR proyectado sea menor que el establecido en el MFO, para mantener el equilibrio económico financiero, el Gestor puede solicitar a la Administración Concedente el restablecimiento del mismo cuando éste se vea afectado o alterado por alguna de las causales. Para esto la Administración Concedente tendrá la obligación de restablecer el equilibrio económico financiero del contrato para compensar las causales que provocaron el desequilibrio económico.</p>	<p>Administración Concedente</p>
-----------------------------------	---	--	----------------------------------



		<p>Sección 4.6.5 En la eventualidad de que al fijar la ARESEP las tarifas de los servicios, sujetos a su competencia que presta el Gestor, esa Institución determine que el pago inicial no es susceptible de ser recuperado por medio de las tarifas, la Administración Concedente reintegrará al Gestor ese monto y la carga financiera asociada mediante un pago anual en todo el plazo de la concesión que se vieren afectados por el no reconocimiento como renglón de costo en la tarifa, garantizando que se mantenga la rentabilidad mínima establecida.</p> <p>Sección 4.7.1 En la eventualidad de que, al fijar ARESEP las tarifas, esta institución determine que el pago inicial no es susceptible de ser recuperado por medio de las tarifas, la Administración Concedente reconocerá al Concesionario ese monto mediante un pago en efectivo trimestral durante todos los años de la concesión que se vieren afectados aplicando los parámetros de la oferta adjudicada y los documentos que demostraban la razonabilidad de la misma.</p>	
--	--	--	--



Riesgo por procesos Judiciales	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 2.1.4 Los actos jurídicos relacionados con la gestión de los servicios a que se refiere el Cartel de la Licitación y este contrato se realizarán por cuenta y riesgo del Concesionario. En ningún caso la Administración Concedente será responsable por las consecuencias derivadas de dichos actos ni de sus relaciones con terceros. Esta eximente de responsabilidad de la Administración Concedente será obligatoriamente consignada por el Concesionario, en todos los contratos que llegue a formalizar con terceros. El Concesionario será responsable frente a la Administración Concedente por los daños y perjuicios que pueden derivarse de cualquier subcontratación o contratación con terceros.	Concesionario



TABLA # 7:

Terminal Granelera Puerto Caldera			
Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.	Sección 4.6.2, 4.6.3 Sección 4.7.2.3. Las tarifas máximas autorizadas para esta concesión se ajustarán en forma ordinaria una vez al año por efecto de la inflación del dólar según fórmula descrita en este contrato.	Concesionario
Riesgo de inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 4.7.2, 4.7.4, 4.6.3 Sección 4.7.2.3 En virtud del plazo transcurrido desde la recepción de ofertas del concurso, el primer ajuste por inflación se realizará con la primera puesta en servicios de las obras de construcción que componen la nueva terminal granelera mediante resolución del INCOP.	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 Corresponderá al Concesionario obtener los recursos necesarios hasta terminar las obras de acuerdo con el cronograma de ejecución definitiva. El INCOP no reconocerá reajustes por variaciones en el valor real de los costos de ninguna de las obras a ejecutar, equipos y costos de operación y mantenimiento, ya que los mismos corren por cuenta y riesgo del concesionario, incluyendo dentro de estos los costos del financiamiento y cualquier costo omitido o equivocado en las estimaciones del Concesionario al presentar su oferta, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula 4.7.4. de este contrato.	Concesionario



<p>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</p>	<p>Riesgos en etapa del Diseño:</p> <p>Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, 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>Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva, afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes</p>	<p>Sección 2.1.3,2.1.4, 3.2.5, 3.3.5,3.3.6,3.5,3.6,3.7,3.9,3.10, 3.11, 4.7.3,</p> <p>Sección 2.1.3</p> <p>Los trabajos que demanden la ejecución de las obras de construcción, la explotación y la prestación de servicios a que se refiere la Licitación y este contrato se ejecutarán por cuenta y riesgo de la Sociedad Concesionaria, estando a su cargo todos los gastos necesarios hasta su total conclusión. En ningún caso la Administración Concedente será responsable por las consecuencias derivadas de dichos trabajos.</p> <p>Sección 2.1.4</p> <p>El Concesionario será el único responsable de todo daño o perjuicio a terceros durante la etapa de construcción de la obra o explotación de servicios.</p> <p>Sección 3.2.5</p> <p>La Administración Concedente es responsable por realizar todos los trabajos de conservación, mantenimiento o reparación de la estructura del rompeolas, por lo que el Concesionario deberá dar todas las facilidades para permitir el paso de Equipos y maquinaria a la zona donde se requiera efectuar mejoras al rompeolas.</p> <p>Sección 3.3.6</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>
--	--	---	--



	componentes del proyecto.	<p>El incumplimiento por parte del Concesionario de las condiciones y requisitos precedentes a la orden de inicio de la concesión y para el inicio de la construcción de la obra podrá dar lugar, a juicio del INCOP, a la ejecución de la garantía de cumplimiento y de considerarlo procedente, también, al inicio de procedimiento ordinario administrativo para la resolución del contrato.</p> <p>Sección 3.5 En caso de destrucción total o parcial de la obra durante la construcción y / o explotación por causas imputables al Concesionario, este estará obligado a la reparación total sin derecho a reembolso por parte de la Administración Concedente.</p> <p>Sección 3.9 El Concesionario deberá formular y proponer al INCOP un Plan de Mantenimiento para conservar en buen estado las obras e instalaciones de la nueva terminal granelera, de manera que las condiciones de funcionamiento y seguridad sean óptimas.</p>	
--	---------------------------	---	--



<p>Riesgos Ambientales</p>	<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. Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.</p>	<p>Sección 2.1.4, 3.4</p> <p>Sección 2.1.4 El Concesionario está obligado a adoptar todas las medidas que sean razonables para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la construcción de la obra o en la explotación del servicio. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al ambiente. El Concesionario será el único responsable de todo daño y perjuicio, de cualquier naturaleza que con motivo de la construcción de la obra ocasione daños a la propiedad o al ambiente, a menos que los daños le sean imputables a la Administración Concedente por medidas que el INCOP le impuso al Concesionario o hubieran sido ocasionados por eventos de fuerza mayor o caso fortuito.</p> <p>Sección 3.4 El Concesionario está obligado a cumplir con la Resolución que al respecto emita la SETENA para mitigar los impactos ambientales que la operación del puerto imponga sobre el medio ambiente. Durante la construcción, deberán aplicarse las recomendaciones</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>
-----------------------------------	--	--	--



		contenidas en dicha resolución.	
--	--	---------------------------------	--



<p>Riesgo de obtención de permisos y licencias</p>	<p>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.</p>	<p>Sección 3.3.3 Son condiciones precedentes a la Orden de Inicio las siguientes: 1-Que el Concesionario cuente con la viabilidad ambiental del proyecto por parte de SETENA (Secretaría Técnica Nacional Ambiental), y haya presentado la garantía ambiental correspondiente. 2-Que tiene vigente y suscritos los seguros de conformidad con el borrador preliminar que fue presentado a INCOP, según las características indicadas en el contrato. 3-Que el Concesionario ha constituido el Fideicomiso para garantizar el pago inicial. 4-Que el Concesionario ha cumplido con la presentación todos los requisitos para contar con la autorización para actuar como Auxiliar de la Función Pública Aduanera. 5-Que el INCOP tenga aprobado la autorización para que el Concesionario aplique durante el período de contrapartida las tarifas vigentes al INCOP.</p>	<p>Concesionario</p>
--	---	---	----------------------



<p>Riesgos de fuerza mayor</p>	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el termino anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	<p>Sección 2.2,2.1.4, 4.7.4, 5.3,</p> <p>Sección 5.9.1 El incumplimiento de las obligaciones derivadas de este contrato no será considerado como tal de las partes si dicha situación se debe a circunstancias de fuerza mayor. En todo caso para que esta eximente de responsabilidad opere, la parte que la invoque debe de notificar a la otra parte describiendo el evento, el efecto de este y las acciones tomadas o sugeridas para solucionarlo.</p> <p>Sección 5.9.3 Para que el incumplimiento del contrato pueda ser atribuido a razones de fuerza mayor o caso fortuito es necesario que el hecho sea extraordinario, imprevisible, inevitable y ajeno a la voluntad de las partes. Los actos u omisiones de las partes, o de sus entidades, agencias, subsidiarias o sucursales, contratistas y subcontratistas no se consideran de Fuerza Mayor.</p> <p>Sección 5.9.5 Para todos los efectos, se considerará evento de caso fortuito cualquier orden o disposición judicial, administrativa o legal que impida al Concesionario</p>	<p>Administración Concedente</p>
---------------------------------------	---	--	--------------------------------------



		<p>cumplir con cualquier obligación contractual dentro del plazo previsto, siempre y cuanta tal circunstancia no se origine en el dolo o culpa del Concesionario. De presentarse una orden o disposición en este sentido, el Concesionario no podrá ser sancionado ni multado por el INCOP en virtud de atrasos o incumplimiento de las obligaciones reguladas en este contrato.</p>	
<p>Riesgos regulatorios o normativos</p>	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.</p>	<p>Sección 2.1.4, 4.7.4</p> <p>Sección 4.7.4</p> <p>El Concesionario con base al artículo 17 de la LCOP, puede solicitar a la Administración Concedente la modificación de los términos y condiciones del Contrato de la Concesión con la finalidad de restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato, si éste se viera afectado o alterado entre otras cosas</p>	<p>Administración Concedente</p>
	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos: 1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho. 2- Riesgo de terminación anticipada por</p>	<p>Sección 4.9, 5.1, 5.2, 5.3, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10</p> <p>Sección 5.1</p> <p>La Concesión podrá suspenderse temporalmente por las siguientes razones a-Por caso fortuito o fuerza mayor o eventos onerosos que impidan la construcción de las obras o la prestación de los servicios.</p>	



<p>Riesgo por terminación anticipada del contrato</p>	<p>incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato.</p> <p>Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, re-licitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados), Impacta a lo financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p> <p>3- 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>b- Cuando el INCOP lo solicite motivado en razones de interés público debidamente comprobadas, en cuyo caso deberá indemnizar al Concesionario a fin de mantener el equilibrio económico del contrato.</p> <p>Sección 5.2 La Resolución del Contrato puede darse por las siguiente causas: a-Falta de constitución o la reconstitución de las garantías dispuestas en el Cartel de Licitación y en este contrato de Concesión. b-Cualquier incumplimiento calificado como grave en las obligaciones del Concesionario. C-La declaratoria de resolución por parte de la Administración Concedente del contrato de concesión estará precedida por un Proceso Ordinario Administrativo de acuerdo con lo que establece la LGAP. La Administración podrá hacer efectivas las garantías de que se disponga, una vez firme la declaratoria de resolución.</p> <p>Sección 5.3 La Concesión puede extinguirse por lo siguiente: 1-El vencimiento del plazo pactado. 2-La imposibilidad del cumplimiento como consecuencias de medidas adoptadas por los Poderes</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>
--	--	--	--



		<p>del Estado, o por eventos onerosos acaecidos según la cláusula 5.9.6</p> <p>3-Por la ocurrencia de eventos de fuerza mayor o caso fortuito que imposibiliten el cumplimiento del Concesionario.</p> <p>4-El rescate por causas de interés público,</p> <p>5-El acuerdo mutuo entre la Administración Concedente y el Concesionario, para lo cual se deberá contar con la aprobación previa de los entes financieros acreedores si los hubiere.</p> <p>6-La resolución por incumplimiento,</p> <p>7-La quiebra del Concesionario, para lo cual se aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 61 y 62 de la LCOP.</p>	
Riesgos de Ingresos	<p>Corresponde a la pérdida de estabilidad y previsibilidad de los flujos de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda,</p> <p>Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del proyecto, donde se generan los diferentes escenarios para</p>	<p>Sección 2.1, 2.2, 4.7.4, 4.6.1, 4.6.3</p> <p>Sección 4.6.1</p> <p>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.</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>



	<p>percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros.</p> <p>El riesgo de ingreso puede ser positivo generando flujos superiores a los previstos por lo que contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.</p>	<p>Sección 4.6.3</p> <p>La Administración Concedente no asume ninguna responsabilidad ni riesgo en cuanto a las estimaciones de costos en la construcción de las obras, equipamiento y gastos de operación y mantenimiento ni con respecto a las proyecciones de demanda de servicios utilizadas por el Concesionario para determinar la viabilidad financiera del negocio que se ha comprometido a ejecutar de conformidad con los términos de la LCOP, de este contrato y el cartel de Licitación.</p>	
--	--	---	--



<p>Riesgo por procesos Judiciales</p>	<p>Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.</p>	<p>Sección 1.9 La Administración Concedente declara que ha suscrito un arreglo con los representantes de la fuerza laboral que hoy trabaja en Puerto Caldera, el acuerdo entre la Presidencia de la República, el MOPT, el INCOP, el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Trabajo con la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles que a su vez se incorporó en forma de adendum a la Convención Colectiva vigente a la fecha de presentación de la oferta del adjudicatario, ni con respecto a las proyecciones de demanda de servicios utilizadas por el Concesionario para determinar la viabilidad financiera del negocio que se ha comprometido a ejecutar de conformidad con los términos de la LCOP, de este contrato y el cartel de Licitación.</p>	<p>Administración Concedente</p>
	<p>El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de crédito, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.</p>	<p>Sección 3.3.5, 4.1, 4.5, 4.6.2 Sección 3.3.5 El Concesionario, a satisfacción del INCOP, iniciará la construcción de las obras cuando hayan cumplido con todos los requisitos precedentes. 1–Una copia certificada del compromiso firme financiero de la entidad o</p>	



<p>Riesgos de Financiamiento</p>		<p>entidades crediticias que aportarán el financiamiento para el proyecto. El compromiso firme de financiamiento deberá indicar los términos y condiciones finales del financiamiento. El compromiso deberá ser emitido directamente por el ente financiero.</p> <p>Sección 4.1 El Concesionario se obliga a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar en su totalidad las obras de construcción y explotación de la Terminal, requerido como condición para el inicio de construcción de la obra. En ninguna circunstancia la Administración Concedente será responsable directa o indirectamente de la obtención del financiamiento ni por las deudas incurridas por el Concesionario. De conformidad con los demás términos de este contrato, el Concesionario acepta que el asume exclusivamente las obligaciones financieras así como todos los riesgos relacionados con los costos financieros y que este es un elemento fundamental del Contrato.</p>	<p>Concesionario</p>
----------------------------------	--	--	----------------------



TABLA # 8:

Aeropuerto Internacional Juan Santa María			
Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume ?
Riesgo de tipo de cambio	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.	<p>Artículo 16.1.3</p> <p>Artículo 16.1.3 Todas las tarifas serán expresadas en dólares, pero los usuarios del aeropuerto pueden pagar en dólares o en la suma equivalente de colones al tipo de cambio publicado por el Banco Central de C.R., al momento del pago de conformidad con la Ley.</p> <p>Artículo 20.1.3 La Garantía de Cumplimiento deberá rendirse en dólares o en su equivalente en colones. La Administración podrá exigir al Gestor ajustar los montos de las garantías cuando ocurran variaciones en los tipos de cambio que desmejoren la cobertura que se persigue con dichos instrumentos</p>	Usuario/ Estado



<p>Riesgo de inflación</p>	<p>Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.</p>	<p>Artículo 16.2 y 18.2</p> <p>Artículo 16.2 Cada año y como parte del Plan Anual del Gestor, este presentará las tarifas propuestas para los servicios prestados. De conformidad con los términos del Cartel y el Contrato, el CETAC deberá aprobar la propuesta tarifaria presentada por el Gestor cuando se compruebe la aplicación correcta de la Metodología para la Fijación de Tarifas establecidas en este contrato, incluyendo la verificación de los cálculos del Capex, el índice de inflación en dólares, el índice de inflación en colones y cualquier otro elemento.</p> <p>Artículo 18.2 Cambios sustanciales en los costos del Gestor que dependen directamente del Gobierno o sus instituciones, como riesgos cambiarios o el costo de los servicios públicos o que sean consecuencia de incrementos en el costo de las materias primas superiores al diez por ciento, en términos reales, con respecto al año anterior, según el índice internacional de precios aplicable a la materia prima de que se trate.</p>	<p>Usuario/ Estado</p>



<p>Riesgo político</p>	<p>Es la exposición que posee el concesionario por diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado, en relación con impedir los ingresos tarifarios o cambios en los compromisos que la Administración contrajo o la cancelación temporal o definitiva del proyecto.</p>	<p>Artículo 15 y 16</p> <p>Artículo 16.2.1 En la actualización de tarifas el Gestor deberá considerar y regirse por las políticas o criterios aplicables de la OACI (Manual de Aspectos Económicos), incluyendo su disposición de reunirse con representantes de los usuarios y demás organizaciones interesadas si éstas así lo solicitan y consultar previamente a las aerolíneas.</p> <p>Artículo 18.2 Deben revisarse las condiciones financieras en el siguiente supuesto y se demuestre que dicha condición imprevisible no ha sido causada directa o indirectamente por el Gestor. – La adopción de medidas o políticas estatales, incluyendo la promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales que afecten la rentabilidad operacional del AIJS.</p>	<p>Estado</p>



<p>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</p>	<p>Riesgos en etapa del Diseño: Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, 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. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva ,</p>	<p>Artículo 18.2</p> <p>Artículo 6.1.1 El Gestor deberá proveer todos los servicios de arquitectura, ingeniería, diseño, adquisición y gestión (los servicios de construcción), necesarios para construir las mejoras y las instalaciones del Aeropuerto. En la Prestación de los Servicios de Construcción, el Gestor dará la consideración debida y utilizará todos los esfuerzos razonables y necesarios para alcanzar los objetivos del Cartel y de este Contrato.</p> <p>Artículo 6.1.6 Los diseños, especificaciones, planos, presupuestos y demás documentos preparados por el Gestor deberán ser aprobados previamente por el CETAC, el cual aprobará, supervisará y fiscalizará permanentemente la construcción y mantenimiento de dichas obras.</p>	<p>Administración Concedente / Gestor</p>
--	--	--	---



	<p>afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>		
<p>Riesgos Ambientales</p>	<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>Artículo: 8.1.3 El Gestor elaborará un Plan de Gestión Ambiental para el AIJS, con su respectivo cronograma de implementación, el cual debe ser aprobado primero por CETAC y luego por SETENA, en este plan se delimitarán las responsabilidades del Gestor. El Gestor no será responsable de las condiciones ambientales Pre-Existentes ni de su recuperación, restablecimiento, ni de las consecuencias legales que se deriven de aquellas, pero será responsable de cualquier deterioro, desmejoramiento, falta de preservación o menoscabo de las condiciones ambientales ocurrido a partir de la fecha de entrada en vigencia y sea consecuencia de los servicios o incumplimiento de las obligaciones del Gestor, incluyendo velar por que terceros cumplan con la normativa ambiental aplicable y</p>	<p>Gestor</p>



	<p>Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.</p>	<p>de notificar a las autoridades competentes sobre cualquier irregularidad.</p>	
<p>Riesgos de fuerza mayor</p>	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias,</p>	<p>Artículo 24, 25,</p> <p>Artículo 25.1 Evento de fuerza mayor cualquier circunstancia inevitable, extraordinaria, e insuperable que no está dentro del control razonable de la parte afectada.</p> <p>Artículo 25.2 Dentro de los supuestos de fuerza mayor están: actos de guerra, desórdenes públicos, explosiones, fuegos, terremotos, suspensión servicios públicos, huelgas etc.</p> <p>Artículo 25.3.2 Si ocurre un evento de fuerza mayor, las partes negociarán la ampliación del plazo por un período de tiempo igual al período en el que el Gestor no pueda realizar los servicios objeto de este Contrato debido a un evento de Fuerza Mayor.</p> <p>Artículo 25.4 El CETAC, podrá dar por terminado el contrato si un evento de fuerza mayor impide</p>	<p>Administración Concedente / Gestor</p>



	<p>huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el término anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	<p>la o ejecución de las obligaciones por más de 180 días después de haber ocurrido el evento.</p>	
<p>Riesgos regulatorios o normativos</p>	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.</p>	<p>Artículo: 6.1.3, 16.3, 18.2</p> <p>Artículo 6.1.3 Al proporcionar los Servicios de Construcción, el Gestor se apegará a los requerimientos de construcción especificadas en el Plan Maestro, las regulaciones costarricenses aplicables, incluyendo la obtención de todos los permisos de construcción.</p> <p>Artículo 4.1.2 Al proporcionar los servicios de operación y mantenimiento, el Gestor cumplirá como mínimo, con los estándares y los requisitos establecidos en las normas internacionales aplicables al AIJS Y estará obligado a prestar los servicios de forma en que mejor se cumpla con las normas establecidas por la OACI y o la FAA. Cualquier duda sobre cuál normativa es la aplicable al caso concreto será definido por el CETAC y comunicada por escrito al Gestor.</p>	<p>Administración Concedente / Gestor</p>



<p>Riesgo por terminación anticipada del contrato</p>	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos: 1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho. 2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato. Sin embargo la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, re-licitación del proyecto, y costo</p>	<p>Artículo: 22.1, 22.3, 24</p> <p>Artículo 22.3.1 Cuando el CETAC determine preliminarmente la posibilidad de terminar anticipadamente este contrato, el CETAC notificará a los acreedores, dentro de los diez días siguientes a dicha determinación preliminar, para que se presente ante éste con el objeto de proteger sus intereses en cuyo caso hará uso de la lista de Acreedores que el Gestor, junto con sus respectivas direcciones y personal de contacto debe notificar al CETAC, periódicamente.</p> <p>Artículo 24.1 Terminación por incumplimiento grave del Gestor. 1-Una violación substancial de este contrato, que sea capaz de ser rectificada en 30 días y el Gestor no lo haga después de la notificación de la violación por parte del CETAC al Gestor. 2-Violación de este contrato que no pueda ser rectificado en 30 días aunada con falta del Gestor de: No proceder rápido a corregir la violación, no desarrollar en los 30 días siguientes un plan de rectificación.</p>	<p>Administración Concedente / Gestor</p>
--	---	---	---



	<p>social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados), Impacta a lo financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos).</p> <p>3- 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>Corresponde a la pérdida de estabilidad y previsibilidad de los flujos de caja del proyecto para cubrir el servicio de la deuda, Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del</p>	<p>Artículo 17, 18</p> <p>Artículo 17.1.1 El Gestor asumirá la responsabilidad de facturar, mensualmente o con la frecuencia estipulada en los respectivos acuerdos o de conformidad con el pliego tarifario correspondiente, a todos los usuarios del aeropuerto y cobrarles en nombre de CETAC, las tarifas y otros montos que constituye el monto bruto.</p>	



Riesgos de Ingresos	<p>proyecto, donde se generan los diferentes escenarios para percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros. El riesgo de ingreso puede ser positivo generando flujos superiores a los previstos por lo que contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.</p>	<p>Artículo 17.1.2 Cada mes el Gestor presentará al CETAC un estado mensual, en donde se consignará en forma aceptable para el CETAC los detalles de la facturación incluyendo sin limitación los montos facturados del mes anterior , El Estado Mensual deberá indicar los ingresos por actividad y por centros de costos establecidos en este contrato y contendrá también los montos correspondientes a los Ingresos Reservados, los Ingresos no Distribuibles y los cálculos utilizados para calcular el monto correspondiente al porcentaje del Gestor de los Ingresos Distribuibles.</p> <p>Artículo 17.3 El Gestor será responsable de cualquier atraso en el depósito o pérdidas de los dineros efectivamente recibidos. En caso de que se produzcan retrasos el Gestor pagará por concepto de indemnización al CETAC, con un interés diario real de 0,025%</p>	Administración Concedente / Gestor
	El riesgo de financiamiento	Artículo: 10 y 18	



<p>Riesgos de Financiamiento</p>	<p>consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de crédito, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.</p>	<p>Artículo 10.1 El Gestor se obliga a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar, en su totalidad la construcción de las mejoras y los otros servicios del Gestor de conformidad con el programa de inversiones y de expansión del AIJS, definidos en el Plan Maestro, Bajo ninguna circunstancia el CETAC, será responsable directa o indirectamente por las deudas incurridas por el Gestor, y el Gestor acepta que él asume exclusivamente las obligaciones financieras y que éste es un elemento fundamental del contrato.</p> <p>Artículo 10.2.3 El Gestor asumirá todos los riesgos relacionados con los costos financieros que resulten en un margen de proyecto en exceso a los márgenes de proyectos cotizados, según sea el caso en la oferta.</p>	<p>Administración Concedente/Gestor</p>
---	--	---	---