

**Informe de Riesgos**  
***Asociaciones Público Privadas***  
***Junio 2022***

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

Responsables:

Melisa Oviedo Alfaro, Unidad de Asociaciones Público Privadas

Supervisado:

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



## Contenido

1. Antecedentes .....	3
Marco Legal Asociado a las APPs de Costa Rica:.....	4
Análisis de Riesgos Fiscales .....	6
2. Proyectos de Asociación Público Privadas en Costa Rica .....	7
3. Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de ejecución .....	8
4. Contrato de Concesión de obra pública con servicio público de la Carretera San José – Caldera (RUTA 27) .....	9
Ingresos Mínimos Garantizados .....	11
Exposición Máxima.....	12
5. Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y obras conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.....	13
Ingreso Mínimo Garantizado .....	15
Exposición Máxima.....	18
Escenarios .....	18
Tasa Interna de Retorno.....	18
Mitigador del riesgo fiscal.....	19
6. Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).....	19
Ingresos del Concesionario .....	22
Exposición Máxima.....	22
7. Mitigador del riesgo fiscal .....	22
8. Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.....	23
Ingresos del Concesionario .....	25
Exposición Máxima.....	26
9. Mitigador del riesgo fiscal .....	26
10. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.....	27
Ingresos del Concesionario .....	29
Exposición Máxima.....	30
11. Mitigador del riesgo fiscal .....	30
Ingresos del Concesionario .....	33
12. Mitigador del riesgo fiscal .....	35
13. Recomendaciones de la Unidad de App.....	36

Administración Concedente.....	36
Ministerio de Hacienda.....	36
Limitaciones del Informe.....	36

## **Antecedentes**

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

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

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

La experiencia internacional señala que dichos contratos pueden generar pasivos contingentes que se define como aquellas obligaciones que no surgen a menos que un evento o eventos específicos y discretos ocurran en el futuro. Estas contingencias crean riesgos fiscales y pueden ser el resultado de políticas públicas deliberadas o de eventos imprevistos<sup>1</sup>, por lo tanto, los proyectos de APP deben ser registrados desde la

---

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

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

Tabla 1 Marco Normativo vigente de Asociaciones Público Privadas

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

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

Elaboración propia

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

	Corredor Vial San José-Caldera (Ruta Nacional N° 27)	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Terminal Granelera de Puerto Caldera	Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera	Terminal de Contenedores de Moín	Aeropuerto Juan Santa María
<b>Ubicación</b>	Caldera - San José	Liberia, Guanacaste	Espíritu Santo, Esparza	Espíritu Santo, Esparza	Moín, Limón	Alajuela, Alajuela
<b>Objeto<sup>5</sup> (PPI)</b>	Prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera.	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento	Diseño, financiamiento, planificación, construcción, mantenimiento y explotación	Mantenimiento y explotación	Diseño, financiamiento, construcción, explotación y mantenimiento	Operación, financiamiento, administración, mantenimiento, rehabilitación y promoción
<b>Monto</b>	US\$301.377.209,78	US\$ 35.000.000,00	US\$ 29.634.464,00	US\$ 5.081.000	US\$ 956.453.273,00	US\$ 17.850.000,00
<b>Estado Actual</b>	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación Fase 2A	Ampliación
<b>Tipo</b>	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión de la Gestión (LCA)	Concesión	Gestión Interesada
<b>Plazo</b>	25 años	20 años	20 años	20 años	33 años	20 años
<b>Fecha de Inicio</b>	08/01/2008	01/01/2009	11/08/2006	11/08/2006	19/01/2015	01/05/2001
<b>Fecha de Fin</b>	Junio 2033	2032	12/8/2026	11/08/2026	Febrero 2048	ND
<b>Concesionario</b>	Autopistas del Sol S.A.	CORIPORT	Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, S. A	Sociedad Portuaria de Caldera, S. A	APM Terminals	Aeris Holding Costa Rica
<b>Fecha de Adjudicación</b>	18/12/2001	2010	24/02/2006	N/D	21/03/2012	02/07/1999
<b>Garantías Explícitas</b>	Ingresos mínimos garantizados (IMG)	Ingresos mínimos y TIR garantizada del proyecto. <sup>6</sup>	Garantía de Explotación, Fideicomiso	TIR garantizada del proyecto. <sup>5</sup>	N/A	N/A
<b>Forma de Remuneración</b>	Cobro de tarifas por peaje	Explotación de áreas comerciales y cobro de impuestos y de tarifas de vuelos	Cobro a los usuarios.	Cobro a los usuarios y servicios complementarios.	Cobro por servicios a la nave y a la carga	Explotación áreas comerciales y cobros de tarifas de los vuelos

Elaboración propia

Fuente: Contratos de los proyectos y Administraciones Concedentes

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

<sup>5</sup> Participación Privada en Proyectos de Infraestructura (PPI)

<sup>6</sup> La TIR del Proyecto, la cual se encuentra establecida en el contrato, es revisada de forma anual por la administración concedente

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

La Unidad de Asociaciones Público Privadas publicó pone a disposición de las instituciones guías metodológicas para la asignación de riesgos en los Contratos de APP<sup>7</sup>, a fin de que la Administración dueña del proyecto cuente con un instrumento para futuros contratos de APP identificando los eventos inesperados y así fortalecer la valoración y asignación de riesgos con este instrumento.

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

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

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

---

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



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

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

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

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

La construcción completa se llevó a cabo mediante tres secciones:

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

Dicha carretera tiene una estructura tarifaria de siete peajes en total, realizando un cobro de peaje por tipo de vehículo y según la estación de peaje.

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

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

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

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Tipo de Cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 3.9.3	Usuario
<b>Inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación ya que el cobro de peaje es en colones.	Sección 3.9.3	Usuario
<b>Infraestimación de costos de mantenimiento extraordinario o mantenimiento mayor</b>	Es el riesgo asociado a una mala evaluación de las intervenciones requeridas por una subestimación vinculada al incremento del costo de las intervenciones de reposición y a sus dimensiones reales.	Sección 3.2.2	Estado
<b>Situaciones de fuerza mayor</b>	Es el riesgo que se genera por hechos extraordinarios, inevitables, y ajenos a la voluntad de las partes.	Sección 2.14.7/7.1/8.1	Usuario/Estado
<b>Riesgo político</b>	Es la exposición que posee el concesionario a diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado con relación a impedir los ingresos tarifarios o los compromisos que la administración esté obligada.	Sin especificar	Estado
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	Las modificaciones normativas pueden generar un impacto en costo o en el plazo del contrato.	Sección 8.9	Usuario
<b>Terminación anticipada del contrato</b>			
Por incumplimiento de la administración	Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento de la administración.	Sección 7.4	Estado
Por incumplimiento del privado	Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento de obligaciones contractuales por parte del concesionario.	Sección 7.2	Concesionario
Por causas de fuerza mayor	Imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este de forma definitiva a causa de un evento inesperado.	Sección 7.1	Estado
<b>Riesgos de Ingresos</b>			
Ingresos mínimos garantizados	Riesgo de que no se cubran los ingresos mínimos garantizados con el cobro de los peajes.	Sección 3.2.1/3.7.4	Estado
Ingresos por desajustes en el equilibrio financiero	Una generación menor de ingresos generados por problemas de índole financiero.	Sección 3.2.1	Estado
Otros	Posibles pérdidas de ingresos por malas decisiones tomadas por el concesionario.	Sección 3.10	Concesionario
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 3.1.1/3.1.6	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión y Administración Concedente

## Ingresos Mínimos Garantizados

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

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

Como se puede apreciar en la segunda columna se tiene los datos observados hasta diciembre 2021, 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 \$26 166 934,86 dado que para ese año la concesión solo cubre 6 meses, por otra parte, se concediera que puede darse una activación del IMG para los últimos tres años, dado que la capacidad de la ruta llega tope según indica el CNC.

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

Años	Ingresos de Concesión	IMG $Y_{imgt}$ Expresado en dólares	Diferencia
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	\$52 333 869,72	\$40 790 000,00	\$11 543 869,72
2023	\$52 333 869,72	\$41 980 000,00	\$10 353 869,72
2024	\$52 333 869,72	\$43 210 000,00	\$9 123 869,72
2025	\$52 333 869,72	\$44 470 000,00	\$7 863 869,72
2026	\$52 333 869,72	\$45 770 000,00	\$6 563 869,72
2027	\$52 333 869,72	\$47 200 000,00	\$5 133 869,72
2028	\$52 333 869,72	\$48 690 000,00	\$3 643 869,72

2029	\$52 333 869,72	\$50 220 000,00	\$2 113 869,72
2030	\$52 333 869,72	\$51 810 000,00	\$523 869,72
2031	\$52 333 869,72	\$53 450 000,00	(\$1 116 130,28)
2032	\$52 333 869,72	\$54 450 000,00	(\$2 116 130,28)
2033	\$26 166 934,86	\$27 735 000,00	(\$1 568 065,14)

Fuente: Información suministrada por la Administración Concedente.

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

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

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

### Exposición Máxima

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

$$Z_t (\text{Año 2022}) = (\$39\,640\,000,00 - \$44\,169\,572,80)$$

$$Z_t (\text{Año 2022}) = - US\$4.529.572.8$$

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  $US\$4.529.572.8$ .

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

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

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

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

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

Tabla 5 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

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

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

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

Elaboración propia

Fuente: Contrato Daniel Oduber y Administración Concedente

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

### **Ingreso Mínimo Garantizado**

El contrato estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado **durante los primeros quince (15) años de operación de la Concesión** (el año calendario es de enero-diciembre), contados a partir del momento en que se ponga en operación la Terminal de Pasajeros cuya fecha inició en enero del 2012<sup>8</sup>.

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

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

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

Donde:

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

$Q_{min\ t}$  = Corresponde a la cantidad de Tráfico Mínimo solicitado por el Concesionario en su oferta<sup>9</sup> para el año natural de operación “t”, o fracción de este, según corresponda.

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

<sup>9</sup> Tabla de Tráfico Mínimo Garantizado de la cláusula 8.13 del contrato

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

T = Contraprestación del Contrato de Concesión para el periodo de concesión.<sup>10</sup>

Es importante señalar, que se debe tener en cuenta que, de acuerdo con el contrato de concesión, para que el Estado esté obligado a cumplir con el ingreso mínimo garantizado bajo las siguientes condiciones<sup>11</sup>:

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

En la tabla siguiente tabla se puede observar la cantidad de pasajeros de salida ( $Q_{t_{min}}$ ) establecida en el contrato para los primeros 15 años, por su parte en la columna ( $Q_t$ ) se reflejan los ingresos reales entre 2012 – 2021 y las protecciones a partir del 2022 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.

---

<sup>10</sup> CONTRAPRESTACIÓN: Son los ingresos obtenidos por la porción del impuesto de derecho de salida que pagan los pasajeros internacionales que salgan por la nueva Terminal de Pasajeros y que se le asigna al Concesionario como retribución por sus servicios durante el período de la Concesión, cuyo monto es de siete (US\$7,00) que serán descontados de la porción de impuesto de salida que recibe el Consejo Técnico de Aviación Civil, por la Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

<sup>11</sup> Cláusula 8.13 del contrato.



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

Año (t)	Tráfico Mínimo $Q_{\min t}$	Tráfico real $Q_t$	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	401.092	608.396	\$7
2023	368.000		507.065	\$7
2024	379.000		532.418	\$7
2025	389.500		559.039	\$7
2026	399.000		586.991	\$7

Elaboración Propia.

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

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

Como se puede visualizar la tendencia de la cantidad de pasajeros saliendo por AIDO, presentaba una tendencia creciente y superior a la cantidad mínima requerida, a excepción del 2020 que presento cifras inferiores a las garantizadas producto de la emergencia nacional por el Covid 19 y las medidas adoptadas por el Gobierno como a nivel internacional, en restricciones de aeropuertos repercutió de forma negativa en la cantidad de pasajeros salientes conllevando a una activación del IMG.

La cantidad de pasajeros real acumulada a junio del 2022 es de 401.092, dicha cifra es superior a la cantidad requerida de pasajeros para cubrir la salida mínima requerida de 356.00 establecida contractualmente.

## Exposición Máxima

De acuerdo a la información suministrada por la Administración Concedente y el contrato de concesión, aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados y considerando el número de pasajeros establecidos en el Contrato, se estima que no se debe realizar pago al Concesionario.

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

$$Z_t (\text{Año 2022}) = (356.000 - 401.092) * \text{US\$7}$$

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

## Escenarios

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

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

Tabla 7 Proyección de Escenarios

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

Elaboración Propia.

Fuente: Datos suministrados por la Administración Concedente 16/03/2022.

## 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. 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 2021 es de 12,82<sup>12</sup>%.

El efecto negativo como consecuencia de la pandemia sobre el flujo neto de efectivo que capto el Concesionario, el cual a su vez afecta el repago del préstamo de los accionistas, los dividendos y la recuperación de la inversión inicial, no sufrió afectación, si bien bajo en comparación con años atrás el 2020 no represento afectación importante que afectara el límite.

### **Mitigador del riesgo fiscal**

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

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

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

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

La fase 2A corresponde a un área de 40 hectáreas y 6 grúas pórticas súper Postpanamax. La fase 2B corresponde a un área de 20 hectáreas adicionales y se agregarán 2 grúas pórticas. La fase 3 corresponde a un área de 20 hectáreas adicionales y agregará 1 grúa pórtica. Al final de las tres fases se contará con un

---

<sup>12</sup> El dato actualizado aún no ha sido remitido por la AC, el mismo se reporta mediante la remisión de información con corte a Diciembre.

área de 80 hectáreas de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud. El área será rellena, en gran parte con arena de mar sobre la cual será construida la estructura superficial en concreto de la Terminal. Sobre esta superficie se instalarán los edificios administrativos, patios para contenedores (vacíos, llenos y para mantenimiento), planta de tratamiento de aguas residuales, estación eléctrica y hacia la parte interior de la dársena, la zona de muelle que estará anclada sobre más de 600 pilotes y donde operarán las grúas pórticas.

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

Tabla 8 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión de obra pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la terminal de Contenedores de Moín

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 6.3.1, 6.4.3	Concesionario / Administración Concedente
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 6.3.4, 11.8.5.1	Administración Concedente /Usuario
<b>Riesgo de tasa de interés</b>	Es habitual en los contratos APP que se puedan producir variaciones en el tipo de interés al cual está referenciado el financiamiento. En particular, en la fase de construcción de una infraestructura, un incremento en el tipo de interés redundará en mayores necesidades de financiamiento y por tanto en un sobre costo de construcción para el privado.	Sección 6.3.4	Concesionario
<b>Riesgos de diseño y construcción</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción	Sección 6.1, 6.3.1, 11.13.2	Concesionario
<b>Riesgos Geológicos</b>	Riesgos geológicos/geotécnico identifica las condiciones previstas en los estudios de la fase de formulación y/o estructuración que redunde en sobre costos o ampliación de plazos de construcción de la infraestructura.	Sección 6.3.1	Concesionario
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 6.1, 6.3.5	Concesionario / Administración Concedente

<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 6.3.3	Concesionario / Administración Concedente
<b>Riesgo de explotación</b>	Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 6.1, 6.3.2, 6.3.6, 13.2, 17.9, 17.1,	Concesionario
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 6.3.3	Concesionario
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 6.1, 6.3.1, 6.4.2, 6.4.4, 6.4.3, 12.2, 12.4	Usuario/Administración Concedente
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 6.3.5, 12.5	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 14.3.3.3, 18.1, 18.3.2, 18.2.1, 18.2.2, 18.3.1, 18.3.3.1, , 18.3.1.2, 18.3.1.3, , 18.3.2, 18.3.3.2, 18.3.3.3	Administración Concedente/ Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 11.8.5.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.7, 12.10	Administración Concedente / Usuario
<b>Alteración del equilibrio de la ecuación económico-financiera</b>	Los beneficios probables y las pérdidas previsibles, equivalencia entre lo que se concede y lo que se exige.	Sección 12.8	Concesionario
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 6.1, 6.4.1	Administración Concedente
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 6.1, 6.3.4, 11.13.1	Concesionario

Elaboración propia  
Fuente: Contrato de Concesión

## Ingresos del Concesionario

Como se puede observar en la siguiente tabla, los ingresos reales percibidos por el Concesionario son inferiores a los establecidos en la oferta del Concesionario, para segundo semestre del 2022 reporta un ingreso por USD\$117.970.384,60, como se puede ver los ingresos reales se han visto afectados posiblemente por la pandemia al no lograr los niveles esperados proyectados, no obstante, se destaca que la TCM no tiene la carga asegurada y por ende los ingresos no están asegurado, lo que implica que es un riesgo propio del concesionario.

Tabla 9 Ingresos proyectados y Reales del Contrato de Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la TCM (USD\$).

Año (t)	Ingresos Proyectados	Ingresos Reales
2018	USD\$210.765.429,24	USD\$7.177.799,00
2019	USD\$231.268.607,47	USD\$169.819.839,00
2020	USD\$253.062.539,83	USD\$214.185.739,21
2021	USD\$275.713.216,44	USD\$224.020.252,47
2022	USD\$297.017.551,00	USD\$117.970.384,60

Elaboración Propia.

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

## Exposición Máxima

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

## Mitigador del riesgo fiscal

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

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

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

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

Tabla 10 Principales Riesgos y su asignación del Contrato de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.6.1	Administración Concedente
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 1.6.1, 2.1, 2.5, 3.2, 2.1.3, 3.4, 5.1, 2.2, 3.4.1, 3.5.1, 4.8.1, 2.1.4, 4.4.1, 4.10.1, 4.7.3,	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 2.1.3, 3.7	Administración Concedente/Concesionario

<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 3.5.1	Concesionario
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 2.1.3, 4.6, 4.6.1	Administración Concedente
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 4.6, 4.6.1, 5.4	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato o Suspensión Temporal del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 5.2.1, 5.2.2, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 4.6, 4.6.5, 4.7.1, 4.6.1	Administración Concedente
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 2.1.4	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión

**Uno de los principales elementos contractuales se tiene con lo establecido en la “Cláusula 4.6. Principio de Intangibilidad Patrimonial y Equilibrio Financiero de la Concesión” del contrato, donde se denota**



claramente, las referencias de la tasa Interna de retorno (TIR) y se especifica el monto de esta en (14.3%) para las respectivas comparaciones:

*“...Cuando se altere el equilibrio económico financiero del contrato, y no se alcance la rentabilidad mínima establecida en esta cláusula, por causas que son imputables a la Administración Concedente, o por causas no imputables a ella, pero sobrevinientes e imprevisibles, o por cualquier otra causal no imputable al Gestor o porque la ARESEP autorice tarifas o realice ajustes de tarifas que deriven en un desequilibrio financiero del contrato, el Gestor tendrá el derecho y la Administración Concedente el deber de restablecer el equilibrio financiero del contrato el cual tiene una tasa interna de retorno (TIR) de 14.3% (catorce punto tres por ciento) proyectada en la oferta y que garantiza la Administración Concedente como una TIR mínima, siempre y cuando el desequilibrio no sea el resultado de la ineficiencia del Concesionario o por causas imputables a él. Esta tasa corresponde al rendimiento de los flujos en dólares de Estados Unidos de América, calculada después de impuestos, la cual se obtuvo del modelo financiero de la oferta, en adelante denominado “MFO”.*

### Ingresos del Concesionario

Como se muestra en la siguiente tabla se puede observar que los ingreso percibidos para el 2021 son USD\$46 741 899,0. La tasa interna de retorno es de 24,98 <sup>13</sup>para el 2021 y muestra ingresos a junio del 2022 por USD\$24 809 589.

Tabla 11 Ingresos y Tasa interna de retorno

Año	Utilidad Neta después de impuesto USA\$	Utilidad Neta Real USA\$	Límite mínimo 14,3%		Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos USA\$
			TIR Proyectados	TIR Real		
2006	\$213 872,0	\$213 872,0				\$3 876 822,0
2007	\$1 053 470,0	\$1 053 470,0	14,30	20,44	6,14	\$12 718 047,0
2008	\$1 819 624,0	\$1 819 624,0	14,30	32,97	18,67	\$18 686 907,0
2009	\$451 648,0	\$451 648,0	14,30	44,02	29,72	\$14 367 325,0
2010	\$2 126 680,0	\$2 126 680,0	14,30	64,64	50,34	\$16 983 785,0
2011	\$2 409 092,0	\$2 409 092,0	14,30	69,72	55,42	\$20 742 993,0
2012	\$3 309 207,0	\$3 309 207,0	14,30	22,62	8,32	\$22 191 217,0
2013	\$4 102 168,0	\$4 102 168,0	14,30	21,93	7,63	\$24 331 284,0

<sup>13</sup> El dato actualizado aún no ha sido remitido por la AC, el mismo se reporta mediante la remisión de información con corte a Diciembre.

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	\$46 741 899,0
2022	\$5 883 953,0	\$5 883 953,0	14,30			\$24 809 589,0

Elaboración Propia.

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

### **Exposición Máxima**

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

Existe adicionalmente el riesgo de que no se alcance la rentabilidad mínima establecida, por causas que son imputables a la Administración Concedente, o por causas no imputables a ella, pero sobrevinientes e imprevisibles, o por cualquier otra causal no imputable al Gestor o porque la ARESEP autorice tarifas o realice ajustes de tarifas que deriven en un desequilibrio financiero del contrato, el Gestor tendrá el derecho y la Administración Concedente el deber de restablecer el equilibrio financiero del contrato el cual tiene una tasa interna de retorno (TIR) de 14.3%, siempre y cuando el desequilibrio no sea el resultado de la ineficiencia del Concesionario o por causas imputables a él. Esta tasa corresponde al rendimiento de los flujos en dólares de Estados Unidos de América, calculada después de impuestos, la cual se obtuvo del modelo financiero de la oferta, en adelante denominado "MFO".

### **Mitigador del riesgo fiscal**

En caso de perjuicio del Gestor, la Administración Concedente lo compensará mediante un aumento en el plazo de la concesión, considerando el límite máximo establecido en la ley para estos efectos. De no ser posible aplicar este mecanismo de compensación o este resultare insuficiente, el desequilibrio se compensará con un aporte de la Administración Concedente que podrá ser realizado en un solo pago o por

cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente. Teniéndose que en caso de que el pago no se realice en un solo tracto la suma a reconocerse y/o sus saldos devengarán el interés de Ley.

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

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

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

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

Servicios a prestar: a) Amarre y desamarre de las naves, b) Estadía y muellaje, c) Carga y descarga de las mercaderías, d) Estiba y desestiba, e) Manejo de carga y /o transferencias, f) Almacenaje de la carga, g) Atención a las naves en cuanto a abastecimientos, h) Otros servicios conexos y accesorias a los anteriores, tales como, logístico, operativos y marítimos a los productos a granel y a los buques graneleras. El proyecto será construido en etapas de conformidad con los niveles de servicio y el promedio de productividad establecidos.

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

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

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

Tabla 12 Principales Riesgos y su asignación de la Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Sección 4.6.2, 4.6.3	Concesionario
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Sección 4.7.2, 4.7.4, 4.6.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo de tasa de interés</b>	Es habitual en los contratos APP que se puedan producir variaciones en el tipo de interés al cual está referenciado el financiamiento. En particular, en la fase de construcción de una infraestructura, un incremento en el tipo de interés redundará en mayores necesidades de financiamiento y por tanto en un sobre costo de construcción para el privado.	Sección 4.6.2	Concesionario
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Sección 3.2.5, 3.5, 3.6, 3.11, 4.7.3, 2.1.3, 3.7, 3.11, 3.9, 2.1.4, 3.10, 3.3.5, 3.3.6	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 2.1.4, 3.4	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo de obtención de permisos y licencias</b>	Riesgos que se producen por autorizaciones de las instituciones públicas distintas a la Administración y que es necesario obtener por parte del privado antes del inicio de las obras de construcción. Entre otras, se pueden mencionar, licencias ambientales, plan de desvíos, los permisos de los proveedores de servicios para las afectaciones que resulten necesarias (y la obligada coordinación con ellos), etc.	Sección 3.3.3	Concesionario

<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Sección 2.2, 4.7.4, 5.3, 2.1.4	Administración Concedente
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Sección 2.1.4, 4.7.4	Administración Concedente
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Sección 5.1, 5.2, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10, 4.9, 5.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Sección 2.1, 2.2, 4.7.4, 4.6.1, 4.6.3	Administración Concedente/Concesionario
<b>Riesgo por procesos Judiciales</b>	Ocurrencia de riesgos por procesos judiciales en afectación al desarrollo del proyecto.	Sección 1.9	Administración Concedente
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Sección 3.3.5, 4.1, 4.5, 4.6.2	Concesionario

Elaboración propia

Fuente: Contrato de Concesión

### Ingresos del Concesionario

Como se muestra en la siguiente tabla se puede observar que los ingresos percibidos a junio del 2022 son USD10.396.711, cifra inferior al ingreso proyectado para el 2022, no obstante, los ingresos percibidos a la fecha representan el 83,36% y faltan seis meses por lo cual se estima que los ingresos superaran las proyecciones.

Tabla 13 Ingresos proyectados y reales

Fecha	Ingresos Proyectados USA\$	Ingresos Reales USA\$
2006		2 929 651,00
2007	6 944 425,11	7 621 865,00
2008	7 124 980,16	6 971 175,00
2009	7 310 229,65	6 633 727,00
2010	9 165 837,25	6 753 649,00
2011	9 404 149,02	8 810 220,00
2012	9 648 656,89	8 695 767,00
2013	9 899 521,97	8 710 843,00
2014	10 156 909,54	8 937 857,00
2015	10 420 989,19	14 902 161,00
2016	10 691 934,91	16 093 896,00
2017	10 969 925,22	16 954 424,00
2018	11 255 143,27	18 625 596,00
2019	11 547 777,00	18 262 951,00
2020	11 848 019,20	17 386 500,00
2021	12 156 068,00	18 410 332,00
2022	12 472 125,00	10 396 711,00

Elaboración Propia.

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

### **Exposición Máxima**

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

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

### **Mitigador del riesgo fiscal**

En caso de desequilibrio financiero del Concesionario, éste podrá ser compensado en primera instancia por vía de ajuste de tarifas. En segunda instancia, el Concesionario será compensado mediante un aumento en el plazo de la concesión, considerando el límite máximo establecido en la ley para estos efectos. En última

instancia, el desequilibrio se compensará con un aporte de la Administración Concedente que podrá ser realizado una sola vez o por anualidades, o por cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente.

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

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

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

Debe señalarse que la figura jurídica utilizada para la prestación de los servicios objeto de este Contrato es la de la **gestión interesada**, mediante la cual la Administración explota los servicios y construye las obras necesarias para dicha explotación, sirviéndose del 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.

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

<b>Riesgo</b>	<b>Definición</b>	<b>Ubicación en contrato</b>	<b>¿Quién lo asume?</b>
<b>Riesgo de tipo de cambio</b>	Potenciales pérdidas o ganancias derivadas de la exposición a variaciones en el tipo de cambio.	Artículo 16.1.3	Usuario/ Estado
<b>Riesgo de inflación</b>	Pérdida de poder adquisitivo generada por aumentos de la inflación.	Artículo 16.2 y 18.2	Usuario/Estado
<b>Riesgo político</b>	Es la exposición que posee el concesionario a diferentes medidas o políticas que puede adoptar el Estado con relación a impedir los ingresos tarifarios o los compromisos que la administración esté obligado.	Artículo 15 y 16	Estado
<b>Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento</b>	Riesgos de errores o deficiencias en el diseño que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Riesgo de construcción, Riesgos que tienen relación con todos los eventos que generan sobre costos y/o sobre plazos durante el periodo de construcción. Este riesgo, además de las variables inherentes a los costos de operación y mantenimiento, también puede ser generado por deficiencias en el diseño y calidad de la infraestructura.	Artículo 18.2	Administración Concedente / Gestor



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
<b>Riesgos Ambientales</b>	Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Artículo 8	Gestor
<b>Riesgos derivados de eventos de fuerza mayor</b>	Es un riesgo cuyas causas no resultarían imputables a ninguna de las partes. El impacto de un evento de fuerza mayor puede ir desde los sobre costos o el sobre plazo, a la imposibilidad de cumplir con el contrato y por tanto la suspensión de este temporal o definitivamente.	Artículo 24, 25,	Administración Concedente / Gestor
<b>Cambios regulatorios y normativos</b>	El privado debe cumplir con la normativa vigente que, en cada momento, resulte de aplicación. Por tanto, ante un cambio regulatorio, el privado deberá implementar las modificaciones normativas pertinentes que le sean de aplicación pudiendo estas modificaciones generar un impacto en costo o en plazo de la obra. Los efectos de su aplicación no se pueden considerar como un evento de Fuerza Mayor.	Artículo 6.1.3, 16.3, 18.2	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgo por terminación anticipada del contrato</b>	Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste. El Incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo a la terminación del contrato. Terminación anticipada por causas de fuerza mayor, caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.	Artículo 22.1, 22.3, 24	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgos de Ingresos</b>	Dependiendo del mecanismo de pago que se configure en el proceso de estructuración del proyecto se pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado durante la fase de explotación de la infraestructura.	Artículo 17, 18	Administración Concedente / Gestor
<b>Riesgos financieros</b>	Riesgos que afecten la posición financiera de la entidad Concesionaria producto de cambios adversos en las condiciones del financiamiento.	Artículo 10 y 18	Gestor
<b>Riesgo de Equilibrio Financiero del Contrato</b>	Riesgo del balance de los derechos y obligaciones económicas de las Partes permanezca inalterado durante el Plazo.	Artículo 18	Administración Concedente / Gestor

Elaboración propia

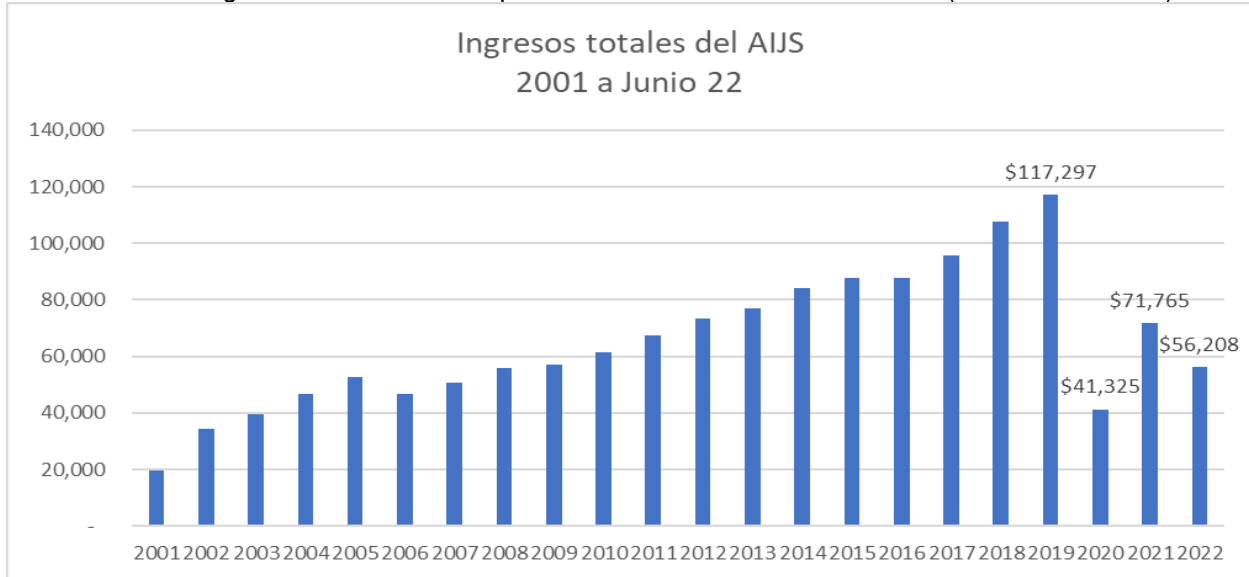
Fuente: Contrato de Concesión

## Ingresos del Concesionario

El siguiente gráfico muestra los montos por concepto de ingresos totales en el AIJS. Cabe destacar que 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.

Gráfico 1 Ingresos Totales del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en millones USD\$)



Elaboración Propia.

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

### Exposición máxima:

En comunicación vía CETAC-AC-2021-1038 un acuerdo de la CETAC, que dice:

El problema del desequilibrio del Contrato de Gestión del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, conforme a lo indicado en el Apéndice I Fórmula de equilibrio financiero del Contrato solicita a la Administración Ministerio de Hacienda, hacer frente a las siguientes obligaciones:

- 1) \$70,000,000.00 USD para el pago del desequilibrio del Contrato de Gestión del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
- 2) \$70.538.000,00 USD para obras nuevas fuera del Contrato de Gestión Interesada.

Asimismo, adjuntan un documento que en la misma línea explica la necesidad de contar con dichos montos.

Tanto en lo relacionado a la pertinencia o no del pago por la aplicación de la cláusula de equilibrio financiero y su respectivo su cálculo, así como la pertinencia de llevar a cabo nuevas obras fuera del marco del contrato

actual, en ambos casos es exclusivo de la labor de CETAC, ahora bien, en cuanto a la solicitud de ambos montos para hacer frente a esas obligaciones que según indican no podrían asumir, al señalar:

Siendo que la deuda del Gobierno Central superó el umbral del 60% y es el punto donde se activa el tramo más estricto de la Regla Fiscal, en donde el recorte en los gastos actúa sobre el gasto total, con lo cual también se incluyen los gastos de capital para los próximos años, solicitamos a su estimable autoridad, valorar la posibilidad de que la Administración Superior, pueda disponer de una suma aproximada a los US\$70 millones para solventar el problema del desequilibrio del Contrato de Gestión del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en el corto plazo, conforme a lo indicado en el Apéndice I Fórmula de equilibrio financiero del Contrato, y un monto estimado de \$70.538.000,00, entre el 2022 y 2026, para obras nuevas que estarían fuera del contrato de Gestión Interesada, y por lo tanto serían responsabilidad de la Administración.

#### **Mitigador del riesgo fiscal**

Entre las soluciones planteadas por la CETAC se encuentra prorrogar la concesión. Para estos efectos se espera actualización del Despacho del MOPT o CETAC al respecto.

## **Recomendaciones de la Unidad de App**

### **Administración Concedente**

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

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

### **Ministerio de Hacienda**

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

### **Limitaciones del Informe**

Los datos de Ruta 27 no están actualizados, dado que el Consejo Nacional de Concesiones no ha remitido los anexos con la información de la Concesión en tiempo y forma, por lo que no es posible incorporar dicha información en el presente informe.