



Informe

Informe de seguimiento del II semestre del 2025 sobre compromisos y contingencias fiscales generados por Proyectos de Asociación Público Privada.

Dirección General de Gestión de Deuda Pública –DGGDP–
Mayo, 2026
Versión 01





Contenido

II. Objetivo	6
3.1. Marco Jurídico de APP	6
IV. Análisis de Riesgos Fiscales.....	9
V. Proyectos y el seguimiento de los análisis de riesgos fiscales incorporados.	12
5.1. Contrato De Concesión De Obra Pública Con Servicio Público de la Carretera San José – Caldera (Ruta 27).....	12
5.1.1. Ingresos Mínimos Garantizados (IMG):.....	13
5.1.2. Exposición Máxima:.....	15
5.2. Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.	16
5.2.1. Ingreso Mínimo Garantizado:.....	16
5.2.2. Exposición Máxima:.....	19
5.2.3. Tasa Interna de Retorno	19
5.2.4. Mitigador del riesgo fiscal.....	19
VI. Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). 20	
6.1.1. Ingresos del Concesionario:.....	20
6.1.2. Exposición Máxima:.....	21
6.1.3. Mitigador del riesgo fiscal:.....	21
6.2. Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.	21
6.2.1. Ingresos del Concesionario.	22
6.2.2. Exposición Máxima.....	23
6.2.3. Mitigador del riesgo fiscal.....	23
6.3. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.	24
6.3.1. Ingresos del Concesionario	24
6.3.2. Exposición Máxima.....	25
6.3.3. Mitigador del riesgo fiscal.....	25
6.4. Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).	26
6.4.1. Ingresos del Concesionario	27
6.4.2. Exposición máxima.....	28



Lista de Cuadros

Cuadro 1. Marco Normativo vigente de Asociaciones Público-Privadas	7
Cuadro 2. Características de los principales contratos en ejecución de Asociaciones Público-Privadas en ejecución en Costa Rica	10
Cuadro 3. Ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos Reales y Potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera a julio de año (USD Del Año 2015-2032).....	13
Cuadro 4. Coparticipación (USD Del Año 2013-2025) del Contrato de Concesión Vial San José Caldera.	15
Cuadro 5. Tráfico Internacional de Salida Mínimo Garantizado del Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.	18
Cuadro 6. 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\$).	21

Siglas y Acrónimos

AIDOQ:	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
AIJS:	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
APM:	APM Terminals Operador internacional de la Terminal de Contenedores de Moín, bajo concesión estatal.
ARESEP:	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
AyA:	Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados
BCCR:	Banco Central de Costa Rica
BCIE:	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF:	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BPIP:	Banco de Proyectos de Inversión Pública
CCSS:	Caja Costarricense de Seguro Social
CETAC:	Consejo Técnico de Aviación Civil
CNC:	Consejo Nacional de Concesiones
CNE:	Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias
COMEX:	Ministerio de Comercio Exterior
CONAV:	Consejo Nacional de Vialidad
DGAC:	Dirección General de Aviación Civil
DGGDP:	Dirección General de Gestión de Deuda Pública
IMG:	Ingreso Mínimo Garantizado
LCA:	Ley de Contratación Administrativa (Ley N.º 7494 derogada por la Ley 9986).
MH:	Ministerio de Hacienda
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
SNIP:	Sistema Nacional de Inversión Pública
TCM:	Terminal de Contenedores de Moín
TIR:	Tasa Interna de Retorno



I. Introducción

El desarrollo económico y social sostenible de un país depende en gran medida de la capacidad del Estado para gestionar adecuadamente sus recursos financieros, garantizar la estabilidad macroeconómica y ejecutar proyectos de inversión pública que generen valor para la ciudadanía. En este marco, la gestión prudente de la deuda pública y el seguimiento riguroso de los compromisos y contingencias fiscales asociados a los proyectos de inversión son pilares esenciales para preservar la sostenibilidad fiscal y asegurar la eficiencia en el uso de los fondos públicos.

En Costa Rica, el modelo de Asociaciones Público-Privadas (APP) se ha consolidado como un instrumento complementario para impulsar el desarrollo de infraestructura y la prestación de servicios públicos de calidad, mediante la participación del sector privado bajo condiciones de riesgo compartido y estándares de desempeño definidos. No obstante, este tipo de esquemas contractuales genera compromisos de largo plazo y posibles pasivos contingentes que, de no ser gestionados oportunamente, pueden incidir en la estabilidad fiscal y presupuestaria del país.

En atención a lo anterior, el Ministerio de Hacienda, en cumplimiento de su mandato legal como ente rector de la política fiscal y de la administración financiera de la República, establecido en la Ley N.º 8131, Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, ha asumido la responsabilidad de evaluar, autorizar, dar seguimiento y reportar los compromisos y contingencias fiscales derivados de proyectos APP. Esta función no obedece a una conveniencia institucional, sino a un mandato de ley orientado a preservar la sostenibilidad de las finanzas públicas y fortalecer la gobernanza fiscal.

En ejercicio de esta competencia, el Decreto Ejecutivo N.º 44221-H, “Reglamento para gestionar la autorización de compromisos y contingencias fiscales derivados de proyectos de Asociaciones Público-Privadas, su seguimiento y la emisión del Informe de Riesgos Fiscales”, establece los procedimientos y responsabilidades institucionales para garantizar una gestión integral de estos riesgos. Dicho instrumento refuerza el rol técnico del Ministerio de Hacienda como autoridad responsable de analizar la exposición fiscal del Estado frente a contratos APP, evaluar su impacto potencial sobre el endeudamiento público y asegurar la transparencia en la rendición de cuentas.

La Dirección General de Gestión de Deuda Pública (DGGDP), en su condición de órgano rector del Subsistema de Crédito Público, tiene la responsabilidad de emitir lineamientos, metodologías e instrumentos para la identificación, cuantificación y seguimiento de los compromisos fiscales derivados de la inversión pública. Conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ejecutivo N.º 41042-H (y sus disposiciones vigentes en el marco del D.E. N.º 44221-H), la DGGDP debe velar por que las obligaciones firmes y contingentes derivadas de los proyectos APP se gestionen de manera técnica, oportuna y conforme a los principios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.



En este contexto, el Informe de Seguimiento del II Semestre 2025 presenta los resultados del monitoreo efectuado sobre los proyectos de Asociación Público-Privada que, a la fecha, generan compromisos o contingencias fiscales relevantes para el Gobierno Central. Este informe busca:

- Brindar una visión actualizada del estado de los compromisos asumidos bajo esquemas APP.
- Identificar y cuantificar los riesgos fiscales contingentes asociados a dichos proyectos.
- Apoyar la toma de decisiones estratégicas de política fiscal y gestión de deuda pública.
- Fortalecer la transparencia y la rendición de cuentas en la administración de las finanzas públicas.

La información contenida en este informe refleja el compromiso institucional del Ministerio de Hacienda y de la Dirección General de Gestión de Deuda Pública consolidando un proceso técnico sistematizado que promueva decisiones de inversión pública alineadas con los principios de responsabilidad fiscal, valor por el dinero, buena gobernanza y generación de beneficios sociales sostenibles con una administración responsable, transparente y sostenible de los recursos públicos, asegurando que las APP contribuyan efectivamente al desarrollo nacional sin comprometer la estabilidad fiscal ni el bienestar de las generaciones futuras.



II. Objetivo

Objetivo general

Dar seguimiento, evaluar y reportar de manera sistemática los compromisos y contingencias fiscales derivados de los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP), a fin de fortalecer la sostenibilidad de las finanzas públicas, la gestión integral del riesgo fiscal y asegurar que dichos proyectos contribuyan efectivamente al valor por dinero y al valor público institucional.

Objetivos específicos

- Dar seguimiento y evaluar los compromisos firmes y contingencias fiscales derivados de los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP), con el fin de identificar su impacto en la sostenibilidad de las finanzas públicas y fortalecer la gestión integral del riesgo fiscal conforme a las competencias establecidas en la Ley N.° 8131 y el Decreto Ejecutivo N.° 44221-H.
- Promover la aplicación del principio de valor por dinero en la gestión de los proyectos APP, garantizando que su ejecución contribuya efectivamente al valor público institucional, mediante procesos de evaluación técnica, transparencia y rendición de cuentas que aseguren la eficiencia en el uso de los recursos públicos y la generación de beneficios sociales sostenibles.

III. Análisis del marco legal actual de las Asociaciones Público-Privadas

3.1. Marco Jurídico de APP

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.



Cuadro 1. Marco Normativo vigente de Asociaciones Público-Privadas

Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
Ley N°7762: Ley General de concesión de obras públicas y de obras públicas con servicios públicos. Esta Ley fue modificada mediante la Ley N° 8643 en el año 2008 y Decreto No.9701 del 2019.	Capítulo I: Ámbito de la Aplicación	Artículo 2: Cobertura	Todas las obras y su explotación pueden ser concesionadas, con excepción de las telecomunicaciones, la electricidad y los servicios de salud (y se impone una limitación para los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, para los que solo se pueden concesionar obras nuevas o ampliaciones de las existentes).
		Artículo 3: Titularidad del derecho de propiedad	Todas las obras entregadas bajo concesión son de propiedad de la administración concedente.
		Artículo 4: Normas Aplicables	Los tribunales nacionales son los únicos competentes para redimir conflictos. No obstante, en el caso de países con los cuales hay tratados de inversión, prevalecen estos tratados.
		Artículo 6: Creación e integración	El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), tiene su fundamento en la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos y es una entidad que gestiona proyectos de concesión de obras y servicios públicos.
		Artículo 8: Atribuciones del Consejo	El Consejo posee las siguientes atribuciones: i) aprobar o modificar el cartel de licitaciones de las concesiones, ii) adjudicar la concesión; iii) solicitar al ejecutivo la declaratoria de interés público del contrato de concesión y el decreto de expropiación.
		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 Solidaritas, Cooperativas y Sindicatos ¹ y Colegios Profesionales).
Artículo 13: Creación del Fondo Nacional de Concesiones	El CNC administra el Fondo Nacional de Concesiones. Los recursos del Fondo deben ser destinados a pagar los estudios de prefactibilidad y factibilidad de los proyectos a concesionar, la adquisición o expropiación de bienes inmuebles o derechos necesarios para la construcción u operación de los		

¹ 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.



Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
			proyectos y la contratación de servicios profesionales especializados.
Ley 10441 (SNIP) Normas Técnicas de Inversión Pública		ARTÍCULO 18- Funciones del Ministerio de Hacienda en el Sistema Nacional de Inversión Pública. El Ministerio de Hacienda contribuirá al fortalecimiento del Sistema Nacional de Inversión Pública y tendrá las siguientes funciones:	d) Participar con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública y de los programas de capacitación para el fortalecimiento del Sistema Nacional de Inversión Pública en lo que compete y, en especial, lo referente a la ejecución de los programas y proyectos financiados con endeudamiento público y los esquemas de asociación público-privada.
	1.21. Operación y mantenimiento de los proyectos de inversión pública	Artículo 85 Ley 9986 Contratos tipos abiertos	... En caso de que el proyecto se opere bajo una Asociación Público-Privada (APP) en cualquier modalidad, la Administración deberá verificar que se realicen las obras de mantenimiento correspondientes y que se aseguren los recursos necesarios para la operación del proyecto según lo definido en el cartel y en el contrato correspondiente
	1.30. Reducción del riesgo de los proyectos de inversión pública	Artículo 85 Ley 9986. Contratos tipos abiertos	..., para el caso de proyectos que se realicen mediante APP, es necesario incorporar los riesgos asociados a esta modalidad, así como realizar la distribución de todos los riesgos identificados entre la parte privada y pública.
	1.29. Proyectos de inversión mediante la modalidad de Asociación	Artículo 85 Ley 9986. Contratos tipos abiertos.	Los proyectos para desarrollarse por la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) deberán cumplir los mismos requisitos estipulados en estas normas, y lo establecido por otras instituciones involucradas en la materia. Las entidades serán responsables de realizar las actualizaciones en el BPIP según avancen en el proceso de estructuración de la APP; es decir, deberán actualizar los documentos de preinversión según la estructuración financiera y de riesgo que se definan o modifiquen en el proceso, así como las aprobaciones o desaprobaciones de las distintas entidades que participan en el proceso y realizar las modificaciones en la información del proyecto según el resultado de las diferentes solicitudes
		Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	Las entidades, una vez que realicen los estudios de factibilidad, cuenten con los avales correspondientes, la declaratoria de viabilidad del proyecto para dicha etapa y la información del proyecto esté actualizada en



Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
			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.

Fuente: Elaboración propia mediante información del Sistema Costarricense de información Jurídica. Procuraduría General de la República, DGGDP, MH.

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 N.º 8828, Ley Reguladora de la Actividad de las Sociedades Públicas de Economía Mixta para las Municipalidades, y de la Ley N.º 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.

De igual manera, deben considerarse las disposiciones establecidas en la Ley de Vivienda Municipal N.º 10199, que promueve la articulación entre el gobierno local y otros actores públicos y privados para el desarrollo de soluciones habitacionales sostenibles, así como en la Ley N.º 10538, que actualiza la Ley N.º 7052, particularmente su Artículo 150 sexies - Impacto ambiental y asociaciones público-privadas. Esta última dispone que, dentro del perfil de riesgo definido, se dará prioridad a soluciones de vivienda que sean amigables con el ambiente y, de igual manera, impulsa la asociación con el sector privado, las cámaras empresariales, las organizaciones ambientales y las universidades públicas para seleccionar previamente ubicaciones geográficas de los proyectos residenciales a financiar, procurando su cercanía con servicios básicos y centros laborales con el fin de reducir los costos de transporte, mitigar el impacto ambiental y cumplir con los requisitos de planificación urbana.

IV. 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 infraestructura².

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 General de Gestión de Deuda Pública del Ministerio de Hacienda que involucra la participación de otras instituciones mencionadas en el cuadro 2.

4.1. Seguimiento de Proyectos de Asociación Público Privadas en ejecución en Costa Rica.

Dentro de la DGGDP se le da seguimiento a los riesgos y las contingencias fiscales de los proyectos APP que se han desarrollado en Costa Rica, por lo que en el siguiente cuadro se muestran los datos de los proyectos que se encuentran activos.

Cuadro 1. Características de los principales contratos en ejecución 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	Alajuela, Alajuela
Objeto ³ (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

² CAF Banco de Desarrollo de América Latina, Diplomado en Asociaciones Público-Privadas.

³ Participación Privada en Proyectos de Infraestructura (PPI)



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
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	25 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 Terminals	Aeris Holding Costa Rica
Fecha de Adjudicación	18/12/2001	2010	24/02/2006	21/05/2002	21/03/2012	02/07/1999
Garantías Explícitas	Ingresos mínimos garantizados (IMG)	Ingresos mínimos y TIR garantizada del proyecto. ⁴	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

Fuente: DGGDP, MH

4.2. Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de Ejecución.

El MH, pone a disposición de las instituciones guías metodológicas para la asignación de riesgos en los Contratos de APP, 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.

⁴ 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).

V. Proyectos y el seguimiento de los análisis de riesgos fiscales incorporados.

5.1. 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 principales riesgos identificados y su asignación en el Contrato se encuentran en el anexo 1.

5.1.1. 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 $[Y^P]_t$, 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:

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

En el siguiente cuadro se muestran los ingresos Mínimos Garantizados (IMG) e Ingresos Reales y Potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera. **Cuadro 2.** Ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos Reales y Potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera a diciembre 2025 de año (USD Del Año 2015–2032).

Año	Fecha Revisión	Ingresos Concesión Proyectados	Ingresos Concesión Reales	IMG	Diferencia
2016	16 jul 15 –15 jul 16		\$50 809 181,41	\$28 700 000,00	\$22 109 181,41
2017	16 jul 16 –15 jul 17		\$52 863 921,46	\$30 530 000,00	\$22 333 921,46
2018	16 jul 17 –15 jul 18		\$52 863 742,92	\$32 530 000,00	\$20 333 742,92
2019	16 jul 18 –15 jul 19		\$52 260 458,80	\$34 700 000,00	\$17 560 458,80
2020	16 jul 19 –15 jul 20		\$46 019 932,54	\$37 060 000,00	\$8 959 932,54
2021	16 jul 20 – 15 jul 21		\$44 281 325,82	\$39 640 000,00	\$4 641 325,82

⁵ Se proyectan los ingresos para el año calendario Jul –Jul con base en la información acumulada y preliminar al mes.



Año	Fecha Revisión	Ingresos Concesión Proyectados	Ingresos Concesión Reales	IMG	Diferencia
2022	16 jul 21 - 15 jul 22		\$50 516 888,86	\$40 790 000,00	\$9 726 888,86
2023	16 jul 22 - 15 jul 23		\$53 956 689,29	\$41 980 000,00	\$11 976 689,29
2024	16 jul 23 - 15 jul 24	\$53 996 248,71	\$55 530 138,77	\$43 210 000,00	\$12 320 138,77
2025	16 jul 24 - 15 jul 25	\$55 530 138,77	\$ 57 188 682,27	\$44 470 000,00	\$11 060 138,77
2026	16 jul 25 - 15 jul 26	\$55 530 138,77	.	\$45 770 000,00	\$9 760 138,77
2027	16 jul 26 - 15 jul 27	\$55 530 138,77		\$47 200 000,00	\$8 330 138,77
2028	16 jul 27 - 15 jul 28	\$55 530 138,77		\$48 690 000,00	\$6 840 138,77
2029	16 jul 28 - 15 jul 29	\$55 530 138,77		\$50 220 000,00	\$5 310 138,77
2030	16 jul 29 - 15 jul 30	\$55 530 138,77		\$51 810 000,00	\$3 720 138,77
2031	16 jul 30 - 15 jul 31	\$55 530 138,77		\$53 450 000,00	\$2 080 138,77
2032	16 jul 31 - 15 jul 32	\$55 530 138,77		\$54 450 000,00	\$1 080 138,77
2033	16 jul 32 - 15 jul 33	\$27 765 069,38		\$27 735 000,00	\$30 069,38

Fuente: Administración Concedente

Los ingresos, tanto reales como los proyectados en el cuadro anterior, son deflactados a noviembre del año 2000, de acuerdo con los datos del cuadro 3 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 ha observado en reportes previos por el Consejo Nacional de Concesiones, para el año 2033 se proyectaba una activación del IMG, no obstante, se observa un incremento en los ingresos proyectados logrando que se elimine la activación del ingreso mínimo garantizado para ese año baso en las nuevas proyecciones de ingresos esperados para la ruta 27.

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

- El Concesionario se encuentre al día con las condiciones establecidas en el contrato, tales como garantías.
- Los ingresos YP_t^6 del Concesionario en el año calendario "t" de operación, sean inferiores al monto garantizado Y_{imgt}^7 .

Como se puede observar, los ingresos del concesionario son inferior al monto garantizado solamente en el último año, no obstante, el gobierno cuenta con un fondo de inversión para minimizar el impacto de su activación.

En el siguiente cuadro se puede observar el comportamiento de la coparticipación, el cual es un mecanismo mediante el cual el Estado (CONAVI/MOPT) recibe un porcentaje de los ingresos brutos por peajes, una vez que la concesionaria ha recuperado parte de los costos y alcanzados niveles de rentabilidad definidos. En caso de que la concesionaria tenga ingresos superiores a los necesarios para cubrir su rentabilidad pactada, debe compartir parte de ese excedente con el Estado.

⁶ Ingreso Potencial anual del Concesionario por concepto de recaudación de peajes en dólares U.S.A. en el año calendario "t" de explotación de la concesión.

⁷ Ingreso Mínimo Garantizado por el Estado en dólares U.S.A. en el año calendario "t" de operación de la concesión según los montos máximos del cuadro 3 de Ingresos Mínimos Garantizados Actualizados.



No obstante, desde el 2018 en adelante, no se han registrado excedentes sobre ese umbral, de ahí que la coparticipación al Estado haya sido cero.

Cuadro 3. Coparticipación (USD Del Año 2013–2025) del Contrato de Concesión Vial San José Caldera.

Año	Fecha Revisión	Monto de Coparticipación
2013	Junio 12 – Mayo 13	\$190.689,13
2014	Junio 13 – Mayo 14	\$0,00
2015	Junio 14 – Mayo 15	\$703.301,43
2016	Junio 15 – Mayo 16	\$2.751.155,17
2017	Junio 16 – Mayo 17	\$3.604.011,52
2018	Junio 17 – Mayo 18	\$1.868.693,03
2019	Junio 18 – Mayo 19	\$0,00
2020	Junio 19 – Mayo 20	\$0,00
2021	Junio 20 – Mayo 21	\$0,00
2022	Junio 21 – Mayo 22	\$0,00
2023	Junio 22 – Mayo 23	\$0,00
2024	Junio 23 – Mayo 24	\$0,00
2025	Junio 24 – Mayo 25	\$0,00
2026	Junio 25 – Mayo 26	\$0,00

Fuente: Administración Concedente

5.1.2. Exposición Máxima:

De acuerdo con la información suministrada por la Administración Concedente a diciembre 2025 y aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados se tiene que:

$$\begin{aligned} Zt (\text{julio 2025}) &= (\$44\,470\,000 - \$57\,188\,682,27) \\ Zt (\text{Año julio 2025}) &= (\text{US}\$12\,718\,682,27) \end{aligned}$$

En la exposición máxima que se mostró para el corte de julio 2024 a julio 2025 el gobierno no tiene que pagar al concesionario siendo que, los ingresos reales son superiores al mínimo en US\$12 718 682,27

La Concesión tiene dos riesgos importantes que pueden generar un desequilibrio económico y activar la Garantía de Ingresos Mínimos, estos riesgos son: Cierres totales o parciales de la carretera por derrumbes con cierres de la vía, Riesgo de evasión y probables "By pass" por falta de permeabilidad de la ruta en la Red Vial Relevante y por último Riesgo de disminución de ingresos por peaje por caso



fortuito y fuerza mayor. La materialización de los riesgos antes mencionados puede generar la activación del IMG, como se observa en la exposición máxima, los ingresos fueron suficientes para cubrir el IMG del 2025, así mismo, como se muestra en las proyecciones de ingresos, no se estaría utilizando la Garantía de Ingresos Mínimos por la vida del contrato de concesión.

No obstante, esta Dirección continuará dándole el seguimiento a la Concesión, con la finalidad de conocer cualquier eventualidad que pueda generar una activación de la garantía e informarlo con anticipación a las autoridades del Ministerio de Hacienda.

5.2. 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, la etapa constructiva finalizó en enero 2010, el plazo de la concesión es de 20 años por un monto del proyecto 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.

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.

5.2.1. Ingreso Mínimo Garantizado:

El contrato estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado durante los primeros quince años de operación de la Concesión (el año calendario es de enero-diciembre), contados a partir del momento en que se



ponga en operación la Terminal de Pasajeros cuya fecha inició en enero del 20128.

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

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

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

Donde:

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 oferta⁹ 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.¹⁰

Es importante señalar, que se debe tener en cuenta que, de acuerdo con el contrato de concesión, para que el Estado esté obligado a cumplir con el ingreso mínimo garantizado bajo las siguientes condiciones¹¹:

- ✓ 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.
- ✓ 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

⁹ Cuadro de Tráfico Mínimo Garantizado de la cláusula 8.13 del contrato.

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

¹¹ Cláusula 8.13 del contrato.



tarifas ofertadas, o las que se encuentren vigentes, y los tráficos reales de pasajeros saliendo.

En el cuadro siguiente se puede observar la cantidad de pasajeros de salida ($Q_{\min t}$) establecida en el contrato para los primeros 15 años, por su parte en la columna (Q_t) se reflejan los ingresos reales entre 2012 – 2022 y las proyecciones a partir del 2025 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.

Cuadro 4. 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	813.921	654.026	\$7
2024	379.000	940.373	703.078	\$7
2025	389.500	994.618	755.809	\$7
2026			812.494	\$7
2027			873.431	\$7

Fuente: Administración Concedente

Como se puede observar en el cuadro anterior, para la información con corte a diciembre del 2025, 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.

Asimismo, la tendencia de la cantidad de pasajeros saliendo por AIDO, mantiene una tendencia creciente y superior a la cantidad mínima requerida, distanciándose positivamente al escenario pandémico 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 a los aeropuertos repercutió de forma negativa en la cantidad de pasajeros salientes conllevando a una activación del IMG.



5.2.2. Exposición Máxima:

El levantamiento de la capa de asfalto de la cabecera de la pista de aterrizaje y cualquier otro deterioró 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.

$$\begin{aligned} Z_t (\text{Año junio 2025}) &= (Q_{\min t} - Q_t) * T \\ Z_t (\text{Año junio 2025}) &= (389.500 - 994.618) * US\$7 \\ Z_t (\text{Año 2025}) &= \text{Negativa} \end{aligned}$$

5.2.3. 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 del escenario en el que el Concesionario tendrá derecho a obtener las compensaciones referidas cuando, como consecuencia directa y exclusiva de uno o más de los hechos procedentes o imprevisibles, se verificare una disminución de la TIR del concesionario igual o superior al 20% de la fijada por la Administración en el Cartel de Licitación en un 15%, antes de la adjudicación, como base para llevar a cabo las operaciones de reequilibrio contractual de acuerdo a lo previsto en el contrato del contrato del AIDOQ.

Dicho indicador es actualizado en el mes de marzo de cada año con los estados financieros auditados, a la fecha del presente informe la TIR¹² reportada para el cierre del 2025 a la fecha del presente informe AIDOQ no facilito la actualización del indicador.

5.2.4. 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.

Asimismo, dentro de los reportes de accidentes se indica que hubo un levantamiento de la capa de asfalto de la cabecera de la pista de aterrizaje en el

¹² TIR: Dicho indicador es actualizado en el mes de marzo de cada año con los estados financieros auditados, a la fecha del presente informe AIDOQ, indica que, aún la auditoría está revisando los datos del IV trimestre 2025.



2017, por lo que CETAC reparo la capa asfáltica del AIDOQ con partida presupuestaria de la Comisión Nacional de Emergencias.

VI. 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 3 del presente documento se enumeran los distintos riesgos asociados al Contrato de Concesión de obra pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la terminal de Contenedores de Moín.

6.1.1. Ingresos del Concesionario:

Como se puede observar en el siguiente cuadro, los ingresos reales percibidos por el Concesionario son inferiores a los establecidos en la oferta del Concesionario (corte a diciembre) reporta un ingreso por USD\$291.973.008,00 los ingresos reales han crecido año tras año, no obstante, aunque el riesgo de demanda y financiero es del Concesionario, los ingresos reportados se encuentran por debajo de los ingresos proyectados. 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.



Cuadro 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 USD (\$)	Ingresos Reales USD (\$)
2018	210.765.429,24	7.177.799,00
2019	231.268.607,47	169.819.839,00
2020	253.062.539,83	214.185.739,21
2021	275.713.216,44	224.020.252,47
2022	297.017.551,00	244.719.050,36
2023	319.503.932,00	265.785.734,44
2024	343.241.597,00	279.082.614,00
2025	368.421.639,00	291.973.008,00

Fuente: Administración Concedente

6.1.2. 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.

6.1.3. 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.

6.2. 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 de Concesión de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera se presentan en el anexo 4.

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”.

6.2.1. Ingresos del Concesionario.

Como se muestra en el siguiente cuadro los ingresos percibidos al cierre a diciembre del 2025 son de USD\$60.770.588,0 y la tasa interna de retorno para el 2025¹³ no se ha actualizado por parte de la administración.

Cuadro 6. Ingresos y Tasa interna de retorno del contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.

Año	Utilidad Neta Real USAS	TIR Proyectados (Límite mínimo 14,3%)	TIR Real (Límite mínimo 14,3%)	Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos USAS
2006	\$213 872,0				\$3 876 822,0
2007	\$1 053 470,0	14,30	20,44	6,14	\$12 718 047,0
2008	\$1 819 624,0	14,30	32,97	18,67	\$18 686 907,0
2009	\$451 648,0	14,30	44,02	29,72	\$14 367 325,0
2010	\$2 126 680,0	14,30	64,64	50,34	\$16 983 785,0
2011	\$2 409 092,0	14,30	69,72	55,42	\$20 742 993,0
2012	\$3 309 207,0	14,30	22,62	8,32	\$22 191 217,0
2013	\$4 102 168,0	14,30	21,93	7,63	\$24 331 284,0
2014	\$5 073 481,0	14,30	24,20	9,90	\$27 471 290,0

¹³ La Tasa Interna de Retorno se calcula anualmente con los Estados Financieros Auditados al cierre de agosto del año y por plazos contractuales de entrega y el plan anual de labores.



Año	Utilidad Neta Real US\$	TIR Proyectados (Límite mínimo 14,3%)	TIR Real (Límite mínimo 14,3%)	Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos US\$
2015	\$4 307 588,0	14,30	25,02	10,72	\$31 519 863,0
2016	\$7 882 178,0	14,30	25,55	11,25	\$39 401 566,0
2017	\$8 337 817,0	14,30	25,50	11,20	\$42 632 437,0
2018	\$9 086 961,0	14,30	25,60	11,30	\$46 309 022,0
2019	\$8 333 812,0	14,30	25,65	11,35	\$45 653 941,0
2020	\$9 319 100,0	14,30	25,45	11,15	\$43 345 804,0
2021	\$10 757 981,0	14,30	24,98	10,68	\$47 038 245,0
2022	\$12 150 957,0	14,30	24,79	10,49	\$50 001 562,0
2023	\$9 919 157,0	14,30	24,66	10,36	\$53 367 749,0
2024	\$12 716 070,0	14,30	24,79	10,49	\$61.722.247,0
2025	\$5 878 552,0	14,30	0,00	0,00	\$60.770.588,0

Fuente: Administración Concedente.

6.2.2. 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".

6.2.3. 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.



6.3. 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 manga de 32,50 metros (equivale al buque de diseño). Los riesgos identificados en el Contrato se presentan en el anexo del presente documento.

6.3.1. Ingresos del Concesionario

Como se muestra en el siguiente cuadro los ingresos percibidos a diciembre 2025 son de USD\$19.794.582,00

Cuadro 8. Ingresos de la Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera



Fecha	Ingresos Proyectados (\$)	Ingresos Reales (\$)
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	21 576 417,00
2024	13 129 107,14	19.666.797,00
2025	13.470.463,93	19.794.582,00
2026	13.820.695,99	

Fuente: Administración Concedente.

6.3.2. 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.

6.3.3. 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.

6.4. 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 2036, la sociedad que realiza la operación y el mantenimiento es Aeris Holding.

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, ni facultades de imperio o de autoridad al Gestor, asimismo, 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 N°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 6 al presente documento identificada como Principales Riesgos y su asignación del Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

6.4.1. Ingresos del Concesionario

En el siguiente cuadro 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 segundo semestre del 2025 son de USD\$133.186,00 los cuales se distribuyen en USD\$71.120,00 para el gestor y USD\$62.066 para la Dirección General de Aviación Civil.

Cuadro 7. Ingresos totales y su distribución en dólares (USD), contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

Ingresos totales	Ingresos totales	Ingresos del Gestor	Ingresos de la DGAC
2001	19 487	9 712	9 775
2002	34 250	19 117	15 133
2003	39 625	21 678	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	25 716	30 147
2009	56 909	29 168	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	46 466	37 622
2015	87 758	48 459	39 298
2016	87 707	47 523	40 183



Ingresos totales	Ingresos totales	Ingresos del Gestor	Ingresos de la DGAC
2017	95 658	57 546	38 112
2018	107 555	66 637	40 918
2019	117 297	67 388	49 909
2020	41 325	23 295	18 030
2021	71 765	41 388	30 377
2022	113 361	63 696	49 665
2023	135 442	114 831	61 103
2024	141 778	82 331	59 447
2025	133 186	71 120	62 066

Fuente: Administración Concedente.

6.4.2. 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 indica:

“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 los siguientes cuadros las desviaciones para cierre del 2023, demostrando que la nueva tarifa a aplicar continúa activa.



Cuadro 8. Desviaciones en las principales variables de la estimación del equilibrio financiero contrato de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), para el 2025.

Totales	Proyectado	Real
Total de Pasajeros	7.069.926	6.403.220
Total de Operaciones	58.782	53.846
Total MTOWS	2.901.459	2.764.128

Fuente: Administración Concedente.

Como se aprecia en el cuadro anterior, los ingresos reportados reales son inferiores a los proyectados con corte a diciembre, aún no se logra estabilizar y recuperar el reequilibrio económico, correspondiendo mantener la tarifa ajustada como se mencionó anteriormente.

VII. Conclusiones

Durante el segundo semestre de 2025, los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) actualmente en fase de post inversión han mostrado una evolución estable en su ejecución contractual, con una adecuada capacidad de los entes públicos para monitorear riesgos fiscales explícitos, pero siendo reactivos a los implícitos. No obstante, el análisis evidencia la persistencia de pasivos contingentes asociados a variaciones en la demanda, ajustes en los mecanismos de pago y riesgos operativos vinculados a la madurez de los proyectos.

A nivel fiscal, se constata que las obligaciones derivadas de garantías contractuales, ingresos mínimos garantizados y eventuales compensaciones por fuerza mayor mantienen un perfil controlado, aunque requieren seguimiento preventivo ante la volatilidad macroeconómica y el avance de obras estratégicas de infraestructura. En términos institucionales, el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, así como, fortalecimientos técnicos materia de proyectos APP¹⁴ entre Hacienda, MIDEPLAN y los entes concedentes ha contribuido a mejorar la trazabilidad y la transparencia del riesgo fiscal contingente, consolidando un marco de gobernanza más robusto en la gestión de APP.

VIII. Recomendaciones

¹⁴ Desde el 2022 y coordinado desde el MH, se logró un proceso sostenido de fortalecimiento de capacidades técnicas con el apoyo de los recursos del subcomponente 2 del BID N° 4864/OC-CR:

- Más de 300 horas de capacitación especializada en proyectos APP
- 442 funcionarios de instituciones clave capacitados
- 56 certificaciones profesionales en APP internacionales de APMG alcanzadas.



8.1. 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 General de Gestión de la Deuda Pública de manera continua.

Se recomienda que la rehabilitación de la pista de aterrizaje y obras pluviales del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, así como los puentes de la Ruta 27 excluidos del mantenimiento concesionado, sean incorporados en futuros esquemas APP. Esto requiere pasar de un enfoque reactivo a uno predictivo y preventivo, basado en inspecciones técnicas periódicas de infraestructura crítica. La inclusión contractual de estos activos permite una mejor planificación de mantenimiento y reducción de fallas estructurales. Desde la perspectiva fiscal, este enfoque fortalece la sostenibilidad financiera y disminuye la recurrencia a recursos públicos extraordinarios. Estos riesgos no deben tratarse como eventos aislados, sino como señales estructurales de ajuste necesario. Por ello, deben abordarse de manera integrada el diseño, el contrato y la gestión del activo. Esta visión protege el interés público y mejora la viabilidad de los proyectos APP en sectores estratégicos de transporte.

IX. Anexos: En este apartado se mencionarán los principales riesgos que integran los contratos APP, anteriormente analizados.

9.1. Anexo 1. Riesgos de Carretera Vial San José Caldera.

Cuadro 9. Riesgos del Contrato de Concesión De Obra Pública con Servicio Público de la Carretera San José–Caldera (Ruta 27).

Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Tipo de Cambio	El riesgo cambiario comprenderá cualquier 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	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 3.9.3	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	Concesionario
Riesgos de fuerza mayor	Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato. Los eventos de fuerza mayor, que causan	Sección 2.14.7/ 7.1/ 8.1 8.9	Usuario/Estado



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	demoras, pueden a menudo ser resueltos asignando los costos entre las partes. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto. Riesgos de Fuerza Mayor Asegurables: estos se refieren al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, que tendrían los fenómenos naturales que superan los umbrales de excedencia analizados en la fase de preinversión, en la etapa de diseño o carteles de licitación. Normalmente este tipo de riesgos de fuerza mayor son asegurables. Riesgo de Fuerza Mayor no asegurables: se refieren de manera exclusiva al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Solo si estos riesgos son acordados como tales contractualmente, estarán dentro de la categoría de riesgos de fuerza mayor y en los contratos se establecerá su mecanismo de cobertura. Las consecuencias de eventos de fuerza mayor no asegurables que impliquen pagos al inversionista privado, tales como terminaciones anticipadas de los contratos, no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.		
Riesgo político / riesgo de impago	Este riesgo corresponde a 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 2.14.7/ 7.1/ 8.1	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 8.9	Usuario
Riesgo por Terminación Anticipada del Contrato.	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, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la Administración, ya que debe hacer frente a las demoras y a los costos por reducción de la eficiencia, al no contar con la infraestructura en las condiciones y plazos esperados; a la re-licitación	Sección 7.4/ 7.2/ 7.1	Estado / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>del proyecto y al costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados. Adicionalmente, este riesgo impacta en los financistas del proyecto (por la posible insuficiencia de la liquidez, para hacer frente a los costos de ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos), ya que esta circunstancia influye en las posibilidades del proyecto de obtener financiamiento en los mercados.</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>		
Riesgo de Ingresos	<p>El riesgo de ingreso 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 pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado 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. No obstante, el riesgo de ingreso puede ser positivo, generando flujos superiores a los previstos, por lo que contractualmente debe velarse que se establezca la coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponde a un privado.</p>	Sección 3.2.1 / 3.7.4 / 3.2.1 / 3.10	Estado / Concesionario
Riesgos de Financiamiento.	<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>	Sección 3.1.1 / 3.1.6	Concesionario

Fuente: Elaboración Propia con insumos de la Administración Concedente.

9.2. Anexo 2. Riesgos del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber

Cuadro 10. Riesgos de la Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nueva Terminal de Pasajeros y Obras Conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	El riesgo cambiario comprenderá cualquier potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en la tasa de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto en generación de sobre costos para el mismo.	Sección 8.4.4	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 generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 8.4.4	Usuario/Estado
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 contrajo o la cancelación temporal o definitiva del proyecto.	Sección 16.3.1/ 16.4.1.2	Estado
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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. 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. 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.		Administración Concedente / Concesionario
Riesgos de afectación al ecosistema	Corresponde al incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.	Sección 1.6	Concesionario
Riesgos de fuerza mayor	Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el	Sección 15.3/ 16.3.1/ 15.5/ 15.7/ 16.4.1/	Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	contrato. Los eventos de fuerza mayor, que causan demoras, pueden a menudo ser resueltos asignando los costos entre las partes. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto. Riesgos de Fuerza Mayor Asegurables: estos se refieren al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, que tendrían los fenómenos naturales que superan los umbrales de excedencia analizados en la fase de preinversión, en la etapa de diseño o carteles de licitación. Normalmente este tipo de riesgos de fuerza mayor son asegurables. Riesgo de Fuerza Mayor no asegurables: se refieren de manera exclusiva al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Solo si estos riesgos son acordados como tales contractualmente, estarán dentro de la categoría de riesgos de fuerza mayor y en los contratos se establecerá su mecanismo de cobertura. Las consecuencias de eventos de fuerza mayor no asegurables que impliquen pagos al inversionista privado, tales como terminaciones anticipadas de los contratos, no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.	16.4.2.3/ 15.5/ 3.2.2	
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 15.3/ 3.1.1/ 3.2.2/ 8.4.4	Administración Concedente / Concesionario
Riesgo por terminación anticipada del contrato	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, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la Administración, ya que debe hacer frente a las demoras y a los costos por reducción de la eficiencia, al no contar con la infraestructura en las condiciones y plazos esperados; a la re-licitación del proyecto y al costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos	Sección 16.3.5/ 16.4.1/ 16.4.1.3/ 16.4.2.2/ 16.3.1	Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	asociados. Adicionalmente, este riesgo impacta en los financistas del proyecto (por la posible insuficiencia de la liquidez, para hacer frente a los costos de ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos), ya que esta circunstancia influye en las posibilidades del proyecto de obtener financiamiento en los mercados. 3- Terminación anticipada por causas de fuerza mayor caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.		
Riesgos de Ingresos	El riesgo de ingreso 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. 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.	Sección 8.13/ 3.2.2/ 15.1/ 15.6/ capítulo 14	Administración Concedente / Concesionario
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 8.1, Capítulo 12	Concesionario

Fuente: Elaboración Propia con insumos de la Administración Concedente.

X. Anexo 3. Terminal de Contenedores de Moín

Cuadro 11. Riesgos de la Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	El riesgo cambiario comprenderá cualquier 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	Concesionario / Administración Concedente



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 6.3.4/ 11.8.5.1	Administración Concedente / Usuario
Riesgo de tasa de interés	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.	Sección 6.3.4	Concesionario
Riesgos de diseño y construcción	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. 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.	Sección 6.1/ 6.3.1/ 11.13.2	Concesionario
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	Concesionario
Riesgo de afectación al ecosistema	Corresponde al 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, el que 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
Riesgos vinculados al proceso de obtención de permisos y licencias	Corresponde a los permisos o licencias que deben obtenerse antes de iniciar la etapa de ejecución y que podrían generar atrasos si no se obtienen en los plazos requeridos.	Sección 6.3.3	Concesionario / Administración Concedente
Riesgo de Operación	El riesgo de operación se refiere a que el proyecto pueda sufrir una afectación en la calidad del bien o servicio que se brinda a los usuarios o que el proyecto incurra en costos operativos mayores de los previstos. Cualquiera de estos puede resultar	Sección 6.1/ 6.3.2/ 6.3.6/ 13.2/ 17.9/ 17.1	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	en una reducción de los flujos de efectivo proyectados o en un incumplimiento de los estándares definidos.	exclusivamente al Concesionario.	
Riesgos de fuerza mayor	<p>Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato. Los eventos de fuerza mayor, que causan demoras, pueden a menudo ser resueltos asignando los costos entre las partes. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto.</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>	Sección 6.1/ 6.3.1/ 6.4.2/ 6.4.4/ 6.4.3/ 12.2/ 12.4	Usuario/Admi nistración Concedente
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 6.3.5/ 12.5	Administració n Concedente
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. 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, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la Administración, ya que debe hacer frente a las demoras y a los costos por reducción de la eficiencia, al no contar con la infraestructura en las condiciones y plazos esperados; a la re-licitación del proyecto y al costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados. Adicionalmente, este riesgo impacta en los financistas del proyecto (por la posible insuficiencia de la liquidez, para hacer frente a los</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	Administració n Concedente/ Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>costos de ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos), ya que esta circunstancia influye en las posibilidades del proyecto de obtener financiamiento en los mercados.</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>		
Riesgos de Ingresos	<p>El riesgo de ingreso 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>No obstante, 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>	Sección 11.8.5.2/ 12.2/ 12.3/ 12.4/ 12.5/ 12.7/ 12.10	Administración Concedente / Usuario
Riesgo de ingresos	<p>El riesgo de ingreso 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 pueden generar distintos escenarios en cuanto a los ingresos a percibir por el privado 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. No obstante, el riesgo de ingreso puede ser positivo, generando flujos superiores a los previstos, por lo que contractualmente debe velarse que se establezca la coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponde a un privado.</p>	Sección 12.8	Concesionario
Riesgos de Financiamiento	<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>	Sección 6.1/ 6.3.4/ 11.13.1	Concesionario
Riesgos vinculados al proceso de obtención de permisos y licencias	<p>Corresponde a los permisos o licencias que deben obtenerse antes de iniciar la etapa de ejecución y que podrían generar atrasos si no se obtienen en los plazos requeridos.</p>	Sección 6.3.3	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
--------	------------	-----------------------	------------------

Fuente: Elaboración Propia con insumos de la Administración Concedente.

10.1. Anexo 4. Terminal de Puerto Caldera

Cuadro 12. Riesgos del Contrato De Gestión De Servicios Públicos De La 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	Administración Concedente
Riesgos de diseño, construcción mantenimiento	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. 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. 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.	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	Administración Concedente/ Concesionario
Riesgo de afectación al ecosistema	Corresponde al 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, el que 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
Riesgos vinculados al proceso de obtención de	Corresponde a los permisos o licencias que deben obtenerse antes de iniciar la etapa de ejecución y que podrían generar atrasos si no se obtienen en los plazos requeridos.	Sección 3.5.1	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
permisos y licencias			
Riesgos de fuerza mayor	<p>Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato. Los eventos de fuerza mayor, que causan demoras, pueden a menudo ser resueltos asignando los costos entre las partes. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto.</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>	Sección 2.1.3/ 4.6/ 4.6.1	Administración Concedente
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	Administración Concedente
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. 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, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la Administración, ya que debe hacer frente a las demoras y a los costos por reducción de la eficiencia, al no contar con la infraestructura en las condiciones y plazos esperados; a la re-licitación del proyecto y al costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados. Adicionalmente, este riesgo impacta en los financistas del proyecto (por la posible insuficiencia de la liquidez, para hacer frente a los</p>	Sección 5.2.1/ 5.2.2/ 5.2.5/ 5.2.6/ 5.2.7	Administración Concedente/ Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>costos de ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos), ya que esta circunstancia influye en las posibilidades del proyecto de obtener financiamiento en los mercados.</p> <p>).</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>		
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>No obstante, 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>	Sección 4.6/ 4.6.5/ 4.7.1/ 4.6.1	Administración Concedente

10.2. Anexo 5. Terminal Granelera Puerto Caldera

Cuadro 13. Riesgos de la Concesión De Obra Pública Con Servicios Públicos Para La Construcción Y Operación De La Terminal Granelera De Puerto Caldera.

Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	El riesgo cambiario comprenderá cualquier 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	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	Administración Concedente/ Concesionario
Riesgo de tasa de interés	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.	Sección 4.6.2	Concesionario
Riesgos de	Riesgos en etapa del Diseño:	Sección 2.1.3,2.1.4/ 3.2.5/ 3.3.5/	Administración



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
diseño, construcción, mantenimiento	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. 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. 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.	3.3.6/ 3.5/ 3.6/ 3.7/ 3.9/3.10/ 3.11/ 4.7.3	Concedente/ Concesionario
Riesgo de afectación al ecosistema	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.	Sección 2.1.4, 3.4	Administración Concedente/ Concesionario
Riesgo de obtención de permisos y licencias	Corresponde a los permisos o licencias que deben obtenerse antes de iniciar la etapa de ejecución y que podrían generar atrasos si no se obtienen en los plazos requeridos.	Sección 3.3.3	Concesionario
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	Sección 2.2,2.1.4, 4.7.4, 5.3, sea	Administración Concedente



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.		
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 2.1.4/ 4.7.4	Administración Concedente
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. 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, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la Administración, ya que debe hacer frente a las demoras y a los costos por reducción de la eficiencia, al no contar con la infraestructura en las condiciones y plazos esperados; a la relicitación del proyecto y al costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados. Adicionalmente, este riesgo impacta en los financistas del proyecto (por la posible insuficiencia de la liquidez, para hacer frente a los costos de ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores permitidos), ya que esta circunstancia influye en las posibilidades del proyecto de obtener financiamiento en los mercados.</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>	Sección 4.9/ 5.1/ 5.2/ 5.3/ 5.6/ 5.7/ 5.8/ 5.10	Administración Concedente/ Concesionario
Riesgos de Ingresos	<p>El riesgo de ingreso 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</p>	Sección 2.1/ 2.2/ 4.7.4/ 4.6.1/ 4.6.3	Administración Concedente/ Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.		
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 3.3.5/ 4.1/ 4.5/ 4.6.2	Concesionario

Fuente: Elaboración Propia con insumos de la Administración Concedente.

10.3. Anexo 6. Aeropuerto Internacional Juan Santa María

Cuadro 14. Riesgos del Contrato Para La Gestión Interesada De Los Servicios Aeroportuarios Prestados En El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	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.	Artículo 16.1.3	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 generar un sobre costo en el proyecto.	Artículo 16.2 / 18.2	Usuario/ Estado
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 contrajo o la cancelación temporal o definitiva del proyecto.	Artículo 15 y 16	Estado
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	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. Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva ,	Artículo 18.2	Administración Concedente / Gestor



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto. 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.		
Riesgo de afectación al ecosistema	Corresponde al 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, el que 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: 8.1.3	8 Gestor
Riesgos de fuerza mayor	Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos que están fuera del control de las partes y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato. Los eventos de fuerza mayor, que causan demoras, pueden a menudo ser resueltos asignando los costos entre las partes. Eventos graves de fuerza mayor pueden conducir a la interrupción de la ejecución del proyecto. 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 través del Fondo de Contingencias.	Artículo 24/ 25,	Administración Concedente / Gestor
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.	Artículo: 6.1.3/ 16.3/ 18.2	Administración Concedente / Gestor
Riesgo por terminación anticipada del contrato	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	Artículo: 22.1, 22.3, 24	Administración Concedente / Gestor



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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 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). 3- Terminación anticipada por causas de fuerza mayor caso en el que se aplicarán las reglas explicadas en el apartado correspondiente a este riesgo.		
Riesgos de Ingresos	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. 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.	Artículo 17, 18	Administración Concedente / Gestor
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.	Artículo: 10 y 18	Administración Concedente/Gestor

Fuente: Elaboración Propia con insumos de la Administración Concedente.