



Informe

Informe MH-DCP-DIP-UAPP-INF-01- 2025 Seguimiento II Semestre del 2024 a Valoración de Compromisos y Contingencias Fiscales Generados por Proyectos de Asociación Público Privada

Realizado por:
Seidy Solís Hernández

Realizado por:
Melisa Oviedo Alfaro

Revisado por:
Adriana Álvarez Castro

Dirección General de Crédito Público
Unidad de Asociaciones Público-Privadas
Diciembre, 2024
Versión 01



MINISTERIO
DE HACIENDA

GOBIERNO
DE COSTA RICA



Contenido

1. Antecedentes.....	4
1.1 Marco Legal de las Asociaciones Público Privadas.....	5
2. Análisis de Riesgos Fiscales.....	9
2.1 Seguimiento De Proyectos De Asociación Público Privadas en ejecución en Costa Rica.	10
2.2 Políticas de Asignación de Riesgos en los contratos de Ejecución.	12
3. Proyectos y el seguimiento de los análisis de riesgos fiscales incorporados.	13
3.1. Contrato De Concesión De Obra Pública Con Servicio Público de la Carretera San José – Caldera (Ruta 27).....	13
3.1.1. Ingresos Mínimos Garantizados (IMG):.....	15
3.1.2. Exposición Máxima:.....	17
3.2. Concesión De Obra Pública Con Servicio Público Nueva Terminal De Pasajeros Y Obras Conexas Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.....	20
3.2.1. Ingreso Mínimo Garantizado:.....	21
3.2.2. Exposición Máxima:.....	25
3.2.3. Tasa Interna de Retorno.....	25
3.2.4. Mitigador del riesgo fiscal.....	26
3.3. Concesión de obra pública con servicio público para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). 26	
3.3.1. Ingresos del Concesionario:.....	27
3.3.2. Exposición Máxima:.....	29
3.3.3. Mitigador del riesgo fiscal:.....	29
3.4. Contrato de Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera.	29
3.4.1. Ingresos del Concesionario.	31
3.4.2. Exposición Máxima.....	32
3.4.3. Mitigador del riesgo fiscal.....	32



3.5. Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.....	33
3.5.1. Ingresos del Concesionario.....	34
3.5.2. Exposición Máxima.....	35
3.5.3. Mitigador del riesgo fiscal.....	36
3.6. Contrato para la Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).	36
3.6.1. Ingresos del Concesionario.....	38
3.6.2. Exposición máxima.	39
4. Recomendaciones de la Unidad de APP.....	41
4.1. Para las Administraciones Concedentes.	41
4.2. Para el Ministerio de Hacienda.....	41
5. Anexos.....	42
5.1. Anexo 1. Riesgos de Carretera Vial San José Caldera. 42	
5.2. Anexo 2. Riesgos del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.....	48
5.3. Anexo 3. Terminal de Contenedores de Moín.....	56
5.4. Anexo 4. Terminal de Puerto Caldera.....	64
5.5. Anexo 5. Terminal Granelera Puerto Caldera.....	70
5.6. Anexo 6. Aeropuerto Internacional Juan Santa María 76	



1. Antecedentes

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

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

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

La experiencia internacional señala que dichos contratos pueden generar pasivos contingentes que se define como aquellas obligaciones que no surgen a menos que un evento o eventos específicos y discretos ocurran en el futuro.



Estas contingencias crean riesgos fiscales y pueden ser el resultado de políticas públicas deliberadas o de eventos imprevistos¹, por lo tanto, los proyectos de APP deben ser registrados desde la perspectiva fiscal de una manera adecuada, no hacerlo podría:

- (i) Generar un sesgo a favor de proyectos de inversión en forma de APP reduciendo la eficiencia del gasto público, afectando la integridad del proceso presupuestario, y menoscabando la disciplina fiscal.
- (ii) Reducir la flexibilidad del presupuesto al comprometer recursos fiscales en contratos de largo plazo.
- (iii) Generar pasivos firmes y contingentes para el gobierno, no siempre contrarrestados por activos físicos de calidad.

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

1.1 Marco Legal de las Asociaciones Público Privadas

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

¹ Manual de Estadísticas del Fondo Monetario Internacional



Tabla 1 Marco Normativo vigente de Asociaciones Público-Privadas

Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
<p>Ley N°7762: Ley General de concesión de obras públicas y de obras públicas con servicios públicos. Esta Ley fue modificada mediante la Ley N° 8643 en el año 2008 y Decreto No.9701 del 2019.</p>	<p>Capítulo I: Ámbito de la Aplicación</p>	<p>Artículo 2: Cobertura</p>	<p>Todas las obras y su explotación pueden ser concesionadas, con excepción de las telecomunicaciones, la electricidad y los servicios de salud (y se impone una limitación para los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, para los que solo se pueden concesionar obras nuevas o ampliaciones de las existentes).</p>
		<p>Artículo 3: Titularidad del derecho de propiedad</p>	<p>Todas las obras entregadas bajo concesión son de propiedad de la administración concedente.</p>
		<p>Artículo 4: Normas Aplicables</p>	<p>Los tribunales nacionales son los únicos competentes para redimir conflictos. No obstante, en el caso de países con los cuales hay tratados de inversión, prevalecen estos tratados.</p>
		<p>Artículo 6: Creación e integración</p>	<p>El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), tiene su fundamento en la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos y es una entidad que gestiona proyectos de concesión de obras y servicios públicos.</p>
		<p>Artículo 8: Atribuciones del Consejo</p>	<p>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.</p>
<p>Artículo 9: Secretaría Técnica</p>	<p>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</p>		



Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
			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 ² y Colegios Profesionales).
		Artículo 13: Creación del Fondo Nacional de Concesiones	El CNC administra el Fondo Nacional de Concesiones. Los recursos del Fondo deben ser destinados a pagar los estudios de prefactibilidad y factibilidad de los proyectos a concesionar, la adquisición o expropiación de bienes inmuebles o derechos necesarios para la construcción u operación de los proyectos y la contratación de servicios profesionales especializados.
NORMAS TÉCNICAS DE INVERSIÓN PÚBLICA	1.21. Operación y mantenimiento de los proyectos de inversión pública	Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986.	... En caso de que el proyecto se opere bajo una Asociación Público-Privada (APP) en cualquier modalidad, la Administración deberá verificar que se realicen las obras de mantenimiento correspondientes y que se aseguren los recursos necesarios para la operación del proyecto según lo definido en el cartel y en el contrato correspondiente
	1.30. Reducción del riesgo de los proyectos de inversión pública	Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986	..., para el caso de proyectos que se realicen mediante APP, es necesario incorporar los riesgos asociados a esta modalidad, así como realizar la distribución de todos los riesgos identificados entre la parte privada y pública.
		Contratos tipos abiertos Artículo 85 Ley 9986.	Los proyectos para desarrollarse por la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) deberán cumplir los mismos requisitos estipulados en estas normas, y lo establecido por otras instituciones involucradas en la materia. Las entidades serán responsables

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



Ley/Reglamento/ Norma	Capítulo	Artículos	Disposiciones
	1.29. Proyectos de inversión mediante la modalidad de Asociación		de realizar las actualizaciones en el BPIP según avancen en el proceso de estructuración de la APP; es decir, deberán actualizar los documentos de preinversión según la estructuración financiera y de riesgo que se definan o modifiquen en el proceso, así como las aprobaciones o desaprobaciones de las distintas entidades que participan en el proceso y realizar las modificaciones en la información del proyecto según el resultado de las diferentes solicitudes
		Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	Las entidades, una vez que realicen los estudios de factibilidad, cuenten con los avales correspondientes, la declaratoria de viabilidad del proyecto para dicha etapa y la información del proyecto esté actualizada en el BPIP, determinarán en conjunto con el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) la posibilidad de utilizar la modalidad de concesión para financiar el proyecto. Cuando la Junta Directiva apruebe el proyecto, lo comunicará a la UIP para realizar el cambio de responsable del proyecto en el BPIP. Con respecto a los proyectos de iniciativa privada, una vez que la Administración concedente acepte el proyecto en la etapa de proposición y lo considere de interés público, a partir de los resultados de los estudios de factibilidad elaborados según los instrumentos del SNIP, el CNC deberá realizar los trámites respectivos para su inscripción en el BPIP.

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

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



instituto a suscribir contratos para la compra de energía (BOT), entre otros.

Es importante mencionar que dentro de la Dirección General de Gestión de Deuda Pública se cuenta con un Departamento de Inversión Pública, que establece como objetivo planificar, apoyar, coordinar y controlar actividades relacionadas con inversión del Gobierno Central. Este departamento está dividido por la Unidad de Ejecución de Proyectos y la Unidad de Asociaciones Público-Privadas (APP). Entre sus funciones se encuentran elaborar y proponer a la Dirección de Crédito Público los criterios técnicos y guías metodológicas para la identificación y el análisis de las solicitudes de proyectos de inversión desarrollados bajo esquemas de APP, asimismo, identificar y cuantificar, en coordinación con la Unidad de Política de Endeudamiento Público de Mediano y Largo Plazo, los pasivos contingentes que se generen por proyectos de APP, lo anterior, se encuentra normado, en el Artículo 6 del Decreto Ejecutivo N°38305. Reglamento Organizacional de Crédito Público.

2. 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 infraestructura³.

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



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 la tabla 2.

2.1 Seguimiento De Proyectos De Asociación Público Privadas en ejecución en Costa Rica.

Dentro de la Unidad de Asociaciones Público-Privadas 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 la siguiente tabla se muestran los datos de los proyectos que se encuentran activos.



Tabla 2 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	Atajuela, Atajuela
Objeto ⁴ (PPI)	Prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera.	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento	Diseño, financiamiento, planificación, construcción, mantenimiento y explotación	Mantenimiento y explotación	Diseño, financiamiento, planificación, construcción, explotación y mantenimiento	Operación, financiamiento, administración, mantenimiento, rehabilitación y promoción
Monto	US\$301.377.209,78	US\$ 35.000.000,00	US\$ 29.634.464,00	US\$ 5.081.000	US\$ 956.453.273,00	US\$ 17.850.000,00
Estado Actual	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación Fase 2A	Ampliación
Tipo	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión de la Gestión (LCA)	Concesión	Gestión Interesada
Plazo	25 años	20 años	20 años	20 años	33 años	20 años
Fecha de Inicio	08/01/2008	01/01/2009	11/08/2006	11/08/2006	19/01/2015	01/05/2001
Fecha de Fin	Junio 2033	2032	12/8/2026	11/08/2026	Febrero 2048	01/05/2036
Concesionario	Autopistas del Sol S.A.	CORIPORT	Sociedad Portuaria Granelera de Caldera, S. A	Sociedad Portuaria de Caldera, S. A	APM Terminals	Aeris Holding Costa Rica

⁴ 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
Fecha de Adjudicación	18/12/2001	2010	24/02/2006	21/05/2002	21/03/2012	02/07/1999
Garantías Explícitas	Ingresos mínimos garantizados (IMG)	Ingresos mínimos y TIR garantizada del proyecto. ⁵	Garantía de Explotación, Fideicomiso	TIR garantizada del proyecto. ⁵	N/A	N/A
Forma de Remuneración	Cobro de tarifas por peaje	Explotación de áreas comerciales y cobro de impuestos y de tarifas de vuelos	Cobro a los usuarios.	Cobro a los usuarios y servicios complementarios.	Cobro por servicios a la nave y a la carga	Explotación en áreas comerciales y cobros de tarifas de los vuelos

Fuente: Elaboración Propia con información de las Instituciones involucradas

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

La Unidad de Asociación Público–Privadas, pone a disposición de las instituciones guías metodológicas⁶ 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

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

⁶ Se pueden verificar en la página del Ministerio de Hacienda, en documentos de interés, Credito Público <https://www.hacienda.go.cr/DocumentosInteres.html>



esté en mejores condiciones para evaluarlo, controlarlo, mitigarlo y administrarlo.

A continuación, se presenta los siguientes proyectos y el seguimiento de los análisis de riesgos fiscales incorporados en los contratos vigentes dentro de su etapa de explotación:

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).

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

3.1. 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.

3.1.1. 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 YP_t , b) el ingreso real corresponde al ingreso que se obtuvo realmente y está definido por Y_t y c) el ingreso mínimo garantizado es el ingreso mínimo que debe recibir la entidad concesionaria, Y_{imgt} . Lo que el Estado realmente debe pagar es la diferencia entre el ingreso mínimo garantizado y el ingreso real. Es decir:

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

En la siguiente tabla se muestran los ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos Reales y Potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera.

Tabla 3 Ingresos Mínimos Garantizados e Ingresos Reales y Potenciales del Contrato de Concesión Vial San José Caldera (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



Año	Fecha Revisión	Ingresos Concesión Proyectados	Ingresos Concesión Reales	IMG	Diferencia
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		\$45 851 972,27	\$37 060 000,00	\$8 791 972,27
2021	16 jul 20 - 15 jul 21		\$44 169 572,80	\$39 640 000,00	\$4 529 572,80
2022	16 jul 21 - 15 jul 22		\$50 314 972,76	\$40 790 000,00	\$9 524 972,76
2023	16 jul 22 - 15 jul 23		\$53 742 003,80	\$41 980 000,00	\$11 762 003,80
2024	16 jul 23 - 15 jul 24	\$53 996 248,71	\$55 307 826,45	\$43 210 000,00	\$12 097 826,45
2025	16 jul 24 - 15 jul 25	\$55 307 826,45		\$44 470 000,00	\$10 837 826,45
2026	16 jul 25 - 15 jul 26	\$55 307 826,45		\$45 770 000,00	\$9 537 826,45
2027	16 jul 26 - 15 jul 27	\$55 307 826,45		\$47 200 000,00	\$8 107 826,45
2028	16 jul 27 - 15 jul 28	\$55 307 826,45		\$48 690 000,00	\$6 617 826,45
2029	16 jul 28 - 15 jul 29	\$55 307 826,45		\$50 220 000,00	\$5 087 826,45
2030	16 jul 29 - 15 jul 30	\$55 307 826,45		\$51 810 000,00	\$3 497 826,45
2031	16 jul 30 - 15 jul 31	\$55 307 826,45		\$53 450 000,00	\$1 857 826,45
2032	16 jul 31 - 15 jul 32	\$55 307 826,45		\$54 450 000,00	\$857 826,45
2033	16 jul 32 - 15 jul 33	\$27 653 913,23		\$27 735 000,00	(\$81 086,77)

Fuente: Información suministrada por la Administración Concedente.

Nota: Se proyectan los ingresos para el año calendario Jul 23-Jul 24 con base en la información acumulada y preliminar al mes de julio 2024. Debido al estado de saturación de la carretera

Según la tabla anterior, en la cuarta columna, se puede apreciar los datos reales hasta julio 2024, ya que el corte de la fecha de revisión es de julio a julio de cada año, en la tercera columna se puede apreciar que los años siguientes son proyecciones suministradas por la administración concedente, en la quinta columna se muestran los ingresos garantizados a la Concesión.

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

Como se observa en la tabla para el año 2033 los ingresos bajan a \$27 653 913,23 dado que para ese año la concesión solo cubre 6 meses, por otra parte, el CNC indica que puede darse una activación del IMG para los últimos tres años, dado



que la capacidad de la ruta llega tope y el monto del IMG es más alto.

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

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

Como se puede observar, los ingresos del concesionario es 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.

3.1.2. Exposición Máxima:

De acuerdo con la información suministrada por la Administración Concedente a diciembre 2024 y aplicando la fórmula de ingreso mínimo garantizados se tiene que:

$$\begin{aligned} Z_t (\text{Año } 2024) &= (\$43\,210\,000,00 - \$55\,307\,826,45) \\ Z_t (\text{Año } 2024) &= \text{US}\$12\,097\,826,45 \end{aligned}$$

En la exposición máxima que se mostró para el corte de julio 2023 a julio 2024 el gobierno no tuvo que pagar al concesionario siendo que, los ingresos reales son superiores al mínimo en US\$12 097 826,45.

En cuanto a los riesgos que se pueden visualizar en el anexo 1, el CNC envía los que se encuentran en un nivel moderado y grave como se muestra a continuación:



Tabla 4 Riesgos en Nivel Moderado y Grave del Contrato de
Concesión Vial San José Caldera
(Diciembre 2024)

Tipo de Riesgo	Evento de Riesgo	Causa	Efecto	Describir el Impacto	Cláusulas Contractuales N°	Nivel	Riesgo Asignado
Riesgo de Expropiación	Riesgo de accesos ilegales	El Contrato de Concesión exige el cierre de accesos ilegales existente y aquellos que se generen a lo largo del periodo de la Concesión, para lo cual se debe contar con el apoyo de la Administración para los cierres.	Sobre el costo del proyecto	La Administración se puede ver enfrentada a reclamos y pérdidas por invasión del derecho de vía, así como mayores costos ante ampliaciones futuras de la vía.	Distribución de riesgos del esquema de Concesión de Obra pública	Moderado	Riesgos Asignado al Estado (AC= Administración Concedente)
Riesgo de Explotación	Afectación de la movilidad por falta de mantenimiento	Falta de mantenimiento de las marginales de la Sección I, que son responsabilidad del Estado	Servicio de la carretera	Que se afecte la movilidad del tronco de la carretera como consecuencia de la falta de mantenimiento oportuno en las marginales.	Distribución de riesgos del esquema de Concesión de Obra pública	Moderado	Riesgos Asignado al Estado (AC= Administración Concedente)
Riesgo de operación	Cierres totales o parciales de la carretera	Originados por derrumbes, por aparición de nuevos sitios críticos., por nuevos cierres de la vía.	Servicio de la carretera	Disminución del nivel de servicio de la carretera en los tramos afectados	Distribución de riesgos del esquema de Concesión de Obra pública	Grave	Riesgos asignados al Privado (C=Concesionario)



Tipo de Riesgo	Evento de Riesgo	Causa	Efecto	Describir el Impacto	Cláusulas Contractuales N°	Nivel	Riesgo Asignado
Riesgo financiero	Riesgo de evasión y probables "By pass" por falta de permeabilidad de la ruta en la Red Vial Relevante.	Existen proyectos elaborados por desarrolladores de alto impacto en el sector de la Sección 1 alrededor de Multiplaza y Av. Escazú, con lo que pretenden mejorar la movilidad del sector mediante proyectos independientes.	Disminución Ingresos de peaje	Puede generar un desequilibrio económico	Distribución de riesgos del esquema de Concesión de Obra pública	Grave	Riesgos Compartidos (M=Mixto)
Riesgo Financiero	Riesgo de disminución de ingresos por peaje por caso fortuito y fuerza mayor	Que por eventos de caso fortuito y fuerza mayor disminuya la movilización de vehículos por la ruta y por ende la disminución de ingresos	Disminución Ingresos por peaje	Puede generar un desequilibrio económico y activar la Garantía de Ingresos Mínimos	3.7.4	Grave	Riesgos Compartidos (M=Mixto)

Fuente: Información suministrada por el Concesionario en el Anexo 2. Matriz de Riesgos.

Como se puede observar en la tabla anterior, se tiene dos riesgos en estado Grave que pueden generar un desequilibrio económico y activar la Garantía de Ingresos Mínimos, estos riesgos son compartidos por el Concesionario y el Estado, por lo que en una eventual materialización, ambos deben acordar el equilibrio para no afectar a ninguna de las partes y cumplir con lo establecido en el contrato, sin embargo, como se observa en



la exposición máxima, los ingresos fueron suficientes para cubrir el IMG del 2024, así mismo, como se muestra en las proyecciones de ingresos, no se estaría utilizando la Garantía de Ingresos Mínimos.

No obstante, esta Dirección continuará dándole el seguimiento a los riesgos indicados anteriormente, 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.

3.2. 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, ya que 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.

Los principales riesgos identificados en el Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós se presentan en el anexo 2.

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.

3.2.1. Ingreso Mínimo Garantizado:

El contrato estipula un mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado durante los primeros quince (15) años de operación de la Concesión (el año calendario es de enero-diciembre), contados a partir del momento en que se ponga en operación la Terminal de Pasajeros cuya fecha inició en enero del 2012⁷.

El Ingresos Mínimos Garantizados corresponden a la cantidad de pasajeros de salida que el Estado Costarricense garantizaría a partir del momento en que entre en operación la Terminal de Pasajeros, bajo el supuesto de que en caso de que el Concesionario no alcance los niveles de tráfico definidos en el

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



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 oferta⁸ para el año natural de operación “t”, o fracción de este, según corresponda.

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

T = Contraprestación del Contrato de Concesión para el periodo de concesión.⁹

Es importante señalar, que se debe tener en cuenta que, de acuerdo con el contrato de concesión, para que el Estado esté obligado a cumplir con el ingreso mínimo garantizado bajo las siguientes condiciones¹⁰:

- ✓ El Concesionario se encuentra al día con los pagos que tenga que hacer a la Administración Concedente y se encuentren vigentes las garantías señaladas en el Contrato de Concesión.

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

⁹ CONTRAPRESTACIÓN: Son los ingresos obtenidos por la porción del impuesto de derecho de salida que pagan los pasajeros internacionales que salgan por la nueva Terminal de Pasajeros y que se le asigna al Concesionario como retribución por sus servicios durante el período de la Concesión, cuyo monto es de siete (US\$7,00) que serán descontados de la porción de impuesto de salida que recibe el Consejo Técnico de Aviación Civil, por la Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

¹⁰ Cláusula 8.13 del contrato.



- ✓ Los tráficos de pasajeros saliendo que se hayan dado en la Terminal de Pasajeros en el año natural de operación “t” se encuentran por debajo del monto de ingresos mínimos indicados por el Concesionario en el FORMULARIO 16 de su oferta Económica. Para determinar los ingresos mínimos de ese año, potenciales no se tomará en cuenta el efecto de las políticas comerciales, descuentos o políticas de operación o ineficiencias en el cobro que afecten esos ingresos. Su cálculo se basará únicamente en las tarifas ofertadas, o las que se encuentren vigentes, y los tráficos reales de pasajeros saliendo.

En la tabla siguiente se puede observar la cantidad de pasajeros de salida ($Q_{\min t}$) 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 2024 de la salida de pasajeros, por su parte, la columna T muestra la contraprestación correspondiente a la porción del impuesto de derecho de salida que se le asigna al Concesionario como retribución por sus servicios durante el plazo establecido en el contrato de la Concesión, cuyo monto es de siete dólares (US\$7,00) mediante Ley No. 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

Tabla 5 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



Año (t)	Tráfico Mínimo ($Q_{\min t}$)	Tráfico real (Q_t)	Tráfico proyectado	(T)
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	389.000		755.809	\$7
2026	399.000		812.494	\$7
2027			873.431	\$7

Fuente: Elaboración Propia con datos del Contrato de Concesión y datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2024.

Como se puede observar en la tabla anterior, para la información con corte a diciembre del 2024, 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, presentaba una tendencia creciente y superior a la cantidad mínima requerida, a excepción del 2020 que presento cifras inferiores a las garantizadas producto de la emergencia



nacional por el Covid 19 y las medidas adoptadas por el Gobierno como a nivel internacional, en restricciones de aeropuertos repercutió de forma negativa en la cantidad de pasajeros salientes conllevando a una activación del IMG.

La cantidad de pasajeros real acumulada a diciembre del 2024 es de, 940.373 dicha cifra es superior a la cantidad requerida de pasajeros para cubrir la salida mínima requerida de 379.000 establecida contractualmente.

3.2.2. 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.

$$\begin{aligned} Z_t (\text{Año } 2024) &= (Q_{\text{min } t} - Q_t) * T \\ Z_t (\text{Año } 2024) &= (379.000 - 940.373) * US\$7 \\ Z_t (\text{Año } 2024) &= \text{Negativa} \end{aligned}$$

3.2.3. 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 de la disminución de



más del 20% siendo esta tasa del 12% tomando de referencia la TIR utilizada en el cartel de licitación de un 15%, sin embargo, este indicador lo definen condiciones pactadas en el contrato y a su vez la gestión propia del Concesionario quedando definido por el contrato que la TIR tiene que ser de un 12%, para que se active el reequilibrio del contrato del AIDOQ.

Dicho indicador es actualizado en el mes de marzo de cada año con los estados financieros auditados, a la fecha del presente informe la TIR reportada para el cierre del 2023 fue de 13,24% por lo cual no se requirió la activación del reequilibrio económico.

3.2.4. 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, por lo que CETAC estará realizando la reparación de la capa asfáltica del AIDOQ con partida presupuestaria de la Comisión Nacional de Emergencias.

3.3. 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.

3.3.1. Ingresos del Concesionario:



Como se puede observar en la siguiente tabla, los ingresos reales percibidos por el Concesionario son inferiores a los establecidos en la oferta del Concesionario, para el cierre del año 2024 (corte a diciembre) reporta un ingreso por USD\$279.082.614,00, 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.

Tabla 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\$).

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

Fuente: Elaboración Propia, con datos suministrados por el Concesionario con corte a diciembre 2024.



3.3.2. 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.

3.3.3. 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.

3.4. 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”.



3.4.1. Ingresos del Concesionario.

Como se muestra en la siguiente tabla los ingresos percibidos al cierre al 31 de diciembre del 2024 son de USD\$61.722.247,00 y la tasa interna de retorno para el 2023¹¹ mostró una cifra superior a la requerida del 24,66%.

Tabla 7 Ingresos y Tasa interna de retorno

Año	Utilidad Neta Real USA\$	TIR Proyectados (Límite mínimo 14,3%)	TIR Real (Límite mínimo 14,3%)	Diferencia de rentabilidad	Ingresos Percibidos USA\$
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
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	\$5 807 724,0	14,30	0,00	0,00	\$61.722.247,0

¹¹ 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, el modelo financiero de esta concesión y la actualización de la respectiva TIR 2024 se obtendría hasta agosto del año 2025.



Fuente: Elaboración Propia con datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2024.

3.4.2. 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”.

3.4.3. 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.

3.5. 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 al presente documento identificada como Tabla 8 Principales Riesgos y su asignación de la Concesión de obra Pública con Servicios Públicos para la Construcción y Operación de la Terminal Granelera de Puerto Caldera.

3.5.1. Ingresos del Concesionario

Como se muestra en la siguiente tabla los ingresos percibidos a diciembre 2024 son de USD\$19.666.797,00.

Tabla 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



Fecha	Ingresos Proyectados (\$)	Ingresos Reales (\$)
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	

Fuente: Elaboración Propia, con datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2024.

3.5.2. 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.



3.5.3. 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.

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

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

El monto del proyecto es de US\$189.000.000,00, actualmente, se encuentra en etapa de explotación con fecha de finalización en el 2026, la sociedad que realiza la operación y el mantenimiento es Aeris Holding.

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).

3.6.1. Ingresos del Concesionario

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

Los ingresos percibidos en el segundo semestre del 2024 son de USD\$141.778,00 los cuales se distribuyen en USD\$82.331,00 para el gestor y USD\$59.447,00 para la Dirección General de Aviación Civil.

Tabla 9 Ingresos totales y su distribución en Dólares (USD)

Ingresos totales	Ingresos totales	Ingresos del Gestor	Ingresos de la DGAC
2001	19 487	9 712	9 775
2002	34 250	19 118	15 133
2003	39 625	21 679	17 947
2004	46 756	17 365	29 391
2005	52 657	24 457	28 200
2006	46 718	21 505	25 212
2007	50 799	23 525	27 274
2008	55 864	25 717	30 147
2009	56 909	29 169	27 740



Ingresos totales	Ingresos totales	Ingresos del Gestor	Ingresos de la DGAC
2010	61 657	32 256	29 401
2011	67 396	36 053	31 342
2012	73 305	42 167	31 137
2013	76 842	43 268	33 574
2014	84 089	46 467	37 622
2015	87 758	48 459	39 298
2016	87 707	47 524	40 183
2017	95 658	57 546	38 112
2018	107 555	66 637	40 918
2019	117 297	67 389	49 909
2020	41 325	23 295	18 030
2021	71 765	41 388	30 377
2022	113 361	63 696	49 665
2023	135 442	74 338	61 103
2024	141 778	82 331	59 447

Fuente: Elaboración Propia con datos suministrados por la Administración Concedente con Corte a diciembre 2024.

3.6.2. 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 las siguientes tablas las desviaciones para cierre del 2023, demostrando que la nueva tarifa a aplicar continúa activa.

La institución no agrega ningún incidente para el periodo del 2° semestre 2024.

Tabla 10 Desviaciones en las principales variables de la estimación del equilibrio financiero para el 2024.

Totales	Proyectado	Real
Total de Pasajeros	6 752 662	6 204 906



Totales	Proyectado	Real
Total de Operaciones	58 266	50 115
Total MTOWS	2 864 042	2 573 102

Fuente: Elaboración Propia con datos suministrados por la Administración Concedente con corte a diciembre 2024.

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

4. Recomendaciones de la Unidad de APP.

4.1. 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.

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

4.2. Para el Ministerio de Hacienda

Continuar con el análisis de los contratos, a fin de ir fortaleciendo el registro de los compromisos fiscales asociados a los contratos, la identificación de los riesgos, así como el respectivo



monitoreo de los compromisos fiscales que deba enfrentar el Estado en caso de activación.

5. Anexos

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

Tabla 11 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



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
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. 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,</p>	Sección 2.14.7/ 7.1/ 8.1 8.9	Usuario/ Estado



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	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	Sección 7.4/ 7.2/ 7.1	Estado / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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 costos de ruptura de los</p>		



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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</p>	Sección 3.2.1 / 3.7.4 / 3.2.1/ 3.10	Estado / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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>		



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de Financiamiento	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.	Sección 3.1.1 / 3.1.6	Concesionario

Fuente: Elaboración Propia, según Contrato de Concesión.

5.2. Anexo 2. Riesgos del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber

Tabla 12 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
	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae	Sección 8.4.4	



Riesgo	Definición	Ubicación contrato	en	¿Quién lo asume?
Riesgo de inflación	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.			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 16.4.1.2	16.3.1/	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			Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>humana en los ecosistemas naturales),</p> <p>Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva, afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>		
Riesgos de afectación al ecosistema	<p>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</p>	Sección 1.6	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato.		
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. 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	Sección 15.3/ 16.3.1/ 15.5/ 15.7/ 16.4.1/ 16.4.2.3/ 15.5/ 3.2.2	Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación contrato	en	¿Quién lo asume?
	<p>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.</p>			
Riesgos regulatorios o normativos	<p>Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.</p>	Sección 15.3/ 3.2.2/ 8.4.4	3.1.1/	Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo por terminación anticipada del contrato	<p>Este riesgo se subdivide en tres grupos:</p> <p>1-Terminación anticipada por incumplimiento de la Administración o resolución unilateral de éste.</p> <p>Este riesgo es asumido por la Administración, el privado tiene derecho a una indemnización, el cual está regulado contractualmente, con base en el derecho.</p> <p>2- Riesgo de terminación anticipada por incumplimiento del privado: El riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales está totalmente transferido al privado, ya que aparte de la aplicación de penalidades y sanciones, llevaría en su extremo la terminación del contrato.</p> <p>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</p>	<p>Sección 16.3.5/ 16.4.1/ 16.4.1.3/ 16.4.2.2/ 16.3.1</p>	Administración Concedente / Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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 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	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
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 contractualmente debe velarse que se establezca coparticipación o retribución al Estado ante estas situaciones, cuando la inversión corresponda a un privado.</p>	Sección 8.13/ 3.2.2/ 15.1/ 15.6/ capítulo 14	Administración Concedente / Concesionario
	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	Sección 8.1, Capítulo 12	



Riesgo	Definición	Ubicación en contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de Financiamiento	de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.		Concesionario

Fuente: Elaboración Propia, según Contrato de Concesión.

5.3. Anexo 3. Terminal de Contenedores de Moín

Tabla 13 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?
	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,	Sección 6.3.1/ 6.4.3	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	generando sobrecostos para el mismo.		Concesionario / Administración Concedente
Riesgo de inflación	Durante la etapa de construcción el principal efecto de la inflación recae sobre el precio de los insumos, y eventualmente sobre el costo de la mano de obra, es decir, puede generar un sobre costo en el proyecto.	Sección 6.3.4/ 11.8.5.1	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 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	Sección 6.1/ 6.3.1/ 11.13.2	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de diseño y construcción	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.		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	Sección 6.1/ 6.3.5	Concesionario / Administración Concedente



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones y, en último caso, resolución del contrato.		
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 en una reducción de los flujos de efectivo proyectados o en un incumplimiento de los estándares definidos.	Sección 6.1/ 6.3.2/ 6.3.6/ 13.2/ 17.9/ 17.1 exclusivamente al Concesionario.	Concesionario
	Los riesgos de fuerza mayor son definidos como eventos	Sección 6.1/ 6.3.1/ 6.4.2/ 6.4.4/ 6.4.3/ 12.2/ 12.4	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de fuerza mayor	<p>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 término anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>		Usuario/Administración Concedente
	Corresponde a modificaciones normativas pertinentes que sean de	Sección 6.3.5/ 12.5	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos regulatorios o normativos	aplicación al proyecto en cualquiera de sus etapas, pudiendo estas modificaciones generar un impacto en los costos o en los plazos de la obra.		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</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	Administración Concedente/ Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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 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>		
<p>Riesgos de Ingresos</p>	<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.</p> <p>Se parte de la premisa del mecanismo de pago o ingreso que se configure en el proceso de estructuración del proyecto, donde se generan</p>	<p>Sección 11.8.5.2/ 12.2/ 12.3/ 12.4/ 12.5/ 12.7/ 12.10</p>	<p>Administración Concedente / Usuario</p>



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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>		
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</p>	Sección 12.8	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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.		
Riesgos de Financiamiento	El riesgo de financiamiento consiste en la imposibilidad de negociación y firma de un contrato de crédito, aporte en el capital social, aprobación de presupuesto o ampliación de este, o afectación en la colocación de bonos, recursos necesarios para el financiamiento del proyecto en el plazo previsto.	Sección 6.1/ 6.3.4/ 11.13.1	Concesionario
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	

Fuente: Elaboración Propia, según Contrato de Concesión.

5.4. Anexo 4. Terminal de Puerto Caldera



Tabla 14 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	<p>Riesgos en etapa del Diseño: Corresponden a errores o deficiencias en el diseño o en los estudios técnicos, que repercuten en el costo o la calidad de la infraestructura, nivel de servicio y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva , afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p>	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	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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.	Sección 2.1.3/ 3.7	Administración Concedente/ Concesionario
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 3.5.1	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
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



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
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: 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.</p> <p>Sin embargo, se debe tener en cuenta que, independientemente de su origen, la ocurrencia de este evento siempre impactará directamente a la</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>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 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</p>	Sección 4.6/ 4.6.5/ 4.7.1/ 4.6.1	Administración Concedente



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>percibir los ingresos sea por la parte privada o la Entidad Pública, durante la fase de explotación de la infraestructura, sea por tarifa, pago por disponibilidad, y aportes directos del Estado, entre otros.</p> <p>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>		

Fuente: Elaboración Propia, según Contrato de Concesión.

5.5. Anexo 5. Terminal Granelera Puerto Caldera

Tabla 15 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 cambio	El riesgo cambiario comprenderá cualquier potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio	Sección 4.6.2/ 4.6.3	Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto, generando sobrecostos para el mismo.		
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 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	Sección 2.1.3,2.1.4/ 3.2.5/ 3.3.5/ 3.3.6/ 3.5/ 3.6/ 3.7/ 3.9/3.10/ 3.11/ 4.7.3	Administración Concedente/Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva , afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>		
Riesgo de afectación al ecosistema	<p>Riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental y demora por subsanar las medidas definidas en la aprobación de los estudios ambientales. El primer efecto derivado del incumplimiento de la normativa ambiental es el propio daño ambiental pero adicionalmente ocasionará paralizaciones de la obra con los consiguientes sobre costos y demoras, así como penalidades y sanciones, y en último caso resolución del contrato. Se deberá establecer en los contratos que los pasivos ambientales que se generen en desarrollo de la construcción y operación del proyecto estarán a cargo del inversionista privado.</p>	Sección 2.1.4, 3.4	Administración Concedente/Concesionario
	<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 3.3.3	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de obtención de permisos y licencias			Concesionario
Riesgos de fuerza mayor	<p>Eventos que están fuera de control de las partes, y su ocurrencia otorga el derecho de solicitar la suspensión de las obligaciones estipuladas en el contrato.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor Asegurable: Se refiere al impacto adverso sobre la ejecución u operación del proyecto, fenómenos naturales analizados en la fase de preinversión, en la etapa del diseño o carteles de licitación.</p> <p>Riesgo de Fuerza Mayor no asegurable: Se refiere exclusivamente al daño emergente derivado de actos de terrorismo, guerras, pandemias, huelgas, revueltas, conmoción civil o eventos extraordinarios que alteren el orden público. Este tipo de riesgo que implique el término anticipado del contrato no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias.</p>	Sección 2.2,2.1.4, 4.7.4, 5.3, sea	Administración Concedente
	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



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos regulatorios o normativos			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</p>	Sección 4.9/ 5.1/ 5.2/ 5.3/ 5.6/ 5.7/ 5.8/ 5.10	Administración Concedente/Concesionario



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	<p>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>		
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. El riesgo de ingreso puede ser</p>	<p>Sección 2.1/ 2.2/ 4.7.4/ 4.6.1/ 4.6.3</p>	<p>Administración Concedente/Concesionario</p>



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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.		
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, según Contrato de Concesión.

5.6. Anexo 6. Aeropuerto Internacional Juan Santa María

Tabla 16 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?
	Potencial pérdida derivada de la exposición a variaciones en el tipo de cambio entre dos monedas, para cualquier etapa del proyecto,	Artículo 16.1.3	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de tipo de cambio	generando sobrecostos para el mismo.		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/Es tado
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 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	Artículo 18.2	



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de diseño, construcción, mantenimiento	<p>y/o pueden provocar retrasos en la ejecución de la obra o variar las especificaciones establecidas por la Administración. Deben contemplarse todas las amenazas del proyecto incluidas las naturales, socio naturales (Se relaciona con procesos de degradación ambiental o de intervención humana en los ecosistemas naturales), Antrópicas: Peligros asociados a acciones humanas como contaminación, explosiones, accidentes etc.</p> <p>Riesgos en etapa de Construcción: Este riesgo está asociado a todos los eventos que pueden presentarse durante la etapa constructiva, afectando el costo o presupuesto, tiempo y calidad del proyecto.</p> <p>Riesgo de Mantenimiento: Estos riesgos están asociados a una inadecuada planificación y estimación de las intervenciones en mantenimiento requeridas por los diferentes componentes del proyecto.</p>		Administración Concedente / Gestor
	<p>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.</p>	Artículo: 8.1.3	8



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgo de afectación al ecosistema			Gestor
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.</p> <p>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</p>	Artículo 24/ 25,	Administración Concedente / Gestor



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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.	Artículo: 6.1.3/ 16.3/ 18.2	Administración Concedente / Gestor
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 la ocurrencia de este evento impactará directamente a la Administración (Costos por reducción de la eficiencia, relicitación del proyecto, y costo social relacionado con la prestación de los servicios públicos asociados),</p> <p>Impacta a lo financistas del proyecto (Insuficiencia de liquidez, para hacer frente a los costos de la ruptura de los contratos de financiamiento con sus acreedores</p>	Artículo: 22.1, 22.3, 24	Administración Concedente / Gestor



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
	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
	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



Riesgo	Definición	Ubicación en Contrato	¿Quién lo asume?
Riesgos de Financiamiento			Concedente/Gestor

Fuente: Elaboración Propia, según Contrato de Concesión.