

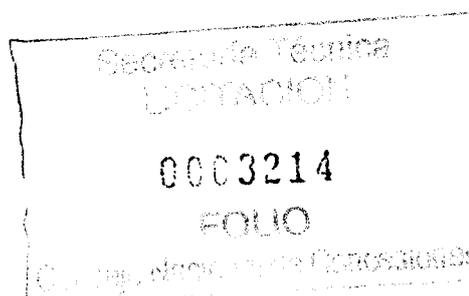
**ADDENDUM No. 2, AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL
CORREDOR SAN JOSÉ – CALDERA.**

Entre nosotros:

JAVIER CHAVES BOLAÑOS, mayor, casado en primeras nupcias, Master en Administración de Negocios, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número 1-623-488, en razón de su cargo de **Ministro de Obras Públicas y Transportes**, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo Presidencial número 002-P del 8 de Mayo del 2002, publicado en el diario oficial La Gaceta número 87 del 8 de Mayo del mismo año y en su condición de Presidente del **CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**, por así disponerlo el Artículo 6 de la Ley Número 7762 del 14 de abril de 1998 que crea este órgano de desconcentración máxima adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con cédula jurídica 3-007-228766, que en adelante se denominará la **ADMINISTRACIÓN CONCEDENTE**;

y

ANDRÉ DUFOUR, con único apellido en razón de su nacionalidad canadiense, casado, ejecutivo, con domicilio en Montreal, Québec, Canadá, con pasaporte de su país número BC143219, en su condición de Gerente General con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad de esta plaza **CONCESIONES VIALES (COVISA), SOCIEDAD ANÓNIMA** una sociedad de esta plaza con cédula de persona jurídica número 3-101-285600, personería que consta en la Sección Mercantil del Registro Público, a los tomos 1435 y 1629, folios 177 y 92, asientos 239 y 125, respectivamente, en adelante la **SOCIEDAD CONCESIONARIA** o el **CONCESIONARIO**,



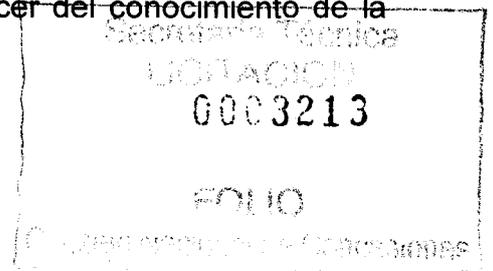
JUSTIFICACIÓN

El presente Addendum No. 2 al Contrato de Concesión del Proyecto de la Carretera San José - Caldera, tiene como objeto aclarar las cláusulas relativas a las Nuevas Inversiones e Inversiones Consustanciales efectuadas por el Concesionario; los Procedimientos para los de ajustes de tarifas, así como para rectificar los valores del IRI. Todo esto con el fin de que exista total claridad entre la Administración Concedente y el Concesionario, y evitar cualquier conflicto que perjudique a cualquiera de las partes en el futuro y durante el plazo de esta concesión, así como hacer del conocimiento de la CGR el presente documento para su respectiva aprobación.

CONSIDERANDO

ANTECEDENTES

1. La Contraloría General de la República otorgó el refrendo de ley al Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la ejecución del Proyecto "Carretera San José – Caldera" el pasado 7 de Agosto del 2003, según oficio No. 08619, DI-AA-129.
2. En el oficio de refrendo el ente Contralor en su Punto No. 1, establece que "Para efectos de una correcta ejecución del Contrato se tendrá como texto único y final el Addendum, suscrito por las partes en fecha 24 de Junio del año 2003".
3. Para su ejecución, en el acto de refrendo la Contraloría General incluye varias observaciones vinculantes para la Administración Concedente, en particular sobre lo dispuesto en los numerales 2.17 "Inversiones Adicionales 3.9.1 " Procedimiento para la aplicación de los ajustes tarifarios", 3.14 "Consideración de nuevas inversiones" y 3.14.2 "Nuevas Inversiones Exigidas por la Administración Concedente"; razón por lo cual, el CNC mediante oficio No. 20030628 del 5 de setiembre del año anterior, solicitó al ente contralor las aclaraciones que consideró pertinentes, con el propósito de proceder a elaborar las enmiendas de rigor orientadas a darle mayor claridad al instrumento contractual.
4. La Contraloría General de la República, responde a la solicitud de aclaraciones mediante oficio No. del 23 de Setiembre del 2003.
5. Las regulaciones sobre los Ajustes Tarifarios constituyen un tema de vital importancia no solo para las partes sino para las entidades financieras que aportarán los recursos al Concesionario, ya que constituyen la fuente de repago principal de sus obligaciones, por lo que el contrato deberá garantizar un procedimiento expedito para que estas gestiones se desarrollen con la debida diligencia y oportunidad.



[Handwritten signature]

6. De igual forma, las disposiciones contractuales que regulan lo concerniente a Nuevas Inversiones e Inversiones Consustanciales del Concesionario y sus correspondientes compensaciones e indemnizaciones, constituyen un medio para garantizar la sostenibilidad del proyecto y de los correspondientes Índices de Servicio para los usuarios de la carretera durante todo el plazo de la concesión, por lo que requieren un alto grado de claridad y precisión que opere como garantía a la vez para los entes financieros y la "bancabilidad" de las inversiones que demandan las nuevas obras.
7. Con la firma de este Addendum No. 2, las partes han acordado introducir una serie de cambios adicionales al Contrato de Concesión original y al Addendum firmado el pasado 24 de Junio del 2003, que dan mayor claridad al alcance de los derechos y obligaciones descritos en ambos documentos.

TÉRMINOS Y CONDICIONES

0003212
FOLIO

PRIMERO: Mediante este Addendum No. 2, las partes acuerdan modificar, aclarar, rectificar, ampliar, incorporar y, en algunos casos, eliminar, ciertas cláusulas del Addendum, para dar mayor claridad a sus conceptos y contenidos y a los derechos y obligaciones de las partes que derivan de estos.

SEGUNDO: Se acuerda incluir el Anexo N° 10, para incorporar el formulario No. 10.1.

TERCERO: En lo no modificado por este Addendum No. 2, se mantiene firme y valedero el Addendum original de Concesión de Obra Pública con Servicio Público de la carretera San José-Caldera, suscrito por las partes el día 18 de diciembre del 2001, y el 24 de Junio del 2003 respectivamente.

CUARTO: Se acuerda incorporar en el aparte de definiciones lo siguiente:

NUEVAS INVERSIONES: Se entenderá por nuevas inversiones, todas aquellas obras no contempladas en el artículo 2.2. Descripción Obras, del capítulo 2 de las Bases Técnicas del Contrato. Dichas inversiones de conformidad con lo estipulado en este Contrato, en la Cláusula 3.14, se clasificarán en Nuevas Inversiones Convenidas entre la Administración Concedente y el Concesionario, y Nuevas Inversiones Exigidas por la Administración Concedente. Estas obras implican una modificación del objeto del contrato, y su costo no podrá superar el 25% del monto total de la inversión del concesionario, que establece el artículo 48.2 de la Ley de Concesiones.

INVERSIONES CONSUSTANCIALES: Se considerarán Inversiones Consustanciales, las ampliaciones del tramo Ciudad Colón - Orotina a 4 carriles, la ampliación Orotina - Caldera a 4 carriles, y la ampliación a 6 carriles del tramo San José-Ciudad Colón. El costo de estas obras, **no se considerará dentro del límite del 25% del monto total de la inversión del concesionario**, que establece el artículo 48.2 de la Ley de Concesiones.



QUINTO: Se modifican las siguientes cláusulas únicamente en lo aquí estipulado, para que se lean de la siguiente manera:

Se modifica la Cláusula 2.15.2 en el Inciso a, y debe de leerse de la manera siguiente:

2.15.2 Índice de Rugosidad Superficial (IRI)

- a. El pavimento flexible construido para su recepción deberá cumplir con un índice de irregularidad superficial inicial de 2.0 m/Km o menor, el cual deberá ser medido en tramos de 500 metros para que sea aceptable por la inspección técnica.

Durante el periodo de explotación, la rugosidad superficial se controlará mediante el valor promedio del índice de rugosidad superficial en mm/m o m/Km de 5 tramos de 200 metros de longitud consecutivos, este índice promedio deberá tener un valor máximo de 2.0 m/Km, Se deberá tomar en cuenta que ninguno de los valores individuales supere a 3.0 m/Km.

Si la Inspección de la Explotación determina que este valor es mayor de 3.0 en cualquier tramo, el Concesionario deberá realizar las labores pertinentes de corrección para restaurar la regularidad superficial.

Se modifica la Cláusula 2.15.3 en el Inciso a, y debe de leerse de la manera siguiente:

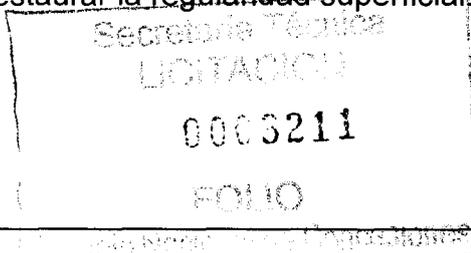
2.15.3 Indicadores para Pavimento Rígido

a) Rugosidad Superficial

El pavimento rígido construido para su recepción deberá cumplir un índice de rugosidad inicial de 3.0 m/Km o menor, medido en tramos de 500 metros de longitud para que sea aceptable por la Inspección Técnica.

Durante el periodo de explotación, la rugosidad superficial se controlará mediante el valor promedio del índice de rugosidad superficial en mm/m o m/Km de 5 tramos de 200 metros de longitud consecutivos, este índice promedio deberá tener un valor máximo de 3.0 m/Km, Se deberá tomar en cuenta que ninguno de los valores individuales supere a 4.0 m/Km.

Si la Inspección de la Explotación determina que este valor es mayor de 4.0 en cualquier tramo, el Concesionario deberá realizar las labores pertinentes (esmerilado, reemplazo de losas o reparación de juntas) para restaurar la regularidad superficial.



A handwritten signature in black ink, appearing to be "J. M. S.", written over a horizontal line.

Se modifica la Cláusula 2.17 y debe de leerse de la manera siguiente:

2.17 Nuevas Inversiones.

Por acuerdo entre el Concesionario y la Administración Concedente o decisión unilateral de ésta, motivado en razones de interés público, respaldadas mediante el respectivo informe técnico, se podrán modificar o ampliar las características de las obras y los servicios contratados en los términos y condiciones establecidos en la cláusula 3.14 de este contrato.

Únicamente para efectos informativos del presente contrato, se considera que entre las posibles **Nuevas Inversiones** que podrían requerirse a futuro están: la construcción de puentes peatonales, bahías para autobuses adicionales, la construcción de estaciones de pesaje, la construcción de la Radial San Pablo, prevista en el diseño original por razones sociales, pero excluida del presente concurso por su alto costo y relativamente bajo volumen de tránsito; ampliación de intercambios en el tramo San José-Santa Ana; y obras complementarias en el corredor San José-Escazú para aumentar la capacidad vial de ese importante corredor, tal es el caso de la construcción de una nueva radial entre San José y Escazú vía Calle Herrera, pasando por los Hatillos.

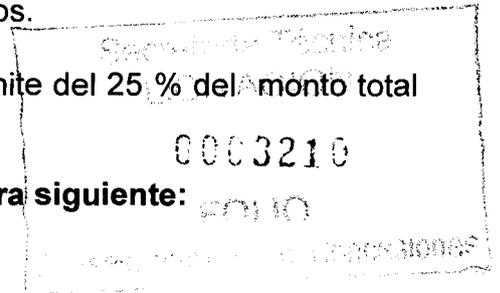
El monto de las Nuevas Inversiones no podrá superar el límite del 25 % del monto total de la inversión del Concesionario.

Se modifica la Cláusula 3.9, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9 Ajustes de Tarifas

Para los efectos de este Contrato se establecen dos tipos de ajustes tarifarios, según la naturaleza de los factores que causan su aplicación, a saber por variaciones en el entorno económico ajeno a la operación de la carretera y los relativos a la operación, mantenimiento y ejecución de nuevas inversiones en la carretera. Dentro del primer grupo se encuentran los ajustes por devaluación del colón respecto al dólar e inflación externa, que serán ordinarios en los plazos indicados en las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4 o extraordinarios si la tasa de devaluación o inflación tuviere una variación igual o superior a 5% antes de completados los plazos ordinarios respectivos. El segundo grupo contiene aquellos ajustes que responden a aspectos propios de la operación y de la realización de nuevas inversiones o inversiones consustanciales en infraestructura y requieren para su aplicación de un estudio previo y una definición de las variables que se tomarán en cuenta para aplicar el ajuste. Dentro de este segundo grupo se incluyen los ajustes referentes al premio por seguridad vial, congestión en horas punta, y uno de los posibles mecanismos para la compensación por nuevas inversiones, inversiones consustanciales e indemnización al equilibrio económico-financiero del Concesionario, todo de conformidad con lo señalado en el presente Contrato.

El procedimiento y aplicación de un ajuste tarifario específico, de cualquier clase, no se podrá suspender, bajo ninguna circunstancia, por existir diferencia entre las partes con



[Handwritten signature]

respecto a cualquier otro aspecto de ejecución contractual o de otro tipo de ajuste tarifario. Los procesos consultivos internos de la Administración Pública no serán motivo de suspensión o dilación en la aplicación de los ajustes tarifarios previstos en este contrato.

Se modifica la Cláusula 3.9.1, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.1 Procedimiento para la aplicación de los ajustes tarifarios

Todos los reajustes de las tarifas mencionadas en la Sección 3.9 de este contrato deberán respetar el procedimiento que sea requerido de conformidad. El Concesionario deberá presentar por medio escrito a la Gerencia del Proyecto la nueva estructura tarifaria propuesta, acompañada de la documentación que se detalla en esta cláusula, para que se proceda al trámite de revisión correspondiente.

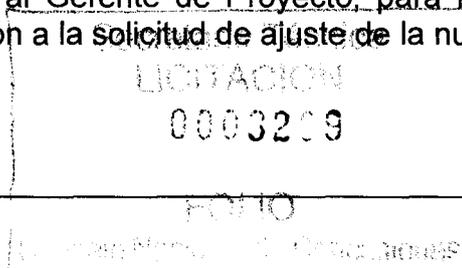
Las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4 regulan la metodología de cálculo para el ajuste de tarifas producto de variaciones en el entorno económico. En la cláusula 3.9.5 se regula la metodología de cálculo para el ajuste de tarifas producto de aquellos ajustes que responden a aspectos propios de la operación.

Los ajustes por variaciones en el entorno económico definidos en las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4 de este Contrato requerirán de la revisión de la Gerencia del Proyecto cuando se trate de ajustes ordinarios y de la Secretaría Técnica cuando se trate de ajustes extraordinarios. Esta Gerencia o Secretaría Técnica tendrá un plazo máximo de cinco días hábiles, contados a partir del momento en que el Concesionario presentó su gestión al Gerente del Proyecto, para revisar y manifestar su no objeción a la solicitud de reajuste de la nueva estructura tarifaria redondeada en colones.

Transcurrido el plazo indicado sin que la Administración Concedente se manifieste, el Concesionario procederá a aplicar la nueva estructura tarifaria.

No obstante lo anterior, toda estructura de tarifas que hubieran sido aplicadas en virtud de la falta de respuesta de la Administración Concedente dentro del plazo respectivo, deberán ser revisadas, y si es procedente, serán ajustadas por el Concesionario a más tardar en la siguiente revisión trimestral, cuando se hubiere verificado errores en su cálculo aritmético.

En los demás casos de ajustes tarifarios que fueren acordados por ambas partes en relación a Nuevas Inversiones o Inversiones Consustanciales o aprobados para reajustar el equilibrio económico-financiero del Concesionario, en que se requiera revisión y/o autorización por parte del CNC, éste tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles o 15 días hábiles según lo requiera este contrato, contados desde el momento en que el Concesionario presentó su gestión al Gerente de Proyecto, para revisar y resolver si aprueba o rechaza o no tiene objeción a la solicitud de ajuste de la nueva tarifa.



[Handwritten signature]

En cualquiera de los casos, ya sea por variaciones en el entorno económico y los relativos a la operación, mantenimiento y ejecución de nuevas inversiones o inversiones consustanciales en la carretera, los ajustes a las tarifas que aplicará el Concesionario en sus estaciones de recaudación de peaje deberán ser informadas a los usuarios con por lo menos 5 días naturales de anticipación a su entrada en vigencia, para lo cual deberán ser publicadas en forma destacada en dos medios de prensa de mayor circulación y por medio de letreros y avisos temporales en la misma carretera concesionada y en especial en los alrededores de las estaciones de cobro.

En términos generales, el Concesionario tendrá derecho a la modificación de tarifas, cuando se afecte el equilibrio económico y financiero de la concesión previsto en el contrato, por causas no atribuibles al Concesionario. En este caso el Concesionario deberá demostrar técnica y financieramente, y en forma debidamente documentada, su petición. Para cualquier modificación de esta naturaleza se requiere la aprobación previa del CNC. El CNC remitirá copia de la documentación que sustenta la petición a la ARESEP.

Se modifica la Cláusula 3.9.3, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.3 Ajuste por variación en el índice de precios

La tarifa básica de peaje, en dólares T_o , se ajustará en forma ordinaria, aumentando o disminuyendo, para mantener al Concesionario el mismo valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original, de modo que la amortización de la inversión se mantenga en dólares de los Estados Unidos de América, constantes del año 2000, a precios del 29 de noviembre. Este reajuste reconoce las variaciones en el índice de precios del dólar americano, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_{o\ n} = T_{o\ n-1} * [(CPI-U)_n / (CPI-U)_{n-1}] \quad (\text{fórmula 3.20.1})$$

Donde:

$T_{o\ n-1}$ = tarifa básica en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido para un recorrido completo, correspondiente a la fijación anterior, en el mes "n-1". El valor máximo inicial será de US\$2.70, y se aplicará conforme se pongan en operación los respectivos tramos y radiales del proyecto.

$T_{o\ n}$ = nueva tarifa básica en dólares para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo, correspondiente a la fijación actual en el mes "n".

$(CPI-U)_{n-1}$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, indexado y acumulado al mes "n-1", en el cual tuvo lugar la fijación anterior de la tarifa. Para la primera expresión tarifaria este valor

0003208

FOLIO

CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS DE PEAJE

es de (CPI-U) al 29-nov-2000. Este valor CPI-U al 29 de noviembre del año 2000, de conformidad con la página de Internet citada, es de 174.1 (ciento setenta y cuatro punto uno).

$(CPI-U)_n$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, indexado y acumulado en el mes "n", correspondiente al mes de la fijación actual de la tarifa.

Los reajustes por variación de precios externos (inflación de los Estados Unidos de América) se aplicarán a partir del momento en que cada tramo de la carretera entre en operación y se calcularán con respecto al precio de dos dólares con setenta centavos de los Estados Unidos de América, cotizado en la oferta original del Concesionario. Los ajustes se realizarán de la siguiente manera para cada sección de las obras:

- El primer ajuste se realizará y será efectivo con la puesta en servicio de la sección respectiva. Este se calculará con base en el valor CPI-U de la fecha en que la sección respectiva sea puesta en servicio (o el inmediato anterior disponible) con respecto al índice de la fecha 29 de noviembre del 2000 (valor de 174.1)
- El siguiente ajuste se realizará el 31 de diciembre siguiente al primer ajuste.
- De ahí en adelante, los ajustes por variación en el índice de precios se realizarán el 31 de diciembre de cada año. Los valores CPI-U que se utilizarán serán el valor de diciembre (o el inmediato anterior disponible) y el de la fecha del ajuste anterior.

El ajuste por variación de precios es directamente proporcional a la variación del Índice de Precios al Consumidor Urbano de los Estados Unidos de América ("Consumer Price Index"). El valor del CPI-U a considerar es el oficial para Estados Unidos de América, para todos los bienes, sin ajuste por variación de temporada, para la ciudad promedio, el cual es publicado por la Oficina de Estadísticas del Trabajo ("Bureau of Labor Statistics") de los Estados Unidos de América. Ambos índices son acumulados e indexados con respecto al mismo valor de referencia inicial (1982-84 = 100%). El valor mensual actualizado de este índice puede ser obtenido a través de INTERNET en el sitio www.bls.gov de dicha agencia, o a través de publicaciones financieras internacionales.

El ajuste por variación de precios se aplicará en forma anticipada y extraordinaria si la inflación acumulada tuviese una variación absoluta igual o superior al cinco por ciento antes de que se concrete el respectivo año, de acuerdo con el procedimiento establecido en la Cláusula 3.9.1 de este Contrato. La aplicación de tal ajuste por inflación extraordinaria no interrumpe el plazo para aplicar la siguiente revisión anual ordinaria, de modo que las fechas de ajuste se mantendrán fijas durante todo el plazo de la concesión.

Se modifica la Cláusula 3.9.4, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.4 Ajuste por devaluación del colón

La tarifa básica de peaje cotizada en dólares T_0 , se ajustará trimestralmente a su equivalente en colones en forma ordinaria, para mantener al Concesionario el mismo

0003207

FOLIO

valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original. El tipo de cambio de venta del colón con respecto al dólar, moneda de los Estados Unidos de América, era de 316.67 colones por cada dólar, a precios del 29 de noviembre del 2000.

La devaluación acumulada del colón respecto al dólar se calculará con la siguiente fórmula:

$$T_{c_j} = T_{o_i} * [TC (\text{¢}/\$)_j] \quad (\text{Fórmula 3.20.2})$$

Reajuste Trimestral

0003206

FOLIO

Donde:

T_{o_i} = tarifa básica en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido para un recorrido completo, correspondiente a la fijación de tarifa vigente el día "i".

T_{c_j} = nueva tarifa básica en colones para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo, correspondiente al tipo de cambio vigente el día "j".

TC (colón/dólar americano)_j = tipo de cambio de venta de referencia diario publicado por el BCCR el día "j" o hasta quince días antes

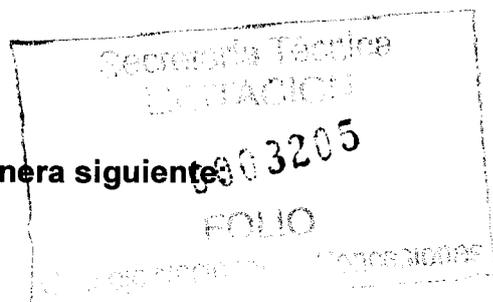
Como las tarifas a pagar por los usuarios se expresarán y cobrarán en colones, cada tres meses se hará un ajuste ordinario del monto a pagar en colones para reconocer la devaluación acumulada del colón con respecto al dólar (moneda de los Estados Unidos de América) en el período que cubre la revisión. Este ajuste se aplicará en forma anticipada y extraordinaria si la devaluación acumulada en el tipo de cambio tuviese una variación absoluta igual o superior al 5% antes de que se complete el respectivo trimestre, de acuerdo con el procedimiento de la Cláusula 3.9.1 de este Contrato. La aplicación de tal ajuste por devaluación extraordinaria no interrumpe el plazo para aplicar la siguiente revisión trimestral ordinaria, de modo que las fechas de ajuste se mantendrán fijas durante todo el plazo de concesión. Para estos fines se utilizará el tipo de cambio interbancario de venta del dólar correspondiente al último día del trimestre respectivo (o hasta quince días antes). La devaluación se calculará con base en los valores oficiales que reporta el Banco Central de Costa Rica.

Los reajustes por variación en la devaluación del colón se aplicarán a partir del momento en que cada tramo de la carretera entre en operación y se calcularán con respecto al precio cotizado en la oferta original del Concesionario. Después, estos reajustes ordinarios se pondrán en vigencia al finalizar cada trimestre, es decir el 31 de marzo, el 30 de junio, el 30 de setiembre y el 31 de diciembre de cada año.

Se modifica el título de la Cláusula 3.9.5, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.5 Ajuste por aspectos relacionados con la operación.





Se modifica la Cláusula 3.14, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.14 Consideración de Nuevas Inversiones

Las nuevas inversiones en la etapa de construcción serán construidas o contratadas por el Concesionario. Los volúmenes de obra se presupuestarán tomando como referencia los precios unitarios propuestos por el adjudicatario en su oferta económica.

Los precios unitarios de cada uno de los aspectos involucrados en las obras de las nuevas inversiones exigidas durante la etapa de explotación, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y la Administración Concedente. Las diferencias en cada una de ellas se resolverán por la Comisión Conciliadora, con fundamento en dos peritajes, uno contratado por la Administración Concedente y otro por la Sociedad Concesionaria; pudiendo la Comisión Conciliadora ordenar un tercer peritaje para los mismos efectos o establecer otro procedimiento en el mismo sentido. Los peritajes deberán ser realizados por empresas consultoras debidamente calificadas en las áreas y especialidades que correspondan de acuerdo a las obras por realizar.

Cuando la nueva inversión sea compensada, total o parcialmente con un aumento en las tarifas de peaje, deberán ajustarse proporcionalmente a dicho aumento la tabla 3.5 de este Contrato, relativa a Garantía de Ingresos Mínimos, según se dispone en la Cláusula 3.7.4, y la Tabla de Coparticipación contenida en la cláusula 3.7.6 de este Contrato, relativa a la coparticipación de los ingresos por peaje, para que no se distorsione el pago de la compensación por la nueva inversión.

Se modifica la Cláusula 3.14.1, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.14.1 Nuevas Inversiones Convenidas entre la Administración y el Concesionario

Si durante el plazo de la concesión, la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el contrato de concesión y se considera conveniente su ampliación o mejoramiento a iniciativa de la Administración Concedente o el Concesionario, se procederá a la suscripción de un convenio complementario al referido contrato de concesión, el que deberá ser aprobado por la Administración Concedente y refrendado por las entidades regulatorias correspondientes, en los siguientes términos:

- Cuando la iniciativa proceda de la Administración Concedente, esta deberá elaborar un informe técnico que acredite la insuficiencia de la obra o la conveniencia para el interés público de ampliar o mejorar las obras.
- Cuando la iniciativa proceda del Concesionario, el informe deberá contener como mínimo un detalle de las obras a construir incluyendo las especificaciones técnicas generales, el fundamento del por qué son requeridas, los valores estimados de los costos de construcción y mantenimiento y los plazos en que debieran ser ejecutadas.
- Una vez que exista acuerdo entre las partes sobre las nuevas obras, la Administración Concedente elaborará además un presupuesto desglosado por partidas importantes del presupuesto estimado de inversión que contendrá al menos

A handwritten signature in black ink, appearing to be "du".

lo siguiente: costos de los principales rubros de los costos de construcción y equipos, gastos de supervisión y control, gastos de ingeniería, seguros y expropiaciones, para conocimiento de la Administración Concedente.

- Para la valoración de las obras, y ejecución de las mismas, se utilizará el procedimiento establecido en la Cláusula 3.14 y en las Bases Técnicas del presente contrato.
- La indemnización se regirá por lo establecido en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4 de este contrato.

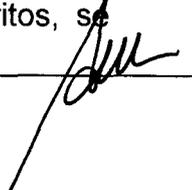
El Concesionario no podrá oponerse a realizar las Nuevas Inversiones que cumplan con los siguientes criterios:

- a) La tasa interna de retorno para el Concesionario asociada con las Nuevas Inversiones deberá ser, por lo menos, igual a la tasa interna de retorno indicada en su oferta económica, equivalente a 15.95%, calculada con un 2% de inflación anual, según se define en la Cláusula 3.14.3 de este Contrato.
- b) Al momento que se requiera la Nueva Inversión, los ingresos por peajes del Concesionario desde el inicio de la concesión y hasta la fecha en que la inversión deba realizarse, deberán ser por lo menos del 90% de los ingresos por peajes indicados por el Concesionario en su oferta económica, acumulados a la fecha de la Inversión.
- c) Los ingresos adicionales estimados que se vayan a generar con la Nueva Inversión deben ser suficientes para considerar a la Nueva Inversión como bancable.
- d) La razón de cobertura de deuda (DSCR) de todo el proyecto (incluyendo la inversión original, Nuevas Inversiones e Inversiones Consustanciales), no deberá ser menor a la obligación asumida por el Concesionario en sus convenios de préstamo con los bancos que financian el proyecto.

En caso de que las entidades que financiarán la nueva inversión no estén dispuestas a financiar el 100% de esa nueva inversión, el Concesionario sólo deberá aportar la porción del monto no financiado por los bancos que le permita mantener y no superar el 20% de la relación deuda-patrimonio exigida por este Contrato, y la Administración Concedente deberá asumir la restante porción no cubierta por los bancos, si la hubiere, con el propósito de mantener la obligación del Concesionario de no oponerse a convenir las Nuevas Inversiones.

En los casos en que una parte de la indemnización o compensación consistiera en un aumento en las tarifas de peaje, entonces el Valor Presente de los ingresos por peaje y las tablas de coparticipación deberán ser ajustados tomando en consideración los efectos de las Nuevas Inversiones en los ingresos del Concesionario.

En caso de no existir acuerdo entre la Administración Concedente y el Concesionario sobre si el proyecto de Nueva Inversión cumple o no con los criterios descritos, se



someterá el asunto a arbitraje en los términos y condiciones establecidos en este contrato. En tal caso, el tribunal arbitral deberá decidir únicamente si el proyecto de Nueva Inversión cumple con los criterios indicados en los párrafos "a" al "d" de esta cláusula.

Se modifica la Cláusula 3.14.2, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.14.2. Nuevas Inversiones exigidas por la Administración Concedente.

La Administración Concedente, fundada en razones de interés público y según los términos y procedimientos establecidos en la ley y en este Contrato, podrá modificar, disminuir o aumentar unilateralmente, durante la ejecución del contrato, las características de las obras y los servicios contratados. En ningún caso, las modificaciones podrán superar el veinticinco (25%) por ciento del monto total de la inversión ofertada del Concesionario según la cláusula 10.20 del presente contrato. El plazo máximo para que la Administración Concedente pueda ordenar este tipo de modificación o ampliación en las obras y servicios es de hasta 2 años antes de que expire el plazo de la concesión.

Para la determinación de las obras, su valoración y ejecución, se utilizarán los procedimientos establecidos en las Bases Técnicas en la Cláusula 3.14 del presente Contrato.

Toda nueva inversión que se realice por imposición unilateral de la Administración Concedente, deberá ser compensada mediante pago directo y en efectivo al Concesionario, de conformidad con la cláusula 3.14.4 de este Contrato. Los demás mecanismos de compensación previstos en este contrato NO podrán ser utilizados por la Administración Concedente para compensar la Nueva Inversión que ésta le ordene al Concesionario con base en el ejercicio de su potestad de modificación unilateral del contrato. Para estos efectos, la Administración Concedente deberá convenir con el Concesionario sobre el precio de la nueva inversión que sea impuesta.

Por razones de interés público, la Administración Concedente podrá realizar a través de un tercero, en el tramo considerado para la realización de las Nuevas Inversiones, las obras que estime pertinentes siempre que éstas no hayan podido ser exigidas al Concesionario o convenidas con él, en virtud de lo dispuesto en estas bases.

En este caso, y siempre que no haya podido ser convenido o exigido al Concesionario, las obligaciones de mantenimiento, reparación y eventual reconstrucción de las obras construidas, será responsabilidad de la Administración Concedente, así como la eventual responsabilidad frente a terceros por el estado en que se encuentren estas obras. En el evento de que la realización de dichas obras tuviere un impacto significativo en el régimen económico de la concesión, las partes acordarán el ajuste del equilibrio económico del contrato de concesión, tomando en cuenta la recuperación de costos y los ingresos adicionales derivados de las mejoras realizadas por la Administración Concedente



Se modifica la Cláusula 3.14.3, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.14.3 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de Nuevas Inversiones convenidas por la Administración Concedente y el Concesionario:

La Administración Concedente compensará la construcción de nuevas obras, mediante un aumento de tarifas; un aumento del plazo de la concesión; un aumento del Valor Presente de los Ingresos por Peaje de la Concesión solicitados por el Adjudicatario en su Oferta Económica; con un aporte del Estado que podrá ser realizado de una sola vez o por anualidades, una combinación de los anteriores o cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente. Las partes por mutuo acuerdo definirán el monto y la forma de las indemnizaciones. La suma del plazo original, el cual se contabiliza a partir de la fecha de inicio de las obras indicada en el contrato de concesión, incluye el periodo de la etapa de construcción más las prórrogas aprobadas, no podrá exceder el máximo de 50 años establecido en la LCOP.

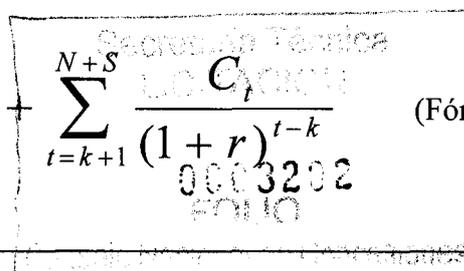
El acuerdo de Nueva Inversión debe incluir una estimación de tránsito por el plazo restante de la Concesión, que no considere las implicaciones que la Nueva Inversión pueda tener en el tránsito (Estimación sin Inversión). Adicionalmente, debe incluir una estimación de tránsito que refleje los efectos esperados de la Nueva Inversión (Estimación con Inversión, o Qt). Ambas estimaciones deben ser acordadas por las partes.

Para la determinación del valor de los costos de operación y mantenimiento asociados, las estimaciones de flujos vehiculares, el Concesionario presentará un peritaje a la Administración Concedente en el plazo que el Gerente de Proyecto determine a través del Libro de Obra o de Explotación según corresponda, que no podrá ser inferior a 90 días. Si el Concesionario no presentare dicho peritaje o la Administración Concedente no estuviese de acuerdo con él, contratará un segundo peritaje y podrá proponérselo al Concesionario. En todo caso la Administración Concedente deberá enviar la propuesta del segundo peritaje a más tardar 180 días después del plazo fijado por el Gerente de Proyecto o de recibida la propuesta inicial del Concesionario, en caso contrario se entenderá por aceptada la propuesta realizada por el Concesionario.

La Nueva Inversión será considerada, para efectos de su forma de compensación, como independiente de la inversión original. El mecanismo de indemnización o compensación al Concesionario por las nuevas inversiones convenidas, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

En el período k las partes acordarán la combinación de tarifas, plazos y/o subsidios de modo de satisfacer la siguiente expresión:

$$\sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{Y_t - T_t}{(1+r)^{t-k}} = I_k + \sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{C_t}{(1+r)^{t-k}} \quad (\text{Fórmula 1})$$



donde:

I_k = Nueva inversión definida en el período k de concesión
 N = Plazo esperado de término de la concesión antes de la solicitud de la nueva inversión (años remanentes en la concesión)

S = Plazo fijo adicional convenido como componente del pago de las nuevas inversiones

K = Período de la concesión transcurrido hasta el momento del ajuste

Y_t = Los ingresos estimados asociados a la nueva inversión en el período t, los cuales corresponderán a lo siguiente:

$$Y_t = \begin{cases} \rho_t P_k Q_t + G_t & t = k+1, \dots, N \\ (1+\rho_t) P_k Q_t + G_t & t = N+1, \dots, N+S \end{cases} \quad (\text{Fórmula 2})$$

donde:

P_k : Vector de tarifas vigentes en el periodo k previo a la solicitud de las nuevas inversiones

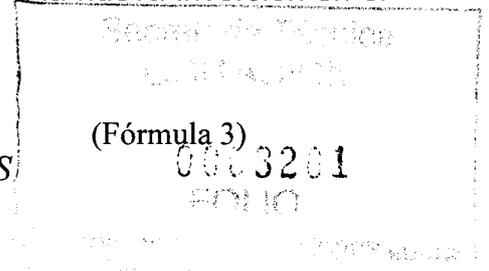
Q_t : Vector de vehículos equivalentes estimados, de acuerdo con los factores de ponderación por tipo de vehículo definidos en la tabla 3.3, Cláusula 3.8.4 de este Contrato. La determinación de los flujos y demandas vehiculares asociados a la nueva inversión se realizará con información base común y metodologías de asignación y proyección de tránsito conocidas y de común aplicación.

ρ_t : Fracción de aumento de la tarifa en el período t convenido como componente del pago de las nuevas inversiones.

G_t : Pago del Estado al Concesionario por nueva infraestructura en el período t convenido como componente del pago de las nuevas inversiones, si lo hubiere

C_t : Costos de operación y mantenimiento asociados a la nueva inversión en el período t, los cuales corresponderán a:

$$C_t = \begin{cases} C_t^N & t = k+1 \dots N \\ C_t^N + C_t^0 & t = N+1 \dots N+S \end{cases}$$



donde:

C_t^N : Costos de operación y mantenimiento asociados a la nueva infraestructura, en el período t de la Concesión.

C_t^0 : Costos de operación y mantenimiento asociados a la infraestructura existente en el período t de la Concesión, por efecto de la nueva inversión.

T_t : Monto de impuestos en el período t.

$$T_t = F_t \times UB_t \text{ si } UB_t \geq 0; \text{ o } T = 0 \text{ si } UB_t < 0 \quad (\text{Fórmula 4})$$

donde:

F_t : Tasa de impuesto a las utilidades consideradas en el período t.
 T_t : El nivel de impuestos considerando la tasa (porcentaje) F_t aplicada sobre las utilidades brutas en cada período, si éstas resultan positivas; y cero si éstas resultan negativas.

Las utilidades brutas se calculan en la siguiente manera:

$$UB_t = L_t + \min (Ub_{t-1}, 0), \text{ con } L_t = Y_t - C_t - D_t$$

(Fórmula 5)

donde $\min (...)$ es el mínimo de los valores entre los dos argumentos dentro de los paréntesis.

La expresión UB_t representa la utilidad bruta en el período t, la cual se calcula como los ingresos menos los costos de operación y mantenimiento menos la depreciación o amortización de la inversión (D_t) asociados a la nueva inversión en el período t, más la utilidad bruta del período anterior si ella resulta negativa.

La tasa de descuento "r" estará dada por:

r = 15.95% correspondiente a la rentabilidad o TIR del Proyecto proyectada por el Concesionario según su oferta. Esta tasa nominal deberá ser ajustada para obtener la tasa real, ya que la misma fue determinada con base en el "Flujo de Caja Proyectado" empleado por el Concesionario, asumiendo un 2% de inflación anual para el dólar de los Estados Unidos de América. Se utilizará la tasa real si los demás términos de la fórmula se calculan sin inflación.

Si al término del periodo $N+S$ la ecuación 1 no se verifica debido a diferencias entre los valores estimados y los efectivos del lado izquierdo de la ecuación 1 se procede a calcular

la diferencia o remanente que debe pagarse a favor del Concesionario o del Estado según sea el caso de la siguiente manera:

$$R_{\hat{N}+S} = \left[\sum_{i=k+1}^{N+S} \frac{Y_i - T_i - C_i}{(1+r)^{i-k}} - \sum_{i=k+1}^{\hat{N}+S} \frac{\hat{Y}_i - \hat{T}_i - \hat{C}_i}{(1+r)^{i-k}} \right] \times (1+r)^{\hat{N}+S-k} \quad (\text{Fórmula 7})$$



donde el símbolo $\hat{}$ representa el valor efectivo tomado por la variable en el período correspondiente y se aplica la siguiente regla:

Si $R_{\hat{N+S}} > 0$ el Estado deberá pagar $R_{\hat{N+S}}$ a la Sociedad Concesionaria (Fórmula 8)

Si $R_{\hat{N+S}} < 0$ el Concesionario deberá pagar $|R_{\hat{N+S}}|$ al Estado

El Concesionario deberá entregar una garantía de construcción equivalente al 5% del valor de las Nuevas Inversiones I_k con las condiciones y plazos de validez y entrega que sean acordados con el Concesionario.

El Concesionario deberá caucionar la obligación de entregar el remanente previsto, en el caso que $R_{N+S} < 0$, mediante una Garantía Bancaria cuyo monto, condiciones y plazo de entrega será determinado por el CNC en el decreto que aprueba la realización de Nuevas Inversiones. El atraso en la entrega de cualquiera de estas garantías hará merecedor al Concesionario de las multas correspondientes.

Si las partes hubieren acordado un aumento de tarifa como mecanismo de compensación de las Nuevas Inversiones, y éste produce una demanda inferior a la proyectada en la Estimación de Tránsito sin Inversión, el Concesionario tendrá derecho a que se le compense por dicha diferencia, mediante la aplicación de los mecanismos del reestablecimiento del equilibrio económico financiero. Para estos efectos, a partir de la implementación de la nueva tarifa, las partes verificarán anualmente la demanda real de tránsito, y la diferencia del tránsito real verificado con el tránsito proyectado servirá de base para el cálculo de la indemnización.

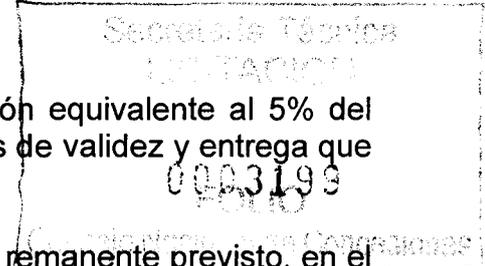
Se modifica la Cláusula 3.14.4, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.14.4 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de Nuevas Inversiones exigidas por la Administración Concedente

a) Disponibilidad presupuestaria: Antes de exigir al Concesionario una Nueva Inversión, la Administración Concedente deberá contar con recursos presupuestarios suficientes para enfrentar la erogación respectiva. Si la nueva inversión se prolonga durante más de un período presupuestario, la Administración Concedente deberá adoptar las previsiones necesarias para garantizar el pago de las obligaciones.

b) Forma de compensación: Si la Administración Concedente exigiere unilateralmente la realización de nuevas inversiones, ésta solo podrá compensarlas al Concesionario mediante aporte directo del Estado. Salvo que la Administración Concedente y el Concesionario acuerden lo contrario, el aporte del Estado debe hacerse en un solo momento.

c) Monto de compensación: El monto de la compensación por Nuevas Inversiones exigidas por la Administración Concedente deberá ser acordado entre ésta y el Concesionario. La compensación deberá incluir el costo de las Nuevas Inversiones más



[Handwritten signature]

un porcentaje de utilidad razonable para el tipo de inversión de que se trate, que nunca será inferior al 15.95% anual.

d) Reestablecimiento del equilibrio financiero: Si las Nuevas Inversiones exigidas por la Administración Concedente alteraran el equilibrio financiero de la concesión en perjuicio del Concesionario, la Administración Concedente estará obligada a reestablecerlo mediante pago directo al Concesionario. Las otras formas de reestablecimiento del equilibrio financiero no podrán ser utilizadas por la Administración Concedente si el desequilibrio fuere producto de su exigencia de nuevas inversiones. Las partes acordarán el monto por compensar, de conformidad con las reglas dispuestas en este contrato con respecto al reestablecimiento del equilibrio financiero.

e) Falta de acuerdo: De no llegarse a un acuerdo con respecto al monto de compensación por la Nueva Inversión y el desequilibrio financiero que pudiere ocasionarse, tal determinación será resuelta mediante el mecanismo de resolución de conflictos previsto en este contrato. Para tales efectos, los árbitros deberán respetar los parámetros mínimos de compensación dispuestos en los párrafos anteriores.

SEXTO: Se incluyen las siguientes cláusulas:

Se incluye una nueva, Cláusula 2.18, "Inversiones Consustanciales", la cual debe leerse de la siguiente manera:

2.18 Inversiones Consustanciales.

Las ampliaciones del tramo Ciudad Colón - Orotina a 4 carriles, la ampliación Orotina - Caldera a 4 carriles y la ampliación a 6 carriles del tramo San José-Ciudad Colón son parte integral del objeto de este contrato, cuya realización está supeditada a los niveles de servicio de la carretera exigidos al Concesionario en este contrato.

Las obras antes mencionadas se consideran consustanciales al objeto de esta concesión, y su desarrollo depende básicamente de que se produzcan las condiciones previstas en el Cartel. El costo de dichas obras no se considerará dentro del límite de 25% del monto total de la inversión del Concesionario, que establece el artículo 48.2 de la Ley de Concesiones, quedando obligado el Concesionario a construirlas y operarlas una vez que se demuestre su necesidad y la Administración Concedente así lo resuelva; todo lo anterior, de acuerdo con la Cláusula 3.20 de este Contrato.

En general, la realización de estas inversiones dependerá de la demanda real del proyecto, y en caso de que durante la explotación se anticipe la ocurrencia de una congestión temprana de algún tramo, intersección o intercambio, el Concesionario deberá realizar los estudios técnicos y hacer una propuesta técnica y económica a la Administración Concedente cuando se alcance un grado de congestión del 70% (relación volumen – capacidad igual a 0,70) o superior.

Secretaría Técnica
LICITACION
0003198



El cálculo de este valor límite deberá obtenerse mediante la aplicación detallada de los procedimientos del Manual de Capacidad de Carreteras de 1997, 2000 o versión posterior, publicado por el "Transportation Research Board" de Estados Unidos de América, pero considerando los ajustes correspondientes a las condiciones de operación de Costa Rica. Para tal efecto se debe considerar que en Costa Rica el flujo de saturación ideal de una autopista es de 2.200 vehículos livianos por hora por carril, y que el flujo de saturación ideal de una carretera de dos carriles (uno por sentido) es de 3.400 vehículos livianos por hora en ambos carriles.

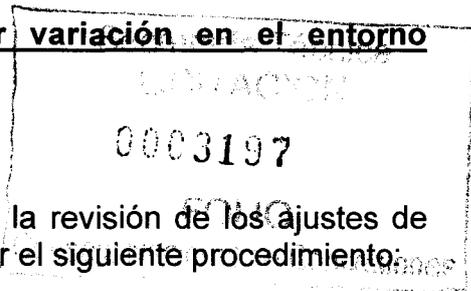
Se incluye nueva Cláusula 3.9.1.1, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.1.1 Procedimiento para el Ajuste Tarifario por variación en el entorno económico.

3.9.1.1.1 Ajustes Ordinarios

Adicionalmente a lo establecido en la cláusula 3.9.1, para la revisión de los ajustes de tarifa referidos en las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4, deberán seguir el siguiente procedimiento:

- a. El Concesionario deberá informar al Gerente de Proyecto, por medio escrito, sobre la nueva estructura tarifaria propuesta por tipo de vehículo y por estación de peaje según la metodología correspondiente indicada en dichas cláusulas. El plazo previo para que el Concesionario presente este informe deberá ser suficiente para cubrir los 5 días hábiles correspondientes a la Administración Concedente para revisión, y los 5 días naturales para efectuar la comunicación a los usuarios por parte del Concesionario.
- b. El Concesionario deberá remitir la documentación de respaldo pertinente para justificar el monto de los ajustes según el inciso "c" de esta cláusula, incluyendo los supuestos básicos sobre índices de precios y tipos de cambio utilizados, con indicación de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje.
- c. Los documentos que debe presentar el Concesionario son los siguientes:
 - 1) Solicitud formal al Gerente del Proyecto de la revisión de dichos ajustes tarifarios.
 - 2) Memorias de cálculo con los respectivos supuestos debidamente documentados del valor del CPI-U a considerar sea el oficial para Estados Unidos de América para todos los bienes, el cual puede ser obtenido a través de INTERNET en el sitio www.bls.gov de dicha agencia y/o del tipo de cambio de venta de referencia diario publicado por BCCR (Banco Central de Costa Rica), el cual puede ser obtenido a través de INTERNET en el sitio www.bccr.fi.cr de dicho banco.
 - 3) La nueva estructura tarifaria propuesta para cada tipo de vehículo y por estación de peaje.

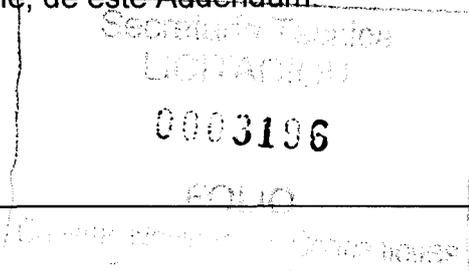


[Handwritten signature]

El Concesionario no presentará información adicional a la que se describe en este inciso.

- d. Una vez recibida la solicitud del Concesionario con la información de respaldo citada en el punto "c" anterior, el Gerente de Proyecto dispondrá del mismo plazo máximo de cinco (5) días hábiles para revisar y manifestar su no objeción a la solicitud de ajuste de la tarifa.
- e. Si el Gerente de Proyecto detecta errores materiales en el cálculo aritmético o en los supuestos por parte del Concesionario, se lo comunicará de inmediato al Concesionario dentro del plazo establecido en el punto "d" anterior, con el objeto de enmendarlo.
- f. Transcurrido el plazo de cinco (5) días hábiles sin que el Gerente de Proyecto, manifieste su no objeción, el Concesionario procederá a aplicar los ajustes respectivos.
- g. Para tales efectos, el Concesionario informará de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje a los usuarios, con al menos cinco (5) días naturales de anticipación a su entrada en vigencia, para lo cual deberán ser publicadas en forma destacada en dos medios de prensa de mayor circulación, y por medio de letreros y avisos temporales en la misma carretera concesionada y en especial en los alrededores de las estaciones de cobro.
- h. No obstante lo anterior, todas las tarifas que hubieran sido aplicadas en virtud de la falta de respuesta de la Administración Concedente dentro del plazo respectivo, deberán ser revisadas, y si es procedente, serán ajustadas por el Concesionario a más tardar en la siguiente revisión trimestral, cuando se hubiere verificado errores en su cálculo aritmético.
- i. Si el Gerente de Proyecto determinare que hay errores de cálculo aritmético o en la definición de los supuestos indicados en el punto "c" anterior, se lo comunicará de inmediato al Concesionario. Si, a pesar de dichos errores, el Concesionario procediere a aplicar la nueva estructura tarifaria propuesta, se podrá hacer sujeto de imposición de la multa correspondiente, de conformidad con este Contrato. Para estos efectos, incluyendo imposición de multas, se seguirá el proceso de conciliación y arbitraje previsto en el capítulo 9 "Solución de diferencias" de este Contrato.

El Gerente de Proyecto es el responsable de asegurar que este procedimiento sea utilizado cada vez que el Concesionario presente su solicitud de "Ajustes ordinarios de las tarifas" al CNC, misma que deberá venir acompañada por el formulario #1, Formulario de Presentación de Informe, de este Addendum.



Se incluye nueva Cláusula 3.9.1.1.2, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.1.1.2 Ajustes Extraordinarios

De acuerdo con las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4, los ajustes por devaluación o variación de precios se aplicarán en forma anticipada y extraordinaria si la devaluación o inflación acumulada, según sea el caso, tuviesen una variación absoluta igual o superior al cinco por ciento antes de que se concrete el respectivo plazo de ajuste ordinario, de acuerdo con el procedimiento establecido en la Cláusula 3.9.1 de este Contrato. La aplicación de tales ajustes por devaluación o inflación extraordinarias no interrumpen el plazo para aplicar la siguiente revisión ordinaria anual o trimestral, según sea el caso, de modo que las fechas de ajuste se mantendrán fijas durante todo el plazo de la concesión.

En estos casos, la Secretaría Técnica del CNC tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles, contados a partir del día en que el Concesionario presente la gestión ante el Gerente del Proyecto, para revisar la solicitud de reajuste y verificar los supuestos en los que el ajuste descansa.

Los ajustes de tarifa deberán seguir el mismo procedimiento descrito en la Cláusula 3.9.1.1.1 anterior, con la salvedad de que la revisión y no objeción será emitida por la Secretaría Técnica.

Se incluye nueva Cláusula 3.9.1.2, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.9.1.2 Procedimiento para el Ajuste Tarifario por aspectos relacionados con el Premio de Seguridad Vial y Congestión en Horas Punta.

En estos casos y de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 3.9.1 de este Contrato, el CNC tendrá un plazo máximo de 15 días hábiles, contados a partir del momento en que el Concesionario presentó su gestión al Gerente del Proyecto, para revisar y resolver si aprueba o rechaza la solicitud de reajuste de la nueva tarifa redondeada en colones.

Para la revisión de los ajustes de tarifa referidos en la cláusula 3.9.5, se deberá seguir el siguiente procedimiento:

- a. El Concesionario deberá informar al Gerente de Proyecto por medio escrito y deberá remitir la documentación de respaldo pertinente para justificar el monto de los ajustes según el punto "b" siguiente, con indicación de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje.
- b. Los documentos que debe presentar el Concesionario son los siguientes:
 - 1) Solicitud formal al Gerente del Proyecto de la revisión del ajuste tarifario.
 - 2) Memorias de cálculo debidamente documentadas.
 - 3) La nueva estructura tarifaria propuesta, para cada tipo de vehículo y por estación de peaje.

0003195

FOLIO

SECRETARÍA TÉCNICA DEL CNC

- c. Una vez recibida la solicitud del Concesionario con la información de respaldo citada en el punto anterior, la Administración Concedente dispondrá del plazo de quince (15) días hábiles para revisar y manifestar su criterio con respecto a la solicitud del ajuste.
- d. Recibida la notificación de conformidad de la nueva tarifa o vencido el plazo de quince (15) días hábiles sin que la Administración Concedente se manifieste, el Concesionario informará de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje a los usuarios, con al menos cinco (5) días naturales de anticipación a su entrada en vigencia, para lo cual deberán ser publicadas en forma destacada en dos medios de prensa de mayor circulación y por medio de letreros y avisos temporales en la misma carretera concesionada y en especial en los alrededores de las estaciones de cobro.

El Gerente de Proyecto es el responsable de asegurar que este procedimiento sea utilizado cada vez que el Concesionario presente su solicitud de "Procedimiento para el Ajuste Tarifario por aspectos relacionados con el Premio de Seguridad Vial y Congestión en Horas Punta".

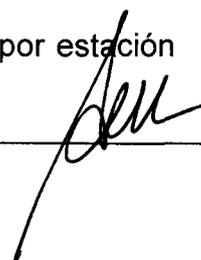
Se incluye nueva Cláusula 3.9.1.3, y debe de leerse de la manera siguiente:

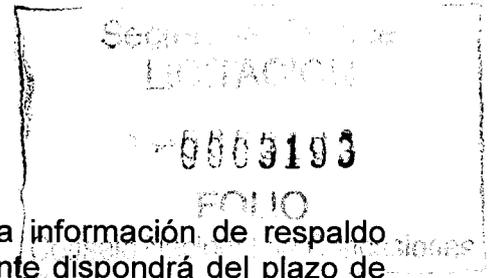
3.9.1.3 Procedimiento para el Ajuste Tarifario por aspectos relacionados con la ejecución de Nuevas Inversiones o Inversiones Consustanciales y como posible mecanismo de indemnización para reajustar el equilibrio económico-financiero del Concesionario.

En estos casos y de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 3.9.1 de este Contrato, el CNC tendrá un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, contados a partir del momento en que el Concesionario presentó su gestión al Gerente del Proyecto, para revisar y no objetar la solicitud de reajuste de la nueva tarifa redondeada en colones.

Para la revisión de los ajustes de tarifa acordados por ambas partes en relación a Nuevas Inversiones o Inversiones Consustanciales o aprobados para reajustar el equilibrio económico-financiero del Concesionario, se deberá seguir el siguiente procedimiento:

- a. El Concesionario deberá informar al Gerente de Proyecto por medio escrito y deberá remitir la documentación de respaldo pertinente para justificar el monto de los ajustes según el punto "b" siguiente, con indicación de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje.
- b. Los documentos que debe presentar el Concesionario son los siguientes:
 - 1) Solicitud formal al Gerente del Proyecto de la revisión del ajuste tarifario.
 - 2) Memorias de cálculo debidamente documentadas.
 - 3) La nueva estructura tarifaria propuesta para cada tipo de vehículo y por estación de peaje.





- c. Una vez recibida la solicitud del Concesionario con la información de respaldo citada en el punto anterior, la Administración Concedente dispondrá del plazo de cinco (5) días hábiles, para revisar y manifestar su no-objeción a la solicitud del ajuste tarifario.
- d. Transcurrido el plazo de cinco (5) días hábiles sin que la Administración Concedente manifieste su no-objeción al cálculo aritmético del ajuste tarifario, el Concesionario procederá a aplicar los ajustes respectivos.
- e. Para tales efectos, el Concesionario informará de la nueva estructura de tarifas por tipo de vehículo y por estación de peaje a los usuarios, con al menos cinco (5) días naturales de anticipación a su entrada en vigencia, para lo cual deberán ser publicadas en forma destacada en dos medios de prensa de mayor circulación, y por medio de letreros y avisos temporales en la misma carretera concesionada y en especial en los alrededores de las estaciones de cobro.
- f. No obstante lo anterior, todas las tarifas que hubieran sido aplicadas en virtud de la falta de respuesta de la Administración Concedente dentro del plazo respectivo, deberán ser revisadas y, si es procedente, serán ajustadas por el Concesionario a más tardar en la siguiente revisión trimestral, cuando se hubiere verificado errores en su cálculo aritmético.
- g. Si el Gerente de Proyecto determinare que hay errores de cálculo aritmético o en la definición de los supuestos indicados en el punto "b" anterior, se lo comunicará de inmediato al Concesionario. Si, a pesar de dichos errores, el Concesionario procediere a aplicar la nueva estructura tarifaria propuesta, se podrá hacer sujeto de imposición de la multa correspondiente, de conformidad con este Contrato. Para estos efectos, incluyendo imposición de multas, se seguirá el proceso de conciliación y arbitraje previsto en el capítulo 9 "Solución de diferencias" de este Contrato.

El Gerente de Proyecto es el responsable de asegurar que este procedimiento sea utilizado cada vez que el Concesionario presente su solicitud de "Procedimiento para el Ajuste Tarifario por aspectos relacionados con la ejecución de Nuevas Inversiones o Inversiones Consustanciales".

Se incluye nueva Cláusula 3.20, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.20 Consideración de Inversiones Consustanciales

Las Inversiones Consustanciales en la etapa de construcción serán construidas o contratadas por el Concesionario. Los volúmenes de obra se presupuestarán tomando como referencia los precios unitarios propuestos por el adjudicatario en su oferta económica.

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

Los precios unitarios de cada uno de los aspectos involucrados en las obras de las Inversiones Consustanciales exigidas durante la etapa de explotación, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y la Administración Concedente. Las diferencias en cada una de ellas se resolverán por la Comisión Conciliadora, con fundamento en dos peritajes, uno contratado por la Administración Concedente y otro por la Sociedad Concesionaria; pudiendo la Comisión Conciliadora ordenar un tercer peritaje para los mismos efectos o establecer otro procedimiento en el mismo sentido. Los peritajes deberán ser realizados por empresas consultoras debidamente calificadas en las áreas y especialidades que correspondan de acuerdo a las obras por realizar.

Cuando estas inversiones sean compensadas, total o parcialmente con un aumento en las tarifas de peaje, deberán ajustarse proporcionalmente a dicho aumento la tabla 3.5 de este Contrato, relativa a Garantía de Ingresos Mínimos, según se dispone en la Cláusula 3.7.4, y la Tabla de Coparticipación contenida en la cláusula 3.7.6 de este Contrato, relativa a la coparticipación de los ingresos por peaje, para que no se distorsione el pago de la compensación por estas inversiones.

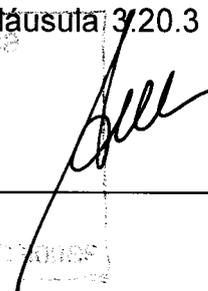
Se incluye nueva Cláusula 3.20.1, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.20.1 Inversiones Consustanciales Convenidas entre la Administración y el Concesionario

Si durante el plazo de la concesión, la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en la cláusula 2.18 de este Contrato, se procederá a la suscripción de un convenio complementario al referido Contrato de Concesión, el que deberá ser aprobado por las partes y refrendado por las entidades regulatorias correspondientes, en los siguientes términos:

- Se deberá elaborar un informe técnico que acredite la insuficiencia de la obra y la conveniencia para el interés público de ampliar o mejorar las obras.
- El informe deberá contener como mínimo un detalle de las obras a construir incluyendo las especificaciones técnicas generales, el fundamento del por qué son requeridas, los valores estimados de los costos de construcción y mantenimiento y los plazos en que debieran ser ejecutadas.
- Una vez que exista acuerdo entre las partes sobre las nuevas obras, se elaborará un presupuesto desglosado por partidas importantes del presupuesto estimado de inversión que contendrá, al menos lo siguiente: costos de los principales rubros de los costos de construcción y equipos, gastos de supervisión y control, gastos de ingeniería, seguros y expropiaciones, para conocimiento y aprobación de la Administración Concedente.
- Para la valoración de las obras, y ejecución de las mismas, se utilizará el procedimiento establecido en la Cláusula 3.20 y en las Bases Técnicas del presente contrato.
- La indemnización o compensación se regirá por lo establecido en la cláusula 3.20.3 de este Contrato.

SECRETARÍA DE OBRAS
Y SERVICIOS
0003192
FOLIO
12



El Concesionario no podrá oponerse a realizar las Inversiones Consustanciales que cumplan con los siguientes criterios:

- a) La tasa interna de retorno para el Concesionario asociada con las Inversiones Consustanciales deberá ser, por lo menos, igual a la tasa interna de retorno indicada en su oferta económica, equivalente a 15.95%, calculada con un 2% de inflación anual, según se define en la Cláusula 3.20.3 de este Contrato.
- b) Al momento de que se requiera las Inversiones Consustanciales, los ingresos por peajes del Concesionario desde el inicio de la concesión y hasta la fecha en que la inversión deba realizarse, deberán ser por lo menos del 90% de los ingresos por peajes indicados por el Concesionario en su oferta económica.
- c) Los ingresos adicionales estimados que se vayan a generar con las Inversiones Consustanciales deben ser suficientes para considerar a las Inversiones Consustanciales como bancables.
- d) La razón de cobertura de deuda (DSCR) de todo el proyecto (incluyendo la inversión inicial, Nuevas Inversiones e Inversiones Consustanciales) no deberá ser menor a la obligación asumida por el Concesionario en sus convenios de préstamo con los bancos que financian el proyecto.

En caso de que las entidades que financiarán la Inversión Consustancial no estén dispuestas a financiar el 100% de esa nueva inversión, el Concesionario sólo deberá aportar la porción del monto no financiado por los bancos que le permita mantener y no superar el 20% de la relación deuda-patrimonio exigida por este Contrato, y la Administración Concedente deberá asumir la restante porción no cubierta por los bancos, si la hubiere, con el propósito de mantener la obligación del Concesionario de no oponerse a convenir las Inversiones Consustanciales.

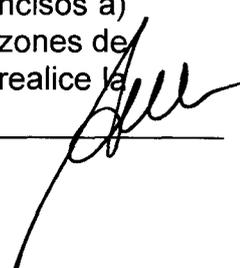
En los casos en que una parte de la indemnización o compensación consistiera en un aumento en las tarifas de peaje, entonces el Valor Presente de los ingresos por peaje y las tablas de coparticipación deberán ser ajustados tomando en consideración los efectos de las Inversiones Consustanciales en los ingresos del Concesionario.

En caso de no existir acuerdo entre la Administración Concedente y el Concesionario sobre si la Inversión Consustancial cumple o no con los criterios descritos, se someterá el asunto a arbitraje en los términos y condiciones establecidos en este contrato. En tal caso, el tribunal arbitral deberá decidir únicamente si el proyecto de Inversión Consustancial cumple con los criterios indicados en los párrafos "a" al "d" de esta cláusula.

Se incluye nueva Cláusula 3.20.2, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.20.2 Inversiones Consustanciales exigidas por la Administración Concedente

En caso de que las partes no pudieren convenir la realización de una Inversión Consustancial por no cumplirse con alguno de los criterios establecidos en los incisos a) al d) de la cláusula 3.20.1 anterior, la Administración Concedente, fundada en razones de interés público, podrá en todo caso exigir unilateralmente al Concesionario que realice la



Inversión Consustancial respectiva. El plazo máximo para que la Administración Concedente pueda ordenar este tipo de Inversión Consustancial es de hasta 2 años antes de que expire el plazo de la concesión.

Para la determinación de las obras, su valoración y ejecución, se utilizarán los procedimientos establecidos en las Bases Técnicas y en la Cláusula 3.20 del presente Contrato.

Toda Inversión Consustancial que se realice por imposición unilateral de la Administración Concedente, deberá ser compensada mediante pago directo y en efectivo al Concesionario, de conformidad con la cláusula 3.20.4 de este Contrato. Los demás mecanismos de compensación previstos en este contrato NO podrán ser utilizados por la Administración Concedente para compensar las Inversiones Consustanciales que ésta le ordene al Concesionario con base en el ejercicio de su potestad de modificación unilateral del contrato. Para estos efectos, la Administración Concedente deberá convenir con el Concesionario sobre el precio de la Inversión Consustancial que sea impuesta.

0003190

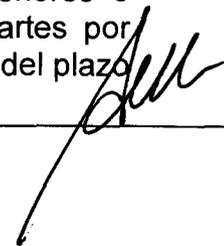
Por razones de interés público, la Administración Concedente podrá realizar a través de un tercero, en el tramo considerado para la realización de las Inversiones Consustanciales, las obras que estime pertinentes siempre que éstas no hayan podido ser exigidas al Concesionario o convenidas con él, en virtud de lo dispuesto en estas bases.

En este caso, y siempre que no haya podido ser convenido o exigido al Concesionario, las obligaciones de mantenimiento, reparación y eventual reconstrucción de las obras construidas, será responsabilidad de la Administración Concedente, así como la eventual responsabilidad frente a terceros por el estado en que se encuentren estas obras. En el evento de que la realización de dichas obras tuviere un impacto significativo en el régimen económico de la concesión, las partes acordarán el ajuste del equilibrio económico del contrato de concesión, tomando en cuenta la recuperación de costos y los ingresos adicionales derivados de las mejoras realizadas por la Administración Concedente

Se incluye nueva Cláusula 3.20.3, y debe de leerse de la manera siguiente:

3.20.3 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de Inversiones Consustanciales convenidas por la Administración Concedente y el Concesionario:

La Administración Concedente compensará la construcción de las Inversiones Consustanciales, mediante un aumento de tarifas; un aumento del plazo de la concesión; un aumento del Valor Presente de los Ingresos por Peaje de la Concesión solicitados por el Adjudicatario en su Oferta Económica; con un aporte del Estado que podrá ser realizado de una sola vez o por anualidades, una combinación de los anteriores o cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente. Las partes por mutuo acuerdo definirán el monto y la forma de las indemnizaciones. La suma del plazo



original, el cual se contabiliza a partir de la fecha de inicio de las obras indicada en el contrato de concesión, incluye el periodo de la etapa de construcción más las prórrogas aprobadas, no podrá exceder el máximo de 50 años establecido en la LCOP.

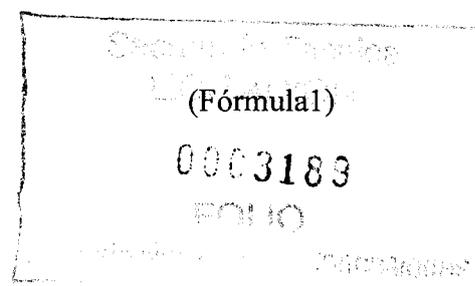
El acuerdo de Inversión Consustancial debe incluir una estimación de tránsito por el plazo restante de la Concesión, que no considere las implicaciones que la Inversión Consustancial pueda tener en el tránsito (Estimación sin Inversión). Adicionalmente, debe incluir una estimación de tránsito que refleje los efectos esperados de la Inversión Consustancial (Estimación con Inversión, o Qt). Ambas estimaciones deben ser acordadas por las partes.

Para la determinación del valor de los costos de operación y mantenimiento asociados, las estimaciones de flujos vehiculares, el Concesionario presentará un peritaje a la Administración Concedente en el plazo que el Gerente de Proyecto determine a través del Libro de Obra o de Explotación según corresponda, que no podrá ser inferior a 90 días. Si el Concesionario no presentare dicho peritaje o la Administración Concedente no estuviere de acuerdo con él, contratará un segundo peritaje y podrá proponérselo al Concesionario. En todo caso la Administración Concedente deberá enviar la propuesta del segundo peritaje a más tardar 180 días después del plazo fijado por el Gerente de Proyecto o de recibida la propuesta inicial del Concesionario, en caso contrario se entenderá por aceptada la propuesta realizada por el Concesionario.

Las Inversiones Consustanciales serán consideradas, para efectos de su forma de compensación, como independiente de la inversión original. El mecanismo de indemnización o compensación al Concesionario por las Inversiones Consustanciales convenidas, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

En el período k las partes acordarán la combinación de tarifas, plazos y/o subsidios de modo de satisfacer la siguiente expresión:

$$\sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{Y_t - T_t}{(1+r)^{t-k}} = I_k + \sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{C_t}{(1+r)^{t-k}}$$



Donde:

- Ik = Inversiones Consustanciales definida en el período k de concesión
- N = Plazo esperado de término de la concesión antes de la solicitud de la nueva inversión (años remanentes en la concesión)
- S = Plazo fijo adicional convenido como componente del pago de las nuevas inversiones
- K= Período de la concesión transcurrido hasta el momento del ajuste
- Yt = Los ingresos estimados asociados a la nueva inversión en el período t, los cuales corresponderán a lo siguiente:

[Handwritten signature]

$$Y_t = \begin{cases} \rho_t P_k Q_t + G_t & t = k+1, \dots, N \\ (1 + \rho_t) P_k Q_t + G_t & t = N+1, \dots, N+S \end{cases} \quad (\text{Fórmula 2})$$

Donde:

- P_k : Vector de tarifas vigentes en el periodo k previo a la solicitud de las Inversiones Consustanciales
- Q_t : Vector de vehículos equivalentes estimados, de acuerdo con los factores de ponderación por tipo de vehículo definidos en la tabla 3.3, Cláusula 3.8.4 de este Contrato. La determinación de los flujos y demandas vehiculares asociados a la nueva inversión se realizará con información base común y metodologías de asignación y proyección de tránsito conocidas y de común aplicación.
- ρ_t : Fracción de aumento de la tarifa en el período t convenido como componente del pago de las Inversiones Consustanciales.
- G_t : Pago del Estado al Concesionario por las Inversiones Consustanciales en el período t convenido como componente del pago de las nuevas inversiones, si lo hubiere
- C_t : Costos de operación y mantenimiento asociados a las Inversiones Consustanciales en el período t, los cuales corresponderán a:

$$C_t = \begin{cases} C_t^N & t = k+1 \dots N \\ C_t^N + C_t^0 & t = N+1 \dots N+S \end{cases}$$

(Fórmula 3)

0003188

FOLIO

Donde:

- C_t^N : Costos de operación y mantenimiento asociados a las Inversiones Consustanciales, en el período t de la Concesión.
- C_t^0 : Costos de operación y mantenimiento asociados a la infraestructura existente en el período t de la Concesión, por efecto de la nueva inversión.
- T_t : Monto de impuestos en el período t.

$$T_t = F_t \times UB_t \text{ si } UB_t \geq 0; \text{ o } T = 0 \text{ si } UB_t < 0 \quad (\text{Fórmula 4})$$

Donde:

- F_t : Tasa de impuesto a las utilidades consideradas en el período t.
- T_t : El nivel de impuestos considerando la tasa (porcentaje) F_t aplicada sobre las utilidades brutas en cada período, si éstas resultan positivas; y cero si éstas resultan negativas.

Las utilidades brutas se calculan en la siguiente manera:

$$UB_t = L_t + \min (UB_{t-1}, 0), \text{ con } L_t = Y_t - C_t - Dt \quad (\text{Fórmula 5})$$

Donde $\min (...)$ es el mínimo de los valores entre los dos argumentos dentro de los paréntesis.

La expresión UB_t representa la utilidad bruta en el período t , la cual se calcula como los ingresos menos los costos de operación y mantenimiento menos la depreciación o amortización de la inversión (Dt) asociados a las Inversiones Consustanciales en el período t , más la utilidad bruta del período anterior si ella resulta negativa.

La tasa de descuento "r" estará dada por:

$r = 15.95\%$ correspondiente a la rentabilidad o TIR del Proyecto proyectada por el Concesionario según su oferta. Esta tasa nominal deberá ser ajustada para obtener la tasa real, ya que la misma fue determinada con base en el "Flujo de Caja Proyectado" empleado por el Concesionario, asumiendo un 2% de inflación anual para el dólar de los Estados Unidos de América. Se utilizará la tasa real si los demás términos de la fórmula se calculan sin inflación.

Si al término del periodo $N+S$ la ecuación 1 no se verifica debido a diferencias entre los valores estimados y los efectivos del lado izquierdo de la ecuación 1 se procede a calcular

la diferencia o remanente que debe pagarse a favor del Concesionario o del Estado según sea el caso de la siguiente manera:

$$R_{\hat{N}+S} = \left[\sum_{i=k+1}^{N+S} \frac{Y_i - T_i - C_i}{(1+r)^{i-k}} - \sum_{i=k+1}^{\hat{N}+S} \frac{\hat{Y}_i - \hat{T}_i - \hat{C}_i}{(1+r)^{i-k}} \right] \times (1+r)^{\hat{N}+S-k} \quad (\text{Fórmula 7})$$

Donde el símbolo $\hat{}$ representa el valor efectivo tomado por la variable en el período correspondiente y se aplica la siguiente regla:

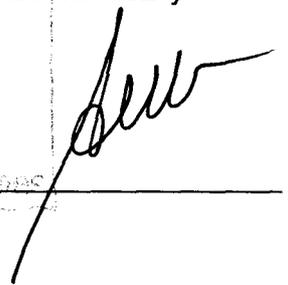
Si $R_{\hat{N}+S} > 0$ el Estado deberá pagar $R_{\hat{N}+S}$ a la Sociedad Concesionaria (Fórmula 8)

Si $R_{\hat{N}+S} < 0$ el Concesionario deberá pagar $|R_{\hat{N}+S}|$ al Estado

El Concesionario deberá entregar una garantía de construcción equivalente al 5% del valor de las Inversiones Consustanciales I_k con las condiciones y plazos de validez y entrega que sean acordados con el Concesionario.

0003187

FOLIO



El Concesionario deberá caucionar la obligación de entregar el remanente previsto, en el caso que $RN+S < 0$, mediante una Garantía Bancaria cuyo monto, condiciones y plazo de entrega será determinado por el CNC en el decreto que aprueba la realización de las Inversiones Consustanciales. El atraso en la entrega de cualquiera de estas garantías hará merecedor al Concesionario de las multas correspondientes.

Si las partes hubieren acordado un aumento de tarifa como mecanismo de compensación de las Inversiones Consustanciales, y éste produce una demanda inferior a la proyectada en la Estimación de Tránsito sin Inversión, el Concesionario tendrá derecho a que se le compense por dicha diferencia, mediante la aplicación de los mecanismos del reestablecimiento del equilibrio económico financiero. Para estos efectos, a partir de la implementación de la nueva tarifa, las partes verificarán anualmente la demanda real de tránsito, y la diferencia del tránsito real verificado con el tránsito proyectado servirá de base para el cálculo de la indemnización.

Se incluye nueva Cláusula 3.20.4, y debe de leerse de la manera siguiente:

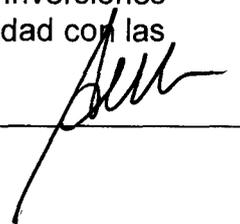
3.20.4 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de las Inversiones Consustanciales exigidas por la Administración Concedente

a) Disponibilidad presupuestaria: Antes de exigir al Concesionario la realización de una Inversión Consustancial, la Administración Concedente deberá contar con recursos presupuestarios suficientes para enfrentar la erogación respectiva. Si las Inversiones Consustanciales se prolongan durante más de un periodo presupuestario, la Administración Concedente deberá adoptar las previsiones necesarias para garantizar el pago de las obligaciones.

b) Forma de compensación: Si la Administración Concedente exigiere unilateralmente la realización de Inversiones Consustanciales, ésta solo podrá compensarlas al Concesionario mediante aporte directo del Estado. Salvo que la Administración Concedente y el Concesionario acuerden lo contrario, el aporte del Estado debe hacerse en un solo momento.

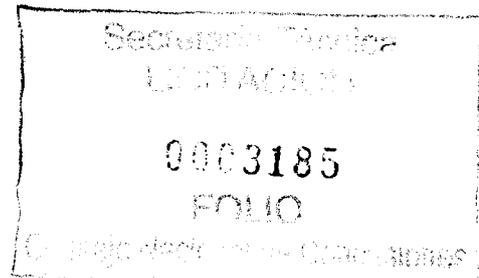
c) Monto de compensación: El monto de la compensación por Inversiones Consustanciales exigidas por la Administración Concedente deberá ser acordado entre ésta y el Concesionario. La compensación deberá incluir el costo de las Inversiones Consustanciales más un porcentaje de utilidad razonable para el tipo de inversión de que se trate, que nunca será inferior al 15.95% anual.

d) Reestablecimiento del equilibrio financiero: Si las Inversiones Consustanciales exigidas por la Administración Concedente alteraran el equilibrio financiero de la concesión en perjuicio del Concesionario, la Administración Concedente estará obligada a reestablecerlo mediante pago directo al Concesionario. Las otras formas de reestablecimiento del equilibrio financiero no podrán ser utilizadas por la Administración Concedente si el desequilibrio fuere producto de su exigencia de Inversiones Consustanciales. Las partes acordarán el monto por compensar, de conformidad con las



reglas dispuestas en este contrato con respecto al reestablecimiento del equilibrio financiero.

e) Falta de acuerdo: De no llegarse a un acuerdo con respecto al monto de compensación por las Inversiones Consustanciales y el desequilibrio financiero que pudiere ocasionarse, tal determinación será resuelta mediante el mecanismo de resolución de conflictos previsto en este contrato. Para tales efectos, los árbitros deberán respetar los parámetros mínimos de compensación dispuestos en los párrafos anteriores.



Nuevas Tarifas en colones (sin redondeo)					
		Tipo de Vehiculo			
		Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 4

ANEXO No. 10

Secretaría de Fomento
 LICITACION
 0003184
 FOLIO
 1

[Handwritten signature]

En fe del cumplimiento de lo dispuesto en este Addendum y sus Anexos, firmamos en la ciudad de San José, Costa Rica, el día 10 de junio del año 2004.

[Handwritten signature]

**MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**

[Handwritten signature]

Por SOCIEDAD CONCESIONARIA

13 AGO 2004

APROBADO

Controloría General de la República

REFRENDO CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Este contrato se refrenda conforme a los terminos y condiciones del contrato 9438-2004 que queda incorporado.



Estado de Cuentas
13/08/04
0003182
FOUO
Cuentas de la Contraloría General de la República

[Handwritten mark]