

## Bancabilidad en proyectos de transporte público en Chile, Colombia, México y Perú

Marzo 2025

En el ámbito del transporte en Latinoamérica, durante los últimos años se ha vivido un crecimiento significativo en proyectos de infraestructura destinados a mejorar la calidad de vida para la población. Países como Chile, Colombia, México y Perú enfrentan desafíos y oportunidades de cara a la bancabilidad de dichos proyectos, entendida como la capacidad de los mismos para resultar atractivos, tanto para los *sponsors* como para los financistas, a fin de asegurar el financiamiento necesario para su construcción y operación.

En este documento ofrecemos un panorama de algunos de los principales aspectos a tener en cuenta en relación con la bancabilidad de proyectos de transporte público impulsados por cada país.

### Chile

#### Cartera de proyectos de concesiones de obra pública

En el contexto del desarrollo y mejoramiento de la actual infraestructura de transporte público en el país, una de las modalidades impulsadas por el Gobierno de Chile ha sido el sistema de concesiones de obra pública desarrollado mediante un programa de asociaciones pública-privada (o, por sus siglas, APP).

En este sentido, si bien dicha práctica se encuentra bastante asentada y estructurada en Chile, existen diversas oportunidades de inversión (y, consecuentemente, financiamiento y desarrollo de proyectos) en la materia. Respecto al desarrollo de futuras concesiones de obra pública asociadas a sistemas de transporte público podemos mencionar: el tren Valparaíso-Santiago, el Teleférico Valparaíso, el Teleférico Alto Hospicio – Iquique, el Teleférico de Puerto Montt, el Tranvía Viña del Mar-Reñaca, el Plan de Ciclovías y el [proyecto de Paraderos Digitales](#). Todas estas obras están llamadas a ser un importante aporte en el mejoramiento y fortalecimiento del sistema de transporte público en el país.

Lo anterior se suma, además, a las obras que ya se encuentran en etapa de construcción o de operación (o una mixta: concesiones en operación y construcción). Bajo esta modalidad, se está desarrollando o se ha desarrollado importante infraestructura como, por ejemplo, la Concesión Teleférico Bicentenario o la Segunda Concesión Aeropuerto de Santiago, Arturo Merino Benítez.

Dentro de los desafíos que presenta un financiamiento bajo esta modalidad y de los aspectos que los financistas generalmente tienen en consideración al momento de evaluar la bancabilidad, encontramos, en primer lugar, una correcta valoración de la ecuación económica-financiera y la distribución de riesgos bajo el contrato de concesión de obra pública. Además, será relevante realizar un correcto análisis, entre otros, del contrato de EPC (el que, por regla general, estará configurado bajo el principio *back to back*), la obtención de los permisos relevantes, la correcta constitución de la sociedad concesionaria y causales de terminación anticipada del contrato de concesión de obra pública.

De manera adicional, entre los aspectos de bancabilidad relevantes a destacar, podemos mencionar el hecho que se encuentra expresamente contemplado (y permitido) en la legislación

nacional: la posibilidad de que el concesionario pueda otorgar en prenda, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contraiga con sus financistas, tanto el contrato de concesión como los ingresos y flujos futuros que provengan de dicha concesión.

En este sentido, Chile presenta un mercado con una experiencia relevante en este tipo de asociaciones entre el mundo público y privado. Con una legislación ya decantada, participantes (licitantes y Gobierno de Chile) con trayectoria en la materia y mecanismos robustos de solución de controversias, es de esperar que los mencionados proyectos sean una importante alternativa de inversión y de participación de desarrolladores, bancos e instituciones financieras con interés en participar en dicho proyecto y/o financiamiento.

### **Financiamiento de buses (eléctricos)**

Por otro lado, una necesidad fundamental en Chile, en el contexto del crecimiento de las ciudades y aumento de población en las mismas, es la implementación de transporte público.

Para tales efectos, y alineado con otros desafíos como el medioambiental, se ha profundizado en los últimos años la paulatina implementación de flotas de buses eléctricos en ciudades como Santiago.

En este sentido, una interesante estrategia que ha venido desarrollando el Gobierno de Chile es la de licitar el uso de vías para la prestación del servicio urbano de transporte público de pasajeros. En dicho contexto, el adjudicatario de tal concesión deberá, en primer lugar, constituir la sociedad concesionaria. Adicionalmente, surgirán otras obligaciones para el adjudicatario como serán proveer los buses para servir dichas vías concesionadas, junto con la suscripción y entrega de garantías de fiel cumplimiento.

Precisamente, estas dos últimas actividades (provisión de buses y entrega de garantías) presentan una importante oportunidad de financiamiento en Chile. Tras la adjudicación, surgirá la necesidad de suministrar tales buses (en ciertos casos, eléctricos), para lo cual se podrá celebrar un contrato de financiamiento para la provisión de los buses eléctricos.

Entre los aspectos a destacar respecto a la bancabilidad de este tipo de proyectos, es que, al menos en la experiencia reciente, los ingresos para el financiamiento de estas concesiones están compuestos, por una parte, por los pasajes que pagarán los usuarios de dicho transporte, pero, además, por recursos provenientes del Estado de Chile (esta última fuente de ingresos constituye una fuente de financiamiento permanente para el sistema de transporte público, conforme a lo establecido en la ley de presupuestos del sector público de cada año).

De manera adicional, en el contexto de las últimas licitaciones de uso de vías, se ha contemplado expresamente la posibilidad de que la sociedad concesionaria pueda ceder sus derechos bajo dicha concesión a terceras partes (en este caso, los acreedores). Previa notificación de dicha cesión realizada al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile, se realizarán los pagos directamente al cesionario (la cesión de más de un porcentaje de dichos derechos requerirá la autorización de tal ministerio). Ello, en la medida que sea replicado en licitaciones futuras, constituirá un importante aliciente en la participación de financistas dispuestos a contribuir en el sector.

## **Colombia**

Con el objetivo de mejorar la función administrativa y fomentar el desarrollo de distintos servicios públicos, protegiendo a la vez la sostenibilidad fiscal y financiera del Estado, en Colombia se han desarrollado dos regímenes contractuales mediante los cuales los particulares pueden contratar

con el Estado la prestación de servicios públicos: el esquema de concesión bajo la ley 80 de 1993 y el esquema de Asociaciones Público Privadas (APPs) cuyo régimen está regulado por la ley 1508 de 2012. Cada uno de estos mecanismos tiene sus propias características y desafíos que deben ser tenidos en cuenta desde un análisis de bancabilidad, en miras de corroborar la factibilidad financiera de un proyecto. Las diferencias más relevantes que debe tener en cuenta un potencial prestamista son:

Ley 80 de 1993	Ley APP
La remuneración puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades. Bajo este esquema existe mayor flexibilidad en la estructuración de la remuneración del concesionario que bajo el esquema de APP.	Al igual que en la concesión, la remuneración puede consistir en derechos, tarifas, tasas o valorizaciones. Sin embargo, el pago está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto (unidades funcionales). Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista.
El plazo es el que se haya pactado en el contrato y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario.	Los contratos de APP tienen un plazo máximo de 30 años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, en cuyo caso se requiere un concepto previo favorable de la administración.
Se puede pactar el pago de anticipo.	No es posible pactar anticipo.
Los aportes estatales se empiezan hacer desde la etapa de construcción.	Los aportes estatales se hacen a partir de la etapa de operación y mantenimiento.
Los pagos adicionales no pueden superar el 50% de valor inicial del contrato.	Los pagos adicionales proveniente del erario público no pueden superar el 20% de valor inicial del contrato.

Ahora bien, actualmente en Colombia destacan los siguientes proyectos de infraestructura de transporte:

## Financiación SITP Fase VI

En los últimos años, la Alcaldía Distrital de Bogotá, como parte de su estrategia de protección ambiental y modernización del sistema de transporte, ha implementado diversas iniciativas y licitaciones con el objetivo de minimizar las emisiones contaminantes generadas por el transporte público. En este contexto, se ha promovido la adquisición e incorporación de flotas de buses eléctricos, con la meta de reemplazar progresivamente los vehículos que operan con combustibles fósiles. Este ambicioso plan busca que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) alcance la neutralidad en carbono, contribuyendo al cumplimiento de los compromisos ambientales del país y mejorando la calidad del aire en la capital.

La creciente demanda de transporte público en Bogotá, junto con la necesidad de avanzar en la transición energética, convierte este tipo de proyectos en una oportunidad atractiva de inversión para entidades financieras, inversionistas institucionales y empresas del sector. Para facilitar su

implementación, el gobierno local ha estructurado un esquema basado en dos tipos de concesiones:

- **Concesiones de operación:** incluyen la gestión y mantenimiento de los buses, así como la construcción y adecuación de la infraestructura necesaria para su funcionamiento. Este modelo garantiza la sostenibilidad operativa del sistema a largo plazo.
- **Concesiones de provisión:** abarcan la adquisición e importación de los buses, asegurando la disponibilidad de la flota y su renovación conforme a los estándares tecnológicos y ambientales establecidos.

Sobre este proyecto resulta oportuno destacar que, a diferencia de las concesiones de Fase V, en este caso los concesionarios tanto de operación como de provisión no se podrán presentar conjuntamente a la licitación, es decir, que resulta probable que los concesionarios de un mismo lote de buses sean de *sponsors* distintos, lo que genera un reto adicional en la bancabilidad del proyecto, dado que los riesgos deberán ser debidamente asignados entre terceros que no forman parte del mismo grupo.

### Metro de Bogotá: Líneas 1 y 2

Al igual que la financiación de la Fase VI del SITP, la Línea 1 (en construcción) y la Línea 2 (en licitación) del Metro de Bogotá han sido estructuradas bajo la modalidad de concesión conforme a la Ley 80. A diferencia de la Fase VI del SITP, la ejecución de estos dos proyectos estará a cargo de un único concesionario para cada línea, quien será responsable tanto de la construcción y adecuación de la infraestructura como de la adquisición de los trenes.

### APP

En este sector destacan varios proyectos, entre ellos el corredor férreo Bogotá – Belencito, el Tren de Cercanías del Valle, el Ferrocarril del Pacífico y el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná.

Este último, que se espera que será adjudicado el próximo mes de abril, se perfila como una infraestructura estratégica para el transporte de carga y pasajeros en Colombia, al conectar el centro del país con la región Caribe a lo largo de **522 km**. Su reactivación y desarrollo constituyen una alternativa eficiente al transporte por carretera, permitiendo la reducción de costos logísticos y de emisiones contaminantes. Además, hace parte de una iniciativa gubernamental más amplia para la reactivación del sistema férreo, lo que sugiere que, en el futuro, podrían surgir nuevos proyectos que promuevan los trenes como un medio de transporte clave en el país.

### Retos de bancabilidad asociados a los proyectos de transporte público

#### Mecanismos de pago:

En el contexto de los proyectos de infraestructura vial se identifican diferentes mecanismos de pago que deberán ser tenidos en cuenta dentro del modelo financiero de cada proyecto y de la estructura contractual de cada financiación. Por ejemplo, el proyecto de provisión de nueva flota de buses troncales tiene como fuente de pago las vigencias futuras del distrito de Bogotá, por lo que el riesgo de ingreso resulta mínimo. Ahora bien, en Fase VI se le asignan mayores responsabilidades a los concesionarios de provisión, quienes deberán garantizar una capacidad mínima de la batería de los buses para efectos de recibir el 100% de la retribución.

Por otro lado, en relación con las líneas del metro de Bogotá se plantea la emisión de títulos contra avance de obra que le permitan a los concesionarios obtener la financiación requerida para la obra. En este contexto, por primera vez en Colombia se emitieron **Títulos de Pago por Ejecución (TPE)**, los cuales corresponden a títulos mediante los cuales la empresa Metro se

compromete a hacer unos pagos en unos plazos determinados, siempre que exista un mínimo de avance de obra. En relación con la Línea 2, se plantea una estructura similar a la de Perú, mediante la emisión de **Certificados por Avance de Obra (CAO)**, mecanismo que permite al concesionario recibir pagos durante la etapa de construcción, a medida que se certifican avances de obra mediante hitos. En estos dos contextos, y dada una mayor flexibilidad en los requisitos de la Ley 80, la retribución del proyecto se garantiza incluso durante la etapa de construcción, lo que le otorga unas características que brindan mayor bancabilidad a este tipo de proyectos en relación con la proyección de flujos.

#### Expropiación:

Este es un riesgo propio de aquellos proyectos que requieren la instalación de obras en predios determinados, es decir, en los proyectos férreos y el Metro de Bogotá. En este caso, el proceso de expropiación y el riesgo derivado del mismo es asignado a los concesionarios, por lo que estos deberán gestionar la negociación y/o expropiación de los predios necesarios para la ejecución del proyecto. Esto hace indispensable un acompañamiento jurídico especializado, que permita agilizar el proceso y mitigar los retrasos. Ahora bien, teniendo en cuenta que este proceso depende de la autoridad administrativa o judicial que adelante el proceso, en el pasado los contratos de concesión se han modificado para efectos de permitir el pago de la retribución, aun cuando no se haya finalizado la totalidad de la gestión predial del proyecto.

#### Hallazgos arqueológicos:

De igual forma, en aquellos proyectos que suponen no solo la provisión de material rodante, sino la intervención y construcción de infraestructura férrea o carretera, se presenta el riesgo de la aparición de interferencias imprevistas, como hallazgos arqueológicos o la existencia de infraestructura preexistente. Estas situaciones pueden ocasionar retrasos significativos, generar costos adicionales y, en casos extremos, requerir modificaciones sustanciales en el diseño o trazado del proyecto. Cuando la responsabilidad y los costos derivados de estas interferencias recaen sobre el concesionario, la estabilidad financiera del proyecto puede verse comprometida, afectando tanto su viabilidad técnica como económica.

## México

### Proyectos de infraestructura de transporte en la Ciudad de México

En los últimos años, la Ciudad de México ha continuado con la implementación de proyectos de infraestructura de transporte que buscan mejorar la movilidad urbana y conectividad. Entre los proyectos más relevantes están la Línea 3 del Cablebús y el Tren Interurbano México-Toluca, que representan un esfuerzo significativo por parte del gobierno local y federal para modernizar la infraestructura de transporte sin recurrir a alianzas público-privadas (APP) a diferencia de administraciones anteriores. La estrategia ha consistido en emplear recursos gubernamentales, dejando escaso margen para la participación del financiamiento privado.

#### Financiamiento exclusivamente gubernamental

La estrategia del Gobierno de la Ciudad de México y del Gobierno Federal ha sido utilizar fondos públicos para la realización de estos proyectos, con enfoque en mantener el control total sobre las decisiones estratégicas y operativas.

Las licitaciones públicas son el mecanismo legal establecido tanto en la legislación federal como local para la adjudicación de contratos de obra pública. En el caso de la Línea 3 del Cablebús y el Tren Interurbano México-Toluca, el gobierno de la Ciudad de México y el Gobierno Federal han

optado por realizar licitaciones abiertas, en las que cualquier empresa que cumpla con los requisitos puede participar.

En el caso de la Línea 3 del Cablebús, la licitación fue convocada por la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, y el contrato fue adjudicado a Consorcio Doppelmayr México S.A. de C.V. y Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V., que ya habían participado en la construcción de la primera línea del Cablebús.

En cuanto al Tren Interurbano México-Toluca, el Gobierno Federal ha optado por la construcción de la obra a través de varias licitaciones públicas donde han resultado adjudicadas varias empresas. Estas licitaciones convocadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) han sido financiadas igualmente mediante recursos federales provenientes del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), el vehículo de coordinación del Gobierno de México para el desarrollo de infraestructura en los sectores de comunicaciones, transporte, agua, medio ambiente y turismo.

### Limitaciones del financiamiento exclusivamente gubernamental

La ausencia de participación privada en el financiamiento de los proyectos de transporte hace que la ejecución de los mismos dependa totalmente de la disponibilidad de recursos públicos, lo que puede generar tensiones en el presupuesto y obligar a priorizar ciertos proyectos sobre otros. En el caso de la construcción de la Línea 3 del Cablebús, fue necesario que la Secretaría de Cultura reasignara recursos federales mediante la celebración un convenio de coordinación con la Ciudad de México para completar las obras.

La inversión estatal implica asumir el riesgo financiero completo de los proyectos, incluidos posibles sobrecostos o retrasos. En casos como el Tren Interurbano México-Toluca, esto ha generado ajustes en el presupuesto original para completar la obra.

### Conclusión

El enfoque en el financiamiento exclusivamente público para proyectos de infraestructura en la Ciudad de México ha permitido al gobierno mantener un control completo sobre las decisiones estratégicas y operativas. Sin embargo, la dependencia de recursos públicos implica desafíos significativos en términos de sostenibilidad financiera y capacidad técnica, especialmente en proyectos complejos como el Tren Interurbano México-Toluca. A medida que la demanda de transporte eficiente y accesible continúa creciendo, será crucial evaluar la efectividad de este modelo y considerar si, en el futuro, habrá un espacio para la inclusión de financiamiento privado en proyectos que puedan requerir inversiones más allá de las capacidades gubernamentales actuales.

## Perú

En los últimos años, la inversión en infraestructura de transporte público ha sido reconocida como un motor clave para el desarrollo económico y social en el Perú. Proyectos como Anillo Vial Periférico, el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y Longitudinal de la Sierra Tramo 4 son algunos ejemplos actuales de iniciativas que, a través de esquemas de asociaciones público-privadas (APP), buscan modernizar la infraestructura del país y atender las necesidades de conectividad de millones de peruanos.

En ese contexto, uno de los temas relevantes a considerar para la ejecución del financiamiento de cada proyecto es el análisis de bancabilidad del contrato de concesión, a fin de verificar antes de su firma que incluya disposiciones contractuales que no solo mitiguen los riesgos asociados al

proyecto correspondiente, sino que también generen confianza en la inversión de sponsors y financistas. Dicha revisión es importante, considerando el hecho de que, en el marco del Decreto Legislativo N° 1362, que regula las Asociaciones Público-Privadas (APP), existe una restricción de adendas, la cual establece que, durante los tres primeros años desde la firma del contrato de concesión, no pueden realizarse modificaciones contractuales, salvo en casos excepcionales. Por lo tanto, este límite temporal exige que las condiciones de bancabilidad estén adecuadamente estructuradas desde un principio, puesto que una deficiencia en ello podría afectar posteriormente la viabilidad del financiamiento del respectivo proyecto.

## Retos de bancabilidad asociados a los proyectos de transporte público

### Mecanismos de pago:

Los proyectos de transporte público enfrentan desafíos particulares, como largos períodos de construcción durante los cuales no generan ingresos suficientes para cubrir sus costos de desarrollo y financiamiento. En ese contexto, resulta especialmente relevante contar con un mecanismo de retribución económica a favor de la empresa concesionaria, cuyo inicio en el pago y disponibilidad de fondos por parte del Estado (en caso de que se trate de un proyecto cofinanciado) otorgue suficiente certidumbre a los *sponsors* y financistas en relación con los flujos dinerarios que generará el proyecto. A continuación, detallamos brevemente un par de esquemas mayormente utilizados en los proyectos cofinanciados de infraestructura que son desarrollados mediante APP, siendo que los términos y condiciones específicos deberán ser evaluados en función de las características de cada proyecto:

- (i) **Retribuciones por inversiones certificadas en avances de obra (RPI-CAO):** este mecanismo permite al concesionario recibir pagos durante la etapa de construcción, a medida que se certifican avances de obra mediante hitos. Los pagos son activados por certificados emitidos por la autoridad competente y garantizan flujos financieros predecibles, esenciales para el financiamiento del proyecto, los cuales serán pagados irrevocable e incondicionalmente a favor del titular de dicho instrumento en una fecha determinada. Este esquema resulta recomendable en proyectos de infraestructura con un periodo de construcción largo, pues permiten mayor flexibilidad al momento de estructurar su respectivo financiamiento, incluyendo la titulización y transferencia de dichos instrumentos a favor de terceros con la finalidad de obtener los fondos suficientes para desarrollar el proyecto.
- (ii) **Retribuciones por disponibilidad e ingreso mínimo garantizado:** alternativamente, existen otros esquemas de cofinanciamientos por parte del concedente, tales como retribuciones por disponibilidad. En dichos supuestos, los pagos de la inversión no representan necesariamente obligaciones irrevocables e incondicionales y están sujetos a que se entregue toda la obra, no existiendo el mecanismo de hitos. Esto limita las alternativas de financiamiento en relación con los derechos de cobro y flujos dinerarios correspondientes a dichas retribuciones, puesto que las características de este tipo de esquema requieren un mayor soporte de los *sponsors* en el marco una estructura más tradicional de *project finance*, considerando el riesgo pre-operativo del proyecto.

Por otro lado, en los esquemas de ingreso mínimo de garantizado, el concedente garantiza el pago mínimo de una suma de dinero suficiente para cubrir potenciales insuficiencias de usuarios del proyecto de infraestructura, como es el caso de las carreteras.

Cabe mencionar que, bajo estos esquemas de retribución, es usual que los contratos de concesión establezcan que el concesionario recibirá un pago por parte del concedente en caso de terminación anticipada del contrato de concesión. Este pago debe estar adecuadamente definido en términos de cálculo, plazos y conceptos, ya que los financistas dependerán de estos flujos para el repago de sus acreencias en un escenario de terminación de la concesión.

**Expropiaciones:**

En este tipo de proyectos (incluyendo aquellos que cuentan con una estructura de pagos explicada en los mecanismos de pago anteriores), un riesgo crítico que requiere especial atención es la asignación del riesgo relacionado con las expropiaciones. Tradicionalmente, los contratos de concesión han delegado al Estado la responsabilidad de gestionar las expropiaciones necesarias para la ejecución del proyecto. Sin embargo, las demoras en estos procesos pueden tener un impacto significativo en los cronogramas de construcción, retrasando la puesta en operación de la infraestructura y afectando directamente a los ingresos proyectados. Esto finalmente impacta al interés público al no tener la obra a tiempo.

Además, los retrasos en las expropiaciones generan costos adicionales, como intereses acumulados durante la etapa de construcción y un incremento en los costos de obra, lo que afecta negativamente los flujos de caja del proyecto. Esto no solo incrementa el riesgo financiero para los acreedores, sino que también pone en entredicho la bancabilidad del proyecto. Por ende, corresponde analizar en cada caso en concreto la manera en que el contrato de concesión maneja los procedimientos y asigna los riesgos para dichas expropiaciones.

A manera de ejemplo, una alternativa para la asignación del riesgo de expropiación es el método de pago por hito de liberación, utilizado en el Anillo Vial Periférico en Lima. En este esquema, el riesgo de expropiación recae en el concesionario, quien asume la responsabilidad de liberar los terrenos necesarios. En retribución a ello, los pagos se realizan a través de certificados por avance de liberación predial al cumplir hitos específicos relacionados con la liberación de predios. Esto permite que el concesionario maneje la gestión, pero, a la vez, le dota de recursos mediante el cofinanciamiento para llevar a cabo la actividad de expropiación.

**Interferencias:**

Otro riesgo asociado a la etapa de ejecución son las interferencias no previstas, como hallazgos arqueológicos o de infraestructura existentes. Estas situaciones pueden retrasar las obras, generar costos adicionales significativos y, en casos extremos, requerir modificaciones sustanciales en el trazado o diseño del proyecto. Cuando el concesionario debe asumir los costos y responsabilidades relacionados con estas interferencias, los cronogramas y flujos financieros previstos se ven gravemente afectados, comprometiendo tanto la viabilidad técnica como económica del proyecto.

Para mitigar estos riesgos, es fundamental que los contratos de concesión incluyan mecanismos efectivos de asignación de responsabilidades e incentivos claros para el cumplimiento eficiente de las obligaciones relacionadas con la liberación de predios y la gestión de interferencias. Por ejemplo, pueden establecerse esquemas de pagos condicionados al cumplimiento de hitos específicos, vinculados no solo a la disponibilidad de las áreas requeridas para la construcción, sino también a la liberación de interferencias que puedan surgir durante la ejecución.

**Diseño y EDIs:**

Asimismo, la calidad de los diseños técnicos y los estudios definitivos de ingeniería (EDI) desempeñan un papel fundamental en la mitigación de riesgos. Los errores o deficiencias en estos estudios –que lamentablemente no son poco comunes– pueden generar sobrecostos y demoras adicionales, afectando no solo a la calidad de la infraestructura del proyecto, sino también a su viabilidad financiera. Por ello, los contratos deben prever mecanismos que asignen adecuadamente los riesgos asociados a estas posibles deficiencias, promoviendo mecanismos de actualización y una planificación técnica más rigurosa, minimizando la incertidumbre para todas las partes involucradas.

En conclusión, una estructura adecuada de pagos y una regulación del riesgo de expropiación, de la gestión de interferencias y de la calidad de los diseños técnicos resultan esenciales en los contratos de concesión para garantizar la ejecución eficiente del proyecto, proteger su bancabilidad y promover un desarrollo más fluido y predecible en beneficio de todas las partes interesadas. Toca a las partes interesadas revisar estos temas en la etapa de estructuración del contrato de concesión para evitar posteriores modificaciones que tienen restricciones, como explicamos al principio.

# GARRIGUES

Isidora Goyenechea 3477, Piso 12  
Las Condes - Santiago de Chile (Chile)  
T +56 2 29419000  
[santiagodechile@garrigues.com](mailto:santiagodechile@garrigues.com)

Avenida Calle 92 No. 11-51 Piso 4  
Bogotá D.C. (Colombia)  
T +57 601 326 69 99  
[bogota@garrigues.com](mailto:bogota@garrigues.com)

Corporativo Reforma Diana - Paseo de la  
Reforma, 412 - Piso 26  
Col. Juárez – 06600 Ciudad de México (México)  
T +52 55 1102 3570  
[mexico@garrigues.com](mailto:mexico@garrigues.com)

Paseo de las Palmas 525, Piso 6  
Col. Lomas de Chapultepec Ciudad  
de México, 11000 (México)  
T +52 55 5029 8500  
[mexico@garrigues.com](mailto:mexico@garrigues.com)

Av. Antea 1090 Piso 2 Int 206 Col. Jurica,  
Querétaro.76100 México  
T +52 442 296 6400  
[mexico@garrigues.com](mailto:mexico@garrigues.com)

Torre Novo Piso 4 Desp. 401 José Clemente  
Orozco 335, Col. Valle Oriente  
66269 México  
T +52 81 8153 3900  
[mexico@garrigues.com](mailto:mexico@garrigues.com)

Av. Víctor Andrés Belaúnde, 332 (Oficina 701)  
San Isidro - Lima (Perú)  
T +51 1 399 2600  
[lima@garrigues.com](mailto:lima@garrigues.com)

Síguenos en:



© 2025 J&A Garrigues, S.L.P. | La información de esta página es de carácter general  
y no constituye opinión profesional ni servicio de asesoramiento legal o fiscal.

[garrigues.com](http://garrigues.com)