P

ara la contabilización de las partes que integran los contratos de concesión de servicios entre una Entidad del sector público (concedente) y un concesionario (operador), desde el punto de vista de la concedente, es indispensable establecer primero si el contrato es o no un acuerdo de concesión de servicios dentro de los términos de la NICSP 32 Acuerdos de Concesión de Servicios: La concedente. Para ello, se debe identificar en el contrato elementos inmersos en la norma de concesiones como son el alcance, las definiciones de acuerdo de concesión de servicios, de activo de concesión de servicios, etc. Adicionalmente, se debe tener conocimiento de la regulación bajo la cual operan los diferentes tipos de concesiones. Identificar las variables consideradas en la norma es más fácil en algunos contratos de concesión, por ejemplo, en los contratos de concesiones de modo carretero donde se describe la forma en que va a ser remunerado el concesionario por la concedente y se evidencia el control que esta tiene sobre el activo. Sin embargo, cuando se hace la lectura a los contratos del modo portuario se puede encontrar dificultades para rotularlos como acuerdos de concesión de servicios según la definición: “Un acuerdo de concesión de servicios en (sic) un acuerdo vinculante entre una concedente y un operador en el que: ―(a) el operador utiliza el activo de concesión de servicios para proporcionar un servicio público en nombre de la concedente durante un periodo determinado; y ―(b) el operador es compensado por sus servicios durante el periodo del acuerdo de concesión del servicio.” (las subrayas no son del original). En los contratos de concesiones portuarias se estipula que el concesionario debe pagar una contraprestación a la Nación y al Municipio o Distrito, donde opere la concesión, por el uso y goce temporal y exclusivo de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de uso público, sin derecho a remuneración o indemnización por parte del Estado. Por esto, el concesionario debe haber realizado una evaluación del proyecto a desarrollar, es decir, conocer las ventajas y desventajas y asumir los riesgos. No obstante, lo anterior, se opina que aunque en el contrato no se especifique que el Estado va a efectuar pagos al concesionario como compensación por el servicio y construcción de un activo que luego será revertido a la Nación, se debe corroborar que si dentro del flujo de caja libre que se presenta para el cálculo de la contraprestación se contempla las inversiones a ejecutarse en las zonas de uso público, en los ingresos se incluyen las tarifas a cobrar por servicios portuarios y en los egresos se incluye la contraprestación a pagar a la Nación, se puede aludir que el concesionario está recibiendo una compensación por la inversión realizada y su operación, independientemente que tenga que pagar a la Nación por el uso de las zonas de uso público en concesión (gasto dentro del flujo de caja). Por otro lado, el gobierno puede llegar a ampliar el plazo de los contratos para que las sociedades portuarias en condiciones normales recuperen el valor de la inversión o para estimular la prestación del servicio público.

*Adriana Judith Mayorga Mayorga*